



Date de dépôt : 27 janvier 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Guy Mettan, Christo Ivanov, Lionel Dugerdil, Daniel Noël, Florian Dugerdil, Julien Ramu, Stéphane Florey, Marc Falquet, Jacques Jeannerat, Patrick Lussi, Jean-Pierre Tombola, Cyril Mizrahi, Jean-Charles Rielle, Nicole Valiquer Grecuccio, Thierry Oppikofer, Murat-Julian Alder, Philippe Meyer, Rémy Burri pour un soutien actif du canton de Genève à la restauration de la ligne du Tonkin

Rapport de Cyril Mizrahi (page 4)

Proposition de motion (3053-A)

pour un soutien actif du canton de Genève à la restauration de la ligne du Tonkin

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

- que les lignes ferroviaires du « Nord-Léman » en direction de Lausanne sont saturées ;
- que chaque incident survenant sur les lignes du Nord-Léman engendre des perturbations importantes sur l'ensemble du réseau ferroviaire ;
- que la ligne du Tonkin serait exclusivement réservée au transport de passagers ;
- qu'il en résulterait une amélioration notable des conditions de transports collectifs en direction et en provenance du Valais ;
- que la voie est exploitée actuellement jusqu'à Evian ;
- que l'ancienne voie d'Evian à Saint-Gingolph est désaffectée, mais que son tracé est toujours disponible ;
- que les travaux prévus pour sa restauration, son électrification et de sa mise à niveau sécuritaire ne nécessitent pas d'investissements lourds (environ 250 millions d'euros) ;
- que la loi française sur la protection des rives empêche le transport de produits dangereux sur la ligne du Tonkin ;
- la volonté du Conseil d'Etat valaisan de faire aboutir les démarches en vue de la réhabilitation de la ligne ferroviaire du Tonkin ;
- le soutien unanime des députés valaisans au crédit d'engagement concernant la réhabilitation de la ligne ferroviaire entre Saint-Gingolph et Evian-les-Bains ;
- que la ligne du Tonkin contribuerait à un usage plus intensif du Léman Express par les frontaliers du Chablais savoyard ;
- que cette remise en état favoriserait le désenclavement de Genève,

invite le Conseil d'Etat

- à promouvoir activement la restauration de la ligne du Tonkin en direction du Valais auprès des diverses instances concernées ;
- à faire connaître son point de vue et entreprendre toutes démarches utiles auprès des autorités françaises.

Rapport de Cyril Mizrahi

La commission des transports a étudié la motion 3053 « pour un soutien actif du canton de Genève à la restauration de la ligne du Tonkin » durant deux séances, les 8 avril et 17 juin 2025, sous la présidence de M^{me} Gabriela Sonderegger et de M. Pascal Uehlinger. Le rapporteur tient en outre à remercier M^{me} Pauline Ley, procès-verbaliste, pour la qualité de sa retranscription des débats de la commission.

Séance du 8 avril 2025

Présentation de M. Guy Mettan, auteur

M. Mettan remercie la commission de l'accueillir pour présenter la motion M 3053. Il indique que le sujet n'est pas entièrement nouveau, puisqu'il est discuté depuis de nombreuses années. Il précise qu'il s'agit de restaurer la ligne du Tonkin, un sujet qui lui tient personnellement à cœur. Il évoque à ce propos ses souvenirs d'enfance : quand il avait de 10 à 15 ans, il regardait passer les locomotives arrivant d'Evian jusqu'à la gare du Bouveret. Cette ligne, selon lui, a fonctionné pendant de longues décennies jusqu'à sa désaffectation il y a environ 50 ans. Elle fonctionnait relativement bien, mais a ensuite été abandonnée. Aujourd'hui, dans le cadre de cette motion, la ligne revient sur le devant de la scène. A l'époque, elle a été abandonnée principalement en raison de son obsolescence liée au développement du transport routier, qui a pris le dessus, rendant cette ligne non rentable. M. Mettan précise que, dans ce contexte, les autorités françaises avaient décidé de la fermer, tandis que les Suisses avaient, de leur côté, maintenu le trafic jusqu'à Saint-Gingolph, côté valaisan. Selon lui, le développement de la région lémanique rend aujourd'hui nécessaire et utile un réexamen de la mise en service ou de la restauration de la ligne du Tonkin. Il relève que, depuis l'entrée en fonction du Léman Express, le besoin de développer le trafic ferroviaire, y compris sur la rive sud du lac, s'est fait sentir. L'objectif de la motion est donc de sensibiliser davantage le canton de Genève à la nécessité de cette ligne. Il s'agit d'un projet à moyen ou long terme. Il informe que le conseiller d'Etat valaisan chargé de la mobilité et des transports a confirmé qu'un intérêt marqué existe du côté valaisan pour une relance de cette voie. Selon lui, Genève manifeste un intérêt modéré : il ne s'agit pas d'un désintérêt, mais ce n'est pas une priorité absolue pour le moment, d'autres projets urgents devant être traités en premier lieu. M. Mettan estime toutefois que la perspective de cette ligne à moyen terme s'inscrit parfaitement dans le développement des transports du canton. Il fait également remarquer que la ligne ferroviaire située au nord du lac, qui

bénéficie d'un large soutien et est extrêmement utilisée, présente certains défauts. Il mentionne notamment le trou de Tolochenaz ou encore les accidents de personnes qui bloquent régulièrement le trafic pendant des heures. Cette ligne est, selon lui, presque trop sollicitée. Il suggère qu'un complément au sud du lac pourrait être intéressant pour soulager la ligne nord en cas de problèmes.

Il précise qu'il s'agit bien d'étudier la mise en service ou la restauration de la ligne du Tonkin pour un trafic de passagers. Il rappelle que la loi française interdit le transport de marchandises dangereuses sur cette ligne, ce qui avait été une objection au projet de remise en service côté français. En effet, certains craignaient que la ligne serve au transport de matières dangereuses, polluantes, etc. Or, la loi française sur la protection du rivage exclut de toute façon ce type de transport. Cette objection, selon lui, n'est donc plus pertinente. Des dérogations sont possibles, mais il souligne qu'en tout état de cause, le transport de marchandises dangereuses n'est pas autorisé côté français. Il anticipe une objection selon laquelle les Suisses souhaiteraient faire passer du trafic de marchandises dangereuses sur le territoire français, et y répond d'emblée en affirmant que cette crainte n'est pas fondée. Il informe qu'une association est en cours de création, constituée en groupe de réflexion pour aborder la question des transports de manière plus large. Il s'agit d'une initiative privée et interpartis, qu'il juge digne d'intérêt. Il ajoute que des démarches ont également lieu côté français, puisque c'est la France qui doit prendre l'initiative dans la mesure où la ligne se trouve sur son territoire. Il signale l'existence de groupes de soutien côté français. Bien que la ligne du Tonkin soit éloignée de Saint-Etienne ou de Lyon, la région, tout comme le canton de Genève, a ses propres priorités. Il affirme néanmoins que les Français ne sont pas désintéressés par le projet. Du côté savoyard, certains groupes politiques soutiennent activement la restauration de cette ligne, et il estime qu'il pourrait être intéressant de les entendre. Il mentionne également la maire de Saint-Gingolph ainsi que les groupements de communes, qui pourraient utilement être auditionnés. Selon lui, une volonté avérée d'aller de l'avant existe du côté français. Il indique que, si la commission accepte d'entrer en matière sur cette motion, il serait pertinent d'auditionner les parties françaises afin de faire le point sur la faisabilité, y compris sous l'angle réglementaire. Il considère que l'exposé des motifs de la motion est suffisamment complet et bien développé pour exposer les différentes problématiques. Il dit pour conclure qu'il se tient à disposition pour répondre aux questions.

Un commissaire UDC souligne que le sujet n'est pas nouveau. Il s'interroge cependant sur le soutien concret que l'on peut attendre de la Confédération et de l'Etat français, au-delà de l'existence d'un groupe de soutien, pour

réellement investir dans ce projet. Il revient également sur la question du transport de marchandises, en demandant s'il existe un intérêt commercial pour ce type de trafic (hors marchandises dangereuses), que ce soit pour la Suisse ou éventuellement pour Genève. Il relève qu'un aspect intéressant du projet réside dans le fait que cette ligne permettrait de se rendre en Valais sans passer par Lausanne, ce qui peut constituer un intérêt pour les voyageurs. Il demande toutefois s'il existe un intérêt commercial allant au-delà du seul transport de passagers. Il questionne ensuite sur la part de financement que le canton de Genève devrait assumer. Il estime que la situation pourrait ressembler à celle du Léman Express, où Genève était le canton demandeur, la Confédération y voyant un intérêt, et les CFF cherchant à étendre leur trafic voyageur vers le territoire français – sans qu'il y ait un intérêt commercial au départ. Il demande ainsi s'il existe un intérêt économique dans le cas présent. Il s'interroge sur les responsabilités financières : si ce sont les CFF ou la Confédération qui prennent la demande au sérieux, est-ce néanmoins au canton de Genève d'en assurer le financement ? Il souhaite savoir si une estimation des coûts est déjà disponible, rappelant le coût élevé du Léman Express, et exprimant la crainte que Genève soit, dans ce cas aussi, le principal contributeur. Il s'interroge également sur la pertinence de la dernière invite de la motion, qui pourrait à ses yeux transformer le projet en une démarche purement régionale.

M. Mettan répond qu'il ne s'agit pas pour Genève d'être le principal financeur du projet, car la ligne se situe sur le territoire français. Les principaux financeurs seraient donc la SNCF et surtout Réseau ferré de France, en tant que propriétaires de l'infrastructure concernée. Il précise qu'il s'agit d'un projet transfrontalier, avec un intérêt partagé entre les cantons du Valais et de Genève. Il insiste sur l'importance de manifester l'intérêt genevois, sans pour autant s'engager sur un financement complet. Il informe que le canton du Valais est prêt à financer une pré-étude de faisabilité, une démarche qu'il juge essentielle. Le Valais lui a confirmé son intention d'aller dans ce sens. De ce fait, il estime que Genève, en tant que canton situé à l'autre extrémité de la ligne, doit également manifester son intérêt, même si cela ne signifie pas de financer – ou en tout cas, pas à ce stade. Si financement il devait y avoir, il souligne qu'il devrait être partiel et minoritaire, la ligne étant en territoire français. Il affirme que les autorités françaises n'iront pas de l'avant s'il n'y a aucun intérêt exprimé côté suisse, étant donné que les passagers suisses seraient également concernés par l'utilisation de cette ligne. Concernant l'intérêt commercial, il confirme qu'il existe un intérêt pour le trafic de passagers. En revanche, pour le trafic de marchandises, il estime qu'il n'y a pas d'intérêt particulier à ce stade, tout en reconnaissant qu'il pourrait être envisagé, sous réserve des dispositions en vigueur en France. Sur la question

des coûts, il souligne que les montants en jeu ne sont pas comparables à ceux du Léman Express. On parle ici d'un budget d'environ 300 millions d'euros. Il rappelle que la ligne existe déjà, bien qu'elle soit désaffectée, et qu'il s'agit de réhabiliter environ 20 kilomètres de voie. Le projet ne consiste donc pas à créer une infrastructure ex nihilo. Il estime que, même si Genève devait participer financièrement, cette participation serait très réduite, le coût global étant limité à quelques centaines de millions d'euros. Il conclut qu'il vaut la peine d'en étudier la faisabilité.

Le commissaire UDC précité demande si la ligne était, à l'origine, une ligne à double voie permettant un trafic dans les deux sens. M. Mettan précise qu'il s'agit d'une ligne à voie unique.

Le commissaire UDC précité observe que, dans l'hypothèse où une double voie serait souhaitée, il faudrait probablement procéder à des acquisitions de terrains. M. Mettan répond que cette question est prématurée. Il explique que le projet consiste à remettre en service la ligne existante, à voie unique, comme c'est le cas sur d'autres tronçons, notamment Bellegarde-Evian, qui fonctionne déjà très bien sous cette forme. Il ne voit donc aucune raison, à ce stade, de prévoir une double voie. Il mentionne toutefois d'autres problèmes techniques, notamment la présence de passages à niveau, mais affirme qu'il s'agit de difficultés classiques, qui ne sont pas de nature à remettre en cause le projet.

Un commissaire MCG se dit assez surpris et souhaite formuler plusieurs remarques. Il indique qu'il y a une vingtaine d'années, il avait entendu des estimations de coût pour une remise à niveau de la ligne du Tonkin à des fins touristiques, lesquelles s'élevaient à quelques dizaines de millions. Il observe qu'à force d'avoir laissé le projet en suspens, les coûts sont désormais estimés à 300 millions d'euros, ce qu'il attribue à l'abandon prolongé du tracé. Il précise qu'il est plutôt favorable à l'idée de restaurer la ligne du Tonkin, qu'il considère comme une infrastructure structurante. Toutefois, il exprime une certaine réserve à l'égard de l'argument évoqué par M. Mettan concernant les frontaliers du Chablais savoyard, qu'il juge peu convaincant.

