

N° 399

---

# SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2001-2002

---

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 3 août 2002  
Enregistré à la Présidence du Sénat le 11 septembre 2002

## RAPPORT

### FAIT

*au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur le projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons à grande vitesse (ensemble une annexe),*

Par M. Robert DEL PICCHIA,

Sénateur,

---

(1) Cette commission est composée de : M. André Dulait, *président* ; MM. Michel Caldaguès, Guy Penne, Jean-Marie Poirier, Michel Pelchat, Mme Danielle Bidard-Reydet, M. André Boyer, *vice-présidents* ; MM. Simon Loueckhote, Daniel Goulet, André Rouvière, Jean-Pierre Masseret, *secrétaires* ; MM. Jean-Yves Autexier, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Daniel Bernardet, Pierre Biarnès, Jacques Blanc, Didier Borotra, Didier Boulaud, Jean-Guy Branger, Mme Paulette Brisepierre, M. Robert Calmejane, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Robert Del Picchia, Paul Dubrulle, Hubert Durand-Chastel, Mme Josette Durrieu, MM. Claude Estier, Jean Faure, André Ferrand, Philippe François, Philippe de Gaulle, Mme Jacqueline Gourault, MM. Emmanuel Hamel, Christian de La Malène, René-Georges Laurin, Louis Le Pensec, Mme Hélène Luc, MM. Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Louis Moinard, Xavier Pintat, Jean-Pierre Plancade, Bernard Plasait, Jean-Marie Poirier, Jean Puech, Yves Rispat, Henri Torre, André Vallet, Xavier de Villepin, Serge Vinçon.

Voir le numéro :

Sénat : 322 (2001-2002)

---

Traités et conventions.

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION</b> .....	3
<b>I. LES RELATIONS FERROVIAIRES FRANCO-SUISSES : LA NÉCESSITÉ D'UNE AMÉLIORATION</b> .....	4
<b>A. LA SITUATION ACTUELLE DES LIAISONS FERROVIAIRES FRANCO-SUISSES</b> .....	4
1. <i>L'accès à Genève par le sud du Jura</i> .....	4
2. <i>La traversée centrale du Jura</i> .....	5
3. <i>L'accès nord à la Suisse par Bâle</i> .....	5
<b>B. UNE VOLONTÉ COMMUNE D'AMÉLIORATION</b> .....	6
1. <i>Des performances moyennes</i> .....	6
2. <i>Les enjeux d'une amélioration des liaisons ferroviaires</i> .....	6
<b>II. LA CONVENTION SUR LES RELATIONS FERROVIAIRES FRANCO-SUISSES ET SES PERSPECTIVES DE MISE EN ŒUVRE</b> .....	8
<b>A. LE DISPOSITIF DE LA CONVENTION</b> .....	8
1. <i>Les travaux d'amélioration envisagés</i> .....	8
2. <i>Les objectifs de performance</i> .....	10
3. <i>Le cadre général de la coopération franco-suisse</i> .....	11
<b>B. LES PERSPECTIVES DE MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION</b> .....	12
1. <i>Les améliorations du réseau existant</i> .....	12
2. <i>Les projets de lignes à grande vitesse ayant un impact sur les liaisons franco-suisse</i> .....	13
<b>CONCLUSION</b> .....	15
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	16
<b>PROJET DE LOI</b> .....	17
<b>ANNEXE I- ÉTUDE D'IMPACT</b> .....	18
<b>ANNEXE II - TRACÉ DE LA LIGNE PARIS-GENÈVE</b> .....	21
<b>ANNEXE III - TRACÉ DE LA LIGNE PARIS-LAUSANNE/BERNE</b> .....	22

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi a pour objet d'autoriser l'approbation de la convention conclue à Genève, le 5 novembre 1999, entre la France et la Suisse, relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons à grande vitesse.

Cette convention constitue un cadre général pour l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la France et la Suisse, tant en ce qui concerne le trafic voyageurs que le trafic marchandises. Elle met en place des mécanismes de concertation entre les autorités en charge des transports ferroviaires des deux pays et énonce des objectifs précis d'amélioration portant plus particulièrement sur les liaisons entre la France et les villes de Genève, Lausanne, Neuchâtel, Berne, Bâle et Zürich, grâce à un raccordement de meilleure qualité au réseau ferroviaire français à grande vitesse, qu'il s'agisse de lignes existantes, à savoir la ligne Paris-Lyon, ou en projet, comme les lignes à grande vitesse Est et Rhin-Rhône.

La convention n'assigne pas d'échéance contraignante aux travaux d'amélioration projetés, qui demeurent sous l'entière responsabilité de chaque pays. Outre la formalisation des priorités retenues conjointement par les deux pays, l'un des intérêts principaux de la convention est de poser le principe d'une contribution financière tenant compte des intérêts respectifs des deux parties, ce qui ouvre notamment la possibilité d'une participation suisse à des travaux réalisés sur le territoire français.

