

Trafic pendulaire: à qui profitera le CEVA?

VOTATIONS CANTONALES
29 NOVEMBRE 2009

RÉGION Le tracé choisi dessert 45 000 clients potentiels.

MARIE PRIEUR

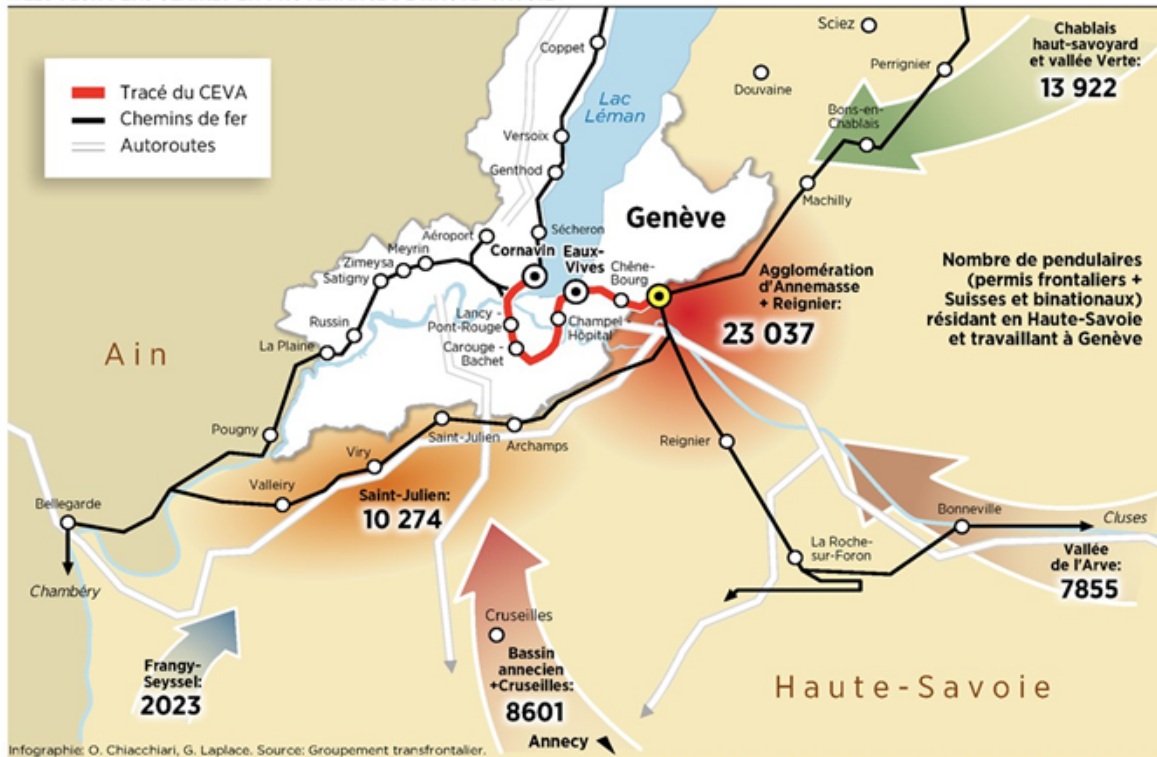
Chaque matin, c'est le même scénario: les bouchons sont légion aux entrées du canton. Quoi de plus logique lorsque l'on sait que 52 600 titulaires de permis frontaliers et plus de 20 000 Suisses ou binationaux

résident en France voisine et travaillent à Genève. Entre pro et anti-CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse), la question des flux pendulaires fait débat. D'où viennent ces frontaliers? Et lesquels sont susceptibles d'être intéressés par cette liaison ferroviaire?

Premier constat: 78% des frontaliers habitent en Haute-Savoie, contre 20% dans l'Ain. En s'appuyant sur les chiffres 2008 de la rétrocession des fonds frontaliers aux communes, on distingue clairement les principaux flux entre la Haute-Savoie et Genève.

Ils sont près de 14 000 en provenance du Chablais et de la vallée Verte, 8000 de la vallée de l'Arve et 23 000 rien que pour l'agglomération annemas-

LES FLUX PENDULAIRES EN PROVENANCE DE HAUTE-SAVOIE



sienne et le secteur de Reignier. Soit 45 000 pendulaires. «C'est indéniablement de là que vient le gros des troupes», insiste Michel Charrat, président du Groupement transfrontalier.

Ce chiffre étant à comparer avec les pendulaires du canton de Saint-Julien, qui s'étend de Bossey à Chevrier (10 300), ceux du bassin annécien et de Cruseilles (8600), et des secteurs de Frangy et Seysssel (2000). En cumulant ces flux,

on atteint 21 000 personnes venant de ce côté du département. «On voit bien que les axes concernés par le réseau RER franco-genevois, comprenant le CEVA, sont particulièrement importants», précise David Favre, directeur de Transférés, filiale commune des CFF et de la SNCF.

«Et s'il est vrai que la desserte ferroviaire d'Annecy n'est pas notre point fort, on gagnera des clients sur cette ligne, grâce

à une amélioration du temps de parcours (83 minutes entre la gare d'Annecy et Cornavin) et aux avantages du train, tels la constance et le confort.»

Le bouchon de Bardonnex

Repoussant cet argumentaire, les opposants n'ont de cesse de fustiger l'inutilité du CEVA pour les habitants de Saint-Julien et du bassin annécien. Selon Mauro Poggia, «la majeure partie des pendulaires entre en voiture par Bardonnex, d'où l'utilité d'un P+R de 4000 places à cet endroit.»

Cette fois, c'est Antoine Vielhard, conseiller municipal à Saint-Julien, qui s'inscrit en faux: «Les opposants connaissent mieux Champel que la douane de Bardonnex. En réalité, le gros du trafic passant par cette douane arrive d'Annemasse afin de rejoindre l'autoroute de contournement.»

Le bouchon aux heures de pointe entre Etrembières et Archamps confirme cette analyse. Et l'élu de poursuivre: «Il ne sert à rien de les parquer à

Bardonnex, il faut les récupérer en amont, près de leur domicile. Pour cela, il faut améliorer le réseau côté Annemasse.»

Pour le moment, la proportion de pendulaires haut-savoie empruntant les transports en commun est minime, soit 4 à 5%. «Dès que l'on met en place une offre performante, on constate une hausse», souligne David Favre. Et de citer la ligne Evian-Genève, qui connaît une progression de 33% par an.

Signée José Ramirez, une étude de la Haute Ecole de gestion de Genève portant sur les habitudes de déplacement de 600 frontaliers confirme que côté Haute-Savoie, le manque d'usage s'explique par le manque de satisfaction concernant la fréquence et les aires desservies. «Il suffit qu'il n'y ait qu'un ou pas de changement pour que la propension à emprunter les transports publics explose», conclut le professeur.

www.tdg.ch Consultez notre dossier: «Le CEVA et ses rebondissements».