M. Mettan précise qu'en cas de remise en service de la ligne, celle-ci relierait en réalité deux zones suisses en traversant le territoire français. Il reconnaît que des frontaliers pourraient également l'utiliser, mais insiste sur le fait que la finalité serait de relier deux cantons suisses via un tracé passant par la France.

Le commissaire MCG souligne qu'il est surpris par la faible implication du département français dans ce projet, alors même que la Suisse a été, selon lui, très généreuse en matière de rétrocessions aux communes françaises et au

département limitrophe. Il indique qu'en 2023, le département de la Haute-Savoie a reçu 227 millions d'euros au titre des rétrocessions, somme qui devait être répartie entre les communes concernées, telles que Meillerie et Saint-Gingolph. Il admet que ces montants peuvent ne pas être très élevés pour chaque localité et que leur rôle est subsidiaire, mais il se dit néanmoins étonné du manque d'intérêt manifesté par le département. Il recommande de rester sur une approche modeste, en rappelant que la topographie locale est particulière : il s'agit de zones en falaise, avec des contraintes géologiques spécifiques, ce qui constitue une problématique propre à cette ligne. Il conclut en disant qu'il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs en matière de financement.

M. Mettan précise que les deux communes concernées, Meillerie et Saint-Gingolph, sont de très petites communes. Il ajoute qu'il y a quelques frontaliers, principalement du côté valaisan, notamment vers Villeneuve. Selon lui, la question de la rétrocession ne s'applique donc pas réellement ou très peu à ces localités.

Le commissaire MCG précité exprime son étonnement face à l'inclusion du projet de la ligne du Tonkin dans le périmètre du projet d'agglomération de Genève. Il estime que cela revient à étendre de manière assez large la notion même d'agglomération.

M. Mettan répond que, compte tenu du fait que l'agglomération genevoise s'étend déjà jusqu'à Thonon, il ne manquerait qu'environ 20 à 25 kilomètres pour atteindre le Valais. A ses yeux, cette distance n'est donc pas si importante.

Un commissaire PLR indique qu'il lui semble que l'Etat français aurait alloué une somme de 17 millions en vue de relancer les études relatives à la ligne du Tonkin. Il s'interroge sur une éventuelle participation de la Suisse ou du canton de Genève à cette relance. Selon lui, cela indiquerait que la France est clairement engagée dans un processus de réhabilitation de la ligne en vue de sa remise en service. Il demande confirmation de cette information.

M. Mettan répond que, à sa connaissance, cela n'est pas exact. Il reconnaît qu'il existe un intérêt certain du côté français, notamment parmi certains élus et des communautés de communes. Il suggère d'auditionner la maire de Saint-Gingolph à ce sujet. Toutefois, il affirme qu'aucune somme n'a été engagée pour l'instant du côté français. Il précise que le sujet a bien été discuté, qu'il y a eu des projets et des velléités, mais qu'à ce jour, aucun crédit d'étude n'a été voté en France. Il estime néanmoins que la question reste présente dans les perspectives de projet, étant donné les soutiens exprimés.

Le commissaire PLR précité informe que le Grand Conseil valaisan a, pour sa part, voté un crédit d'engagement de 22,8 millions de francs en faveur du

projet de réhabilitation de la ligne ferroviaire entre Saint-Gingolph et Evian-les-Bains, dite ligne du Tonkin.

M. Mettan confirme qu'il s'agit là d'une décision prise par le canton du Valais, ce qui prouve, selon lui, l'intérêt manifeste de ce canton pour le projet. Il précise que la démarche actuelle vise à ce que Genève exprime également son soutien, non pas financier, mais simplement de principe. Il insiste sur le fait qu'il ne sollicite pas de financement de la part de Genève à ce stade.

Un commissaire Vert relève qu'il existe un nombre important de Genevois qui apprécient de se rendre en Valais, et inversement, ce qui donne du sens à la réhabilitation de la ligne du Tonkin. Il y voit également un intérêt pour soulager partiellement la ligne ferroviaire située au nord du lac. Il mentionne qu'au Forum du rail romand, certains projets innovants ont été présentés, notamment par la SNCF, visant à réaffecter des lignes à moindre coût, à l'aide de véhicules hybrides nécessitant un entretien réduit. Il formule alors une question sur le contenu des invites de la motion : au lieu de demander au Conseil d'Etat une promotion active de la restauration de la ligne, il ne serait pas préférable de commencer par des études de faisabilité avant toute promotion.

M. Mettan répond qu'il comprend cette question. Pour lui, promouvoir signifie aussi promouvoir un crédit d'études, mais il estime que ce n'est pas au canton de Genève de financer un tel crédit. Selon lui, cette responsabilité revient aux autorités françaises, sachant que plusieurs acteurs sont concernés : la Savoie, le département, la région, la SNCF, etc. Il considère qu'il serait malvenu pour les Suisses de proposer ou d'imposer un crédit d'études à la France pour une infrastructure dont ils ne sont pas propriétaires. Ce n'est pas, selon lui, à la Suisse de prendre l'initiative sur ce point. Il insiste sur l'importance pour Genève d'exprimer un intérêt pour le développement de la ligne, ce qu'il qualifie de geste politique. Il affirme que c'est cette manifestation d'intérêt que Genève doit faire dans un premier temps. Le cas échéant, il serait ensuite possible d'envisager un crédit d'études ou d'autres formes de collaboration. Il ajoute que rien que le fait d'accepter cette motion témoignerait déjà d'un intérêt du canton pour le projet.

Le commissaire Vert précité interroge alors sur l'existence réelle d'un intérêt genevois pour cette ligne. Il demande combien de Genevois utiliseraient concrètement cette liaison, et si, finalement, financer une étude d'intérêt ne reviendrait pas à rendre service à la SNCF. Il suggère qu'un sondage mené au sein de la population du canton de Genève pourrait constituer un argumentaire plus construit, si une telle étude devait avoir lieu.

M. Mettan répond qu'il n'est pas opposé à ce type de démarche. Il estime toutefois qu'il faut procéder par étapes : il qualifie le projet de « billard à trois ou quatre bandes », ce qui rend les choses complexes, notamment en raison des susceptibilités et des appréhensions des différentes parties. Il insiste donc sur la nécessité de poser un premier geste politique. Il convient qu'en cas de décision formelle de rénover la ligne, il faudra évidemment réaliser des études de marché. Mais selon lui, on en est encore à un stade très préliminaire. Il estime que, si la France perçoit un réel intérêt exprimé du côté suisse, cela pourrait accélérer les choses. Il rappelle que la SNCF devra également mener ses propres études, puisqu'elle serait le principal financeur, et qu'elle devra évaluer elle-même le potentiel de clientèle genevoise. Il fait le parallèle avec le cas du Léman Express, où des interrogations similaires s'étaient posées. Il ajoute qu'il pourrait y avoir un intérêt pour les CFF à élargir leur partenariat avec la SNCF, en lien avec le Léman Express, pour créer une liaison avec le Valais.

Un autre commissaire Vert souhaite attirer l'attention sur un point de l'exposé des motifs, à savoir la présentation de cette ligne comme une voie de délestage en cas d'incident sur la ligne du nord. Il relève qu'il s'agit d'une ligne à voie unique, ne permettant pas une desserte directe, et qu'elle est plutôt destinée à une desserte fine, à caractère régional. Il estime que le temps de parcours entre Genève et Saint-Maurice via cette ligne – en combinant Genève–Evian, puis Saint-Gingolph–Saint-Maurice – serait significativement plus long que par la ligne du nord. Cela, sans même considérer les kilomètres manquants. Il demande donc à M. Mettan de confirmer qu'il n'y a pas d'opposition entre le présent projet et la résolution 1055, récemment adoptée, qui demandait une nouvelle voie à grande vitesse, si possible à double voie, le long de l'autoroute, dans le but de désenclaver Genève en direction du Valais.

M. Mettan répond qu'à ses yeux, les deux projets sont complémentaires. Il situe la réhabilitation de la ligne du Tonkin dans une logique régionale, et non dans une logique de train à grande vitesse. Il souligne que les volumes de passagers potentiels ne sont pas du même ordre de grandeur que ceux visés par une ligne rapide. Il précise que lorsqu'il évoquait un effet de délestage, ce n'était pas l'argument principal du projet, mais un argument complémentaire.

Un commissaire socialiste revient sur la question soulevée précédemment par le commissaire Vert concernant les temps de parcours. Il s'interroge sur la durée du trajet via la ligne du Tonkin, en soulignant que si celui-ci devait être significativement plus long, cela pourrait réduire l'attractivité du projet. Il demande si des études ont déjà été réalisées pour comparer les temps de parcours.

M. Mettan répond qu'il n'est pas en mesure de répondre précisément à cette question. Il rappelle que la ligne n'est pas encore en service, ce qui rend difficile l'établissement de temps de parcours fiables. Il reconnaît ne pas disposer des compétences techniques nécessaires pour apporter une réponse précise. Il estime que, du point de vue du temps de trajet, il s'agirait d'un service régional, avec des arrêts fréquents, à l'image du Léman Express. Ce ne serait donc pas une voie express, mais cela conserverait un intérêt à l'échelle locale et régionale, bien que les volumes de passagers seraient plus limités.

Le commissaire socialiste précité demande s'il serait envisageable de créer une ligne qui ne desservirait que les gares principales, à savoir Annemasse, Thonon et Evian. M. Mettan répond que tout est envisageable, mais que ce type de décision ne pourra être prise qu'au moment de l'étude de faisabilité, qui inclura notamment l'analyse de la rentabilité. Il précise que l'on est encore en amont de ces considérations et que ces questions devront être adressées à la SNCF et aux autorités françaises compétentes.

La présidente rappelle que M. Mettan a suggéré l'audition de la maire de Saint-Gingolph, M^{me} Géraldine Pflieger, ainsi que de M. Martial Saddier, président du Département de la Haute-Savoie. Elle demande s'il y a d'autres élus à auditionner.

Le commissaire UDC précité souligne qu'en ce qui concerne l'audition d'élus français, il conviendrait de vérifier la procédure à suivre. En principe, cela nécessite de passer par le Conseil d'Etat.

La présidente mentionne également que l'audition de la SNCF et du groupement de soutien a été demandée.

Un commissaire LJS intervient en tant que cosignataire de la motion. Il estime qu'il n'est pas pertinent de comparer les temps de parcours entre les lignes ferroviaires de la rive nord et celles de la rive sud du Léman, car elles n'ont pas la même vocation. Il indique que le président du comité de soutien est le sénateur Cyril Pellevat, qu'il décrit comme l'un des rares sénateurs frontaliers. Il précise que ce dernier travaille à mi-temps à Lyon et connaît parfaitement les problématiques de mobilité entre la Suisse et la France.

M. Mettan propose en conséquence d'auditionner également M. Pellevat.

Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, DSM, et de M. David Favre, directeur général de l'OCT, DSM

M. Maudet indique que le Conseil d'Etat n'est pas favorable à la motion telle quelle, car elle demande un soutien actif. Il précise cependant que le Conseil d'Etat est favorable à un soutien passif à la restauration de cette ligne.

Il tient à replacer certains éléments dans leur contexte et, bien que M. Mettan maîtrise bien le sujet, il estime que quelques approximations méritent d'être corrigées. Il rappelle qu'historiquement, la ligne reliait Saint-Maurice à Annemasse, en longeant le Rhône et le lac Léman par Evian et Thonon. Le tronçon concerné aujourd'hui est celui de 18 kilomètres entre Evian et Saint-Gingolph. Il précise que cette portion est actuellement abandonnée : la végétation y pousse librement, certains rails s'affaissent, l'entretien est quasi inexistant depuis les années 1990. En réponse à la question du commissaire PLR précité, il confirme qu'il y a eu plusieurs annonces et tentatives de relance de cette ligne au cours des dernières années, de part et d'autre de la frontière, mais qu'aucune n'a abouti. Il insiste ensuite sur la présence de 17 passages à niveau sur les 18 kilomètres concernés, dont deux sur des routes nationales et les autres sur des routes secondaires. Il évoque des drames survenus ces dernières années en Haute-Savoie, en particulier l'accident d'Allinges impliquant un car scolaire, pour souligner que les passages à niveau représentent un réel enjeu de sécurité. Il précise que ces préoccupations ont notamment été mises en avant par M. Saddier, président du Département de la Haute-Savoie, qui pourrait être auditionné. Ces éléments sont également constitutifs du coût global de réhabilitation.