Votre rapporteur présentera succinctement la situation actuelle des liaisons ferroviaires franco-suisse avant d'évoquer les dispositions arrêtées dans le cadre de la convention du 5 novembre 1999 et leurs perspectives de mise en œuvre.

## **I. LES RELATIONS FERROVIAIRES FRANCO-SUISSES : LA NÉCESSITÉ D'UNE AMÉLIORATION**

Bien que très rapprochées de la frontière française et guère plus éloignées de Paris que ne l'est la ville de Lyon, les principales villes de la Suisse occidentale – Genève, Lausanne, Bâle, Berne – ne bénéficient pas actuellement de liaisons ferroviaires optimales avec la France. L'amélioration de ces relations est donc nécessaire et souhaitée tant par les autorités françaises que par les autorités suisses, ces dernières ayant engagé un ambitieux programme de développement du transport ferroviaire.

### ***A. LA SITUATION ACTUELLE DES LIAISONS FERROVIAIRES FRANCO-SUISSES***

Le trafic ferroviaire franco-suisse emprunte actuellement **trois axes principaux**, le premier par Genève au sud, le deuxième par la traversée centrale du massif jurassien et le troisième au nord par Bâle.

Selon les informations transmises à votre rapporteur par le ministère de l'équipement et des transports, le **trafic voyageur** depuis Paris se répartit assez équitablement entre la ligne de Genève et celle du Jura. En 1999, depuis Paris, on comptabilisait 780.000 voyages Paris-Genève et 703.800 voyages empruntant la ligne du Jura, dont 521.800 voyages Paris-Lausanne et 182.000 voyages Paris-Neuchâtel/Berne. Les statistiques relatives à la ligne Paris-Bâle n'ont pas été communiquées, mais il semblerait que le trafic y soit beaucoup plus faible que sur les deux autres lignes.

#### **1. L'accès à Genève par le sud du Jura**

Au sud, l'**accès à Genève** s'effectue **par le département de l'Ain**, depuis Bellegarde sur Valserine.

Le trafic venant de Paris emprunte, pour ce qui concerne les trains de voyageurs, la ligne à grande vitesse Paris-Lyon jusqu'à Mâcon puis, à vitesse normale, la ligne classique via Bourg en Bresse, Ambérieu en Bugey, Culoz et Bellegarde. Le trafic venant du sud-est et de Lyon rejoint cette ligne à Ambérieu. Celui venant du sillon alpin (Grenoble-Chambéry) la rejoint à Culoz.

Pour des raisons techniques, le fret ne peut pas circuler entre Bourg en Bresse et Bellegarde.

La **ligne Bourg en Bresse–Ambérieu-Bellegarde–Genève** est la seule voie d'accès à la Suisse par le sud. En effet, la ligne à voie unique située sur la rive sud du lac Léman (Bellegarde-Evian) n'est plus en service au-delà d'Evian, l'état actuel de la ligne jusqu'à la frontière suisse (Saint-Gingolph), très vétuste, ne permettant pas la circulation de trains de voyageurs ou de marchandises. Une étude sur la réouverture de la ligne Evian-Saint-Gingolph (dite « ligne du Tonkin ») a été lancée en 2001 par le précédent ministre des transports.

## 2. La traversée centrale du Jura

Une deuxième voie d'accès vers la Suisse traverse le **massif jurassien** dans sa partie centrale.

A Frasne (Jura), la ligne venant de Dijon et Dole se subdivise en **deux branches**. Au sud, l'une des branches se dirige vers **Lausanne**, via Vallorbe (Jura). Au nord, l'autre branche passe par Pontarlier puis gagne **Neuchâtel** et **Berne**, avec possibilité de poursuivre jusqu'à Zürich.

Le trafic venant de Paris emprunte la ligne à grande vitesse Paris-Lyon jusqu'à Persilly (Yonne). Un embranchement permet de poursuivre quelques kilomètres sur une ligne à grande vitesse jusqu'à Aisy (Yonne), où s'effectue le raccordement à la ligne classique passant à Montbard, Dijon, Dole, Mouchard et Frasne.

Une autre ligne traverse le massif jurassien en reliant Besançon et la ville suisse de La Chaux de Fonds, à proximité de Neuchâtel, via Morteau (Doubs). Cette ligne possède une vocation exclusivement régionale.

## 3. L'accès nord à la Suisse par Bâle

Enfin, la troisième voie d'accès à la Suisse se situe au nord via **Mulhouse**, en direction de **Bâle** et éventuellement Zürich. Le trajet Paris-Bâle s'effectue **entièrement sur une ligne classique** passant par Troyes, Chaumont, Langres, Vesoul, Belfort et Mulhouse. On peut signaler que depuis Belfort, une ligne se dirige vers le Jura suisse via Delle (Territoire de Belfort), mais qu'elle n'est pas électrifiée et n'accueille plus de trafic voyageurs depuis plusieurs années.

## ***B. UNE VOLONTÉ COMMUNE D'AMÉLIORATION***

Au vu des temps de parcours actuels, les autorités françaises et suisses ont constaté leur intérêt commun à améliorer les relations ferroviaires entre la France et la Suisse.

