

Trains du CEVA: un choix aberrant!

L'invité

Michel Ducret
Député PLR, président
de la CITraP-Genève *



Les partenaires français du CEVA ne manquent pas d'air! Pour justifier le choix aberrant d'un matériel roulant différent de celui qui a été favorisé par les CFF, le président de région, se basant notamment sur le franc fort, se plaint d'une «offre peu attractive».

Mais derrière son sourire faussement contrit, il oublie bien volontiers que s'il n'avait pas tardé à effectuer ce choix qui devait tomber en novembre 2013 déjà (alors «dernier délai!»), l'offre du Suisse Stadler aurait été d'environ 20% moins chère, donc bien plus intéressante pour les Français, et plus attractive que leur solution nationale!

Sous la pression politique de devoir acheter français, l'abandon du taux de change plancher du franc suisse en ce début d'année 2015 a été une aubaine pour les décideurs lyonnais. Et s'ils ont tant tardé, c'était bien pour favoriser l'achat d'un matériel roulant construit par le français Alstom, nommé «Régiolis», et dont il faut relever ici qu'il n'existe pas encore dans la version capable de rouler sous courant helvétique et avec la signalisation suisse, conditions indispensables pour l'exploitation du CEVA.

Sans compter que le modèle de base de ce matériel roulant est moins performant que le «Flirt» helvétique et risque de ne pouvoir «tenir» les horaires prévus qu'il faudra peut-être détendre. En outre, il devra encore être homologué en Suisse, à l'image des «Flirts France» de Stadler, qui le sont en France depuis des années.

La réalité, c'est que la partie suisse, lassée et fatiguée par ce

report de décision constant et cynique, a maintenant «avalé» cette couleuvre sans piper mot. Les inconvénients seront pour plus tard!

Ces deux types de véhicules ne sont pas coupables; l'organisation de rames doublées aux heures de pointe en sera rendue beaucoup plus

«La partie suisse, lassée et fatiguée par ce report de décision constant et cynique, a maintenant «avalé» cette couleuvre sans piper mot»

compliquée et les coûts supplémentaires d'exploitation, évalués de 5 à 10%, dus à ce double matériel roulant seront bien entendu supportés par l'ensemble des collectivités concernées, mais comme ce sera au pro rata des parcours effectués, les Français n'en payeront évidemment que la partie congrue, en regard de l'offre maigrichonne prévue en Haute-Savoie pour l'ouverture du réseau en 2019. Merci à la Région Rhône-Alpes et maintenant Auvergne pour ce mépris des partenaires, des usagers et des contribuables!

Une telle malhonnêteté laisse en vérité bien mal augurer de l'exploitation commune du réseau ferré régional franco-valdo-genevois pour laquelle tous les problèmes ne sont pas réglés, et surtout de son succès dans sa dimension transfrontalière au-delà d'Anniemasse.

* Communauté d'intérêts pour les Transports publics