Il rappelle que la configuration topographique de la ligne est particulière : coincée entre la route, les rails et une falaise abrupte au bord du lac. Le coût estimé pour la réhabilitation de la ligne est actuellement de 300 millions d'euros pour les 18 kilomètres. Le canton du Valais a voté en 2023 une participation de 22,8 millions de francs suisses, dont 5 millions destinés aux études et 18 millions aux travaux. M. Maudet précise que l'enjeu valaisan est d'ordre local et touristique. La ligne Lausanne–Sion emprunte la rive droite du Rhône via le canton de Vaud jusqu'à Saint-Maurice, tandis que le Chablais valaisan, sur la rive gauche, avec des localités comme Saint-Gingolph, Port-Valais ou Monthey, est desservi uniquement par une ligne régionale qui bifurque à Saint-Maurice en provenance du Valais central. Pour aller d'Aigle à Monthey, il existe une ligne secondaire, non reliée au réseau CFF. Il n'existe pas de liaison directe entre Saint-Gingolph et Villeneuve. A son sens, le projet vise donc un usage touristique ou scolaire local, et non du transport pendulaire ni international, en raison notamment de la lenteur du tracé et de la sinuosité du terrain. Il ajoute qu'à ce jour, aucune sollicitation officielle ne lui est parvenue de la part du canton du Valais. Il n'y a eu, selon lui, ni contact dans le cadre des conférences intercantionales suisses ou romandes, ni échanges bilatéraux, ni demande formulée par les chefs de service concernés. Il affirme ne pas ressentir d'enthousiasme particulier du côté valaisan. Du côté français, il rappelle que la propriété de la ligne relève de Réseau ferré de France, mais

que l'interlocuteur opérationnel est la région Auvergne-Rhône-Alpes. Il précise que cette région, avec près de 10 millions d'habitants, est la deuxième plus grande région de France par sa population et son budget, et que la rive sud du Léman n'y constitue pas une priorité. Il rapporte avoir interrogé M. Frédéric Aguilera, vice-président de la région chargé des transports et maire de Vichy, lequel ne situait pas clairement ce qu'était la ligne du Tonkin. M. Maudet recommande tout de même l'audition du département, précisant qu'il est prêt à engager la procédure nécessaire si elle doit passer par le Conseil d'Etat.

Le commissaire UDC précité intervient pour préciser qu'il s'agit bien d'un protocole : il faut d'abord écrire au Bureau, qui transmet la demande au Conseil d'Etat, lequel écrit ensuite à ses homologues régionaux. Il précise que cela ne se fait pas de manière officielle.

M. Maudet poursuit en expliquant la structure institutionnelle française. Il rappelle que l'Etat, la région et le département sont trois niveaux différents. Il indique que le président du département, M. Saddier, élu à la tête du conseil départemental, détient des compétences en matière d'aménagement, mais que ce n'est pas l'autorité principalement compétente en matière ferroviaire. Le département est toutefois le réceptacle des fonds frontaliers et dispose d'un pouvoir d'arbitrage. Le préfet, représentant de l'Etat, est quant à lui compétent pour l'application de la loi et le contrôle de l'affectation des fonds. Il souligne que le siège du département est à Annecy, relativement éloigné du Chablais. Il exprime, en toute franchise, ne pas percevoir non plus un vif intérêt du président du département pour cette ligne. Concernant les élus locaux, M. Maudet confirme que des personnes comme M^{me} Pflieger, maire de Saint-Gingolph, sont favorables à la réhabilitation, de même que les élus des agglomérations locales. Il décrit le Chablais comme un territoire enclavé de Haute-Savoie. Il rappelle également que le trafic ferroviaire jusqu'à Evian est déjà important, notamment en raison de l'exportation des eaux minérales d'Evian vers toute la France et l'Europe. Cette activité justifie à elle seule le maintien d'une desserte ferroviaire efficace jusqu'à Evian.

Sur les enjeux pour le canton de Genève, M. Maudet estime qu'il n'y a pas d'intérêt en matière de transport pendulaire. Il rappelle que le Léman Express couvre déjà les trajets vers Thonon et Evian, et que quelques voyageurs supplémentaires en provenance de Meillerie ou de Saint-Gingolph peuvent simplement utiliser leur voiture jusqu'à un P+R à Thonon, puis prendre le train. Il souligne qu'un projet à 300 millions pour un tel gain est disproportionné. Il évoque ensuite les détails techniques de l'offre prévue : une cadence en prolongement du RER valaisan avec une rupture de charge à Thonon, due à la différence de courant entre les réseaux suisses et français. Il rappelle qu'une telle rupture de charge est toujours un frein à l'attractivité d'une ligne, comme

on le constate déjà avec d'autres exemples. Il ajoute que la desserte serait de type omnibus, avec arrêts dans toutes les gares, ce qui allonge encore le temps de parcours. Il estime qu'en comparaison, la ligne du nord, côté suisse, est nettement plus compétitive. Concernant les coûts, il indique que tout projet d'amélioration (comme le passage à une double voie) ferait rapidement exploser les budgets au-delà des 300 millions évoqués. Il rappelle qu'à ce stade, le coût estimé de réhabilitation est d'environ 300 millions. Selon lui, l'intérêt principal de la ligne est avant tout touristique, dans un cadre pittoresque, mais il le juge extrêmement limité du point de vue du transport public de passagers. Il relève également que, pour qu'une véritable connexion utile soit mise en place avec le Valais, il faudrait relier la ligne à Villeneuve, ce qui impliquerait de longer le lac à travers une réserve naturelle, ce qui semble irréaliste. Une connexion vers Saint-Maurice entraînerait une nouvelle rupture de charge, et un allongement du trajet de 30 à 45 minutes par rapport à la liaison Genève-Valais via Lausanne.

Par ailleurs, M. Maudet mentionne que le canton est actuellement en négociation avec la CGN pour le renouvellement des bateaux assurant les liaisons transfrontalières entre le Chablais français et le canton de Vaud, ce qui constitue une alternative existante et en développement. En résumé, il considère que placer ce projet comme prioritaire serait incompris, tant à Berne qu'à Paris. Du côté français, les priorités de collaboration sont claires : renforcer le Léman Express, notamment avec des rames à deux étages d'ici 2032, pour transporter de 80 000 à 120 000 passagers par jour. Il mentionne aussi d'autres priorités genevoises : la liaison Jura-Salève, le renforcement de la ligne Bellegarde-Saint-Julien-Annemasse, avec une réouverture des gares de Viry ou Valleiry, ainsi que la ligne Bellegarde-Gex-Divonne, aujourd'hui désaffectée, mais aux réserves foncières encore préservées. Il conclut en soulignant que la ligne du Tonkin n'est pas prioritaire : ni en capacité, ni en utilité, ni en lien direct avec le territoire genevois. Il réaffirme qu'un soutien passif au Valais est envisageable, mais qu'il faut garder une vision claire des priorités en matière de politique des transports.

Un commissaire PLR indique qu'il avait initialement le sentiment que la motion relevait du bon sens et allait dans la bonne direction, mais que les explications fournies par M. Maudet l'ont convaincu du contraire. Il soulève une question concernant la participation financière du canton du Valais, soit 18 millions de francs. Il souhaite savoir si cette somme constitue une participation au projet global, estimé à 300 millions d'euros, ou si elle est destinée uniquement à couvrir les maillons manquants en direction du Valais, autrement dit, si le Valais ne prend en charge que le dernier segment de la ligne, entre Saint-Gingolph et Saint-Maurice.

M. Maudet répond qu'en principe, le canton du Valais ne prend rien en charge pour ce qui relève de l'infrastructure ferroviaire lourde, laquelle est une compétence de la Confédération sur le territoire suisse. Il précise que les 18 millions évoqués concernent essentiellement la partie française du tracé. Il rappelle qu'en matière de financement ferroviaire, les cantons participent de manière subsidiaire. Il prend l'exemple du CEVA, pour lequel le canton de Genève a financé environ 46 à 47% du projet. Il explique que, si le projet devait avancer, le Valais demanderait à la Confédération de contribuer au financement de cette portion. Le projet entrerait alors en concurrence avec de nombreux autres projets ferroviaires. Il rappelle que l'Office fédéral des transports a annoncé, en novembre, que les CFF faisaient face à un programme d'investissement de 16 milliards, auxquels s'ajoutent encore 14 milliards de projets, pour un total de 30 milliards, avec un important engorgement de projets à traiter. Le projet du Tonkin s'inscrirait dans ce cadre. Il précise que, selon le principe en vigueur en Suisse, c'est le Fonds pour l'infrastructure ferroviaire qui finance les infrastructures, et les cantons interviennent en appui ponctuel. Il ajoute que les 18 millions alloués par le Valais ne visent donc pas à financer la partie principale du tronçon, entre Saint-Gingolph et Saint-Maurice. La Confédération, si elle devait entrer en matière, le ferait à la condition expresse que la France s'engage formellement à financer sa propre part, soit les 300 millions d'euros correspondant à la section française.

Le commissaire PLR précité observe que, pour le canton de Genève, soutenir activement un tel projet reviendrait à affaiblir sa propre position dans le cadre des discussions sur les futurs projets prioritaires.

M. Maudet confirme que ce raisonnement est rigoureusement exact. Il précise que l'on ne peut pas déterminer aujourd'hui dans quelle mesure Genève serait affaibli, mais que des effets de concurrence sont certains. Il cite, parmi les projets en concurrence, la ligne Genève–Lausanne, dont le premier tronçon est Lausanne–Morges–Perroy, ainsi que les projets d'agglomération défendus par Genève, notamment la ligne Jura–Salève. Il souligne également qu'au-delà de la concurrence, il existe une logique de solidarité intercantonale, et que Genève ne peut pas agir seul. Il réaffirme que, selon sa perception, le projet du Tonkin ne constitue pas un enjeu vital pour le Valais. Il ajoute que, si tel était le cas, son homologue valaisan l'aurait contacté directement. Il ne ressent actuellement de la part du Valais qu'un intérêt limité, à dimension essentiellement promotionnelle ou touristique. Il estime qu'il serait utile d'auditionner les représentants valaisans pour clarifier leur position, tout en rappelant que Genève devra, de son côté, clairement affirmer quelle est sa propre priorité.

Le commissaire PLR précité demande s'il n'existe pas un risque, en invitant les autorités valaisannes ou françaises à être auditionnées dans le cadre de cette motion, de leur donner des idées, notamment en laissant croire à un intérêt financier du canton de Genève, ce qui pourrait inciter la France à solliciter une participation.

M. Maudet répond qu'il ne pense pas que cela aille jusque-là. Il reconnaît toutefois que, dans l'hypothèse où les auditions seraient perçues comme trop nombreuses ou trop enthousiastes, cela pourrait être interprété comme un engagement fort de la part de Genève. Il invite donc à faire preuve de parcimonie dans les auditions, afin d'éviter toute mauvaise interprétation ou récupération politique du processus.

Un commissaire Vert revient sur la question des ruptures de charge évoquée précédemment. Il indique qu'à sa connaissance, des rames bicourant circulent déjà sur le réseau entre Coppet et Saint-Gervais. Il demande, dans ce contexte, pourquoi une rupture de charge serait nécessaire sur la ligne du Tonkin, considérant que la coexistence de différents systèmes d'alimentation semble déjà maîtrisée ailleurs.

M. Favre répond que les autorités valaisannes n'ont aucun intérêt à mettre en place un système bicourant, dans la mesure où elles disposent déjà d'une flotte monocourante, en cours de modernisation et acquise pour les 40 prochaines années. Il précise que cette flotte est spécifiquement adaptée au courant suisse. Il ajoute que l'objectif, du côté valaisan, est de prolonger le réseau RER Valais jusqu'en France, et que la décision a été prise de maintenir le courant suisse jusqu'à Evian. Il indique que cette orientation montre aussi la manière dont les autorités françaises accueillent le projet. Il précise qu'il s'agirait d'un prolongement du réseau valaisan, et non du Léman Express.

Le commissaire Vert précité souligne qu'il est donc bien question d'un problème lié au matériel roulant, les Valaisans ayant opté pour des trains monocourants. M. Maudet précise qu'il ne s'agit pas d'un problème, mais d'un choix assumé.

M. Favre ajoute que, pour réaliser une liaison de type Brig-Saint-Gingolph-Evian, il faudrait disposer d'une flotte suffisante, ce qui représente un investissement important. Il évoque aussi les contraintes liées à l'entretien et à l'expertise technique requise pour les rames bicourant. Il souligne que cela constitue un obstacle parmi d'autres. Il rappelle enfin qu'une alternative existe déjà aujourd'hui sous forme de liaisons en bus : un service est assuré entre Chêne-Bourg et Evian, puis entre Evian et Saint-Gingolph.

Un commissaire LC intervient pour poser une question sur la cohérence entre ce projet ferroviaire et les projets autoroutiers en cours côté français,

notamment l'autoroute à deux voies prévues entre Thonon et Machilly. Il indique que, selon lui, c'est ce projet qui est véritablement dans le viseur des autorités françaises. Il se dit disposé à soutenir une ligne à vocation touristique, mais souhaite savoir, du point de vue de la mobilité, où en sont réellement les développements, et si le canton de Genève manifeste une forme de coopération, puisque les deux projets suivent une direction similaire.