### **1. Des performances moyennes**

A l'heure actuelle, et malgré la possibilité dans la plupart des cas d'emprunter partiellement la ligne à grande vitesse Paris-Lyon, les performances des lignes assurant les liaisons entre la France et la Suisse occidentale apparaissent très moyennes.

**Meilleurs temps de parcours actuels vers la Suisse occidentale**

Paris - Genève	3 h 30
Paris – Lausanne	3 h 45
Paris – Neuchâtel	3 h 55
Paris – Berne	4 h 30
Paris – Bâle	4 h 50

Ces temps de parcours sont peu attractifs pour des villes situées dans un rayon voisin de 500 kilomètres à l'est de Paris. Quant à la liaison vers Zürich, qui s'effectue soit par Bâle, soit par Neuchâtel et Berne, elle nécessite 6 heures de voyage par le train le plus rapide depuis Paris.

### **2. Les enjeux d'une amélioration des liaisons ferroviaires**

Au delà de l'intérêt d'assurer des liaisons ferroviaires plus rapides entre la France et les villes les plus importantes de la Suisse occidentale, et de répondre ainsi à un besoin réel, notamment pour le trafic voyageur, l'amélioration des performances sur les lignes concernées s'intègre dans la politique ferroviaire des deux Etats.

La **Suisse** s'est engagée au cours de la dernière décennie dans une **ambitieuse politique de développement des transports ferroviaires**, en vue principalement de limiter le transit routier international. L'objectif phare de cette politique est la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les

Alpes, qui implique la réalisation de plusieurs tunnels (tunnels du Saint Gothard et du Loetschberg) et a fait l'objet de plusieurs referendums ainsi que d'une modification de la Constitution fédérale.

Lors du dernier referendum effectué sur le sujet, le 29 novembre 1998, les modalités de cette nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes ont été redéfinies et les principes directeurs de la politique de transport ferroviaire ont été approuvés. Parmi ceux-ci figure le **raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse**. A cet effet, un montant global de 1,2 milliard de francs suisses (800 millions d'euros) a été réservé.

Dans cette optique, la Suisse a conclu avec ses trois principaux voisins concernés des **conventions bilatérales**.

Les conventions conclues avec l'Allemagne et l'Italie concernent directement le raccordement de ces deux pays à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes.

Les **discussions engagées avec la France** ont pour leur part surtout visé à améliorer la desserte, depuis le territoire français, des principales villes de la Suisse occidentale : Genève, Lausanne, Berne et Bâle.

Au delà du développement des relations ferroviaires avec la Suisse, l'intérêt pour la France des améliorations envisagées réside également dans une **meilleure desserte des territoires traversés**, en particulier le **Jura** et le **Haut-Bugey**, dans le département de l'Ain. Les progrès accomplis sur l'axe Paris-Genève bénéficieront également directement aux liaisons ferroviaires avec la **Haute-Savoie**, notamment la rive sud du lac Léman (Annemasse, Thonon, Evian) et la vallée de l'Arve (Bonneville, Cluses, Saint Gervais). L'**articulation avec les transports régionaux** en Rhône-Alpes et en Franche-Comté constitue également l'un des enjeux de la modernisation des liaisons ferroviaires franco-suisses.

Par ailleurs, les travaux de modernisation des lignes existantes, ainsi que les capacités libérées sur ces dernières du fait de la mise en service de nouvelles lignes à grande vitesse, permettent d'envisager un développement du **fret ferroviaire** vers les régions Rhône-Alpes et Franche-Comté, vers la Suisse, mais également vers l'Italie. En effet, même si l'axe Lyon-Turin est voué à accueillir l'essentiel du transport de marchandises entre la France et l'Italie, le passage par la Suisse et le tunnel du Simplon peut être utilisé en complément en empruntant la ligne Mulhouse-Bâle d'une part et la ligne Dijon-Vallorbe-Lausanne, d'une capacité de 5 millions de tonnes, d'autre part.

## II. LA CONVENTION SUR LES RELATIONS FERROVIAIRES FRANCO-SUISSES ET SES PERSPECTIVES DE MISE EN ŒUVRE

La convention signée à Genève le 5 novembre 1999 se présente comme un **texte cadre de coopération et de concertation**, définissant des **objectifs communs**, mais dépourvue de force contraignante, chaque pays demeurant maître de la mise en œuvre des projets envisagés, pour lesquels aucun échéancier n'a été fixé.

Toutefois, l'un des conséquences les plus concrètes de la convention est de poser le principe du co-financement des projets d'intérêt commun, ce qui a d'ores et déjà permis d'obtenir une importante participation financière suisse à des travaux envisagés sur le territoire français.

