



Date de dépôt : 1^{er} mars 2024

Rapport

de la commission des affaires communales, régionales et internationales chargée d'étudier la proposition de motion de François Baertschi, Jean-Marie Voumard, Ana Roch, Skender Salihi, Sandro Pistis, Gabriela Sonderegger, Thierry Cerutti, Arber Jahija pour la dynamisation de l'axe ferroviaire Genève-Chambéry-Turin-Nice, enjeu central de la communication sur l'arc alpin

Rapport de majorité de Jean-Marc Guinchard (page 3)

Rapport de minorité de Danièle Magnin (page 17)

Proposition de motion

(2970-A)

pour la dynamisation de l'axe ferroviaire Genève-Chambéry-Turin-Nice, enjeu central de la communication sur l'arc alpin

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- que l'axe ferroviaire Genève-Nice via Turin peut offrir une alternative intéressante aux voies autoroutières et aériennes ;
- que l'infrastructure ferroviaire existe, sans travaux nécessaires ;
- que cela permettrait à Genève de se développer en direction du sud,

invite le Conseil d'Etat

- à faire la promotion de l'axe Genève-Chambéry-Turin-Nice, dans le cadre de la politique régionale ;
- à intervenir auprès des autorités compétentes, afin de proposer une amélioration des correspondances ferroviaires sur l'axe Genève-Chambéry-Turin-Nice ;
- à intervenir auprès des autorités compétentes, afin d'obtenir une liaison ferroviaire directe sur l'axe Genève-Chambéry-Turin-Nice ;
- à étudier la possibilité d'un trajet Genève-Chambéry-Grenoble-Digne-Nice ;
- à apporter le soutien de notre canton aux initiatives locales en relation avec cet axe stratégique.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Jean-Marc Guinchard

Ce texte a fait l'objet d'un bref traitement le 6 février 2024. Le procès-verbal a été tenu de façon claire et précise par Mme Léa Di Benedetto, que nous remercions chaleureusement.

Travaux de commission

Le président explique que cette motion a été présentée à la commission des transports, qui a entendu la CiTraP (section genevoise de la Communauté d'intérêts pour les transports publics), puis a émis un préavis négatif. Il demande si les commissaires souhaitent des auditions supplémentaires ou préfèrent voter directement.

Un député Ve déclare qu'il siège à la commission des transports. Il remarque que la motion va dans le bon sens, mais qu'elle est trop focalisée sur cette région, c'est pour cela qu'elle a été refusée. La question du soutien du rail au niveau international échoit plutôt à la Confédération qu'au canton. Il propose ainsi le refus de ce texte, suivant en cela le préavis de la commission des transports.

Une députée S déclare que son groupe adoptera la même prise de position. Il y avait un débat sur la compétence et sur la priorisation des sujets plus ou moins relevant. Le groupe n'ira pas contre un préavis fait par la commission des transports.

Le président met au vote l'entrée en matière sur la M 2970 :

Oui :	2 (2 MCG)
Non :	9 (2 Ve, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions :	4 (3 S, 1 LJS)

L'entrée en matière sur la M 2970 est refusée.

Catégorie préavisée : II (30 min)

Sur la base du préavis de la commission des transports, une majorité évidente des membres de la commission a décidé de refuser ce texte. Nous vous recommandons dès lors d'en faire de même.

Annexe : préavis négatif de la commission des transports.



GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève

M 2970 Préavis

Date de dépôt : 29 janvier 2024

Préavis

de la commission des transports à la commission des affaires communales, régionales et internationales sur la proposition de motion de François Baertschi, Jean-Marie Voumard, Ana Roch, Skender Salihi, Sandro Pistis, Gabriela Sonderegger, Thierry Cerutti, Arber Jahija pour la dynamisation de l'axe ferroviaire Genève-Chambéry-Turin-Nice, enjeu central de la communication sur l'arc alpin

Rapport de Fabienne Monbaron

Procès-verbalistes : Léa Di Benedetto et Clément Magnenat

Président : Stéphane Florey

A assisté : David Favre, directeur général des transports – OCT

La commission des affaires communales, régionales et internationales a sollicité le préavis sur la motion M 2970 de la commission des transports, laquelle s'est réunie à deux reprises pour l'étudier.

Les auteurs relèvent que cette motion, qui ne demande pas de soutien financier, a été déposée au motif que l'axe existant Nice-Turin-Chambéry-Genève mérite d'être redynamisé, car il traverse des régions touristiques intéressantes. Malheureusement, les temps d'attente sont énormes et les correspondances mauvaises. Ils n'ont pas connaissance que les CFF s'occupent de ce problème.