M. Maudet répond que les deux projets ne visent pas le même public. Il rappelle que la décision de construire l'autoroute a été prise du côté français, et que Genève n'a pas à s'y opposer. Il informe que le processus en est actuellement à la phase d'attribution à une société autoroutière.

Le commissaire LC précité demande si l'intérêt de la ligne du Tonkin est uniquement touristique ou s'il existe d'autres intérêts potentiels. M. Maudet répond que, du point de vue du transport, l'intérêt est nul, hormis pour un usage touristique. Il indique que le bassin de pendulaires s'arrête à Evian.

M. Favre nuance en précisant qu'il existe tout de même quelques pendulaires qui se rendent en Valais. Il indique que, selon les études réalisées, la ligne ne serait viable économiquement que si l'ensemble du transport scolaire du périmètre empruntait le train, ce qui ne correspond pas aux habitudes actuelles en France. Ce transfert massif des élèves vers le rail serait nécessaire pour atteindre un seuil de rentabilité.

M. Maudet affirme qu'au regard de la politique de transport, le projet ne présente pas d'intérêt avéré.

Une commissaire socialiste souhaite revenir sur la question de la concurrence entre les différents projets, notamment en ce qui concerne les financements fédéraux. Elle rappelle qu'il existe une distinction entre les financements de projets situés sur le territoire suisse et ceux concernant des projets à l'extérieur des frontières cantonales. Elle évoque le montant de 200 millions sur dix ans, dédié aux projets transfrontaliers, et estime que c'est dans ce cadre que le projet de la ligne du Tonkin entrerait potentiellement en conflit avec d'autres projets, tels que la liaison Genève–Lyon. Elle demande si ce projet pourrait également entrer en concurrence avec des projets totalement genevois ou suisses, comme la redondance de la ligne Genève–Lausanne ou le développement du RER genevois.

M. Maudet répond que le statut du fonds de 200 millions évoqué est flou, à géométrie variable, et que son interprétation reste sujette à débat. Il indique qu'il n'existe pas de réponse définitive à cette question, mais que le projet du Tonkin pourrait effectivement entrer en concurrence avec d'autres projets, même s'il estime ce scénario peu probable. Il précise que l'intérêt des CFF pour ce développement est extrêmement réduit. Il rappelle que, par le passé, ce

fonds avait été envisagé pour des lignes transfrontalières partant notamment du Jura en direction de Belfort, ou encore pour des débouchés vers Bâle depuis Lyon. Dans tous les cas, la prudence des CFF vis-à-vis de ces débordements internationaux est constante. Il souligne qu'il a du mal à imaginer que la ligne du Tonkin pourrait réellement entrer en concurrence directe avec des projets prioritaires, d'autant plus que les lignes jurassiennes, pourtant peu fréquentées, font déjà l'objet d'une mobilisation intense pour maintenir les connexions vers les départements français.

La commissaire socialiste précitée en conclut que, dans ce contexte, la ligne du Tonkin passerait donc après tous ces autres projets. M. Maudet confirme que cela est très certainement le cas.

Le commissaire socialiste précité exprime ses réserves face aux arguments avancés. Il dit ne pas être entièrement convaincu, et a le sentiment que le tableau est peint trop en noir. Il estime que la rupture de charge évoquée précédemment n'est pas un véritable obstacle technique, mais résulte davantage du fait que chaque acteur souhaite utiliser son propre matériel roulant. Il rappelle que des rames du Léman Express circulent déjà et pourraient très bien, selon lui, emprunter cette ligne, moyennant une concertation sur le matériel.

M. Maudet souligne que le matériel roulant constitue un élément fondamental en matière d'investissement, et qu'il est difficile à obtenir sur le marché. Il ajoute que, lorsqu'un choix stratégique est fait pour les 40 prochaines années, comme c'est le cas avec le Valais, cela conditionne fortement les orientations futures.

Le commissaire socialiste précité relève que les rames du Léman Express circulent jusqu'à Saint-Maurice via la ligne suisse, et il estime qu'elles pourraient donc également circuler par la rive sud, via Thonon et Evian.

M. Favre précise que ce ne serait pas possible dans le cadre du projet tel qu'il est envisagé, car cela impliquerait une rupture de charge à Thonon. Il rappelle que le projet prévoit une alimentation en courant suisse jusqu'à Evian, dans l'idée de prolonger le réseau RER valaisan, et non pas celui du Léman Express. Il souligne que la continuité de la ligne n'est pas prévue dans cette direction.

Le commissaire socialiste précité réagit en disant que le projet n'est pas encore ficelé, et qu'on pourrait très bien faire valoir, du côté genevois, un souhait d'aménagement différent, permettant une contribution de Genève dans un autre cadre.

M. Maudet répond que ce serait théoriquement possible, mais que cela impliquerait un surcoût significatif, estimé entre 100 et 150 millions

supplémentaires. Il insiste sur la rareté des rames disponibles à l'échelle européenne et sur la priorité à accorder à d'autres lignes, comme celles du Léman Express, où le besoin est avéré.

Le commissaire socialiste précité objecte que les rames françaises du Léman Express sont compatibles avec le courant suisse.

M. Maudet confirme, mais ajoute qu'on ne peut pas multiplier les rames à l'infini. Il rappelle que le projet repose actuellement sur un système monocourant, fondé sur le réseau valaisan. Si l'on souhaitait intégrer des rames bicourant ou prolonger le Léman Express, il faudrait ajouter une flotte complémentaire, ce qui augmenterait les investissements. Il considère qu'une telle dépense n'a pas de justification au regard du faible volume de passagers concernés.

Le commissaire socialiste précité demande s'il ne serait pas envisageable de créer une ligne plus rapide, avec des arrêts limités.

M. Favre répond qu'une telle option est techniquement très complexe. Ni à Evian, ni à Thonon, ni à Saint-Gingolph, il n'existe de machineries permettant un changement de courant, comme c'est le cas à Annemasse. Installer de telles infrastructures représenterait un coût très élevé. Il ajoute que sur une voie unique, faire coexister des trains rapides et des trains lents est extrêmement difficile. Les capacités sont limitées, et faire passer des trains rapides chaque deux à trois heures perturberait la circulation des trains régionaux. Il insiste sur le fait que ne pas desservir les gares intermédiaires réduirait l'utilité de la ligne pour le transport scolaire, ce qui affaiblirait encore sa rentabilité. Il décrit le projet valaisan comme pragmatique : il s'agit de rénover une ligne existante, en courant suisse, avec les rames déjà disponibles. Ce scénario permettrait de connecter directement au réseau CFF. Il estime qu'un montant de 300 millions est une estimation basse, et qu'avec l'ajout de rames bicourant, de machineries et d'infrastructures supplémentaires, le projet pourrait facilement atteindre 600 à 700 millions de francs. Il rappelle que, dans le domaine ferroviaire, tout est réalisable, mais que tout dépend de la capacité réelle, de l'offre proposée, et du potentiel de fréquentation.

Le commissaire socialiste précité admet ces éléments, mais fait valoir que la question de la connexion côté valaisan ne justifie pas nécessairement que la rupture de charge se fasse à Villeneuve plutôt qu'à Saint-Maurice. Il souligne que l'intérêt de la ligne du Tonkin réside aussi dans la desserte des localités intermédiaires, comme Monthey.

M. Maudet répond que le Valais peut effectivement avoir l'intention de développer son réseau RER sur la rive gauche du Rhône. Il considère que c'est un projet qui a du sens pour le Valais, avec une logique de desserte fine

(omnibus), mais qu'il ne concerne pas le canton de Genève, dans la mesure où il n'a pas d'impact sur le trafic genevois.

M. Favre précise qu'un intérêt régulièrement avancé mais non avéré réside dans l'idée d'offrir une ligne de délestage en cas d'incident sur la ligne passant par Lausanne. Or ce n'est pas réaliste du fait des ruptures de charge et de l'absence de liaisons directes. Il rappelle en outre que les autorités valaisannes prévoient déjà un projet de réaménagement des gares de Monthey visant à réunir sur un seul site la ligne CFF et la ligne venant d'Aigle, afin de mieux desservir Champéry. Ce projet est en cours et fait déjà l'objet d'une demande de financement à la Confédération.

Le commissaire socialiste précité souhaite revenir sur la distinction entre soutien actif et soutien passif. Il estime que personne ne s'attend à ce que Genève soit le moteur principal de cette ligne, et il considère que ce n'est pas non plus l'objet de la motion. A ses yeux, la motion propose simplement une déclaration de principe selon laquelle Genève reconnaît l'intérêt de la ligne et pourrait envisager de participer, sans pour autant en faire une priorité. Il ne comprend donc pas les réserves émises à l'encontre des invites de la motion.

M. Maudet répond que le Conseil d'Etat est effectivement favorable à un soutien passif, dans une optique de valorisation touristique. Toutefois, il insiste sur le fait que, d'un point de vue strictement lié aux transports, d'autres priorités s'imposent.

Le commissaire socialiste précité demande alors ce qui pose un problème dans les invites de la motion.

M. Maudet indique que la première invite est problématique, car elle est excessive. Il estime qu'elle pourrait interférer avec les fonds destinés au projet d'agglomération, ce qui serait à éviter. Concernant la deuxième invite, il considère que l'adverbe « activement » est inapproprié. Il précise que l'action de lobbying du canton doit se concentrer sur d'autres axes prioritaires. Il évoque également la question de la réciprocité : il serait difficile de défendre un projet en l'absence d'un engagement clair de la part des partenaires concernés. Il ajoute enfin qu'une action trop proactive du côté genevois pourrait être perçue comme une forme d'ingérence sur un territoire étranger, ce qui serait problématique si la France ne considère pas cette ligne comme une priorité. Il recommande donc l'audition des autorités françaises afin d'évaluer leur position réelle sur le projet.

Un commissaire Vert relève que, sauf erreur, les déplacements liés aux loisirs représentent environ 40% des déplacements effectués en Suisse. Il estime que cette dimension ne doit pas être sous-estimée. Il rappelle par ailleurs que le bouchon ferroviaire à Villeneuve est bien réel, et que les trains sont

souvent bondés. Il s'interroge sur le potentiel que cela pourrait représenter pour la ligne du Tonkin. Il demande s'il existe des études de marché sur la propension des Genevois à prendre le train, soit par le nord, soit par le sud du lac, pour se rendre en Valais ou aller skier.

M. Maudet répond que ce type de déplacement de loisirs se fait, aujourd'hui, essentiellement par la rive nord. Il estime que l'itinéraire par la rive sud serait trop long et donc peu attractif. Il rappelle qu'une offre combinée Léman Express + Magic Pass existe déjà pour favoriser l'accès aux stations de ski en train. Il considère que l'investissement nécessaire pour la ligne du Tonkin serait disproportionné par rapport aux bénéfices attendus. Il ajoute que, concernant les déplacements de loisirs autour du lac, les financements publics sont davantage orientés vers la CGN.

Le commissaire Vert précité note que 300 millions sur 30 ans représentent environ 10 millions par an, ce qu'il ne considère pas comme un montant particulièrement élevé dans le contexte des politiques d'infrastructures.

M. Maudet réagit en l'invitant à poser la question aux autorités françaises. Il reconnaît que la remarque est légitime, mais trouve le calcul quelque peu simpliste. Il l'invite à se mettre à la place des autorités de Haute-Savoie, un territoire important, relativement riche, mais actuellement sous forte pression financière de la part de l'Etat français. Dans ce contexte de crise des finances publiques et de centralisation budgétaire à Bercy, il considère qu'un investissement de 300 millions d'euros pour cette ligne aurait du mal à être justifié.

M. Favre ajoute que les 300 millions mentionnés représentent uniquement le coût d'investissement. Il souligne que l'un des enjeux majeurs est ensuite de faire circuler les trains au quotidien, ce qui implique des coûts d'exploitation à ne pas négliger.

Le commissaire Vert précité demande alors, puisque la ligne n'est même pas encore à l'état de projet, quels sont les processus à suivre dans le cadre de projets d'infrastructures en France.

M. Maudet répond qu'il faut d'abord interroger les autorités territoriales françaises sur leur intérêt pour un tel projet. Il indique que l'interlocuteur principal est la région Auvergne-Rhône-Alpes, représentée par M. Aguilera. Le président du département de la Haute-Savoie, M. Saddier, peut également être consulté, bien qu'il estime que ce dernier n'allouera aucun financement, tout comme la région. Il précise qu'il n'existe actuellement aucun projet en raison de l'absence de volonté politique des autorités françaises, seules concernées à 100% par l'infrastructure. Il recommande toutefois de vérifier directement leur position pour s'en assurer.

