

*Interpellation présentée par le député:
Michel Ducret*

*Date de dépôt: 30 juin 2010
Messagerie*

**Interpellation urgente écrite
Raccordement de Genève au réseau TGV : promesses non
respectées. Le Conseil d'État entend-il réagir ?**

Mesdames et Messieurs les députés,

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

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

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

Des capitaux privés suisses et français se sont intéressés à la question, et même plus que cela puisqu'ils ont financés des études avancées qui ont conclu à l'atteinte du seuil minimal de rentabilité pour cette première tranche

Mâcon – Genève. La Canton de Genève s’est alors investi dans la promotion de cet ouvrage.

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

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

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

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

L'accord signé, les études et les travaux ont été assez rapidement menés, mais quelques difficultés sur le terrain ont repoussé la perspective d'ouverture de la ligne du Haut-Bugey à 2011. En cours de réalisation, le projet a encore toutefois quelque peu évolué, diminuant encore les standards, et les conséquences de ces modifications vont se faire sentir à l'exploitation alors que la réalisation de cette infrastructure touche à sa fin.

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

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

À ce titre, il semble que les genevois ont été trompés, et qu'ils vont se retrouver les dindons d'une farce peu amusante où nos voisins se sont offerts la rénovation d'un axe ferroviaire secondaire dont ils n'entendent d'ailleurs même pas profiter au bénéfice de leur trafic régional, contribuant ainsi surtout à alléger la pression sur le tronçon Culoz – Ambérieu donnant accès à l'axe franco-italien du Mont-Cenis où les sillons disponibles sont rares en raison de l'important trafic des marchandises qui y transite et où deux courants se croisant s'y superposent.

Dès lors, la question posée au Conseil d'État 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 ?