La commission des transports avait envisagé d'auditionner la CITraP, les CFF ou l'OFT ainsi que l'ATE. Dès lors que ce ne sont pas directement les CFF qui traitent de cette question mais plutôt l'OFT, et que cela prendra du temps pour fixer une audition avec cet office, la commission a auditionné la CITraP et s'est arrêtée là, estimant être en mesure de donner son préavis.

La CITraP (section genevoise de la Communauté d'intérêts pour les transports publics), par la voix de son président M. Michel Ducret, indique avoir fait parvenir à la commission un papier tiré de la presse (cf. annexe 1). Il communiquera la prise de position de la CITraP par écrit à la commission à la suite de son audition (cf. annexe 2).

La CITraP s'engage depuis longtemps pour une amélioration de la liaison Genève-Lyon qui est actuellement calamiteuse. Elle soutient le développement d'une nouvelle liaison entre Lyon et Turin, tout comme elle avait, par le passé, soutenu la liaison Léman-Mont-Blanc avant d'en déplorer l'abandon.

Elle relève qu'au début du siècle, il existait une liaison TGV directe Genève-Nice en 6 heures 15 minutes, qui a été supprimée. Aujourd'hui :

- Il existe des TGV Genève-Marseille durant la saison estivale avec un trajet de 4 heures 30 minutes.
- Pour prolonger jusqu'à Nice, cela dure 8 heures 15 minutes.
- Le trajet Genève-Lyon-Turin-Nice, quant à lui, dure actuellement plus de 14 heures avec plusieurs transbordements et de la marche à pied, il peut même durer jusqu'à 15 heures, avec 5 changements de trains.
- Le trajet Genève-Lyon-Digne-Nice dure actuellement 12 heures, avec une partie du trajet qui doit se faire en autocar. Les trajets via Turin et Digne ont certes une valeur ajoutée touristique via les régions parcourues, mais ces lignes ne sont pas en mesure d'être attractives pour les personnes qui cherchent des trajets directs et rapides pour disposer d'un maximum de temps à destination.
- Ces lignes ne peuvent donc pas concurrencer les trajets en avion.
- Même avec une connexion TGV directe Genève-Lyon-Turin, le temps de trajet pour aller à Nice et le nombre de transbordements feraient que la liaison Genève-Nice via Marseille ne pourrait pas être concurrencée. Et une telle liaison n'entrera pas prochainement en service vu les oppositions qu'elle rencontre.

Elle estime que les liaisons ferroviaires au départ de Genève en direction du sud de la France doivent se développer de manière prioritaire, sur la qualité de la liaison Genève-Lyon ainsi que sur le développement d'une liaison Genève-Nice sans transbordement à Lyon tout au long de l'année. Elle invite aussi à une collaboration avec la SNCF pour un prolongement de la ligne rapide Barcelone-Lyon afin qu'elle vienne jusqu'à Genève. L'Espagne est ouverte sur ce point, mais la SNCF a été jusqu'à maintenant opposée à ce prolongement. Elle relève que les autres solutions évoquées par

la motion prendraient trop de temps et coûteraient trop cher, sans être en mesure d'entraîner un changement comportemental des voyageurs.

Elle confirme que le seul problème majeur pour Genève dans ses relations ferroviaires du côté sud est la liaison Genève-Lyon, qui est totalement insuffisante aujourd'hui. Les infrastructures sont éculées, usées et il existe des problèmes d'exploitation, car les Français ont énormément délaissé le transport ferroviaire. Comme cela dépasse les lignes régionales, la gestion se fait au niveau national ; or, dans les relations Paris-Berne, on constate que Paris est très éloignée des régions. A sa connaissance, il n'y a rien de réellement prévu pour l'axe Genève-Lyon du côté français.

Prises de position des groupes

MCG : Ce groupe regrette qu'un signal fort de la commission en faveur du rail ne soit pas donné aux citoyens genevois qui souhaitent se rendre à Nice et à Turin durant le week-end.

S : Cette motion a le mérite d'exister et le mérite de vouloir développer le ferroviaire, cela dit elle a le défaut de se perdre en route avec un itinéraire poétique et complètement ubuesque. Il y a des priorités en termes de ferroviaire bien plus importantes. Le groupe socialiste ne la préavisera pas négativement, mais ne la soutiendra pas non plus, car il y a d'autres priorités.