Une commissaire PLR indique rencontrer des difficultés à comprendre la logique. Elle relève qu'il n'existe pas, pour le canton de Genève, d'intérêt manifeste à soutenir la ligne du Tonkin. Elle admet l'argument d'une certaine solidarité envers le canton du Valais, mais souligne que cette solidarité serait ici anticipée, puisque ni les Valaisans ni les Français n'ont formellement demandé quoi que ce soit à Genève. Elle s'interroge sur la pertinence d'une telle démarche proactive de la part de Genève, et note qu'en parallèle, la commission est incitée à auditionner les partenaires français, qui ne semblent pourtant pas particulièrement intéressés. Elle s'interroge sur le risque que représente un texte tel que celui de la motion, qui pourrait, selon elle, susciter des attentes ou ouvrir l'appétit chez d'autres acteurs.

M. Maudet répond qu'il n'est pas dénué de pertinence d'interroger directement les partenaires français pour connaître leur position. Il estime qu'il est préférable de vérifier ces éléments par soi-même.

La commissaire PLR précitée demande si, en tant que magistrat chargé du dossier, M. Maudet confirme qu'il n'a reçu à ce jour aucune demande formelle de la part des partenaires concernés. Elle souligne qu'il s'agirait donc bien d'une initiative unilatérale de Genève visant à proposer un soutien à des partenaires qui ne l'ont pas sollicité.

M. Maudet confirme qu'à ce stade, les autorités françaises ont plutôt manifesté un désintérêt pour le projet. Du côté valaisan, il n'existe, à ce jour, aucune interpellation formelle adressée au canton de Genève concernant ce dossier.

Un commissaire PLR revient sur l'écart de temps de parcours entre la ligne du nord et la ligne du sud. Il rappelle que celle-ci entraînerait un allongement du trajet de 30 à 45 minutes. Il conclut que, dans ce contexte, l'intérêt de cette ligne pour les usagers genevois serait quasi nul, sauf peut-être en hiver pour les déplacements touristiques vers les stations de ski. Il demande si, en dehors de cet intérêt touristique, le projet présente un quelconque intérêt substantiel.

M. Maudet répond qu'il existe effectivement un intérêt d'ordre touristique. Il précise toutefois que l'unique scénario dans lequel la ligne pourrait être envisagée serait celui d'un train reliant Genève à Saint-Maurice, avec des arrêts dans les différentes gares intermédiaires de la rive sud du Léman. Il souligne que, sans cette desserte régionale, l'intérêt de la ligne est très limité.

La présidente constate qu'il n'y a plus de questions. Elle invite la commission à se prononcer sur la suite à donner à la motion.

La commissaire PLR précitée estime qu'il n'est pas opportun de procéder à des auditions. Elle considère que cela risquerait de susciter des attentes ou des appétits injustifiés. Elle rappelle qu'aucun intérêt genevois n'a été

démontré et que la motion contient une proposition de soutien actif, donc potentiellement financier. Elle anticipe que les partenaires extérieurs n'auraient aucun intérêt à refuser une telle offre. Elle propose de clore les travaux sans audition supplémentaire.

Le commissaire LC précité abonde dans le même sens. Il rappelle que la commission des transports a pour mission première d'améliorer la mobilité des Genevois, et il estime que la motion n'apporte rien dans ce domaine. Il propose également d'arrêter là l'examen de la motion.

Le commissaire UDC précité indique qu'il n'y a manifestement pas d'intérêt du côté du Conseil d'Etat. Il exprime ses réticences à l'idée de déranger un préfet ou un président de région pour un projet qui n'est pas mûr. Toutefois, afin d'avoir une base concrète pour statuer, il propose d'envoyer un simple courrier aux autorités concernées, leur transmettant la motion accompagnée d'une demande sur leur éventuel intérêt pour le projet. Il précise que cela permettrait d'obtenir une réponse écrite sans devoir organiser d'auditions, et que les suites pourront être définies selon la teneur de cette réponse.

Le commissaire MCG précité considère que le sujet n'est pas inintéressant, mais que la motion est prématurée. Il suggère d'attendre de voir quelles démarches seront entreprises par les autorités valaisannes et françaises. A ses yeux, intervenir maintenant serait maladroit et reviendrait à court-circuiter l'action du Conseil d'Etat valaisan. Il souligne qu'il a été surpris de constater l'absence de contact officiel entre les autorités valaisannes et genevoises. Il propose donc de clore les travaux à ce stade.

La commissaire socialiste précitée exprime le soutien de son groupe à l'organisation de deux auditions : celle de la maire de Saint-Gingolph et celle du président du Département de la Haute-Savoie. Elle estime que ces auditions permettraient d'avoir une vision locale du projet et d'approfondir un dossier sur lequel la commission revient régulièrement. Elle considère que la motion constitue une opportunité d'examiner la question de manière sérieuse.

Le commissaire LJS précité indique qu'il est possible de refuser la motion dès cette séance, mais qu'un refus sans audition ni avis écrit des autorités françaises enverrait un signal négatif au regard de la dynamique transfrontalière du Grand Genève. Il se dit favorable à la proposition du commissaire UDC, tout en n'étant pas opposé à celle de la commissaire socialiste. Il évoque également la possibilité d'amender la motion, en simplifiant la première invite et en supprimant les deux suivantes, ou encore de mettre le texte en attente pour l'examiner à nouveau dans 18 mois si de nouvelles demandes devaient émerger d'ici là.

Un commissaire Vert rejoint les propos de la commissaire socialiste. Il reconnaît que l'audition du Conseil d'Etat a mis en lumière certaines limites à l'intérêt pratique du projet, mais il estime qu'il serait prématuré de rejeter la motion sans entendre au moins un point de vue local. Il soutient l'audition de M^{me} Pflieger, qui pourrait nuancer les éléments entendus jusqu'à présent. Il se montre également favorable à une audition du président du département, voire des autorités valaisannes, tout en appelant à ne pas multiplier les auditions de manière excessive.

Le commissaire socialiste précité se dit surpris par l'idée de ne pas entendre les acteurs concernés par le dossier. Il rappelle que les auditions peuvent aussi se faire en visioconférence, ce qui facilite leur organisation. Il considère qu'il est essentiel de consulter directement les partenaires potentiellement impliqués pour mesurer leur intérêt réel.

La présidente soumet au vote la proposition d'audition de M^{me} Géraldine Pflieger, maire de Saint-Gingolph, et de M. Martial Saddier, président du Département de la Haute-Savoie.

Oui : 6 (3 S, 2 Ve, 1 LJS)
Non : 7 (2 MCG, 1 LC, 4 PLR)
Abstentions : 2 (2 UDC)

Les propositions d'auditions sont refusées.

La présidente soumet ensuite au vote la proposition d'envoyer un courrier à M^{me} Pflieger et à M. Saddier afin de leur transmettre la motion et de solliciter leur avis sur le projet.

Oui : 11 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 PLR, 2 UDC)
Non : —
Abstentions : 4 (1 LC, 3 PLR)

La proposition d'un envoi de courrier est acceptée.

Le commissaire UDC précité souligne qu'il convient de vérifier la procédure à suivre avec le sautier pour contacter les autorités françaises, même dans le cas d'un simple courrier.

Séance du 17 juin 2025

Le président rappelle que deux courriers ont été transmis aux membres de la commission en lien avec la M 3053 (réponses aux consultations écrites décidées par la commission, annexées au présent rapport). Il estime que l'un

des courriers exprime un soutien important et argumenté, sur cinq pages, tandis que l'autre exprime une absence d'engagement, estimant que le sujet ne relève pas des priorités de son auteur. Le président invite les groupes à faire part de leur position.

Un commissaire PLR indique que son groupe soutiendra la motion, plusieurs de ses députés l'ayant d'ailleurs signée. Il estime qu'il est important que le canton de Genève envoie un signal fort en faveur de la mobilité ferroviaire sur l'ensemble de l'arc lémanique. Il rappelle que le canton du Valais soutient déjà le projet et est prêt à y contribuer financièrement. Il mentionne également que, la semaine précédente, les cinq ans du Léman Express ont été célébrés avec un voyage inaugural entre l'aéroport de Genève et Annemasse, marquant aussi l'inauguration du tunnel du Furet. A cette occasion, il souligne que des représentants français et vaudois étaient présents, et que les discussions convergeaient toutes vers l'idée qu'il faut désormais achever la boucle ferroviaire autour du lac en réalisant la ligne du Tonkin. Il reconnaît que cette ligne est située en territoire français, mais affirme que le message à transmettre aux partenaires est que ce projet concerne toute la région lémanique, et non uniquement la Suisse, et qu'il doit être porté collectivement. Il rappelle, comme cela a été possible avec la réalisation du Léman Express, qu'il qualifie de plus grand chantier ferroviaire transfrontalier jamais réalisé sur le continent, qu'il est également possible de mener à bien ce projet ambitieux.

Le commissaire LC indique qu'il est en train de réfléchir à une forme d'amendement à la motion. Il précise qu'il est également favorable au soutien de ce projet, notamment pour les raisons mentionnées par le commissaire PLR précité, en particulier l'importance du développement ferroviaire. Toutefois, il estime qu'il convient de faire preuve d'humilité en laissant la pleine compétence aux autorités françaises pour ce qui relève de leurs décisions, et suggère donc de supprimer le mot « activement » dans la première invite de la motion. Selon lui, la motion constitue en elle-même un geste de soutien et de promotion déjà suffisamment clair et engagé, sans qu'il soit nécessaire d'insister davantage sur ce caractère actif. Il poursuit en exprimant le souhait d'ajouter une invite supplémentaire. Celle-ci viserait à introduire une réflexion sur la pertinence et l'importance stratégique de la ligne du Tonkin en la mettant en contraste avec le projet d'autoroute du Chablais envisagé par les autorités françaises dans la région. Il précise que ce projet autoroutier pose, à ses yeux, un problème pour l'aménagement du territoire du Grand Genève et semble constituer une priorité pour la partie française. Il réaffirme qu'il ne s'agit pas d'intervenir dans les choix souverains des autorités françaises, mais de proposer une mise en perspective entre deux logiques d'infrastructures. Il

indique qu'il n'a pas encore finalisé la rédaction exacte de cette invite, mais qu'il va y réfléchir et transmettre sa proposition à l'ensemble des membres de la commission.

Le commissaire MCG précité indique que son groupe ne soutiendra pas cette motion, pour plusieurs raisons relevant à la fois de considérations générales et techniques et de politique des transports. Il considère que l'intégration de ce projet dans le cadre du projet d'agglomération constitue une aberration totale. Selon lui, l'agglomération genevoise ne s'étend pas jusqu'à la zone concernée, et l'on se trouve ici dans une forme de fiction territoriale qui ne correspond à aucune réalité concrète. Il reconnaît que la ligne du Tonkin n'aurait sans doute pas dû être abandonnée en son temps, mais il rappelle que, lors des auditions menées avec le département, deux problématiques majeures ont été soulevées. La première concerne le manque de ressources financières pour répondre déjà aux besoins actuels en matière de matériel roulant et de capacité à bord du Léman Express. Il estime que tout investissement supplémentaire en direction du Tonkin risquerait de se faire au détriment de lignes qui, elles, desservent effectivement l'agglomération genevoise. La deuxième problématique soulevée est d'ordre technique. Il explique que, pour assurer une liaison directe, il serait nécessaire de changer de système de courant entre la Suisse et la France (vers Thonon ou Evian), ce qui impliquerait des dispositifs complexes, ou alors l'achat de matériel roulant hybride, ce qui représenterait un coût très élevé. Selon lui, Genève se disperse inutilement sur ce projet, qui aurait davantage de sens du point de vue du canton du Valais. Il considère en effet que ce sont les autorités valaisannes, conjointement avec les autorités françaises, qui devraient porter cette ambition. En ce sens, il voit davantage une logique de prolongation de la ligne valaisanne actuelle jusqu'à Saint-Gingolph qu'un projet structurant pour Genève. Il revient également sur l'argument souvent avancé concernant la concurrence du projet d'autoroute du Chablais. Il précise que celle-ci est financée à hauteur de 80 à 100 millions d'euros, en grande partie grâce à l'argent issu du mécanisme de rétrocession à la France. Il souligne que ce sont les communes françaises, ainsi que le département, qui bénéficient de ces moyens pour financer leurs infrastructures, et qu'à ce titre, la question de la ligne du Tonkin reste totalement extérieure aux affaires genevoises. Il précise que le groupe MCG n'éprouve aucune hostilité particulière à l'égard de ce projet ferroviaire, mais que la formulation actuelle de la motion ne lui convient pas, raison pour laquelle il ne la soutiendra pas.