### A. LE DISPOSITIF DE LA CONVENTION

La convention se fixe pour objectif « *d'assurer un raccordement optimal du réseau ferroviaire suisse au réseau ferroviaire français et, notamment, aux lignes à grande vitesse* ». (article 1<sup>er</sup>) et les deux parties conviennent à cet effet « *de mettre en place des mesures coordonnées en matière d'infrastructure ferroviaire, de financement, d'exploitation rationnelle des lignes et, en accord avec les entreprises ferroviaires concernées, d'utilisation du matériel roulant* ».

La convention porte sur les liaisons ferroviaires pour le trafic voyageurs comme pour le trafic marchandises (article 2).

#### 1. Les travaux d'amélioration envisagés

Si elle ne comporte pas d'engagements contraignants et précise que l'amélioration des liaisons ferroviaires franco-suisse s'effectuera « *selon un processus par étapes et en modules qui peut varier en fonction des priorités nationales en matière d'infrastructures ferroviaires* », la convention énonce néanmoins un certain nombre de projets envisagés par les deux pays, à court terme ou à moyen terme. Ceux-ci sont énumérés à l'article 3 et concernent les trois principaux axes du trafic ferroviaire transfrontalier.

##### *. La liaison Paris-Genève*

La première mesure envisagée à court terme par la convention est la **réhabilitation de la ligne ferroviaire dite du Haut-Bugey** dans l'Ain (Bourg en Bresse, La Cluse/Nantua, Bellegarde sur Valserine). La remise en service de cette ligne à voie unique de 65 kilomètres, dont la section La Cluse-



Bellegarde est fermée à tout trafic depuis 1990, interviendra après son électrification. La convention précise que cette réhabilitation pourra être conçue pour utiliser éventuellement du matériel pendulaire.

La réouverture de la ligne directe Bourg en Bresse-Bellegarde, par Nantua, **diminue de 47 kilomètres le parcours** entre ces deux gares, par rapport au trajet actuel qui emprunte un itinéraire détourné par Ambérieu et Culoz. Le **gain de temps serait de 30 minutes** pour les liaisons entre Genève et Paris, comme pour celles entre Genève, Lyon et le sud de la France via Bourg en Bresse, étant précisé que l'électrification et l'accroissement de capacités de la ligne Lyon-Villars les Dombes-Bourg en Bresse sont prévues au contrat de plan Etat-région Rhône-Alpes 2000-2006.

Ce gain de temps se répercute également pour les autres liaisons ferroviaires passant par Bellegarde, vers Divonne les Bains et le pays de Gex au nord, vers Annemasse et le Chablais à l'est et vers Bonneville, Saint Gervais et la vallée de l'Arve au sud.

Enfin, l'utilisation de la ligne du Haut-Bugey pour le trafic voyageur permettra de renforcer la capacité en matière de fret ferroviaire de la ligne actuelle Bourg en Bresse – Ambérieu – Culoz – Bellegarde.

Dans une **étape ultérieure**, deux autres mesures sont envisagées pour améliorer les liaisons Paris-Genève :

- d'autres constructions et aménagements ponctuels permettant de réduire le temps de parcours entre Mâcon et Genève,

- des améliorations résultant de la **réalisation des branches « ouest » et « sud » du TGV Rhin-Rhône**.

Le projet de branche « ouest » du TGV Rhin-Rhône vise à construire une ligne nouvelle à grande vitesse entre Aisy (Yonne), point où s'interrompt actuellement la ligne à grande vitesse venant de Paris, et l'est de Dijon. Le projet d'une branche « sud », orientée nord-sud, relierait quant à lui l'est de Dijon et la région de Bourg en Bresse.

*. La liaison Paris – arc jurassien*

La convention envisage à court terme l'amélioration de l'alimentation électrique entre Mouchard (Jura), à l'est de Dole, et les gares de Neuchâtel d'une part et de Lausanne d'autre part. Sont également mentionnés des travaux d'infrastructure permettant l'utilisation éventuelle de matériel roulant pendulaire.

Dans une étape ultérieure, des aménagements ponctuels entre Dole et les deux villes suisses précitées sont envisagés, ainsi que des améliorations liées à la réalisation de la branche « ouest » du TGV Rhin Rhône (Aisy-est de

Dijon). Cette dernière permettrait un gain de temps supplémentaire de 10 à 15 minutes sur les liaisons Paris-Lausanne et Paris-Berne.

*. La liaison Paris-Bâle*

A court terme, outre des améliorations ponctuelles dans le secteur Saint Louis-Bâle, la convention envisage les répercussions de la mise en service du TGV Est, dont la première phase, à savoir la section Vaires (Seine et Marne)-Baudrecourt (Moselle), permettra de réduire les temps de parcours de près d'une heure entre Paris et Strasbourg. Cette ligne nouvelle permettra, via Strasbourg, de gagner Bâle plus rapidement que par le ligne actuelle.

Ultérieurement, c'est par la réalisation des branches « ouest » (Aisy-est de Dijon) et « est » (est de Dijon-Mulhouse) du TGV Rhin-Rhône que passeront les améliorations des liaisons Paris-Bâle, cette fois-ci via Dijon et Mulhouse, pour un gain de temps pouvant atteindre 2 heures par rapport au temps de parcours actuel.