PLR : Salue la formule précitée consistant à dire qu'une motion a le mérite d'exister. Il estime que cela n'est pas suffisant pour s'abstenir. De plus, plusieurs auditions ont démontré qu'il y avait d'autres besoins pour rendre les lignes existantes attractives et que ce n'est pas seulement en rajoutant des cadences que le problème pourra se régler. Son préavis sera négatif.

Ve : Remercie les auteurs pour leur soutien au rail. Cependant, il y a des priorités ailleurs, raison pour laquelle il s'abstiendra.

LC : Le but de cette motion était de montrer au reste du monde que nous sommes les champions dans le domaine ferroviaire. Si on veut aller à Nice rapidement, le rail n'est pas concurrentiel par rapport à l'avion. Les auditions ont démontré que la priorité était de développer la liaison Genève-Lyon, raison pour laquelle son préavis sera négatif.

LJS : Pense que l'on déraile avec cette motion. Il y a des priorités dans le domaine du rail et il faudrait déposer une motion pour la liaison Genève-Lyon.

UDC : Relève que le tracé envisagé a un attrait surtout touristique. Si l'on veut se rendre à Nice aujourd'hui, on prend l'avion. Et si l'on veut y aller en

train, alors il est plus avantageux de faire Genève-Lyon et Lyon-Nice, ce qui reste plus rapide que le tracé envisagé par la motion. L'UDC se dit favorable à soutenir un texte allant dans le sens de promouvoir un réel TGV entre Genève et Lyon, mais comme ce n'est pas au Conseil d'Etat d'entamer le type de négociations visé par cette motion, son préavis sera négatif.

Vote sur le préavis de la commission sur la M 2970 :

Oui :	2 (2 MCG)
Non :	8 (1 LJS, 2 UDC, 4 PLR, 1 LC)
Abstentions :	5 (3 S, 2 Ve)

La commission des transports émet un préavis négatif sur la M 2970.

ANNEXE 1

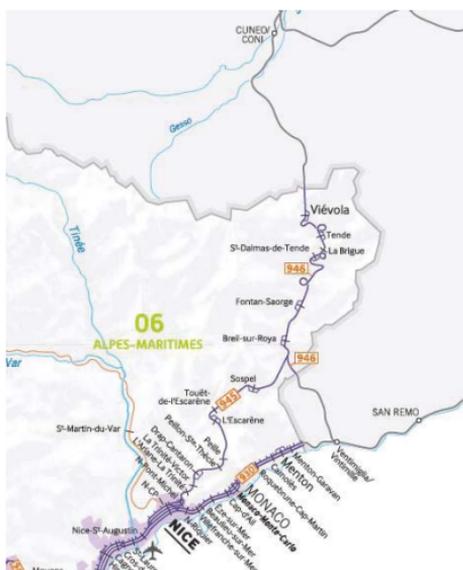
2022.04.01 – transportrail

Nice - Coni : la spirale infernale d'une relation internationale

L'avenir ou l'abandon de nos lignes rurales est redevenu un sujet à la mode. On nous dit qu'il faut savoir « être raisonnable » et que dans la situation économique actuelle, tout n'est pas possible, et puis de toute façon « *pas de trafic, pas de potentiel donc pas d'avenir* » ! Admettons que certains cas soient quasi-désespérés : la ligne du Col de Tende (Nice et Vintimille – Tende – Cuneo), régulièrement menacée de fermeture, est-elle vraiment de ceux-là ?



Fontan-Saorge - 28 mai 2016 - L'X76543/4 poursuit sa descente vers Nice et s'apprête à entrer dans le tunnel de Saorge au-dessus duquel l'opposition au trafic routier est clairement affichée. Dans les villages, de nombreuses affiches réaffirment le soutien des populations au train. Ce 28 mai, un rassemblement était en outre organisé à Breil sur Roya (ph. © transportrail)



Une liaison internationale captée par la route

Cette ligne relie par un tracé direct la riche région italienne du Piémont et ses 4,5 millions d'habitants à la Riviera des Fleurs et la Côte d'Azur, peuplées de 1,5 millions de personnes. Les relations économiques et humaines entre ces deux régions ont toujours été très importantes, ce que montre l'important trafic routier entre ces deux pôles : 4000 à 15 000 véhicules / jour par le tunnel du col de Tende et près du double via l'autoroute Turin – Savone – Vintimille. D'ailleurs, la France et l'Italie se préparent à construire un nouveau tunnel routier sous le col de Tende pour un coût de plus de 200 M€. Alors, pas de potentiel ?

