



Trains TER : la Haute-Savoie oubliée ?

Conférence de Presse / 05.06.14 / ANNECY

FAQ

La Région avance souvent que l'infrastructure ne permet pas de mettre tous les trains souhaités en Haute-Savoie, est-ce exact ?

Les infrastructures ferroviaires en Haute-Savoie souffrent effectivement d'un sous-investissement depuis 40 ans au profit du développement des équipements routiers. Le réseau est constitué de voies uniques dont la moitié est dotée d'une signalisation ancienne ne permettant pas une cadence de train au ¼ d'heure.

Cependant, les besoins de desserte ferroviaire TER sont d'un train toutes les ½ heures et les lignes de Hte-Savoie peuvent parfaitement absorber un tel flux comme l'a prouvé l'étude réalisée par Transferis en 2008 (lien : http://www.ardsl.org/lignes/rer-grand-geneve/ReseauExpressGdGenève_DESSERTE.pdf). Cette étude montre par exemple qu'il est parfaitement possible de cadencer la section Annecy – Annemasse à la ½ heure. La carence de trains en heure de pointe comme nous le constatons aujourd'hui sur Annecy-Annemasse relève donc bien d'un choix de la Région Rhône-Alpes.

Nous remarquons que la Région Rhône-Alpes cadence à la ½ heure en pointe la ligne St-Etienne – Montbrison qui est à voie unique en « bloc manuel », c'est-à-dire équipée comme Annecy-La Roche.

La Région parle aussi d'une carence de matériel...

Il est vrai que le développement rapide de l'offre de trains TER Rhône-Alpes a tendu les besoins sur de nombreux secteurs. Mais là aussi, de nombreux matériels peuvent venir en Hte-Savoie aussi bien des automotrices (Z2, Z23500, Z27500) que des rames Corail. L'affectation du matériel est aussi une question de priorités, nous avons ainsi observé en 2008 que suite à notre mobilisation un train Annecy-Annemasse a pu être créé en 3 semaines avec une rame corail non réversible venant d'Alsace. Nous avons aussi observé que des automotrices originellement affectées depuis 1986 à la Haute-Savoie ont été enlevées pour effectuer des services ailleurs en Rhône-Alpes. Un exemple ci-contre : l'automotrice Z9633 qui effectuait les trains Annecy-Genève jusqu'à leur suppression en 2007 sert aujourd'hui pour la liaison Lyon-Villefranche-sur-Saône (photo prise à Lyon Perrache le 17 mai 2014).



La Région parle de temps de parcours peu performants...

Il faut être précis dans ses affirmations. Si nous prenons Anancy-Genève, il est bien entendu faux prétendre que nous mettons 30 mn par la route. Ce qui compte c'est le temps de centre à centre. En heure de pointe, il faut 35 minutes pour aller en voiture du centre d'Anancy à la douane de Bardonnex puis autant pour aller au Pont du Mt Blanc. Ainsi, il faut compter 1h10 en voiture et près de 1h30 en autocar, alors que le TER met 1h15. D'autres liaisons sont plus longues en KM en TER par rapport à la route comme Lyon-Grenoble. Ce n'est donc pas un argument recevable.

Le cadencement est-il une bonne chose ?

Le cadencement des trains permet d'avoir toujours les mêmes minutes horaires d'arrivées et de départs dans les gares. Il facilite la vie de l'utilisateur et l'organisation des services en utilisant mieux le matériel ferroviaire. Mais pour que celui-ci fonctionne bien, il faut faire des investissements sur l'infrastructure pour faire circuler plus de trains et sur la solidité du système avec des trains de secours dans les gares importantes (un train défaillant ou en retard est immédiatement remplacé pour respecter l'horaires). Hélas, tout cela n'a pas été fait en décembre 2007 lors de la généralisation du cadencement et les conséquences quotidiennes sont directes sur la qualité de service TER Rhône-Alpes. Plus de la moitié des trains sur Lyon sont en retard (si l'on compte les retards supérieurs à 3 minutes) et les dessertes des lignes à voie unique sont parfois aberrantes. C'est le cas de la ligne Anancy-Annemasse qui a des trains en heure creuse mais pas en pointe. De plus, l'avantage du cadencement est d'avoir des minutes identiques de départ toute la journée. Au départ d'Anancy vers Annemasse et Genève, nous distinguons 7 minutages différents (Minutes 00, 05, 15, 30, 32, 35, 45) pour une offre ferroviaire squelettique (5 trains directs par jour). Sans compter, les politiques de dessertes différentes : des trains directs ou avec changement à la Roche, des cars qui vont à Genève directement ou via Annemasse, ou via la Roche ou les deux. Le cadencement oui mais dans une telle situation quel intérêt ?

