

*Date de dépôt : 26 août 2010*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à l'interpellation urgente écrite de M. Michel Duc ret :  
Raccordement de Genève au réseau TGV : promesses non  
respectées. Le Conseil d'Etat entend-il réagir ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 2 juillet 2010, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

*Depuis des années, les Genevois se sont battus pour obtenir que le canton puisse être raccordé de façon attractive au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Le développement important de celui-ci, particulièrement précoce en France, a montré tout l'intérêt qu'il y avait pour notre collectivité de s'insérer dans un système de transport d'avenir.*

*Terminus du réseau ferroviaire français, Genève a bénéficié relativement tôt de prestations de type TGV de et pour Paris, utilisant en partie le premier axe à grande vitesse Paris – Lyon jusqu'à Mâcon. Toutefois, la deuxième partie du parcours de Mâcon à Genève par un parcours formant un détour kilométrique important via Ambérieu et Culoz, sur lignes « classiques » et peu performantes, a toujours été un obstacle à l'attractivité du chemin de fer sur ce trajet où la concurrence avec l'avion reste importante.*

*De ce constat est né le projet de TGV « Léman – Mont-Blanc », devant relier la ligne existante à Mâcon avec Genève via Bourg-en-Bresse et la Cluse de Nantua, ouverture vers l'éventualité d'une ligne Paris – Turin avec un tunnel de base pour trafic mixte au Mont-Blanc, entre Saint-Gervais et Aoste.*

*Des capitaux privés suisses et français se sont intéressés à la question, et même plus que cela puisqu'ils ont financé des études avancées qui ont conclu à l'atteinte du seuil minimal de rentabilité pour cette première tranche Mâcon – Genève. Le Canton de Genève s'est alors investi dans la promotion de cet ouvrage.*

*Malheureusement, et pour diverses raisons, le projet n'a pas reçu suffisamment d'appui politique, notamment parce qu'il touchait aux privilèges de la SNCF, alors seule gérante et exploitante du rail français, qui voyait d'un mauvais œil des privés, suisses de surcroît, venir piétiner leurs platebandes. Il s'est encore ajouté qu'au moment où des décisions devaient se prendre en France sur l'amélioration des relations ferrées avec l'Italie, le maire de Chambéry, située sur l'axe concurrent du Mont-Cenis, était Ministre des Transports. La France a donc délaissé l'axe Mont-Blanc, laissant Genève de côté. Dès lors, une partie des motivations pour la réalisation du TGV «Léman – Mont-Blanc» étant tombées, le projet s'est enlisé.*

*La perspective de la réalisation de la relation TGV dite « Rhin – Rhône » reliant Mulhouse à Lyon via Belfort et Besançon avec une branche ralliant Mâcon a permis de relancer la réflexion sur le raccordement TGV avec Genève et la Haute-Savoie. D'autant plus qu'un raccord rapide avec ce nouvel axe ouvrait des perspectives aux Genevois pour des relations bien plus performantes tant vers Lyon (et le sud) que vers Mulhouse et Bâle (et toute l'Allemagne).*

*On s'est alors souvenu que la Cluse de Nantua avait été desservie jusqu'en 1990 par une voie ferrée d'intérêt local, dite « ligne des Carpatès » ou officiellement « du Haut-Bugey », alors abandonnée mais dont l'essentiel de la plateforme subsistait. La première idée de reconstruire cette ligne en l'électrifiant pour le trafic TGV voyait toutefois un projet assez « lourd » pour pouvoir rouler assez vite et maintenir un niveau de performance suffisant pour gagner assez de temps pour couvrir Genève – Paris en moins de trois heures. Genève s'est engagée dans ce processus, au départ contre l'avis fédéral qui, sous l'influence vaudoise, voulait privilégier le tracé via Vallorbe pour relier la Suisse romande au réseau européen à grande vitesse.*

*La « chasse aux coûts » dans les études qui ont suivi l'accord franco-suisse, finalement obtenu selon les vœux genevois, s'est traduite par une baisse progressive du niveau de performance de la ligne reconstruite et de ses raccordements au réseau existant. Le projet définitif, accepté tant par les Français que les Suisses, voyait des relations Genève – Paris « en un peu moins de trois heures », ce qui était déjà plus de 30 minutes que dans les idées initiales, mais présentait une différence suffisante avec les 3 heures 30 nécessaires pour effectuer ce trajet pour justifier d'une dépense qui restait importante et que la France n'a accepté d'effectuer que contre une participation financière helvétique significative.*

*L'accord signé, les études et les travaux ont été assez rapidement menés, mais quelques difficultés sur le terrain ont repoussé la perspective*