Le commissaire socialiste précité indique que son groupe soutiendra cette motion, et ce pour plusieurs raisons. Il souligne tout d'abord qu'il s'agit de réactiver une ligne ferroviaire existante, permettant ainsi d'améliorer une offre

de transport actuellement très faible dans la région concernée. Contrairement à l'avis exprimé par le commissaire MCG précité, il considère qu'un tel projet représente une opportunité positive pour Genève, dans la mesure où il permettrait de créer une alternative ferroviaire par le sud du Léman pour rejoindre le canton du Valais. Selon lui, la ligne du Tonkin offre une double utilité : elle bénéficierait non seulement au Chablais français, mais elle renforcerait également la liaison entre Genève et le Valais. Il y voit une réelle cohérence, tant à l'échelle régionale que transfrontalière, en faveur du développement de cette infrastructure. Il rappelle que, sans vouloir donner de leçons, il est en général difficile en France de réactiver des lignes ferroviaires autres que les lignes à grande vitesse, et qu'il est donc d'autant plus important que le canton de Genève apporte son soutien et sa voix à un projet qui vise précisément à réhabiliter une ligne de desserte locale, au bénéfice de la mobilité durable. Il précise par ailleurs ne pas avoir très bien saisi les remarques du commissaire MCG précité concernant les problématiques techniques liées au changement de courant, et rappelle que, d'après les explications fournies lors des présentations du Conseil d'Etat, la solution envisagée reposerait sur l'exploitation de cette ligne avec des trains fonctionnant sous courant suisse jusqu'à Evian, ce qui lui semble tout à fait réaliste et faisable. Il affirme qu'au-delà de la logique de désenclavement de cette portion de territoire, ce projet représente également une réponse concrète à l'enjeu de proposer une alternative crédible à l'usage de la route. Pour toutes ces raisons, il confirme que le groupe socialiste soutiendra la motion.

Un commissaire Vert indique que son groupe accueille favorablement toute démarche visant à valoriser des infrastructures ferroviaires. Il souligne l'intérêt que représente une telle réhabilitation du point de vue de la mobilité durable. Toutefois, après avoir consulté le périmètre du projet d'agglomération, il relève que ce dernier concerne spécifiquement le Grand Genève, et qu'il semble difficile d'y inclure la ligne du Tonkin, laquelle se situe en dehors du périmètre concerné. A ses yeux, le maintien de la dernière invite demandant l'intégration de cette ligne au projet d'agglomération affaiblit la crédibilité de la motion, dans la mesure où cette demande ne paraît pas cohérente avec le champ d'application de l'outil évoqué. Il propose en conséquence de supprimer cette dernière invite, estimant que cette adaptation permettrait de renforcer le texte et, peut-être, de rassembler davantage de soutiens autour de la motion, y compris celui du groupe MCG.

Une commissaire socialiste fait référence à un ouvrage paru en 2013 intitulé « Genève, projet pour une métropole transfrontalière », rédigé par un collectif composé notamment d'anciens responsables de l'aménagement, de syndicalistes, de chercheurs et d'enseignants en architecture. Ce livre comporte

un chapitre spécifiquement consacré au rail et aux grandes lignes, qui reprend tout à fait dans la dynamique d'un projet transfrontalier cette ligne, avec des exemples à l'appui. Elle indique que les auteurs de cet ouvrage ont œuvré dans une logique transversale, en lien notamment avec les métiers du bâtiment, et qu'ils avaient déjà collaboré à l'époque avec M. Gabriel Barrillier pour défendre ce qui deviendra plus tard le Léman Express. Selon elle, cette ligne fait partie intégrante d'une vision articulée et prospective du territoire du Grand Genève. Elle considère dès lors que la dernière invite de la motion, qui propose d'intégrer la ligne du Tonkin dans une dynamique transfrontalière, est non seulement pertinente mais essentielle. Elle appelle à la maintenir afin de préserver cette ambition de cohérence territoriale à l'échelle de l'agglomération.

Le commissaire MCG précité indique avoir pris connaissance de l'amendement proposé par le commissaire LC, qu'il juge intéressant, notamment en raison de son ton plus mesuré que le texte initial. Il relève que la suppression de la référence au plan d'agglomération et l'approche plus modeste qu'il propose rendent la motion plus acceptable pour son groupe. Selon lui, se limiter à une démarche de promotion de la ligne du Tonkin ne pose pas de problème. En revanche, nourrir des attentes immédiates concernant les effets bénéfiques de cette ligne lui semble excessif, notamment au vu des éléments techniques exposés lors des auditions, qui laissent entendre que ce projet ne pourra pas se concrétiser à court terme, mais plutôt à un horizon de 20 à 30 ans. Dans cette perspective, il indique que le groupe MCG adhère aux propositions formulées par les commissaires Vert et LC, qu'il estime de nature à améliorer la qualité de la motion.

Un commissaire socialiste a souhaité réagir à l'amendement proposé par Le Centre, en particulier à la suppression du mot « activement » dans la première invite. Il s'interroge sur l'intérêt d'un tel retrait dans le cadre du débat, notant qu'en suivant cette logique, d'autres mots dans d'autres textes auraient aussi dû être remis en cause si le souhaitait est d'éliminer toute forme de superflu. Il relève également l'inutilité de la formulation visant à « réfléchir à l'importance de cette ligne en comparaison avec l'autoroute du Chablais », estimant qu'à ce stade, il ne s'agit plus de lancer une réflexion, mais bien d'agir. De son point de vue, cet ajout ne présente pas de réelle valeur et mériterait d'être retiré ou rejeté. Il relève une contradiction entre les discours entendus lors de la discussion précédente, où certains partis de droite insistaient sur la nécessité d'accéder aux gares du Léman Express en voiture, et la volonté exprimée ici de donner des leçons aux autorités françaises quant à la pertinence d'un projet autoroutier. Il invite donc à commencer par

s'interroger sur les pratiques locales avant de faire des recommandations aux voisins. Pour toutes ces raisons, le groupe socialiste refusera cet amendement.

Le commissaire PLR précité indique qu'il peine à percevoir la plus-value des nouvelles invites proposées et qu'il s'y opposera. Selon lui, la problématique de l'autoroute du Chablais est totalement extérieure à l'objet de la motion, qui concerne la ligne ferroviaire du Tonkin. A aucun moment, lors des auditions menées, cette ligne n'a été présentée comme une alternative à cette autoroute. Il rappelle que, quoi qu'on en pense, les autorités françaises réaliseront cette infrastructure, des recours ayant même été levés. Il invite donc à recentrer le débat sur le sujet principal. Concernant l'intégration au projet d'agglomération, il concède que la ligne en tant que telle n'en fait pas partie, mais souligne que la commune d'Evian constitue la limite est du périmètre concerné, et que la ligne du Tonkin relie précisément Evian à Saint-Gingolph. Dans ce contexte, il ne trouve pas choquant de maintenir l'invite telle qu'elle est formulée. Il propose de voter la motion dans sa version initiale.

Le commissaire LC apporte une réponse au commissaire socialiste précité en précisant que la proposition de suppression du terme « activement » visait simplement à témoigner de la politesse à l'égard des autorités françaises. S'adressant ensuite au commissaire PLR précité, il reconnaît que la problématique de l'autoroute du Chablais n'a pas été abordée durant les auditions, mais il indique que c'est précisément pour cette raison qu'il avait formulé son amendement sous la forme d'une invite « à réfléchir ». A la suite d'une remarque faite en aparté par un commissaire MCG, il annonce amender sa propre proposition pour en clarifier la portée. La nouvelle formulation de l'invite se lit comme suit : « à réfléchir à l'importance de la ligne ferroviaire comme alternative à la création de l'autoroute du Chablais dans une optique de mobilité responsable et à en faire part aux autorités françaises compétentes ».

Le commissaire UDC précité intervient pour inviter les membres à soutenir l'amendement proposé par le commissaire Vert, estimant qu'il est prioritaire que Genève commence par réfléchir à ce qu'elle peut entreprendre pour elle-même. Il juge opportun de supprimer la référence au projet d'agglomération, considérant que, de toute manière, sans l'implication de Genève, rien ne pourra être concrétisé. Il soutient également la suppression du terme « activement » dans la première invite, mais recommande de refuser le deuxième amendement présenté par le commissaire LC. Selon lui, cette approche aurait pu permettre d'aboutir à une unanimité sur la motion.

M. Favre rappelle que M. Maudet avait conseillé d'adresser une demande aux autorités françaises. Or, la démarche a été faite auprès de la commune de Saint-Gingolph, dont la maire, bien que favorable au projet, ne dispose

d'aucune compétence en matière ferroviaire. Le Département de la Haute-Savoie, également sollicité, a répondu ne pas être compétent sur ce dossier. A ce stade, aucune autorité française compétente, notamment la région Auvergne-Rhône-Alpes, n'a été formellement consultée sur cette réhabilitation. Ainsi, le projet demeure principalement soutenu par la partie valaisanne, mais il relève essentiellement d'une décision et d'un investissement côté français. Il souligne que, pour que le projet progresse, un engagement clair de la région Auvergne-Rhône-Alpes serait indispensable. Or, à ce jour, aucun signal allant dans ce sens n'a été émis. De plus, cette région est déjà impliquée dans d'autres projets ferroviaires beaucoup plus prioritaires pour Genève, tels que l'amélioration de la ligne Genève-Lyon, le développement de la gare d'Annemasse pour augmenter la fréquence du Léman Express, ou encore l'adaptation des quais pour accueillir des rames à deux niveaux attendues à l'horizon 2030. Ces projets nécessitent également une participation financière de cette région sur sol français. En ce qui concerne l'inclusion du Tonkin dans le projet d'agglomération, il rappelle que Saint-Gingolph ne se situe pas dans le périmètre du Grand Genève. De plus, les projets d'agglomération ne financent pas de projets ferroviaires au sens strict, à la différence de certaines liaisons comme celle actuellement planifiée par le canton entre le Pied du Jura et le pied du Salève, qui pourraient s'y rattacher dans la mesure où il s'agit de moyens de transport autonomes ou de trains légers de type métro. Il ajoute que ce serait plutôt au canton du Valais de porter cette ligne via d'autres canaux de financement.

Il rappelle que le projet de l'autoroute du Chablais est déjà lancé, ne dépend pas du canton de Genève et ne relève pas non plus du projet d'agglomération. Il est entièrement financé par des partenaires français. Il souligne que, dans un contexte où les projets ferroviaires excèdent les ressources disponibles en Suisse, le professeur Weidmann, mandaté pour établir des priorités, va devoir faire des choix. Genève doit donc veiller à bien positionner ses priorités stratégiques, telles que la gare souterraine de Cornavin, l'extension de la ligne de La Plaine, la seconde phase du tunnel du Furet ou encore des aménagements à l'aéroport. Il souhaite que ces éléments de contexte soient pris en compte en toute connaissance de cause avant de statuer sur cette motion.

Le président résume la recommandation émise par M. Favre, à savoir l'intérêt d'obtenir un avis formel de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

M. Favre précise que cette région est la seule entité compétente en matière de transports régionaux en France. Il souligne que, même si la région venait à renvoyer la responsabilité des infrastructures à l'Etat français, elle demeure l'interlocuteur principal dans ce type de projet. Le soutien ou l'absence de

soutien de la région Auvergne-Rhône-Alpes serait donc déterminant pour évaluer la faisabilité de la réactivation de la ligne du Tonkin.

Le président propose alors deux options : soit la commission poursuit le processus et la discussion sur la motion est close ce jour, soit elle choisit de suspendre le traitement de la motion le temps d'obtenir un positionnement officiel de la région Auvergne-Rhône-Alpes, auquel cas la discussion reprendrait lors de la séance suivante, prévue probablement en août.

La commissaire PLR précitée estime que la motion constitue avant tout une déclaration d'intention politique adressée au Conseil d'Etat. Elle rappelle que le rôle du Grand Conseil, dans ce cadre, est d'envoyer un signal, à savoir qu'il serait souhaitable de pouvoir faire le tour du lac en train. Elle souligne que les difficultés techniques ont été exposées, mais que la motion n'a pas vocation à les résoudre : il s'agit d'un message politique, qui ne lèse personne, et qui laisse ensuite le soin au Conseil d'Etat de prendre attache avec les autorités compétentes, s'il le juge opportun. Elle propose donc de clore les auditions et de procéder au vote.

Le commissaire MCG précité indique que son groupe penche en faveur d'une suspension du traitement de la motion. Il souligne que plusieurs éléments essentiels restent flous, notamment l'ampleur réelle de l'engagement que suppose la motion. Si elle se limite à une simple promotion de la ligne, cela ne pose pas de problème au MCG. En revanche, si elle engage concrètement le canton dans une direction précise, elle pourrait entrer en contradiction avec d'autres projets prioritaires pour le développement ferroviaire genevois. Il avertit que, dans ce cas, le risque est de compromettre la cohérence du développement en cours. Il conclut que, si la motion demeure une simple déclaration d'intention, le groupe pourrait y adhérer, mais qu'en l'état un vote immédiat ne serait pas approprié.