Les finances des collectivités sont aujourd'hui très contraintes, la Région n'échappe à la règle. Alors comment financer des trains supplémentaires ?

Nous demandons que la Région Rhône-Alpes ait une politique juste en proposant un volume d'offre de trains TER comparable à ses autres territoires. Ainsi, la demande est que chaque ligne de Haute-Savoie bénéficie de 17 allers retours par jour. De nombreux besoins régulièrement énumérés dans les Comités de Ligne TER pourraient ainsi être solutionnés. Ainsi, le développement demandé par ligne sur 2016-2017 :

- Anancy - La Roche : + 5 trains AR (actuellement 12 trains AR)
- La Roche - St Gervais : + 2 trains AR (actuellement 15 trains AR)
- Annemasse - La Roche : + 2 trains AR (actuellement 15 trains AR)
- Evian-Annemasse : +1 train AR (actuellement 16 trains AR)

Le financement de ces trains représenterait la création de 264 000 Km par an soit 4,8 millions € (sur les 10 millions que la Région économise en sous-desservant la Haute-Savoie – voir étude ci-jointe). La Région a décidé en 2013 d'augmenter sa part sur la TIPP ce qui représente un accroissement de recettes de 60 millions € par an. Si 10% est affecté au rééquilibrage pour la Hte-Savoie cela représenterait 6 millions par an à disposition. D'autres part, la Région peut éviter des décisions inutiles comme la suppression de la 1^{ère} classe (plus de 4 millions d'€ supplémentaires à financer si voté).

Et pourquoi ne pas attendre l'arrivée du CEVA ?

La réalisation du raccordement ferroviaire entre la Suisse et la Haute-Savoie via le centre de Genève est un bouleversement majeur pour chemin de fer régional. Il a été présenté en 2008 une grille des dessertes du

Réseau Express du Grand Genève et des TER tout à fait satisfaisante (lien : http://www.ardsl.org/lignes/rer-grand-geneve/ReseauExpressGdGenève_DESSERTE.pdf).

Mais il a été annoncé un retard de 12 à 24 mois ce qui reporte en 2019 ou 2020. Pourquoi attendre ? Les besoins identifiés sont très importants dès maintenant et l'impact positif sur la pollution d'une augmentation de nombre de trains doit être immédiat. Les haut-savoyards constatent chaque jour que les voies ferrées électriques sont vides à certaines heures.

Le développement des dessertes demande aussi un changement des mentalités et des habitudes. Quand on constate aujourd'hui que les 2 principales villes de Haute-Savoie sont reliées par 5 trains par jour, il est dans l'intérêt de la Région de remettre une desserte TER digne dès maintenant pour garantir le succès du CEVA en décembre 2019 ou 2020.

Les travaux de la gare d'Annemasse pour le CEVA ne limitent-ils pas l'intérêt de vos demandes ?

D'après les informations de Réseau Ferré de France (RFF), une voie ferrée restera ouverte pour le passage des trains de fret (Eaux d'Evian). Nous demandons que pendant cette période la SNCF étudie une diamétralisation des Evian-Annemasse avec les Annemasse-Annecy, c'est-à-dire que ces trains deviennent des Evian-Annecy, ainsi que la construction d'un quai provisoire (comme les CFF savent le faire) à l'entrée d'Annemasse assorti d'une connexion avec le réseau de bus TAC. Pour conclure, la fermeture de la gare ne doit pas être un prétexte pour ne pas développer l'offre de trains. D'autre part, la fermeture d'Annemasse n'empêche en rien de desservir toutes les ½ heures la ligne Annecy-La Roche-St Gervais.

Sources

http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=8&ref_id=20647

http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=8&ref_id=PopOp018

http://www.lemonde.fr/planete/article/2013/12/14/pollution-de-l-air-les-solutions-que-la-france-refuse-d-adopter_4334479_3244.html

<http://www.tdg.ch/geneve/france-voisine/Les-medecins-de-la-Vallee-de-l-Arve-ecrivent-a-Francois-Hollande/story/22669034>

http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ppa_20120305_cle75c674-1.pdf

Parts modales : Pierre-Henri Émangard et. al., De l'omnibus au TER, 2002 / pages 128 + 158/159 et <http://www.lausanne.ch/lausanne-officielle/administration/travaux/routes-mobilite/mobilite-et-traffic/observatoire-de-la-mobilite/extrasArea/00/links/0/linkBinary/Observatoire%20mobilite%CC%81.pdf>

Contact Presse : Claude BRASIER - 06.62.21.30.69 - claudе.brasier@ardsl.org