## 2. Les objectifs de performance

Sur chacune des liaisons évoquées par la convention, cette dernière assigne des objectifs de performance définis en annexe.

**Objectifs de performances retenus par la convention (Annexe I)**

<b>Liaisons</b>	<b>Meilleur temps de parcours actuel</b>	<b>Meilleur temps de parcours envisagé</b>
<b>Paris-Genève</b>	3 h 35	2 h 30
<b>Paris-Lausanne</b>	3 h 45	3 h 15 3 h/3 h 05 en cas de réalisation de la branche « ouest » complète du TGV Rhin-Rhône (Aisy-est de Dijon)
<b>Paris-Bâle</b>	4 h 50	3 h 30 avec la 1 <sup>ère</sup> phase du TGV Est (Vaires-Baudrecourt) 2 h 50 avec la branche « est » du TGV Rhin-Rhône (est de Dijon-Mulhouse). 2 h 30 avec le TGV Rhin-Rhône branches « est » et « ouest » complètes.

La liaison Paris-Berne, dont le meilleur temps de parcours s'élève actuellement à 4 h 30, bénéficiera également des gains de temps réalisés sur le tronçon commun entre Paris et Frasné (Jura).

La mise en œuvre de la convention devra également, « *dans la mesure du possible, assurer la cohérence avec les besoins exprimés au niveau régional* » (article 1<sup>er</sup>). Aussi l'article 3 précise-t-il pour toutes les mesures envisagées la nécessité de prendre en compte l'**articulation avec les transports régionaux**.

Par ailleurs, l'article 5 relatif aux performances mentionne également la nécessité de développer et de **promouvoir le fret et le transport combiné**. Cet objectif peut être atteint par la libération de capacités sur les lignes existantes du fait de la mise en service de lignes nouvelles, et de certaines améliorations mentionnées par la convention.

### 3. Le cadre général de la coopération franco-suisse

La convention pose le principe de la concertation entre les autorités françaises et suisses. Cette concertation s'effectue essentiellement dans le cadre d'un **comité de pilotage** défini par l'article 7. Il se compose de représentants des deux pays, se réunit au moins une fois par an et assure le suivi de la mise en œuvre de la convention.

Co-présidé par la direction des transports terrestres du ministère français de l'équipement et des transports et l'Office fédéral des transports helvétique, le comité de pilotage fonctionne depuis le début de l'année 2000 et se réunit en moyenne trois fois par an.

La convention énonce (article 6) d'autres mesures de coordination, notamment sur les paramètres techniques dans le trafic ferroviaire international entre les deux Etats, sur l'amélioration des services de transport offerts par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires et sur la facilitation du passage de la frontière pour le trafic ferroviaire direct.

La convention ne chiffre pas le coût des différentes mesures qu'elle envisage et ne comporte pas d'engagement financier des deux parties. Elle stipule qu'il « *sera tenu compte des moyens financiers disponibles et du meilleur rapport coût-utilité* ».

Elle comporte toutefois, à l'**article 4**, des dispositions importantes relatives au financement. En effet, pour chacune des mesures prévues dans le cadre de la convention, le comité de pilotage franco-suisse devra établir un **plan de financement** spécifique qui sera approuvé par les ministres des transports des deux Etats en fonction de leurs compétences respectives. Dans ce cadre, les deux pays « *apporteront des contributions financières aux*

*travaux réalisés. La répartition de ces contributions sera déterminée en tenant compte des intérêts respectifs des deux parties ».*

Comme précisé ci-après, cette disposition qui permet de déroger au traditionnel principe de territorialité, et qui est en cohérence avec la décision suisse du 29 novembre 1998 de consacrer des financements au raccordement du réseau suisse au réseau européen à grande vitesse, a déjà trouvé un début d'application, puisqu'un **accord intervenu le 18 janvier 2002** entre les ministres des transports des deux pays prévoit une **participation financière suisse de 135 millions d'euros** pour la réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey et l'amélioration des lignes traversant le massif jurassien.

## ***B. LES PERSPECTIVES DE MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION***

La réalisation des objectifs de la convention passe à la fois par les améliorations prévues sur le réseau existant et par la poursuite du développement du réseau ferroviaire français à grande vitesse.

Sur la plupart de ces projets, des études préalables ont été engagées et certaines échéances ont été annoncées. Toutefois, ces perspectives pourraient être réexaminées à la lumière de l'audit sur les projets de liaisons ferroviaires, routières et fluviales que le gouvernement a annoncé le 7 août dernier et dont les conclusions devront être rendues avant le 31 décembre de cette année.

### **1. Les améliorations du réseau existant**

S'agissant de la **liaison Paris–Lausanne/Berne**, les études réalisées ont démontré que des améliorations de performance pouvaient être obtenues à court terme par des aménagements ponctuels, en particulier des améliorations de qualité de la voie et le renforcement de l'alimentation électrique sur la section Dole–Frasne–Vallorbe ainsi que sur la section Frasne–Pontarlier. Ce projet est inscrit au contrat de plan Etat-région Franche-Comté. Il fait actuellement l'objet d'une instruction mixte à l'échelon central et les études détaillées devraient débiter rapidement, pour une **mise en œuvre prévue fin 2006**.

