

Bras de fer franco-suisse autour du futur CEVA

> **Transports** La mise en œuvre du projet binational se révèle complexe

> Le français Alstom et le suisse Stadler se disputent un contrat de 400 millions

Bernard Wuthrich BERNE

Beaucoup de sueur coulera encore d'ici à l'ouverture de la nouvelle liaison ferroviaire Genève-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), planifiée pour fin 2017. La mise sur pied d'un projet binational de cette ampleur n'est pas une mince affaire. Il s'agit de concilier deux cultures ferroviaires, l'une très politisée et l'autre plus fonctionnelle, d'arbitrer entre deux camps qui, chacun de leur côté, cherchent à favoriser ou du moins à ne pas défavoriser un constructeur de leur cru et de surmonter des obstacles techniques tels qu'une différence de tension électrique.

Sur le plan politique, la convention de financement entre la Suisse et la France a été paraphée le 1er février 2013 à Genève entre l'Office fédéral des transports (OFT) et le Ministère français du développement durable. Elle fixe les principes de financement. Le coût de la construction des 14 kilomètres sis sur territoire suisse atteint 1,567 milliard, somme que se partagent la Confédération (55%) et le canton de Genève (45%).

Au sein de la Région Rhône-Alpes, il n'a pas été simple d'ériger le RER franco-valdo-genevois en priorité

Pour les 2 kilomètres situés en France, la facture s'élève à 234,25 millions d'euros (environ 300 millions de francs). Selon un accord signé le 8 avril 2013, la Région Rhône-Alpes (RRA) prend 55 millions d'euros à sa charge, le Département de Haute-Savoie 65 millions, l'Etat français 45 millions, Réseau ferré de France (RFF) 35 millions, les collectivités locales 18,75 millions, l'UE 1 million et la Confédération 14,5 millions d'euros.

Cette convention est paraphée, mais pas encore signée par les deux parties. Un bon connaisseur du dossier indique que les Français se montrent formalistes dans la rédaction de la convention. Un autre émet l'idée que la Suisse attend encore des garanties sur le financement français, en raison de l'endettement élevé du pays. Président de RRA, Jean-Jack Queyranne annonce cependant au *Temps* qu'il va «proposer l'approbation de la convention au vote de la Commission permanente du Conseil régional de Rhône-Alpes le 24 octobre». La signature formelle entre les deux Etats est attendue avant la fin de l'année.

Mais ce n'est qu'un des points à régler entre la France et la Suisse. Il y en a d'autres, à commencer par des différences d'ordre culturel, qu'il a fallu gommer. «La Suisse a pris le virage du rail bien avant la France», rappelle le conseiller national Olivier Français (PLR/VD), qui connaît bien le domaine des transports. «Les intérêts des deux pays sont souvent divergents. Il est difficile de trouver des solutions qui conviennent aux deux», suggère un autre spécialiste. La répartition des rôles et des responsabilités est une pierre d'achoppement de taille. Les intervenants étant nombreux, la mécanique est assez complexe. Du côté français, l'acteur le plus influent est la puissante RRA, qui est aussi le commanditaire. Comme la région est vaste et que d'autres projets concurrencent le CEVA, il n'a pas été simple d'ériger ce dernier en priorité, comme l'a démontré la récente intervention publique du maire d'Annecy-le-Vieux, l'UMP Bernard Accoyer (LT du 26.09.2013).

«Il y a une guerre interne autour de l'attribution des moyens et il n'a pas été facile d'avoir l'oreille de Lyon», confie une personne impliquée dans le dossier. Jean-Jack Queyranne calme le jeu: «Le CEVA est sans conteste un projet prioritaire de la Région Rhône-Alpes. Au-delà du seul projet d'infrastructure reliant Annemasse à la gare de Genève-Cornavin, la liaison CEVA impactera positivement l'ensemble du réseau ferroviaire de la Haute-Savoie. Le projet de RER franco-valdo-genevois sera mis en place sur l'ensemble de l'étoile d'Annemasse et permettra des liaisons entre Genève et Annecy, Saint-Gervais et Evian, toutes les 30 minutes aux heures de pointe, dans les deux sens, avec un objectif de près de 50 000 voyageurs par jour», détaille-t-il.

Clairement, et plusieurs interlocuteurs le confirment, c'est bien la RRA qui tire les ficelles du côté français, le rôle de la SNCF étant celui d'un intermédiaire, rôle que Jean-Jack Queyranne juge superflu dans le domaine de l'acquisition du matériel. En Suisse, c'est différent. Le canton de Genève est commanditaire, mais l'OFT et, surtout, les CFF jouent un rôle très important.