La voie ferrée est de profil sévère, avec des courbes de 300 m de rayon et des rampes atteignant 25 % : elle franchit le col de Tende à 1040 m d'altitude. Avec de telles caractéristiques, la vitesse nominale plafonne à 80 km/h et n'atteint les 100 km/h que dans certains tunnels. Mais entre le déficit de renouvellement et le peu d'appétit de la SNCF pour ce type de ligne, la vitesse plafonne à 40 km/h sur la majorité du parcours. Le groupe ferroviaire repousse les limites de la mauvaise foi avec de grossiers mensonges en arguant que cette vitesse est imposée... par l'Europe ! Ben voyons ? Et pourquoi pas l'archiduc d'Autriche tant qu'on y est !

Rajoutons que cette ligne traverse une région très touristique (vallée des Merveilles, parc national du Mercantour, station de ski de Limone), située à quelques dizaines de kilomètres seulement de régions denses et riches. Alors, franchement, si l'on n'est pas capable de remplir des trains sur une telle relation, n'est-ce pas tout simplement de l'incompétence ?



Fontan - 28 mai 2016 - Les quatre clichés ci-dessus suivent un TER Tende - Nice dans la boucle de Fontan. Pour réaliser ces clichés, il a fallu suivre l'itinéraire de randonnée depuis la gare de Fontan-Saorge : annoncé en une heure par la guide animant le voyage dans certains trains, il faudra en réalité près de 2 heures pour rejoindre le village de Saorge... à condition d'être correctement équipé car le chemin est difficile... mais photographiquement, il en vaut la peine ! Il s'écoule un peu plus de 10 minutes entre le premier cliché et le dernier car le train ne roule qu'à 40 km/h et effectue une boucle sous la montagne surplombant Fontan (ph. © E. Fouvreaux)

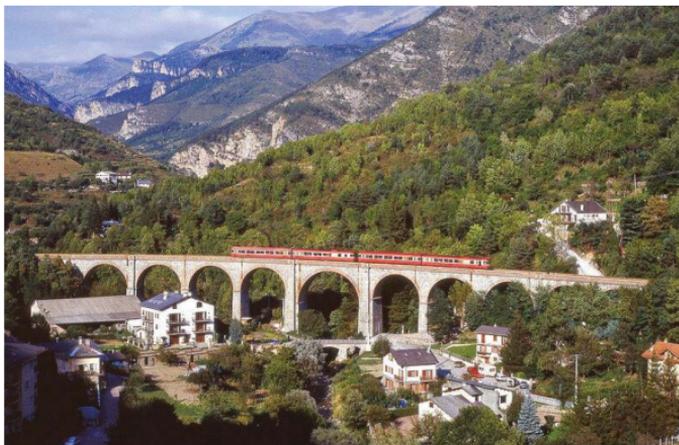
Quelles performances pour le train ?

La meilleure relation au service 2013 était effectuée en 3h59 (Nice Ville 16h36 - Torino Puorta Nova 20h35) avec 2 correspondances à Breil sur Roya (13 minutes de battement) et à Cuneo (7 minutes). Le TER 81313 Nice - Breil sur Roya effectuait 10 arrêts intermédiaires. Le train 22979 Vintimille - Cuneo en desservait 6 sur la section Breil - Cuneo dont 5 minutes d'arrêt à Robilante. Enfin, le train 10214 Cuneo - Torino Puorta Nova effectuait 6 arrêts intermédiaires. Soit au total 25 arrêts pour une liaison internationale. En 2016, la meilleure liaison proposée par **eff.ch** nécessite 4h32 toujours par Breil et Cuneo. En 2022, le meilleur temps de parcours Nice - Turin était de 5h15 par l'enchaînement 81315 (Nice 17h20 - Breil 18h30) puis 22964 (Breil 19h18 - Cuneo 21h19) puis 3248 (Cuneo 21h24 - Turin Porta Nuova 22h35). Bref, plus le temps passe, plus le trajet est long.



Fontan-Saorge - 28 mai 2016 - Un Minuetto assurant la liaison Cuneo - Vintimille va croiser un AGC reliant Nice à Tende. La desserte italienne a été largement écornée, témoignant du manque d'intérêt des politiques des deux côtés de la frontière pour le rail... (ph. © transportrail)

Remontons un peu le temps. Avant la deuxième guerre mondiale, la ligne connaissait un trafic assez conséquent, car elle désenclavait des territoires à l'écart des grands courants tout en reliant d'importants bassins urbains (Nice et Turin). Entre Breil et Cuneo, transitait même un train San Remo - Berlin ! A la réouverture de la ligne le 7 octobre 1979, la desserte internationale comprend 7 allers-retours Vintimille - Cuneo, 1 Nice - Turin et 1 Nice - Cuneo. Dans le sens le plus favorable (Turin - Nice), les X4500 assurent la liaison en 3h32, et 4h15 dans le sens inverse. Cependant, les correspondances à Nice sont calamiteuses. C'est à peine mieux à Turin.