Le coût total du projet d'amélioration de la liaison Paris–Lausanne/Berne est évalué à 50 millions d'euros. Le 18 janvier dernier, **les autorités suisses ont annoncé leur engagement pour un financement à hauteur de 25 millions d'euros**.

La modernisation et l'électrification de la **ligne du Haut-Bugey** entre Bourg en Bresse et Bellegarde, sur l'axe Paris-Genève, a été approuvée par décision ministérielle du 10 avril dernier. Ce programme fera prochainement

l'objet d'une instruction mixte à l'échelon central puis d'une enquête d'utilité publique prévue fin 2002 et début 2003. Les études détaillées devraient débiter rapidement pour que les travaux puissent commencer fin 2004. L'objectif est de **réaliser le projet pour la fin 2006**.

La réouverture de cette ligne, ainsi que les autres améliorations sur l'axe Paris-Genève représentent un coût total estimé à 250 millions d'euros. Le 18 janvier dernier, **les autorités suisses ont annoncé leur participation pour 110 millions d'euros**. Le restant sera à la charge de l'Etat français et de Réseau Ferré de France.

## **2. Les projets de lignes à grande vitesse ayant un impact sur les liaisons franco-suisses**

### *. Le TGV Est européen*

Ce projet consiste à réaliser une ligne nouvelle de 406 kilomètres entre la région Ile de France (Vaires sur Marne, en Seine et Marne) et l'Alsace (Vendenheim, dans le Bas-Rhin), mettant ainsi Strasbourg à 1 h 50 de Paris.

La déclaration d'utilité publique est intervenue le 14 mai 1996 et une convention de réalisation et de financement a été signée le 7 novembre 2000 entre l'Etat et les co-financeurs du projet, pour une première phase relative à la section Vaires-Baudrecourt (Moselle), représentant environ 300 kilomètres, soit les trois-quarts de la liaison intégrale. Les études d'avant projet détaillé sont achevées et les gros travaux de génie civil ont officiellement été lancés le 28 janvier dernier.

A l'heure actuelle, **l'échéance pour la mise en service de la section Vaires-Baudrecourt est fixée à l'année 2007**. Le temps de trajet entre Paris et Bâle serait alors ramené de 4 h 50 actuellement à 3 h 50 en passant par Strasbourg, la liaison devant s'effectuer en 3 heures à l'achèvement total du projet.

### *. Le TGV Rhin – Rhône*

La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, inscrite au schéma de services collectifs de transports, comprend **trois branches** qui convergent à proximité de Dijon.

La **branche «est»** relie les agglomérations de **Dijon** et **Mulhouse** par une ligne nouvelle comprise entre Genlis (Côte d'Or), à une dizaine de kilomètres à l'est de Dijon, et Lutterbach (Haut-Rhin), à l'ouest de Mulhouse. Ce projet a été déclaré d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat en date du 25 janvier 2002. Ce décret a fixé le fuseau dans lequel s'inscrira le tracé du

projet, les études d'avant projet détaillé ayant été engagées en juin dernier en vue de la mise au point définitive du projet.

Il est prévu de réaliser cette branche « est » en deux phases. La première phase concernera la section Auxonne (Côte d'Or)–Petit-Croix (Territoire de Belfort). Les travaux pourraient être engagés fin 2004 avec un **objectif de mise en service de cette première section aux horizons 2008-2010**.

Compte tenu de l'intérêt de ce projet pour la liaison Paris-Bâle (temps de parcours ramené à 2 h 50 au lieu de 4 h 50 aujourd'hui et de 3 h à l'achèvement complet du projet TGV Est) et en application de la convention du 5 novembre 1999, des négociations ont été engagées sur une **participation financière de la Suisse à la réalisation de la branche « est » du TGV Rhin-Rhône**. Les études effectuées par les autorités françaises ont estimé à 76 millions d'euros le montant qui pourrait être sollicité auprès de la Suisse, cette dernière n'ayant pas pour le moment arrêté le niveau définitif de sa contribution.

Un gain de temps supplémentaire de 20 minutes pourrait être obtenu sur la liaison Paris-Bâle, et de 10 à 15 minutes sur les liaisons Paris-Lausanne et Paris-Berne, avec le projet de **branche « ouest » du TGV Rhin-Rhône, destiné à raccorder la branche « est » à la ligne à grande vitesse Paris-Lyon**. Comme on l'a précédemment précisé, cette ligne nouvelle débiterait à Aisy (Yonne), point où s'interrompt actuellement la ligne à grande vitesse venant de Paris, et traverserait l'agglomération de Dijon pour rejoindre la branche « est ». La procédure préalable à la déclaration d'utilité publique a été engagée et une décision ministérielle en date du 29 avril 2002 a arrêté un fuseau de 1 kilomètre de large. Les études d'avant projet sommaire se poursuivront pour définir un fuseau de 500 mètres et réserver les emprises foncières.