Sur le plan organisationnel, la SNCF et les CFF ont créé en 2008 une société commune qu'ils détiennent à parts égales, Transfersis, dont le siège est à Annemasse et qui n'occupe pour l'heure que deux personnes. «Transfersis est une société d'études et de marketing qui soutient les projets des CFF et de la SNCF et facilite les discussions entre les autorités et les entreprises ferroviaires», explique son directeur, Simon Zimmermann. Son rôle futur au moment de la mise en exploitation du CEVA n'est pas encore défini.

Selon la convention franco-suisse, la gestion de la ligne ferroviaire Cornavin-Annemasse, qui se trouve à 90% sur sol suisse, sera confiée aux CFF. Mais le CEVA ne sera qu'un maillon du RER franco-valdo-genevois, une toile de 230 kilomètres et 40 gares qui reliera Coppet à Evian avec plusieurs ramifications. Et là, on ne sait pas encore comment ce RER sera géré.

La France voudra peser de tout son poids pour que la SNCF dispose d'une représentation forte dans la

future structure d'exploitation du RER binational, prévoient plusieurs observateurs. «Mais la Suisse veut le système le plus efficace possible et le plus adapté au fonctionnement de son réseau», relève l'ancien syndicaliste et parlementaire fédéral Michel Béguelin (PS/VD).

Selon une source bien informée, la responsabilité de l'exploitation devrait être confiée à 60% aux CFF et à 40% à la SNCF. Pourquoi cette répartition? Parce qu'elle correspond au nombre de trains par kilomètre qui circuleront sur l'ensemble du RER binational. Mais il faudra aussi prendre en compte la question délicate du statut du personnel. «Ce sera à discuter entre les entreprises ferroviaires», dit un proche du dossier. Ces questions risquent de déclencher un nouveau bras de fer entre Français et Suisses. «La solution qui sera trouvée sera exemplaire pour d'autres projets transfrontaliers», pronostique Michel Béguelin.

Sur le plan technique, il faut surmonter la difficulté que constitue la différence de tension entre les deux pays. Elle est de 15 kilovolts (kV) en Suisse et de 25 en France. Pour le CEVA lui-même, le problème est réglé par l'aménagement, aux frais de la Suisse (15,7 millions d'euros), d'une voie à 15 kV jusqu'en gare d'Annemasse. Mais l'objectif n'est pas d'arrêter les trains dans la ville frontalière. Ils devront offrir une vraie solution de mobilité dans l'ensemble du périmètre qui se situe de part et d'autre de la pointe occidentale du lac Léman. Il est donc nécessaire d'avoir des compositions équipées en bicourant.

C'est là l'un des principaux enjeux de ce dossier, car la Suisse et la France ont chacune de leur côté des constructeurs capables de proposer de tels trains. Une quarantaine de rames sont prévues, pour un montant total de quelque 400 millions de francs. En Suisse, Stadler Rail dispose déjà de l'expérience nécessaire pour le RER franco-valdo-genevois. Son modèle Flirt France, conçu pour le réseau transfrontalier de Delle-Belfort et Bâle, est homologué pour circuler en France et équipé pour fonctionner sous des tensions de 15 et 25 kV. «Nous sommes intéressés par la construction des rames prévues pour le CEVA. Nos trains sont parfaits pour le RER franco-valdo-genevois», confirme le secrétaire général de l'entreprise, Tim Büchele.

En France, la SNCF a signé en 2009 un contrat avec Alstom pour l'acquisition de mille trains Régiois destinés à une douzaine de régions. Dans ce cadre, Alstom a été invité à développer une version pour le CEVA. Le constructeur français est-il en mesure de proposer des rames en bicourant et de répondre aux exigences spécifiques du projet franco-suisse? «Tout à fait», répond Jérôme Wallut, directeur général d'Alstom Transport France. «Non seulement en bination 25 et 15 kV mais aussi en bimode électrique et diesel, car nos trains Régiois sont prévus pour circuler sur l'ensemble du réseau français. Je rappelle d'ailleurs qu'Alstom a l'expérience des liaisons transfrontalières pour les Trains express régionaux (TER) et les TGV. Le matériel mixte n'est donc pas un problème. Notre produit correspond en outre aux besoins spécifiques du CEVA en matière de