Tende - 5 septembre 1994 - Les X4500 marseillais avec leur moteur Saurer mais toujours à transmission mécanique étaient employés aux limites de leurs aptitudes sur la ligne du col de Tende, n'offrant que de pitoyables performances. Il aura fallu attendre l'arrivée des AGC pour disposer d'engins correctement motorisés... mais c'est à ce moment que l'état de l'infrastructure a commencé à plomber la performance de la ligne... (ph. © Ch. Wenger)

Si les deux autorités en charge des transports voulaient affirmer ce caractère transfrontalier, la mise en œuvre de 2 allers-retours accélérés pourrait être intéressante d'autant plus que la route n'est pas beaucoup plus rapide : 3h24 selon ViaMichelin. Ainsi, le simple fait de proposer une liaison directe pourrait déjà non seulement rendre la relation plus visible (il faut être expert ferroviaire pour connaître la combinaison des 3 trains... ou lecteur de transportrail), tout en récupérant au moins 15 à 20 minutes sur les temps de correspondance puis 7 minutes en rendant des trains Nice - Turin directs de Nice à L'Escarène, sautant ainsi les 7 stations suburbaines du parcours. Et voilà comment passer de 3h59 (temps de 2013) à 3h32... soit 8 minutes d'écart par rapport à la route !

Chronique d'une ligne à l'histoire tourmentée

Il faut reconnaître que cette ligne est poursuivie par une malédiction fatale depuis bien longtemps. C'est le roi du Piémont qui a promis sa construction aux niçois mais en 1860 il cède le Comté de Nice à la France. Ensuite, les rivalités franco-italiennes ont continuellement retardé sa réalisation, jusqu'à son inauguration en 1928. Les années

suivantes, l'Italie l'électrifie en courant triphasé mais bien vite la seconde guerre mondiale arrive, avec la destruction des ponts et tunnels par l'armée allemande en déroute. La ligne sera reconstruite en 1979 - seulement - aux frais de l'Italie, dont les négociateurs acceptent de prendre en charge tous les frais ainsi que les coûts d'exploitation sur la section française dans la vallée de la Roya. Il est assez amusant de noter qu'on a reconstruit une voie ferrée en France dans une décennie bien peu favorable au chemin de fer...



Fontan-Saorge - 28 mai 2016 - Entrée en gare des deux AGC assurant la liaison Nice - Tende. On notera qu'il passe devant des signaux italiens : quoique située sur le territoire français et sur le réseau français, la survivance de l'ancienne appartenance politique se retrouve dans la signalisation de la section Breil - Cuneo (ph. © transportail)

La SNCF présentera dès lors des factures considérées comme exagérées par l'Italie, qui les conteste d'année en année avec de plus en plus de véhémence. Depuis lors, les litiges s'accroissent et, au bout de 30 ans, nous en arrivons au « clash ». L'Italie dénonça d'abord la convention et précisa qu'elle ne paierait plus. Par rétorsion (pour préserver les infrastructures !), RFF décida de limiter la vitesse de la ligne à 40 km/h entre Breil et la frontière dès le 15 décembre 2013. En conséquence, la durée du trajet Breil - Tende passa à 57 min., alors qu'il en faut 15 à 20 pour relier ces deux communes en voiture !

Face à cette situation, la région du Piémont, très proche de lobbies automobiles, profita de la mise en place de ces ralentissements ne laissant que 2 allers-retours quotidiens sur cet axe, qui en comptait jusqu'à une dizaine ces dernières années. C'est une véritable catastrophe, car depuis il n'était même plus possible de faire un aller-retour dans la journée entre Nice ou Vintimille et Cuneo et les correspondances aux extrémités sont souvent inexistantes. Facile dans ces conditions de prétexter la faible fréquentation des trains...