Enfin, le projet de TGV « Rhin-Rhône » comporte une **branche « sud »**, orientée nord-sud, qui se grefferait à la branche « est », en un point situé à mi-chemin entre Dijon et Besançon, et aboutirait à proximité de Bourg en Bresse. Les grandes orientations de ce projet doivent être définies par un cahier des charges qui n'a pas été encore arrêté par le ministre de l'équipement et des transports. Cette branche « sud » a essentiellement vocation à raccourcir les temps de trajet entre l'Alsace et le sud-est de la France. Son incidence sur les liaisons franco-suisse est moindre que celle des deux autres branches du TGV « Rhin-Rhône ».

## CONCLUSION

La convention du 5 novembre 1999, les objectifs qu'elle définit et la concertation étroite qu'elle a permis de mettre en place voici deux ans entre responsables français et suisses des transports ferroviaires présentent un intérêt incontestable pour les deux pays.

Certes, les différents projets envisagés demeurent tributaires des contraintes propres à chaque pays, notamment en ce qui concerne les procédures juridiques et le financement. S'agissant de la France, l'audit engagé sur les projets d'infrastructure de transport et le débat au Parlement qui en résultera, ainsi que l'a annoncé le gouvernement au mois d'août 2002, permettront de mieux évaluer les perspectives concrètes de réalisation des différents travaux d'amélioration des liaisons ferroviaires vers la Suisse.

Il n'en demeure pas moins que sous l'impulsion de la coopération bilatérale, plusieurs projets se trouvent déjà bien engagés au stade des études préalables, et qu'une participation financière de la Suisse a été annoncée pour la réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey et les travaux sur la ligne du Jura.

Compte tenu de l'importance d'un développement du transport ferroviaire entre la France et la Suisse, tant pour le trafic voyageur que pour le fret, votre commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées vous demande d'adopter le projet de loi autorisant l'approbation de la convention du 5 novembre 1999.

## EXAMEN EN COMMISSION

Réunie sous la présidence de M. André Dulait, président, la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées a examiné le présent rapport lors de sa séance du mercredi 11 septembre 2002.

M. André Dulait, président, s'est interrogé sur les raisons de la fermeture à tout trafic ferroviaire de la ligne du Haut-Bugey. Il a demandé des précisions sur les échéances prévues pour les travaux envisagés par la convention.

M. Philippe de Gaulle a précisé que cette ligne avait longtemps été entretenue par les armées, en raison de son intérêt stratégique.

M. Xavier de Villepin a demandé si les améliorations envisagées par la convention trouveraient un prolongement avec les liaisons en direction de l'Italie.

En réponse à ces interventions, M. Robert Del Picchia, rapporteur, a apporté les précisions suivantes :

- la réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey implique des travaux de modernisation et d'électrification qui pourraient être achevés en 2006 ;

- le trafic entre la France et l'Italie du Nord a vocation à emprunter l'axe Lyon-Turin, même si les villes de Suisse occidentale verront leurs liaisons améliorées vers Milan grâce à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes.

La commission a ensuite émis un avis favorable au projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons à grande vitesse.



## **PROJET DE LOI**

*(Texte proposé par le Gouvernement)*

### **Article unique**

Est autorisée l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons à grande vitesse (ensemble une annexe), signée à Genève le 5 novembre 1999, et dont le texte est annexé à la présente loi<sup>1</sup>.

I. \_\_\_\_\_

<sup>1</sup> Voir le texte annexé au document Sénat n° 322 (2001-2002)

## ANNEXE I- ÉTUDE D'IMPACT<sup>1</sup>

### - Etat de droit et situation de faits existants et leurs insuffisances.

Cette convention vise à améliorer les performances des liaisons ferroviaires entre la France et la Suisse. Elle correspond à une volonté partagée par les deux pays de développer ce mode de transport respectueux de l'environnement et qui présente une grande sécurité pour les usagers. L'objectif recherché est aussi d'offrir une alternative concurrentielle aux autres modes de transport routiers et aériens.

Elle améliorera le service rendu aux usagers, en diminuant le temps de parcours sur les liaisons ferroviaires aujourd'hui desservies. Cette diminution des temps de parcours pourrait être accompagnée d'une augmentation des fréquences des trains renforçant par là-même l'attractivité du mode ferroviaire.