Le commissaire socialiste précité abonde dans le sens de la commissaire PLR, estimant qu'il est justifié de considérer cette motion comme une déclaration d'intention politique. Il rappelle que ce type de motion n'implique pas nécessairement un engagement concret ou immédiat du Conseil d'Etat, ni un succès assuré. Cela ne serait pas la première fois qu'une motion reste sans suite tangible. Il insiste néanmoins sur l'importance du signal politique que représente le soutien à la ligne du Tonkin. Même s'il revient ensuite au Conseil d'Etat de définir ses priorités ferroviaires et de négocier avec les autorités concernées, il estime qu'il est pertinent d'exprimer un soutien de principe. La motion peut donc, selon lui, être votée sans risque de contradiction stratégique, tout en laissant la mise en œuvre aux autorités compétentes.

Un commissaire Vert apporte une précision en indiquant que la réponse évoquée précédemment ne provenait pas de la maire de Saint-Gingolph en tant que telle, mais de M^{me} Pflieger, en sa qualité de présidente du Syndicat intercommunal du Chablais, lequel regroupe trois communautés de communes s'étendant de Douvaine à Saint-Gingolph. Bien que ce syndicat ne dispose pas de compétences décisionnelles directes en matière ferroviaire, il représente un ensemble de collectivités territoriales couvrant une zone bien plus large que la seule commune de Saint-Gingolph, ce qui confère à cette réponse une légitimité institutionnelle certaine. Il souligne également la qualité et la pertinence de cette prise de position. Concernant la forme du texte, il relève qu'une résolution aurait peut-être été plus appropriée qu'une motion, dans la mesure où l'objectif poursuivi relève davantage du symbole politique que d'une demande d'action concrète. Toutefois, la motion, surtout une fois le terme « activement » retiré, ne présente pas d'élément problématique selon lui et ne justifie pas d'engager un processus plus long ou complexe.

Le président met aux voix la proposition de procéder maintenant au vote de la M 3053 :

Oui : 12 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 3 S, 2 Ve)

Non : 2 (2 MCG)

Abstentions : –

La proposition est acceptée.

Le président soumet au vote l'amendement du Centre à la première invite : « à promouvoir la restauration de la ligne du Tonkin en direction du Valais auprès des diverses instances concernées »

Oui : 5 (2 UDC, 1 LC, 2 MCG)

Non : 5 (2 PLR, 3 S)

Abstentions : 4 (2 PLR, 2 Ve)

L'amendement est refusé.

Le président soumet au vote l'amendement d'un commissaire Vert qui propose de supprimer la troisième invite :

Oui : 11 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 2 Ve)

Non : 3 (3 S)

Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Le président soumet au vote l'amendement du commissaire LC qui propose de rajouter l'invite suivante : *« à réfléchir à l'importance de cette ligne ferroviaire comme alternative à la création de l'autoroute du Chablais dans une optique de mobilité responsable et à en faire part aux autorités françaises compétentes ».*

Oui : 2 (1 LC, 1 Ve)

Non : 10 (2 UDC, 4 PLR, 2 MCG, 2 S)

Abstentions : 2 (1 S, 1 Ve)

L'amendement est refusé.

Le président met aux voix l'ensemble de la M 3053 ainsi amendée :

Oui : 12 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 Ve, 3 S)

Non : 2 (2 MCG)

Abstentions : –

La M 3053, telle qu'amendée, est acceptée.

Catégorie de débat proposée par la commission : II, 30 minutes.

Annexes

- 1. Présentation PowerPoint de l'OCT et du DSM (séance du 8 avril 2025)*
- 2. Réponse du 12 mai 2025 à la consultation écrite de la commission de M^{me} Géraldine Pflieger, maire de Saint-Gingolf (F), Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais*
- 3. Réponse du 21 mai 2025 à la consultation écrite de la commission de M. Martial Saddier, président du Conseil départemental de la Haute-Savoie*

MOTION M3053

POUR UN SOUTIEN ACTIF DU CANTON DE GENÈVE À LA RESTAURATION DE LA LIGNE DU TONKIN



OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

LA LIGNE DU SUD LÉMAN

Historiquement, la ligne reliait Saint-Maurice à Annemasse en passant par Évian-les-Bains et Thonon-les-Bains.

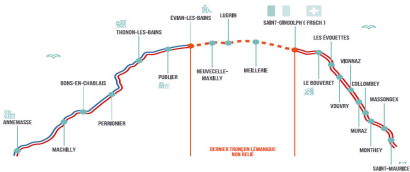
Le tronçon ferroviaire de 18km entre Évian et Saint-Gingolph est à l'abandon depuis les années 90.

La réhabilitation de cette ligne est à l'étude depuis plusieurs années.

La réalisation est en voie unique et 17 passages à niveau sont à traiter.

L'ensemble du projet est aujourd'hui évalué à environ 300 millions de francs.

Le Valais a voté une participation à hauteur de 22,8 MCHF (4,8 MCHF pour les études – 18 MCHF pour les travaux).



LES ENJEUX DU PROJET

POUR LE CANTON DU VALAIS ET LES AUTORITÉS LOCALES FRANÇAISES

La réouverture telle qu'elle est étudiée vise à répondre aux enjeux locaux de mobilités, principalement le trafic transfrontalier entre le Chablais français et le Valais ainsi que les déplacements scolaires internes à la France.

A ce jour, ni la Région Auvergne Rhône Alpes ni la SNCF ne sont moteurs du projet.

11.04.2025 Page 3

LES ENJEUX DU PROJET POUR LE CANTON DE GENÈVE

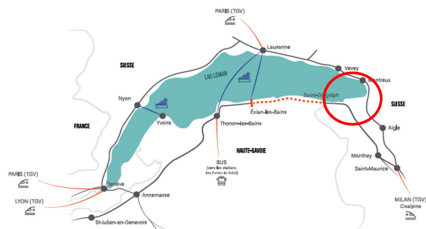
- Aucun enjeu marqué de déplacements pendulaires n'ont été identifiés.
- L'offre prévue serait cadencée à la demie heure, par prolongement du RER Valais jusqu'à Thonon avec rupture de charge à Thonon.
- La desserte sera exclusivement omnibus (arrêt dans toutes les gares) avec des temps de parcours importants.
- La ligne sera exclusivement à voie unique et utilisée à son maximum de capacité:
 - besoin d'infrastructures pour permettre la circulation d'un train supplémentaire par heure entre Evian et Annemasse chiffré à 130 millions d'euros.

11.04.2025 Page 4

LES ENJEUX DU PROJET POUR LE CANTON DE GENÈVE

Pas de bonnes connexions avec la reste de la Suisse :

- Rupture de charge à Saint Maurice : absence de shunt au niveau de Villeneuve et au débouché du Rhône pour aller en direction de Montreux et Lausanne.
- Temps de parcours entre Genève et le Valais peu performant : + 30 à 45 minutes par rapport au parcours via Lausanne.
- Pour les relations entre le Chablais français et le Canton de Vaud, l'offre lacustre reste plus performante.



11.04.2025 Page 5

POSITION CANTONALE

Au niveau des financements tant fédéraux que français :

- Prioriser les enjeux genevois dans le cadre de Transport 45.
- Prioriser les financements permettant de développer les infrastructures indispensables au développement du réseau Léman Express : reprise de la gare d'Annemasse, allongement des quais et capacité supplémentaire en ligne.

11.04.2025 Page 6



Nos réf. : GP/JYM/MG –2025-123
Dossier suivi par Mme PFLIEGER
Courriel : president@siac-chablais.fr



Thonon-les-Bains, le 12 mai 2025

Madame la Présidente de la Commission
transports du Grand Conseil de la République et
Canton de Genève
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
Case postale
1204 Genève Suisse

Objet : Réouverture de la ligne Sud Léman

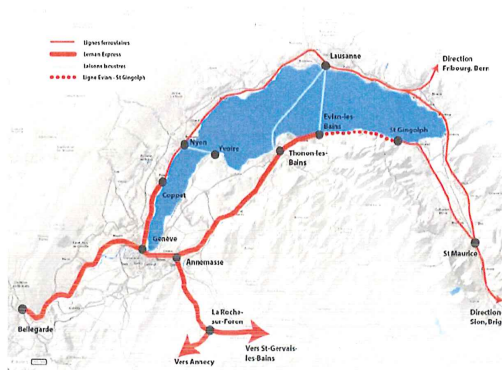
Madame la Présidente de la Commission des transports du Grand Conseil du Canton de Genève,
Mesdames et Messieurs les députées et députés membres de la Commission transports du Grand Conseil,

Je tiens à vous remercier chaleureusement, au nom des élus du Chablais, pour l'intérêt que vous portez à la réouverture de la ligne Sud-Léman. Je tiens également à souligner le partenariat de longue date noué entre le canton du Valais, la région Auvergne-Rhône-Alpes et les collectivités locales de la rive sud-lémanique. Ce projet a fait l'objet de plusieurs délibérations et motions favorables portées à l'unanimité par les élus du Chablais. Il est actuellement soutenu par l'ensemble des parlementaires de notre territoire, particulièrement par le sénateur et conseiller régional, président du COPIL de la ligne Sud Léman, Monsieur Cyril Pellevat, et par Mme la députée du Chablais, Anne Cécile Violland. La Région Auvergne-Rhône-Alpes en relation étroite avec l'État français et le ministère des Transports l'ont inscrite dans le périmètre du tout nouvel espace de gouvernance, de coopération et de financement du service express régional métropolitain SERM franco-suisse, lancé à Archamps le 28 avril 2025, en présence de Monsieur le Conseiller d'État Pierre Maudet. La ligne Sud Léman est une composante cruciale de notre désenclavement multimodal et un maillon essentiel du réseau de transport multimodal lémanique. Le soutien des autorités cantonales de Suisse occidentale, par le biais des cantons du Valais et de Genève, est décisif pour porter une vision transfrontalière élargie en synergie avec le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise.

Je souhaite à travers ma réponse, vous apporter plusieurs éléments d'éclairage et de compléments d'information sur sept plans : (1) la situation de la ligne ; (2) l'inscription du projet dans la planification franco-suisse ; (3) les derniers résultats des études d'avant-projet ; (4) le potentiel de fréquentation lié à la réouverture ; (5) le principe d'exclusion du fret approuvé par tous les partenaires ; (6) les perspectives de financement franco-suisse favorables, en investissement et en fonctionnement ; (7) les enjeux de relance des études opérationnelles à court terme dans le cadre du SERM Franco-suisse.

1- La situation de la ligne

La ligne Sud-Léman est le seul maillon manquant, soit une distance de 17 km, dans un réseau ferroviaire métropolitain dense (Leman Express) desservant la région lémanique, qui compte 1,6 million d'habitants. Ces 17 km permettent de relier le secteur genevois du RER Leman Express à l'Ouest et toute la région du Haut Lac à l'est d'Évian à la frontière des cantons de Vaud et du Valais.



1886 : Ouverture de la ligne entre Evian-les-Bains et le Bouveret
 1906 : Création d'une liaison Paris-Milan par la ligne du Tonkin et le Simplon
 1938 : Cessation du service voyageurs entre Evian-les-Bains et Saint-Gingolph
 1940 – 1941 : Cessation temporaire du service marchandises
 1988 : Cessation du service marchandises entre Evian-les-Bains et le Bouveret
 Été 1998 : Cessation de l'activité du train touristique « Rive-Bleue Express »

Principaux réseaux actuels (avec le Léman Express mis en service en 2019)

Parallèlement à cette portion de 17 km, une route étroite totalement saturée par quelques 14'000 véhicules jour est le seul moyen de communication dans un contexte topographique très escarpé ne permettant aucune alternative et aucune extension du réseau routier départemental. La seule possibilité est d'offrir une alternative de mobilité durable par la réouverture de cette ligne qui permettra l'achèvement du réseau de RER.

La ligne a été fermée à tout trafic à la fin des années 1980, mais la plateforme est intacte. Les anciens rails sont d'ailleurs toujours présents sur la quasi-totalité du tronçon. Les premières études de faisabilité ont débuté en 2011, puis entre 2014 et 2018, des études ont été menées et validées avec les communes riveraines qui ont depuis intégré les haltes dans leurs plans d'affectation. Chacune des haltes permet des développements urbains, une densification aux abords de façon durable avec une consommation foncière extrêmement limitée. Aucune expropriation ne serait nécessaire ni aucune artificialisation d'espace pour la réouverture de la ligne.

2- L'inscription du projet dans la planification franco-suisse

Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Évian-les-Bains – Saint-Gingolph est inscrit depuis de très nombreuses années dans différents documents de planification, tels que :

- la Stratégie de Mobilité du Chablais portée par le SIAC en 2018 ;
- le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la Région Rhône Alpes (SRADDET) voté en Assemblée Plénière du 19 décembre 2019 et arrêté par le préfet de Région en avril 2020;
- le Schéma de Cohérence Lémanique des Transports actualisé en 2019 par le Conseil du Léman ;
- le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Chablais, approuvé le 23 février 2012, et dont la révision a fait l'objet d'une enquête publique en 2019.

