



Région : un an après, où en sont les promesses ?

22.12.16

Synthèse des retours

		WAUQUIEZ 2015, un nouveau souffle pour notre région LE GRAND RASSEMBLEMENT de la DROITE et du CENTRE	Bilan 1 an après	Tendance
		Engagement du 26.11.15		
1	Augmenter le nombre de trains avec un train toutes les heures en pointe et le week-end sur l'Étoile de la Roche (St-Gervais/Annecy/Genève-Annemasse).	Un travail d'amélioration peut être engagé sans attendre des modifications substantielles d'infrastructure	Rien n'a été fait pour le moment alors que les problèmes de pollution atmosphérique explosent, par exemple Annecy-Annemasse reste avec un train toutes les 4 heures. Pourtant le renfort de trains en heure de pointe est parfaitement réalisable à court terme. Bien qu'à voies uniques, les lignes peuvent parfaitement accueillir un train chaque 30 mn. Engagement non tenu pour le moment. La Région peut cependant agir rapidement avec le prochain service d'été (2 juillet 2017) et surtout au service 2018 en commençant à rattraper les -40% de trains en Haute-Savoie en comparaison avec la Loire. La fermeture d'Annemasse - La Roche en mars 2018 est aussi l'occasion de remettre en service les St-Gervais-Annecy-Lyon directs.	

2	Garantir l'arrivée du Léman-Express en 2019 avec des trains directs Anancy-Genève, Anancy-St Gervais, Evian-Genève et St Gervais-Genève toutes les 30 minutes en heure de pointe et un train par heure le week-end et le soir.	C'est un impératif. La question des coûts de production devra être traitée globalement dans le cadre de la renégociation des conventions Régions-SNCF	Non évaluable à date bien que cet engagement ait été rappelé par Patrick MIGNOLA sur le chantier CEVA le 23 septembre 2016. C'est l'enjeu 2017. La question de savoir comment la Région va financer les 40% de croissance d'offre en 2019 reste entièrement ouverte. Va-t-elle demander un fléchage de la Compensation Franco-Genevoise (CFG) vers le financement de l'exploitation du Léman Express ?	
3	Rabattre les cars du département sur les trains électriques dès 2017 (reprise des services interurbains par la Région) et supprimer les doublons sur route.	Le rabattement doit se réaliser. Un bémol sur la date : 2017 semble trop précoce eu égard	L'application de la loi NoTre en Haute-Savoie est dans le flou à fin 2016 : d'un côté le département affirme que les transports interurbains et scolaires sont transmis à la Région. De l'autre, la Région a voté le 15 décembre une délégation des transports interurbains aux Départements jusqu'au 31.08.16 et le principe d'une délégation des transports interurbains et scolaires aux Départements à compter du 01.09.17 et jusqu'en 2022. En attendant les doublons restent notamment sur Anancy-Annemasse et St-Gervais-Annemasse.	
4	Moderniser intégralement l'Etoile de la Roche (Anancy-La Roche-St Gervais) et la ligne Aix-Anancy pour améliorer les dessertes TGV et TER.	Enjeu essentiel. Ce soit être la priorité de la prochaine mandature	L'étude prévue au CPER sur Bellegarde - Saint-Gervais a été élargie à la ligne Anancy - La Roche et le shunt d'Etrembières est désormais écarté. La Région semble désormais avoir compris l'urgence de moderniser Anancy - Annemasse et Annemasse - Saint-Gervais pour optimiser l'investissement dans le Léman Express / CEVA. Il faudra concrétiser cela en 2017 en validant un scénario et les financements nécessaires.	

5	Rouvrir la ligne sud-lémanique Evian-St Gingolph pour les pendulaires et le tourisme (prolongement du Léman Express).	Oui en deux temps	Alors que l'ex-RN5 voit son trafic augmenter de 5 à 10% par an entre Evian et St-Gingolph, la phase études du projet avance et la nomination du Conseiller Régional-Sénateur Cyril PELLELAT est rassurante. Nous attendons maintenant la volonté politique pour lancer les travaux de réouverture d'une ligne qui est le prolongement naturel du Léman Express pour les frontaliers comme les touristes.	
6	Rétablir les trains longue distance Evian-Valence et St Gervais-Lyon par Annecy, améliorer les correspondances TGV et exiger le maintien du train de nuit Paris-St Gervais – essentiel pour les courts séjours et les saisonniers -.	Un travail d'optimisation en commun s'impose entre SNCF-Grandes Lignes et AOT TER. Les temps de correspondance sont inacceptables ! Le train de nuit doit être maintenu impérativement !	La situation a même empirée avec la suppression pure et simple du train de nuit Paris-St Gervais le 30 septembre dernier. Malgré la mobilisation et la démonstration de l'utilité économique de ce train qui transporte 100.000 touristes par an (avec sa branche Bourg-St-Maurice), la Région n'a pour le moment pas voulu signer d'accord avec SNCF-Intercités et l'Etat (contrairement aux autres Régions et notamment la Région Occitanie qui sauverait son Paris-Cerbère). Les Vice-Présidents MIGNOLA, FOURNIER et SADDIER ont <a href="#">communiqué que le maintien du train de nuit était un préalable</a> à la signature de la nouvelle convention avec la SNCF. Mais maintenant que la Région a annoncé ne pas vouloir signer de convention, veut-elle trouver une solution avec l'Etat ?	