Fontan-Saorge - 28 mai 2016 - Les XGC employés sur la ligne revêtent quelques décorations spécifiques pour le Train des Merveilles, mais cependant moins voyantes sur les X2200 qui les ont précédés. Le parcours commenté est très enrichissant et permet au voyageur de découvrir la vallée. A 40 km/h, le guide n'a pas de difficultés pour insister sur certains détails ! (ph. © E. Fourreaux)

Quoi qu'il en soit, début janvier 2014, cette équipe du Conseil régional Piémontais - qui donne des leçons de gestion en supprimant de nombreuses lignes soit disant « non rentables » et en culpabilisant les usagers - a été démissionnée par la justice pour détournement de fonds publics. Une nouvelle équipe lui a succédé, semble-t-il un peu plus favorable aux transports publics... mais la versatilité de la politique italienne est connue...

Quel usage des péages ?

Pourtant, de l'argent entre dans les caisses puisque, entre 2002 et 2012, non seulement l'Italie a payé à la SNCF 20,2 M€ pour combler le déficit d'exploitation de la ligne, mais en plus RFF a facturé à la région PACA un montant cumulé de près de 6 M€ en 10 ans pour le péage des trains italiens circulant en transit en France.

D'ailleurs la Région PACA a demandé des éclaircissements sur les flux financiers et l'affectation de ces péages. En effet, le gouvernement italien paie l'intégralité des frais d'exploitation de la section Limone – Breil – Piène, SNCF Réseau facture à la Région PACA les péages des trains italiens tandis que RFI (Rete Ferroviario Italiano) facture ses prestations aux mêmes trains italiens. L'inquiétude de la Région était le risque de surfacturation, d'autant que les équipes d'entretien ont fondu, passant de 12 à 4 agents.



Fonten-Saorge - 28 mai 2016 - Imposant bâtiment voyageurs, qui, avec celui de Saint-Dalmas de Tende, assurait une fonction frontalière jusqu'en 1947 (sh. © E. Fourreaux)

En 2013, la Région PACA et la région voisine de Ligurie ont fait pression sur les deux Etats pour qu'ils se mettent autour d'une table et acceptent de réviser la convention franco-italienne qui régit cette ligne. Lors des sommets franco-italiens, la question a été plusieurs fois évoquée et l'importance de cette ligne a été réaffirmée, mais les relations ont été d'abord dominées par le projet Lyon - Turin... et Trenitalia ne semblait guère manifester d'intérêt pour cette ligne, considéré comme un « ramo secco », soit une branche morte à tailler au plus vite !

En mars 2015, un accord entre les gestionnaires d'infrastructures français et italien a permis de trouver les 29 M€ nécessaires pour assurer les premiers travaux d'urgence, mais côté français, on souligne qu'il faudrait trouver 60 M€ supplémentaires pour rénover complètement la ligne.

Finalement, plusieurs questions institutionnelles et techniques se posent : ne faudrait-il pas confier la gestion des sections au-delà de Breil vers l'Italie à RFI ? Sur le plan de la continuité technique, c'est probable... encore que la gare de Breil soit gérée par la commande centralisée de Drap-Cantaron. Ajoutez que le matériel français n'est pas homologué pour aller en Italie... et que Trenitalia est obligé de maintenir un petit parc thermique à Cuneo pour cette seule liaison qui se joue des frontières. Bref, il faudrait probablement tout remettre à plat pour déterminer une première étape de gestion avec le matériel et les installations existantes et une seconde dans laquelle seraient définies les modalités d'exploitation de la ligne, quitte à en modifier l'équipement, et le matériel roulant pour assurer des liaisons transfrontalières. Un groupement européen pourrait être constitué, avec ou sans reprise de la gestion de la ligne comme le prévoit l'article 172 de la LOM.

A bord du train des Merveilles



Campagne d'affichage à l'été 2020, jusque dans les couloirs du RER parisien, mais au fil du temps, la liaison ferroviaire n'a cessé de régresser au point que son avenir est aujourd'hui sérieusement menacé : pourtant, le train fait ici partie intégrante de la découverte touristique et demeure un outil essentiel pour l'arrière-pays niçois... (ph. © transportal)

Le train quitte Nice et commence par assurer une desserte suburbaine dans la métropole niçoise jusqu'à Drap-Cantaron, gare équipée pour gérer un terminus intermédiaire, utilisé en réalité une seule fois par jour, juste de quoi dégripper les appareils de voie. Vu la vitesse, il n'est pas difficile de profiter des demeures particulières des hauteurs de Nice, dont une signée Charles Garnier et un observatoire œuvre de Gustave Eiffel. La vallée se resserre, le tracé est difficile, les ouvrages se multiplient, à l'image de l'impressionnant viaduc de L'Escarène, à près de 70 m au-dessus de la rivière.