Les cantons de Suisse occidentale, réunis au sein de la conférence des directeurs cantonaux des transports de Suisse occidentale (CTSO), ont remis à l'Office fédéral des transports (OFT) les projections d'offre ferroviaire régionale à l'horizon 2030 (Rapport de région de planification. Les cantons de Berne, Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Valais et Vaud ont identifié environ 90 mesures à réaliser pour faire face à l'augmentation prévisible de la demande d'ici 2030

en trafic régional. Dans ce rapport, le projet Sud Léman est mentionné dans l'espace de planification du Valais pour répondre à l'objectif d'un « RER mieux intégré au réseau national ». Il figure également dans l'espace de planification de Genève en raison de l'impact qu'il aura sur le RER franco-valdo-genevois. Enfin, le projet est listé dans l'actuel programme fédéral PRODES 2035 dans le cadre des projets transfrontaliers.

3- Les derniers résultats des études d'avant-projet

Le Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais (SIAC) a participé au pilotage d'études d'avant-projet très avancées qui ont été menées de 2019 à 2023. Ces études de phase II la phase 2 des études, qui ont fait l'objet d'un accord au titre d'INTERREG V, avaient pour objectif d'étudier le développement de services de transport de voyageurs en réutilisant l'ancienne voie. Les instances suivantes ont participé au suivi de ces études à chaque étape : l'État français, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Canton du Valais, Chablais Région, la Communauté de Communes Pays d'Évian Vallée d'Abondance, le Pôle Métropolitain du Genevois français, le District de Monthey, le département de Haute-Savoie, le SIAC, l'Office fédéral des Transports suisses, la SNCF.

Ces études ont été réalisées par un consortium piloté par le bureau SETEC ferroviaire. Ils ont bénéficié d'un quadruple regard technique pour en analyser la rigueur et la portée. Tout d'abord, toutes les études ont été suivies par SNCF Réseaux en tant que maître d'ouvrage principal. Ensuite, elles ont été visées et analysées par les services transports de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et du Canton du Valais. Finalement, le SIAC que j'ai l'honneur de présider a pris l'initiative de mandater le bureau d'études suisse spécialisé en infrastructures ferroviaires SMA pour effectuer une analyse complémentaire des résultats produits. Toutes les remarques ont été prises en considération et les études ont ainsi été validées sur le plan technique et politique le 30 janvier 2023.

4- Le potentiel de fréquentation lié à la réouverture

Les bureaux d'études et les contre-expertises commandées confirment un potentiel socioéconomique de la ligne conséquent. Il est estimé à l'horizon de réouverture (2032) à 3800 voyageurs par jours, soit 1,4 million de passagers par an, ce qui est très conséquent. Cette fréquentation prévisionnelle correspond à la fréquentation de la ligne Saint-Gingolph-Saint-Maurice, qui fait actuellement l'objet d'une modernisation et d'investissements de la part du Canton du Valais pour le passage à la demi-heure. La fréquentation est également soutenue par la dynamique de la ligne L1 du LEX entre Évian et Annemasse, qui est déjà saturée à l'heure de pointe. Le maillon manquant viendra donc raccorder deux axes à la fréquentation très dynamique. La fréquentation est soutenue par la dynamique économique et démographique de la région, tant en France qu'en Suisse, ainsi que par le transport à vocation touristique (accès aux stations) et tourisme d'achat. Ce potentiel est enfin soutenu par l'articulation urbanisme-transport portée par les communes autour des haltes nouvellement créées.

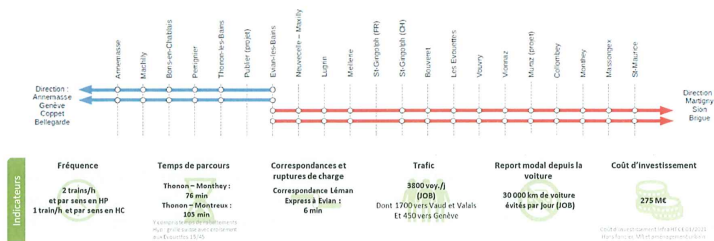
L'hypothèse d'exploitation retenue par tous les partenaires est un prolongement des missions suisses du RER Valais d'Evian de Saint-Gingolph à Évian en proposant des liaisons Evian-Brigue avec une cadence à la demi-heure. Le temps de correspondance à Évian serait de six minutes et les temps de trajets tout à fait compétitifs vis-à-vis de la voiture (par exemple, moins d'une heure pour Evian-Monthey sans perte de temps dans le bouchon de la douane). L'électrification serait en courant suisse. Le Canton du Valais a déjà passé une précommande de trois à quatre rames supplémentaires nécessaires dans le cadre de son renouvellement de sa flotte avec des rames Flirt Evo.

3.3 SCENARIO 1 : LE PROLONGEMENT DES MISSIONS SUISSES JUSQU'EN FRANCE



Ce scénario consiste à prolonger les missions suisses du RegionAlps, actuellement terminus à Saint-Gingolph, jusqu'à Evian en desserte omnibus entre Evian et Saint-Gingolph.

Il prend en compte la grille horaire suisse 2035 cadencée, avec notamment un croisement aux Evouettes autour des minutes 15/45.



5- Le principe d'exclusion du fret approuvé par tous les partenaires

La question du fret est parfois évoquée comme une inquiétude. Il est important de noter que cette hypothèse, souvent utilisée pour attiser les peurs, est complètement irréaliste. En effet, les hypothèses de réouverture s'orientent vers une cadence à la demi-heure pour le transport de voyageurs, ce qui est exclu pour tout autre trafic selon les études menées par le canton du Valais et SMA.

- La plateforme et les tunnels ne permettent en aucun cas la circulation d'un matériel autre que des RER de 200 m.
- Dans les prolongements de la ligne, à l'Est, vers le Valais, comme à l'Ouest, vers Genève l'infrastructure est saturée. Elle ne permet en aucun cas d'envisager d'inclure des services autres que pour les passagers.
- L'impluvium des eaux minérales et la proximité du lac excluent déjà tout transport de matières dangereuses, ce qui est accepté par tous les partenaires. La France dispose de toute la capacité juridique pour appliquer une telle réglementation.
- La Suisse et le canton du Valais ont déjà clairement affirmé qu'ils entendaient respecter la souveraineté de la France. Ils se réservent le droit de décider de la manière dont ils gèreront la ligne, dans le cadre juridique national qui est le leur.
- Le Canton du Valais et les Communes traversées côté valais ne sont de toute façon pas favorables à voir circuler des trains de marchandises entre Vouvry et Saint-Gingolph, l'insertion de la voie dans le tissu urbain ne s'y prêtant pas.

La France dispose donc des capacités de définir clairement l'usage souhaité. L'enjeu est donc de travailler à une nouvelle convention binationale qui définisse le strict cadre de la réouverture pour le transport de voyageurs, comme cela a été fait pour le Léman Express.

6- Les perspectives de financement franco-suisse favorables, en investissement et en fonctionnement

Le cout de réouverture total est estimé à €300 millions comprenant la sécurisation ou la dénivellation des passages à niveau, l'aménagement des haltes et de leurs abords, la voie et sous électrification, le matériel roulant et les études, avec plusieurs marges de sécurité.

Pour ces financements, plusieurs perspectives d'engagement ont déjà été annoncées. Côté France, la Région a confirmé son souhait de participer aux études et de financer le matériel roulant (estimé à €45 millions). Le département de la Haute-Savoie s'est dit prêt à participer aux travaux de dénivellation des passages à niveau en lien avec les routes départementales. Une importante part des études pourraient être prises en charge dans le cadre du Feder par le programme Interreg France-Suisse toujours en cours ainsi que par celui à venir à partir de 2027. Les collectivités locales pourraient venir partiellement au financement pour les aménagements d'infrastructures autour des gares en lien avec le développement immobilier. Enfin, le projet se situant à présent dans le cadre du SERM Franco-Suisse, les discussions financières seront intégrées dans le tour de table financier piloté par l'État français et la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Côté Suisse, le Canton du Valais a annoncé un engagement de prise en charge de la moitié des études et d'une enveloppe conséquente de 22,8 millions CHF pour les infrastructures. Ces crédits ont été approuvés à l'unanimité par le Parlement cantonal en avril 2024. L'engagement cantonal sur l'infrastructure ferroviaire serait complété par un engagement de la Confédération suisse sur la partie infrastructure. Ceci fait l'objet de la plus grande attention de la part des parlementaires fédéraux du Canton du Valais dans le cadre des discussions au sein des commissions des transports des chambres.

Pour ce qui concerne la prise en charge du déficit d'exploitation futur, le Canton du Valais a déjà annoncé par écrit à la Région son accord pour prendre en charge jusqu'à 75% du déficit annuel total, estimé à 4,5 millions €.

7- Les enjeux de relance des études opérationnelles à court terme dans le cadre du SERM Franco-suisse

Le projet vient d'être inclus dans le périmètre du SERM Franco-Suisse. À ce titre, il va être incorporé dans la revue complète des projets du futur SERM afin de relancer les études. Pour ce qui concerne le financement à court terme, il faut noter que l'enjeu est modeste pour le prochain CPER 22-27. L'enjeu de financement se concentre sur le dernier volet d'étude et de procédures au stade "projet", pour un montant de 10 millions d'euros estimés par SNCF réseaux. Sur cette enveloppe de 10 millions d'euros, le parlement

du Canton du Valais a approuvé à l'unanimité un crédit budgétaire de 5 millions CHF. Le reste pourrait être financé par l'État et par la Région et l'Europe à travers le programme Interreg France-Suisse, qui prévoit explicitement le financement des études pour des liaisons transfrontalières. On peut donc estimer un cofinancement de l'État et de la Région à hauteur de 2,5 millions par entité, dont une part assez conséquente pourrait être apportée par Interreg France-Suisse et les fonds européens Feder.

Sur le plan de la gouvernance, le canton du Valais a exprimé son désir d'être davantage impliqué dans les travaux et dans les discussions au sein du nouveau SERM franco-suisse. À ce jour la voix des cantons suisses est portée par le Canton de Genève au sein du SERM. Afin de permettre un rapprochement des points de vue à l'échelle translémanique et agir d'entente au sein du nouveau SERM Franco-Suisse, une rencontre est agendée très prochainement entre Monsieur le Conseiller d'État du Canton du Valais, Franz Ruppen, Monsieur le Conseiller d'État du Canton de Genève, Pierre Maudet et moi-même, et nous permettra d'approfondir notre coopération.

Je suis à votre disposition pour vous fournir toute information complémentaire et serais ravie de me rendre disponible afin de discuter davantage du projet, notamment si vous estimez pertinent de me recevoir pour une audition.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Députées et Députés au Grand Conseil, l'expression de mes salutations respectueuses.



La Présidente,

Géraldine PFLIEGER

Maire de Saint-Gingolph



Le Président



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
MADAME GABRIELA SONDEREGGER
PRESIDENTE DE LA COMMISSION DES
TRANSPORTS
GRAND CONSEIL
RUE DE L'HOTEL DE VILLE 2
1204 GENEVE - SUISSE

Annecy, le 21 MAI 2025

Nos réf. : 2025-107LE-DNM-NCH-MMA
Courrier signalé n°58

Objet : Projet de restauration de la ligne du Tonkin.

Madame la Présidente,

J'ai bien reçu votre courrier en date du 10 avril 2025, par lequel vous sollicitez une prise de position du Département de la Haute-Savoie relative au projet de restauration de la ligne du Tonkin.

Permettez-moi tout d'abord de vous assurer de tout le respect que je porte à votre commission, ainsi qu'aux institutions de la République et du canton de Genève.

Cela étant précisé, je me permets de souligner, avec la considération qui s'impose, que la transmission d'une position formelle du Département à une commission thématique du Grand Conseil ne paraît pas, en l'état, constituer le cadre le plus approprié pour un tel échange institutionnel. Il me semble que ce type de communication gagnerait à s'inscrire dans un dialogue bilatéral entre nos exécutifs respectifs, dans le respect des compétences de chacun et des usages qui président à nos relations transfrontalières. Par ailleurs, je vous invite à lire la loi NOTRe en date du 07 Août 2015 qui, depuis sa promulgation, précise les compétences des collectivités locales en France dont celle du Département. En l'occurrence le domaine ferroviaire est une compétence de l'Etat et des Régions et non des Départements.

En vous remerciant de votre compréhension, je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de ma haute considération..

Martial SADDIER

Copie : M. Lionel Tardy, Vice-Président du Conseil départemental
Mme Nathalie Fontanet, Présidente du Conseil d'Etat du canton de Genève
M. Pierre Maudet, Conseiller d'Etat du canton de Genève