Liaisons projetées du Réseau express régional franco-valdo-genevois

Liaisons projetées (numérotation provisoire) et fréquence*

RE / RER accéléré:

1 Lausanne/Nyon - Coppet - Genève - Annemasse (2 par heure)

RER:

2 Coppet - Genève - Annemasse

3 Coppet - Genève - Saint-Gervais (1 par 2 heures)

4 Coppet - Genève - Annecy

5 Coppet - Genève - Evian (3 par 2 heures)

6 Genève - La Plaine/Bellegarde

TER:

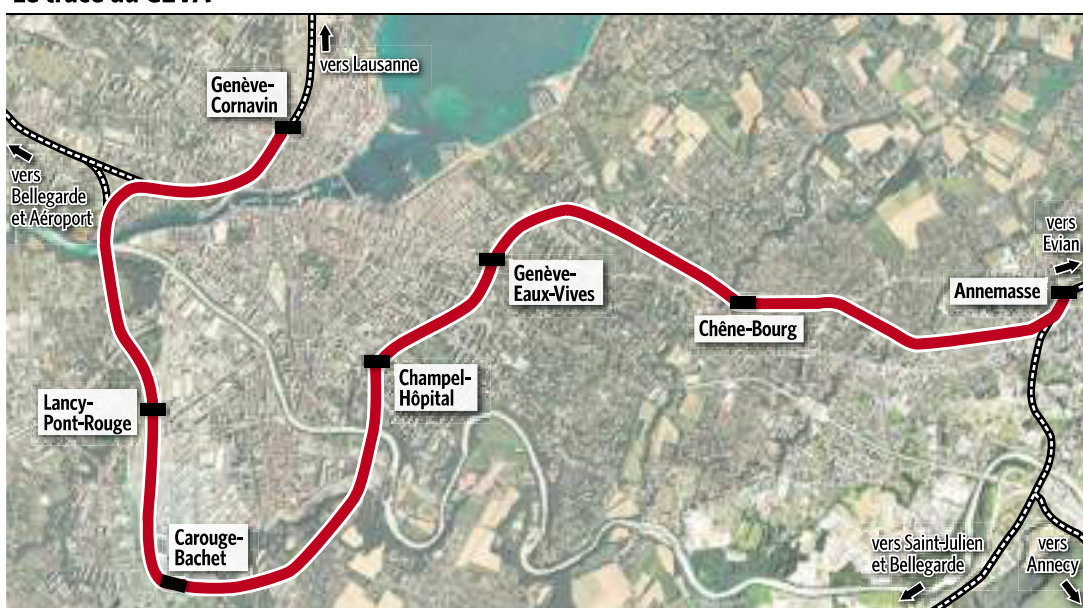
7 (Lyon) - Bellegarde - Annemasse - Evian

8 Annecy - La Roche-sur-Foron - Saint-Gervais

9 Genève - Bellegarde - (Lyon/Grenoble - Valence) (2 par heure)



Le tracé du CEVA



freinage, de nombre de portes et de confort», affirme-t-il.

Pour l'instant, les commandes n'ont pas encore été passées. Elles devraient l'être dans le courant de 2014. Mais qui sera le constructeur? Difficile à dire. Dans un premier temps, selon nos informations, les commanditaires, c'est-à-dire la RRA et le canton de Genève, doivent

Rhône-Alpes financera 19 rames et le canton de Genève 21. Mais les commandes ne sont pas encore passées

prendre une décision de principe sur la flotte. Mandateront-ils un seul constructeur? Ou accepteront-ils le principe d'une flotte mixte composée de deux types de rames?

Une commande groupée permettrait d'optimiser les coûts, rappellent les constructeurs concernés. Mais des considérations politiques entrent aussi en jeu. Et l'on ne sait pas si, à la suite de l'échec électoral de Michèle Kühnler, la décision pourra être prise avant la fin de l'année comme c'était prévu, car un nouveau ministre des Transports entrera en fonction à Genève en dé-

cembre. Selon nos informations, les commanditaires devraient opter pour la solution de la flotte unique, c'est-à-dire passer commande des 40 rames auprès d'un seul constructeur. Mais cette solution laisse certains observateurs sceptiques.