L'amélioration des liaisons Paris-Genève et Paris-Lausanne/Neuchâtel-Berne a fait l'objet de premières études préliminaires achevées en juin 1998 qui ont mis en avant les perspectives suivants :

a) sur l'axe Paris-Genève, une première phase d'investissements incluant notamment la réhabilitation de la section de la ligne La Cluse (Doubs)-Bellegarde (Ain), aujourd'hui fermée aux trafics, permet d'envisager, pour des montants d'investissements compris entre 165 millions d'euros et 225 millions d'euros, des gains de temps d'environ trente minutes pour un taux de rentabilité socio-économique compris entre environ 16 et 18 % ;

b) sur l'axe Paris-Lausanne/Neuchâtel-Berne, une tranche d'investissements estimée à 66 millions d'euros consistant principalement à renforcer la puissance électrique de la ligne a été identifiée comme permettant, en première étape, un gain de temps d'environ quinze minutes sur l'axe Paris-Lausanne et d'environ 20 minutes sur l'axe Paris-Neuchâtel-Berne ; la rentabilité socio-économique de ces investissements ayant été évaluée à 20 %.

En ce qui concerne l'impact des projets de lignes à grande vitesse, le TGV-Est européen, déclaré d'utilité publique le 14 mai 1996, prévoit, avec la réalisation d'une première phase du projet entre Vaires (Seine-et-Marne) et Baudrecourt (Moselle), un temps de parcours de 3 h 30 contre 4 h 50 actuellement entre Paris et Bâle. Par ailleurs, dans le cadre de la réalisation de

I. \_\_\_\_\_

<sup>1</sup> Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.

la branche Est du projet de TGV Rhin-Rhône, un temps de parcours de 2 h 50 entre les deux villes est envisagé. Ce temps de parcours pourra être porté à terme à 2 h 30 avec la réalisation de la branche Ouest de ce projet.

**- Bénéfices escomptés en matière :**

**\* d'emploi**

La construction des lignes à grande vitesse ainsi que l'aménagement des lignes existantes ont un double impact sur l'emploi : temporaire pendant la construction et permanent après la mise en service.

L'impact temporaire comprend d'une part, les effets directs (réalisation des travaux, construction du matériel roulant, ce qui contribue à créer ou maintenir des emplois) et, d'autre part, les effets induits (représentés par l'ensemble des dépenses des actifs participant au chantier lui-même et aux aménagements associés).

L'impact permanent comprend en premier lieu l'apparition de nouveaux emplois durables directement liés à l'exploitation des liaisons concernées. Le nombre d'emplois relevant des améliorations portées aux relations ferroviaires détaillées dans l'accord n'a pas été chiffré à ce stade.

L'impact permanent sur l'emploi doit aussi prendre en considération les activités induites par l'intensification des échanges, les retombes liées au développement des voyages d'affaires et de tourisme à une attractivité renforcée des territoires concernés.

La croissance des autres modes de transports sera freinée, mais, compte tenu des coûts induites négatifs qu'ils entraînent pour la collectivité, ce facteur n'est pas un obstacle.

**\* d'intérêt général**

Les investissements qui peuvent permettre d'atteindre les gains de performance envisagés concourent au développement du mode de transport ferroviaire qui participe aux économies d'énergies renouvelables et à la protection de l'environnement, et qui reste l'un des moyens de transport les plus sûrs au regard de la sécurité des usagers.

Par ailleurs, l'amélioration des liaisons voyageurs entre la France et la Suisse permettra également d'améliorer les conditions de circulation des trains de fret.

Le développement des liaisons ferroviaires franco-suisse s'inscrit donc dans le cadre d'une politique de protection de l'environnement et d'une croissance économique mieux maîtrisée.

### **\*d'incidences financière**

A ce stade, aucun engagement de nature financière n'est pris par la France ou la Suisse concernant les projets situés en France. Le Conseil fédéral suisse a néanmoins prévu de consacrer 1,2 milliard de francs suisses à l'amélioration du raccordement de la Suisse au réseau européen à grande vitesse.

La convention confirme le principe d'une participation de la Suisse aux investissements contribuant aux objectifs de performances attendus.

Le plan de financement de la première phase du TGV Est-européen entre Vaires (Seine-et-Marne) et Baudrecourt (Moselle) a été prévu sans participation suisse. En ce qui concerne les autres projets, la poursuite des études permettra de préciser les conditions d'équilibre financier des investissements et l'intérêt de la Suisse à ces projets.

### **\* de simplification des formalités administratives**

La convention prévoit de faciliter le passage de la frontière pour le trafic ferroviaire direct entre la France et la Suisse.

Un certain nombre de contrôles douaniers sont d'ores et déjà effectués à bord des trains. Les conditions d'une facilitation des procédures du passage à la frontière devront faire l'objet d'un travail conjoint entre les autorités françaises et suisses concernées.

### **\* de complexité de l'ordonnancement juridique**

La convention, en tant que telle, ne crée pas de nouvelles normes juridiques.

Elle est, pour une partie des gains de performance attendus, la résultante nécessaire des décisions adoptées par le Conseil européen lors des sommets de Corfou et d'Essen et définissant le projet de TGV Est-européen comme un projet prioritaire en matière de transport.

La convention, pour sa part, prévoit l'application des procédures administratives et juridiques en vigueur dans chaque Etat.

**ANNEXE II -  
TRACÉ DE LA LIGNE PARIS-GENÈVE**

**ANNEXE III -  
TRACÉ DE LA LIGNE PARIS-LAUSANNE/BERNE**