

Modernisation du réseau ferroviaire en Haute-Savoie

15^e législature

Question orale n° 0567S de Mme Sylviane Noël (Haute-Savoie - Les Républicains)

publiée dans le JO Sénat du 20/12/2018 - page 6509

Mme Sylviane Noël attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports sur la situation actuelle du réseau ferroviaire en Haute-Savoie, et plus particulièrement dans le secteur de la vallée de l'Arve.

Ce territoire appartient à l'une des onze zones françaises pour lesquelles les objectifs en matière de qualité de l'air fixés par la Commission européenne en termes de particules fines PM10 ne sont pas respectés.

Ainsi, à l'heure où le deuxième plan de protection de l'atmosphère de ce territoire est soumis à enquête publique, il paraît essentiel d'encourager les habitants de ce département à privilégier davantage des modes de transport en commun ou doux en leur proposant une réelle alternative à l'utilisation de leur véhicule personnel.

Or, elle a appris au cours d'une réunion organisée sous l'égide du préfet de la Haute-Savoie le 24 septembre 2018 avec les représentants de la SNCF que les travaux de modernisation de la ligne Annecy – Saint-Gervais ne débuteraient qu'en 2023, au niveau des études, pour se terminer en 2030 concernant la phase des travaux. Ce calendrier est tout bonnement inacceptable !

Le secteur Saint-Gervais – La Roche-sur-Foron a pourtant été fléché dans l'étude ferroviaire comme étant celui qui supportait le plus de déplacements quotidiens (90 000 déplacements par jour) dans le département alors que seuls 4 % de ces déplacements ne se font que par le rail. Et pour cause, l'offre ferroviaire n'est pas suffisamment cadencée et rapide pour pouvoir être attractive par rapport à la voiture.

Le département de la Haute-Savoie, constitué en grande partie de zones montagneuses très touristiques, a la chance d'être aussi un territoire à forts enjeux démographiques et économiques. Il peut en effet compter sur une population en croissance constante chaque année (plus de 12 000 habitants supplémentaires chaque année) et bénéficie d'une situation géographique privilégiée au carrefour entre la France, l'Italie et la Suisse.

La mise en service du réseau international Léman express permettra certes une légère amélioration de l'offre de service mais celle-ci restera clairement insuffisante.

L'offre des trains à grande vitesse (TGV) se dégrade également au fil du temps : ainsi, les élus haut-savoyards ont été informés dernièrement que la SNCF avait décidé de façon unilatérale de supprimer deux allers-retours entre Annecy et Paris par TGV.

Or, la qualité de la desserte ferroviaire avec Paris constitue un prérequis indispensable en matière de développement économique et touristique pour un territoire. La Haute-Savoie compte plus de 70 000 entreprises, une balance commerciale excédentaire de plus d'un milliard d'euros et près de 34 millions de nuitées touristiques. Malgré tout, le département ne jouit pas d'un réseau ferroviaire et de liaisons avec Paris à la hauteur de son dynamisme.

Cette suppression de deux allers-retours ne sera pas sans impact pour le développement économique et touristique. Les alternatives proposées ne sont pas acceptables pour les chefs d'entreprise, les touristes et les habitants de Haute-Savoie.

L'ensemble de ces éléments plaident incontestablement en faveur d'une amélioration d'envergure et rapide de la desserte ferroviaire en Haute-Savoie.

Elle souhaiterait donc connaître les actions envisagées par l'État pour remédier rapidement à cette situation, ainsi que leur calendrier.

Réponse du Secrétariat d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

publiée dans le JO Sénat du 13/02/2019 - page 1076

Mme Sylviane Noël. Madame la secrétaire d'État, je souhaite attirer votre attention sur la situation actuelle du réseau ferroviaire en Haute-Savoie, plus particulièrement dans le secteur de la vallée de l'Arve.

Ce territoire appartient à l'une des onze zones françaises où les objectifs en matière de qualité de l'air fixés par la Commission européenne en termes de particules fines PM10 ne sont pas respectés.

Ainsi, à l'heure où le deuxième plan de protection de l'atmosphère de ce territoire est soumis à enquête publique, il paraît essentiel d'encourager les habitants du département à privilégier des modes de transport en commun en leur proposant une réelle alternative à l'utilisation de leur véhicule personnel.

Or j'ai appris avec stupéfaction, au cours d'une réunion organisée sous l'égide du préfet de Haute-Savoie, le 24 septembre 2018, avec les représentants de la SNCF, que les études pour la modernisation de la ligne Annecy-Saint-Gervais ne débuteraient qu'en 2023, les travaux devant se terminer en 2030. Ce calendrier est tout bonnement inacceptable !

