

*Date de dépôt : 22 août 2013*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à la question écrite urgente de M. Michel Ducret : Raccordement de Genève au réseau TGV : promesses non respectées. Où sont les réactions du Conseil d'Etat et du Conseil fédéral pour défendre les intérêts de Genève et de la Confédération ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 28 juin 2013, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

*C'est avec un constat alarmant que le soussigné revient sur ce sujet qui l'avait conduit à effectuer une première interpellation de notre Conseil d'Etat sur ce thème en date du 30 juin 2010, laquelle avait d'ailleurs été relayée à Berne par une question du Conseiller national Hugues Hiltpold.*

*Les réponses reçues alors se voulaient rassurantes, promettant que les autorités fédérales et genevoises veilleraient à la défense de leurs intérêts.*

*Depuis lors la ligne du Haut-Bugey a été mise en service, et les pires pronostics émis dans la première interpellation se sont avérés être la réalité des usagers de la ligne TGV Genève – Paris. Les temps de parcours de la plupart des trains s'approchent plus de 3 ½ h. que des « un peu moins de 3 heures » promis. Une des causes est le fait que le projet initial prévoyait le maintien de passage à niveau avec des voiries d'importance secondaire et qu'entretemps les règles de circulation des trains en France ont été changées, obligeant dès lors les TGV à parcourir le Haut-Bugey à la vitesse maximale de 80 km/h. au lieu des 120 km/h. pour lesquels la réhabilitation de cette ligne avait été conçue. Et ceci sans parler des nombreux retards dus à divers facteurs, mais entre autres au simple fait que cette ligne est sous-utilisée avec seulement 8 paires de trains journaliers, d'ailleurs exclusivement TGV alors que la France voisine voyait la possibilité d'un développement du trafic ferroviaire régional, entre Bourg-en-Bresse et*

*Oyonnax certes, mais aussi en direction de Bellegarde et Genève. Ceci est resté sans suite aucune, bien au contraire, puisque même le trafic régional (TER) Bourg-en-Bresse – Oyonnax qui existait auparavant a été remplacé par des autobus.*

*Sous-utilisée, la ligne est dès lors aussi souvent hors service, contraignant les relations TGV Genève – Paris à utiliser l'ancien tracé via Culoz, bien entendu dans les temps de parcours plus longs d'autrefois. Le manque de fiabilité de la ligne du Haut-Bugey est telle qu'on dit maintenant que la société d'exploitation des TGV franco-suisses « LYRIA » envisage même par souhait de stabilité des horaires, de revenir définitivement à cet ancien tracé ! Si cela devenait réalité, la ligne du Haut-Bugey (ou des « Carpates ») retournerait à l'état d'abandon où elle se trouvait avant ces travaux, personne ne semblant songer à y introduire un trafic autre quelconque.*

*Outre la déception des usagers de cette importante relation pour Genève et la Suisse romande, on doit dès lors se demander pourquoi la Confédération helvétique a investi 110 millions d'euros (soit env. 160 millions de francs suisses à l'époque) dans cette affaire où les promesses du contrat n'ont tout simplement pas été respectées par notre partenaire et dont les citoyens de notre pays ne retirent finalement aucun avantage sensible. Le seul bénéfice est peut-être pour l'Aéroport International de Genève qui perd sans doute moins de clientèle que prévu sur les lignes ralliant la capitale française. Ne serait-il donc pas judicieux de demander le remboursement de cette somme qui pourrait être avec avantage être investie dans d'autres projets transfrontaliers plus concrets que des promesses non tenues ?*

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

**Dès lors, la question posée à nouveau au Conseil d'Etat est fort simple :**

***Entend-il accepter cet état de fait sans réagir ou envisage-t-il des actions afin que les performances de la ligne cofinancée par la Suisse soit au moins à la hauteur des engagements initiaux pris à l'égard des genevois ? Dans ce but, les passages à niveau subsistants devraient à tout le moins être supprimés afin de permettre de relever la vitesse à celle qui était promise.***

*Et à cette première question s'ajoute maintenant une nouvelle, celle-ci étant de savoir s'il est acceptable qu'une participation accordée par un État n'aboutisse pas au résultat pour lequel elle avait été octroyée et qu'entend faire dès lors la Confédération à cet égard ?*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Cette question relève à juste titre les mauvaises performances de la liaison ferroviaire TGV Paris – Genève et plus particulièrement la fiabilité de la ligne dite du Haut-Bugey.

En réponse à l'interpellation déposée en juin 2010, le Conseil d'Etat avait précisé que l'Office fédéral des transports (OFT) menait des études complémentaires afin de déterminer les mesures à mettre en œuvre pour stabiliser la régularité de la ligne et en améliorer le temps de parcours.

Les travaux effectués sur la ligne du Haut-Bugey ont permis de mettre en avant certains aménagements complémentaires pour augmenter la vitesse des liaisons ferroviaires sur cet axe. Leur coût est toutefois disproportionné par rapport au gain de temps apporté. Comme la vitesse sur l'axe est essentiellement contrainte par le profil de la ligne (courbes, pentes, etc.), la suppression de passages à niveaux, contrairement à ce qui a pu être annoncé préalablement, n'améliorerait que faiblement la situation de la ligne en termes de vitesse commerciale, eu égard aux coûts de plusieurs dizaines de millions de francs engendrés.

Au vu du refus de la Confédération de financer des compléments d'infrastructure sur cet axe et le manque de ressources financières françaises, il est peu probable que ces aménagements voient le jour dans un futur proche.

Cependant, le gestionnaire de l'infrastructure française, Réseau ferré de France (RFF), a entrepris au début de l'année 2013 toute une série d'aménagements sur l'axe Bellegarde – Bourg-en-Bresse et à hauteur des passages à niveau, afin notamment de fiabiliser la ligne pour les futures périodes hivernales. Le matériel roulant a aussi été modernisé avec des trains plus récents et plus performants affrétés par la société Lyria.

La situation devrait encore s'améliorer d'ici la fin 2014. En effet, d'importants travaux sont en cours entre Genève et Bellegarde et s'achèveront en décembre 2014. Ceux-ci doivent notamment permettre de simplifier l'exploitation et la circulation des trains dans le secteur de la gare de Bellegarde, grâce à une électrification unifiée, et apporter une plus grande souplesse d'exploitation dans la gestion des circulations TGV, TER et RER dans les secteurs de Bellegarde – La Plaine d'une part et de Châtelaine d'autre part.

Ces mesures, sans pour autant réduire le temps de parcours, permettront une meilleure régularité et donc la tenue des horaires annoncés, soit de 3h05 à 3h09 pour les trains les plus rapides.

Une fois ces travaux réalisés, l'OFT considérera les objectifs du projet TGV Haut-Bugey comme atteints.

Pour sa part, le Conseil d'Etat ne pourra malheureusement pas s'écarter de la position de l'OFT, seule entité compétente sur le sujet, mais reste attentif à l'apport réel de ces interventions sur la régularité de la ligne. Le cas échéant, il réagira afin que les objectifs initiaux soient tenus.

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

#### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
Charles BEER