A Breil, un coup d'œil sur l'écomusée et sa collection de matériels urbains et ferroviaires qui dorment malheureusement en plein air, et l'imposant et magnifique bâtiment voyageurs au crépi rouge récemment restauré. C'est à partir de Breil que le parcours se fait encore plus difficile, accumulant les tunnels hélicoïdaux. En revanche, la vitesse plafonne à 40 km/h et l'AGC tangué, sans toutefois aller taper les butées des suspensions. Si le bâtiment de Breil a été restauré, celui de Saint Dalmas de Tende menace ruine.



A bord du train, nous avons noté une soixantaine de voyageurs au départ de Nice pour Tende un samedi matin. Le dimanche matin, ils n'étaient qu'une douzaine sous une pluie battante au départ de Tende, et près de 40 à l'arrivée à Nice Pont Michel. La correspondance avec le tramway commence à jouer son effet pour les voyageurs à destination du nord-est de la ville. Les habitués semblent résignés face à la lenteur du train et aux aléas récurrents d'une exploitation souvent fragilisée par les multiples conflits sociaux de la SNCF en PACA. Pas de quoi rassurer

sur l'avenir de la ligne... d'autant que SNCF Réseau traîne les pieds à engager les travaux de renouvellement entre Breil et Tende, pourtant financés !

Pas besoin de tram-train !

C'est l'idée apparue au début de l'année 2020 dans la tête du président de la Métropole niçoise pour améliorer la desserte périurbaine jusqu'à Drap-Cantaron : prolonger la ligne 1 du tramway de l'hôpital Pasteur à La Trinité Victor et l'interconnecter pour 3 km jusqu'à Drap-Cantaron. L'intérêt est limité car le site ne facilite pas le raccordement à la voie ferrée entre le franchissement du Paillon et de la voie rapide. En outre, l'intérêt commercial est plus que limité puisque les voyageurs des trains peuvent rejoindre le tram à la station Pont Michel, afin de rejoindre l'université et le Vieux Nice. Pour rejoindre le secteur commerçant et l'avenue Jean Médecin, il est plus aisé de descendre à la gare centrale. Bref une fausse bonne idée ! En revanche, développer la desserte ferroviaire périurbaine, de Nice à Drap, voire même jusqu'à L'Escarène, aurait plus de sens, en touchant un public plus large et à coût bien moindre que celui d'une interconnexion qui ne manquerait pas de se révéler des plus onéreuses pour un intérêt des plus limités ! Finalement, la Métropole a choisi d'emmener le tramway par la voirie, voire par une petite section en tunnel, jusqu'à Drap, pour une desserte urbaine.



La Trinité Victor - 20 janvier 2020 - Quelques voyageurs montent à La Trinité dans ce train pour Breil sur Roya qui desservira dans à peine 10 minutes la halte du lycée de Drap (ph. © transportrail)



Communauté d'intérêts pour les transports publics
29, avenue Ste-Cécile, 1217 Meyrin

Genève, le 12 décembre 2023

ANNEXE 2

Motion M 2970 au Gd Conseil sur la liaison ferroviaire Genève – Turin – Nice, du 30 octobre 2023

RÉFLEXIONS DE L'ASSOCIATION À PROPOS DES RELATIONS GENÈVE - NICE

Faits et considérations générales :