Sans l'avouer, la RRA joue la carte d'Alstom. Elle a déjà prévu d'investir 150 millions d'euros dans l'achat des futurs trains. Interrogé à ce sujet, Jean-Jack Queyranne précise: «Concernant le CEVA, le besoin est estimé à une quarantaine de rames, dont 19 devraient être financées par le Conseil régional de Rhône-Alpes et 21 par le canton de Genève. Mais, pour l'heure, ce n'est qu'une estimation puisque les marchés ne sont pas passés.» Du côté suisse, c'est l'exploitant qui passe commande. Les CFF ont déjà réservé les crédits nécessaires à l'achat de ces rames (plus de 200 millions) dans leurs prochains budgets. Logiquement, Alstom devrait avoir les faveurs du commanditaire français et Stadler pourrait être privilégié par les CFF. «La Suisse ne voudra pas de matériel français», prévient une source.

Il faut signaler que d'autres constructeurs pourraient entrer en scène, comme Siemens ou Bombardier. Son porte-parole, Andreas Bonifazi, fait savoir que Bombardier «va observer la situation», est «en principe intéressé» mais que tout

«dépend des demandes techniques», notamment pour le bicourant.

Entre Alstom et Stadler, la partie s'annonce serrée. «On est dans un rapport de force», constate Michel Béguelin. Sans oublier, que, selon plusieurs sources, le Ministère du redressement productif d'Arnaud Montebourg veille au grain pour soutenir le constructeur français au nom du «patriotisme économique». Six des sites de production d'Alstom en France sont impliqués dans la construction des trains Régiois, qui «génèrent 4000 emplois chez Alstom et ses fournisseurs», souligne la société française. «Arnaud Montebourg ne lâchera rien», subodore Michel Béguelin. Jérôme Wallut ne manque toutefois pas de souligner qu'un des fournisseurs d'Alstom n'est autre que le groupe suisse ABB (pour les transformateurs).

Le choix sera difficile. Les décisions devront tomber au début de 2014 si l'on espère tenir le délai de 2017 pour la mise en service des nouvelles rames. Il n'est dès lors pas exclu que, au moment de l'ouverture du CEVA, les nouveaux trains ne soient pas prêts et qu'il faille utiliser provisoirement de l'ancien matériel des CFF. «On risque d'avoir une période de bricolage au début», craint Michel Béguelin.

Le groupe Stadler Rail propose le modèle Flirt France

Cela n'a pas été une mince affaire, si l'on en croit ce que l'on raconte. Pour obtenir l'homologation française de sa rame Flirt France, le groupe Stadler Rail a dû la faire tester sur un nombre incroyablement élevé de kilomètres de l'Hexagone, bien au-delà de sa zone d'affectation. Mais enfin, c'est fait. La rame automotrice électrique à plancher surbaissé Flirt

France peut désormais circuler dans les deux pays. Les 14 premières automotrices ont été prévues pour Delle-Belfort et la région de Bâle. Leur mise en service a débuté en 2011. Elles sont équipées pour le bicourant 15 et 25 kV. Une rame Flirt France est composée de quatre voitures conçues en continuité, offrant 209 places debout et 205 sièges, dont

49 strapontins. Elle mesure 75 mètres de long et présente huit portes d'accès par côté. Le plancher surbaissé permet de réduire la distance entre les marchepieds et les quais à 550 mm. Il s'agit des premières compositions de la gamme Flirt à répondre à la nouvelle norme européenne de sécurité passive contre les collisions EN 15227. **B. W.**

Alstom développe un modèle Régiois spécial pour Genève

Membre de la famille des trains Coradia, le modèle Régiois a été développé par Alstom pour répondre aux besoins des régions françaises. «Il est modulaire et peut s'adapter aux besoins de chaque région», précise Jérôme Wallut, directeur général d'Alstom Transport France. En 2009, la SNCF a signé avec le constructeur un contrat portant sur

un millier de compositions. Selon Alstom, 182 rames ont déjà été commandées. Le premier Régiois a été livré en Aquitaine en juillet 2013. Les premières régions à recevoir ces véhicules de nouvelle génération sont, outre l'Aquitaine, l'Alsace, la Basse-Normandie, la Haute-Normandie, la Lorraine, Midi-Pyrénées, le Pays de la Loire, la Picardie, l'Auvergne et le Poitou-

Charentes. Cent rames seront livrées d'ici à fin 2014. Le modèle développé pour le RER franco-valdo-genevois prévoit la double tension 15 et 25 kV. Il s'agit de compositions de quatre voitures longues de 72 mètres avec plancher surbaissé intégral. Elles offrent 204 places assises et comptent sept portes de chaque côté. **B. W.**