

TGV Genève-Paris. Lourds investissements suisses et déception

Texte déposé par Hugues Hiltbold le 06.12.2010

La participation de la Confédération aux travaux de réhabilitation de la ligne de TGV du Haut-Bugey sur territoire français s'élève à 110 millions d'euros sur un total de 310 millions.

Malgré les efforts financiers consentis, l'objectif ne sera pas tenu. Pourtant, les tarifs de la SNCF pour cette ligne augmentent et les trains restent inchangés.

Que compte faire le Conseil fédéral pour que les engagements de la France soient tenus, en particulier quant à la durée de parcours et à la qualité des prestations?

Réponse du Conseil fédéral du 06.12.2010

105480

La Suisse a fourni une contribution financière sur le territoire français parce qu'elle profite d'une amélioration de relations entre Genève et Paris. Il est vrai que les gains de temps de plus de 20 minutes prévus à l'origine ne pourront pas être réalisés. La réduction de temps de parcours atteindra environ 16 minutes. Mais l'objectif d'un voyage en trois heures de Genève à Paris sera quasiment atteint. Le Conseil fédéral n'a aucune compétence qui lui permette d'exercer une influence sur le prix de transport ni sur la qualité par exemple du matériel roulant dans le trafic international. Les entreprises de transport doivent fournir ces offres de manière autofinancée et en sont donc seules responsables. Comme elles améliorent la qualité de service en gagnant du temps et le nombre de relations, d'un point de vue d'entreprise cela semble logique d'augmenter les prix. La question des tarifs et de la qualité du matériel roulant sera toutefois adressée dans le cadre des instances bilatérales compétentes, dans le Comité de pilotage franco-suisse, de manière à examiner les possibilités d'optimisation. L'Office fédéral des transports a déjà réalisé une étude visant à élucider le potentiel d'amélioration sur le tronçon en question. A moins d'énormes surcoûts chiffrés en dizaines de millions de francs pour chaque mesure, par exemple la construction d'un tunnel supplémentaire ou des adaptations de passages à niveau, on ne saurait raccourcir davantage le temps de parcours. Engager de telles mesures équivaudrait donc à accepter un rapport coûts/utilité insuffisant.