- La CITraP-Genève soutient en général toute mesure visant à améliorer les liaisons internationales existantes ou à créer au départ de Genève.
- En particulier, elle s'engage depuis des décennies pour une amélioration de la liaison Genève – Lyon et soutient une nouvelle liaison rapide de Lyon à Turin, ceci après avoir dû déplorer l'abandon du projet de TGV Léman – Mont-Blanc et de son prolongement vers Aoste et Turin par un tunnel ferroviaire de base du Mont-Blanc.
- Au début de ce siècle, une liaison TGV directe Genève – Nice a existé durant quelques années avec un temps de trajet de 6h15. Cette liaison a été supprimée faute de couverture suffisante des charges, selon les dires du directeur de Lyria.
- Aujourd'hui, il existe pendant la saison estivale un TGV direct Genève – Marseille, avec un temps de trajet de 3h30. La liaison la plus rapide entre Genève et Nice via Marseille est de 7h16 avec un transbordement à Lyon. Le temps de trajet moyen est de 8h16 avec 2 transbordements.
- Le trajet Genève – Lyon – Turin – Nice le plus court dure de nos jours près de 14 heures avec plusieurs transbordements et des marches à pied allant jusqu'à 1,2 km. Via Brigue – Ventimiglia c'est même 15h07 au mieux avec 5 changements.
- Le trajet Genève – Lyon – Grenoble – Digne – Nice dure de nos jours environ 12 heures avec de multiples transbordements, dont un par autocar entre Saint-Auban et Digne, la voie ferrée n'étant plus exploitée. Entre 1959 et 1989, il existait une relation estivale touristique Genève – Grenoble – Digne – Nice nommée « Alpazur », avec un seul transbordement à Digne.
- Les trajets via Turin ou Digne ont certes une valeur ajoutée pour le tourisme dans les régions parcourues et pour les gens qui ne comptent pas le temps de trajet, mais ne sauraient être valablement proposés aux personnes cherchant le temps de trajet le plus court et le plus direct pour disposer d'un maximum de temps sur place. Aussi, de telles balades dans la nature ne sauraient constituer une alternative au trajet en avion, que ce soit au niveau du temps, confort et coût de déplacement, et de ce fait ne pourraient valoir d'incitation au transfert modal en respect de la politique climatique.
- Même avec une liaison TGV directe Genève – Lyon – Turin, le temps de trajet et le nombre de transbordements pour aller à Nice ne pourraient pas concurrencer le trajet actuel via Marseille. Et une telle liaison Lyon – Turin n'entrera pas en service prochainement, vu les oppositions de toute sortes.
- La ligne directe Turin – Coni – Nice par le col de Tende, même améliorée, ne pourra probablement jamais réellement concurrencer le parcours via Alexandria – Gênes – Ligurie vers Nice, aujourd'hui 1h40 plus rapide avec une correspondance en moins.

Au vu de ce qui précède, le développement des liaisons ferroviaires au départ de Genève vers le sud de la France (et également vers l'Espagne) doit se concentrer de notre point de vue en priorité sur les aspects suivants :

- a) Amélioration qualitative et capacitaire de l'infrastructure et du matériel roulant sur le trajet Genève – Lyon.
- b) Amélioration de la fiabilité de service, de la ponctualité, et augmentation du nombre de liaisons quotidiennes entre Genève et Lyon.
- c) Mise en service d'une relation TGV directe Genève – Marseille – Nice toute l'année deux fois par jour, sans transbordement à Lyon sur des trains Lyon – Nice.
- d) Négociations avec la SNCF autorisant le train rapide Barcelone – Lyon à venir jusqu'à Genève, comme souhaité par la RENFE (chemins de fer espagnols, exploitant).

Seules de telles liaisons sur l'infrastructure existante ou à améliorer permettraient de créer des conditions susceptibles d'obtenir un transfert modal sur le train et d'ainsi s'accorder aux buts de la politique climatique. Les autres solutions, même améliorées, prennent trop de temps, coûteraient plus cher tant en infrastructures qu'en exploitation, sans être en mesure d'apporter un changement comportemental des voyageurs.

Rajouter un ou deux autres axes de déplacement à améliorer pour aller de Genève à Nice risque de diluer politiquement et financièrement les stratégies de développement avec une mise en service incertaine dans la durée et des résultats improbables.

Ceci n'enlève rien au soutien de la CITraP-Genève pour la liaison rapide et directe Lyon – Turin et toute autre amélioration régionale d'intérêt touristique ou économique pour les voyages au départ de Genève, tel le rétablissement de la relation touristique « Alpazur ». L'effort politique doit toutefois rester principalement axé sur les besoins de nos propres transports collectifs et de leur voisinage immédiat, ainsi que vers des relations internationales soutenables tant au plan économique qu'environnemental.

Pour le Comité :
Martin TRIPPEL
Secrétaire



Michel DUCRET
Président



Date de dépôt : 16 avril 2024

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Danièle Magnin

Le MCG a déposé dans la perspective contenue dans le titre même de la motion.

Cette motion a été traitée parallèlement par la commission des transports qui a émis un préavis, sous la forme d'un rapport rendu par M^{me} Fabienne Monbaron.

Tant la commission des transports, contre le préavis de laquelle la CACRI n'entendait pas s'opposer, que la CACRI elle-même ont refusé d'entrer en matière sur la motion.

Le MCG déplore que les transports ferroviaires locaux soient peu à peu abandonnés et renouvelle son souhait que le train devienne un moyen de transport privilégié dans nos territoires, nationaux, régionaux ou internationaux.

Il espère par cette motion, malheureusement refusée, attirer l'attention des autorités et des populations concernées sur un mode de transport qui fonctionne avec une énergie renouvelable et peu coûteuse.

Le MCG vous invite donc, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter cette proposition de motion.