Le secteur Saint-Gervais-La Roche-sur-Foron a pourtant été fléché dans l'étude ferroviaire comme étant celui qui supportait le plus de déplacements quotidiens du département, avec 90 000 déplacements par jour, seuls 4 % de ces déplacements se faisant par le rail. Et pour cause, puisque l'offre ferroviaire n'est pas suffisamment cadencée et rapide pour pouvoir être attractive par rapport à la voiture.

Le département de Haute-Savoie, constitué en grande partie de zones montagneuses très touristiques, a la chance d'être aussi un territoire à forts enjeux démographiques et économiques. Il peut, en effet, compter sur une population en croissance constante – plus de 12 000 habitants supplémentaires chaque année – et bénéficie d'une situation géographique privilégiée au carrefour de la France, l'Italie et la Suisse.

La mise en service du réseau international Léman Express permettra, certes, une légère amélioration de l'offre de service, mais celle-ci restera clairement insuffisante.

L'offre des trains à grande vitesse se dégrade également au fil du temps : ainsi, les élus haut-savoyards ont été informés cet été que la SNCF avait décidé de façon unilatérale de supprimer deux allers-retours entre Annecy et Paris par TGV.

Or la qualité de la desserte ferroviaire avec Paris constitue un prérequis indispensable en matière de développement économique et touristique pour un territoire. La Haute-Savoie compte plus de 70 000 entreprises, une balance commerciale excédentaire de plus de 1 milliard d'euros et près de 34 millions de nuitées touristiques. Malgré tout, le département ne jouit pas d'un réseau ferroviaire et de liaisons avec Paris à la hauteur de son dynamisme.

Cette suppression de deux allers-retours ne sera pas sans impact pour le développement économique et touristique. Les alternatives proposées ne sont pas acceptables pour les chefs d'entreprise, les touristes et les habitants de Haute-Savoie.

L'ensemble de ces éléments plaident incontestablement en faveur d'une amélioration d'envergure et rapide de la desserte ferroviaire de la Haute-Savoie.

Je souhaiterais donc connaître les actions envisagées par l'État pour remédier rapidement à cette situation, ainsi que leur calendrier.

M. Loïc Hervé. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Madame la sénatrice Sylviane Noël, vous avez interrogé Elisabeth Borne, ministre chargée des transports, qui n'a pu être présente aujourd'hui et m'a chargée de vous répondre.

Vous soulignez le caractère emblématique de la vallée de l'Arve au regard des enjeux de qualité de l'air. Soyez assurée que nous partageons votre préoccupation. Des ministres se sont déjà rendus sur place. Il s'agit d'une véritable préoccupation du Gouvernement.

Nous avons pleinement conscience de l'impact des lignes ferroviaires sur la vie quotidienne des territoires traversés, notamment pour les zones de montagne souvent défavorisées en matière d'offres de mobilité.

Dans ce contexte, la mise en service, en 2019, du Léman Express, qui reliera directement le canton de Genève à la Haute-Savoie, s'accompagnera d'une évolution considérable de l'offre de transport à destination d'Évian, de Saint-Gervais et d'Annecy.

Par ailleurs, le contrat de plan État-région 2015-2020 prévoit 4 millions d'euros pour la réalisation d'études préliminaires sur l'axe ferroviaire compris entre Bellegarde et Saint-Gervais.

Le coût d'une opération d'automatisation de la signalisation sur la ligne Annemasse-Saint-Gervais-Annecy est évalué entre 160 et 220 millions d'euros.

La ministre chargée des transports a demandé à la SNCF d'être en mesure de tenir le délai de 2025. Cela suppose cependant qu'un accord financier soit trouvé avec la région dans le cadre du contrat de plan État-région pour financer ce projet qui n'était pas prévu par celui-ci. Les financements mobilisables dans le cadre du contrat de plan État-région actuel s'élèvent à 34 millions d'euros : le tour de table financier reste donc à finaliser.

En ce qui concerne la baisse des fréquences TGV sur le Paris-Annecy, la gare de Lyon-Part-Dieu va connaître des travaux importants au moins jusqu'en 2023.

Cette contrainte technique a conduit SNCF Mobilités à travailler à une adaptation de l'offre grande vitesse en détournant ou en supprimant certains TGV à partir de 2019. C'est ce raisonnement qui s'applique à la liaison Paris-Annecy.

Pour compenser cette baisse de fréquence, SNCF Mobilités remplace l'ensemble des rames actuellement en service sur cette liaison par de nouvelles rames Duplex à deux niveaux, en mesure d'accueillir plus de voyageurs.

Soyez donc assurée, madame la sénatrice, de l'engagement du Gouvernement à promouvoir, en partenariat avec les élus de la région, des solutions de mobilités durables dans ce secteur particulièrement sensible de Haute-Savoie et de la vallée de l'Arve.