*d'ouverture de la ligne du Haut-Bugey à 2011. En cours de réalisation, le projet a encore toutefois quelque peu évolué, diminuant encore les standards, et les conséquences de ces modifications vont se faire sentir à l'exploitation alors que la réalisation de cette infrastructure touche à sa fin.*

*En effet, les projets d'horaires de la SNCF ont été présentés, et, à cette occasion, on a pu découvrir que le meilleur temps de parcours Ge nève – Paris ne sera que de 3 heures et cinq minutes, à condition de ne pas effectuer d'arrêts intermédiaires, alors que la plupart des trains demanderont 3 heures et dix-sept minutes. Ceci si gnifie que les éno rmes investissements (110 millions d'Euros sur un total de 317) consentis par la Suisse pour cette infrastructure se traduisent par un gain de temps de parcours d'à peine plus de dix minutes pour les Genevois se rendant vers Paris et au-delà.*

*Dans de telles conditions, il ne semble pas que le mandat confié ait été réalisé à satisfaction !*

*A ce titre, il semb le que les Genevois ont été trompés et qu'ils vont se retrouver les dindons d'une farce peu amusante, où nos voisins se sont offerts la rénovation d'un axe ferroviaire secondaire dont ils n'entendent d'ailleurs même pas profiter a u bénéfice de leur trafic rég ional, contribuant ainsi surtout à alléger la pression sur le tronçon Culoz – Ambérieu donnant accès à l'axe franco-italien du Mont-Cenis où les sillons disponibles sont rares en raison de l'important trafic des marchandises qui y t ransitent et où deux courants se croisant s'y superposent.*

***Dès lors, la question posée au Conseil d'Etat est fort simple : Entend-il accepter cet état de fait sans réagir ou envisage-t-il des actions afin que les performances de la ligne cofinancée par la Suisse soit au moins à la hauteur des engagements initiaux pris à l'égard des Genevois ?***

## **REPONSE DU CONSEIL D'ETAT**

Le Conseil d'Etat n'est pas complètement satisfait de l'horaire proposé Paris - Genève à l'ouverture de la ligne du Haut-Bugey en décembre 2010. Cette dégradation est clairement due aux allègements techniques apportés au projet afin de maintenir l'enveloppe des investissements selon le devis initial.

En effet, comme il est mentionné dans l'interpellation, plutôt que de revoir le budget du projet à la hausse<sup>1</sup>, mais aussi en raison de l'impossibilité pour la Confédération d'augmenter proportionnellement sa p articipation, il a ét é

---

<sup>1</sup> 310 millions €, dont une part fixe de 110 millions € à charge de la Confédération

décidé d'alléger certaines parties du projet, afin de maintenir le niveau des coûts initiaux.

C'est l'abandon de certaines mesures techniques visant à améliorer l'infrastructure, qui a eu pour effet logique d'augmenter le temps de parcours prévu initialement.

La situation, bien que peu satisfaisante au vu des promesses initiales, reste toutefois moins dégradée que celle évoquée dans cette interpellation.

D'après le dernier horaire connu, le temps de parcours moyen attendu sur la relation Paris - Genève sera de 3h09 (9 allers-retours quotidiens avec arrêt systématique à Bellegarde). La plupart des liaisons dites "rapides" (avec un arrêt unique à Bellegarde) dureront entre 3h05 et 3h10. Restent les TGV dit "lents" dont le trajet sera de 3h16, avec des arrêts supplémentaires à Nurieux et Bourg-en-Bresse, soit 5 circulations sur les 18 quotidiennes.

Nous sommes confrontés à une situation particulière. En effet, bien que le projet ait été régulièrement annoncé (dès 1998), comme permettant un temps de parcours inférieur à 3 heures, le message relatif à la loi fédérale sur le raccordement de la Suisse occidentale et orientale au réseau européen des trains à haute performance fait état d'un temps autour de 3 heures sans arrêt et de 3h10 avec arrêts, ce qui reste assez proche de l'horaire prévu pour 2011.

Par ailleurs, l'avant-projet de 2001 mentionne clairement un gain de temps de l'ordre de 20 minutes sur le trajet. Si l'on considère que le temps de parcours moyen passe de 3h29 en 2010 à 3h09 en 2011, cet objectif est atteint.

La Confédération, elle aussi insatisfaite de ces résultats, a récemment commandé une étude visant à identifier et chiffrer les aménagements complémentaires qui permettraient de réduire ce temps de parcours et de proposer à terme un temps de parcours unique inférieur à 3 h10, pour l'ensemble des trains réguliers Paris - Genève.

Le Conseil d'Etat reste attentif aux évolutions du dossier, notamment en lien avec les démarches que compte entreprendre la Confédération pour améliorer cette situation et, le cas échéant, réagira afin que les promesses faites soient tenues.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
François LONGCHAMP