



N° 457

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 4 décembre 2002.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI,
ADOPTÉ PAR LE SÉNAT, *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. BERNARD SCHREINER,

Député

Voir les numéros :

Sénat : 322, 399 (2001-2002) et T.A. 12 (2002-2003)

Assemblée nationale : 271

Traités et conventions

Mesdames, Messieurs,

L'Assemblée nationale est saisie d'un 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. Cette convention a été conclue le 5 novembre 1999 et a été adoptée par le Sénat au cours de sa séance du 10 octobre 2002 sur le rapport¹ de M. le Sénateur Robert Del Picchia.

- *L'état des relations ferroviaires franco-suisse*

Force est de constater qu'aujourd'hui les principales villes de la Confédération helvétique ne bénéficient pas de relations ferroviaires suffisantes avec notre pays, alors même que les autorités suisses ont engagé de leur côté un ambitieux programme de développement du transport ferroviaire.

Les trois axes principaux d'accès à la Suisse sont actuellement les suivants :

- **l'accès à Genève par le Sud du Jura** s'effectue par le département de l'Ain, depuis Bellegarde sur Valserine ; le trafic venant de Paris (TGV), de Lyon et de Grenoble-Chambéry converge vers cet axe. En 1999, le nombre de voyageurs entre Paris et Genève était d'environ 780 000 pour une temps de parcours de 3 heures 30 ;

- **la traversée centrale du Jura** permet de relier Paris à Berne et Lausanne via Dijon ; le nombre de voyageurs était de 703 800 en 1999, dont 521 800 vers Lausanne et 182 000 vers Berne ; les meilleurs temps de parcours actuels sont de 3 heures 45 pour Paris-Lausanne et de 4 heures 30 pour Paris-Berne.

- **l'accès par Bâle** s'effectue via Mulhouse, par une ligne classique non électrifiée ; le temps de parcours est de 4 heures 50 entre Paris et Bâle et de 6 heures entre Paris et Zürich.

¹ Rapport n° 399 (2001-2002) fait par M. Robert DEL PICCHIA, au nom de la Commission des Affaires étrangères et de la Défense du Sénat.

Il existe par ailleurs des liaisons de caractère secondaire dont certaines ont été désaffectées : une étude sur la réouverture de la ligne Evian-Saint-Gingolph, au sud du Lac Léman, a été engagée en 2001 ; la ligne de Besançon à la Chaux de Fonds, par Morteau, a une vocation régionale et, enfin, la ligne de Belfort à Porrentruy n'accueille plus de trafic voyageurs depuis plusieurs années.

Des améliorations sont donc nécessaires, d'autant que la Suisse s'est engagée dans une politique de modernisation de ses transports ferroviaires, dont les orientations ont été approuvées par une votation en date du 29 novembre 1998. La Confédération helvétique a d'ores et déjà conclu des conventions avec l'Allemagne et l'Italie portant sur le trafic ferroviaire transalpin. La convention avec notre pays vise, pour sa part, à améliorer la desserte des principales villes de la Suisse occidentale.

- *Les stipulations de la convention*

La convention signée à Genève le 5 novembre 1999 détermine des objectifs communs aux deux pays en matière de politique ferroviaire. Elle ne définit toutefois pas de délais pour sa mise en œuvre, chaque pays demeurant maître du calendrier de réalisation des infrastructures (article 1^{er}). La convention pose par ailleurs le principe du cofinancement des projets d'intérêt commun, ce qui permet de faire participer la Suisse au financement de certains des travaux envisagés sur notre territoire (article 4).

La Convention établit la liste des travaux envisagés (article 3) :

- **La liaison Paris-Genève** doit faire l'objet d'importantes améliorations : la ligne ferroviaire de Bourg en Bresse à Bellegarde (65 Kms), fermée à tout trafic depuis 1990, doit être réhabilitée et électrifiée, ce qui permettra de gagner 30 minutes en diminuant le parcours de 47 Kms. Dans une étape ultérieure, la desserte de Genève devrait en outre être améliorée par la réalisation des branches ouest et sud du TGV Rhin-Rhône. Le temps de parcours serait ainsi ramené à 2 h 30 contre 3 h 35 aujourd'hui.

- **La liaison transjurassienne** doit également faire l'objet d'améliorations. L'alimentation électrique entre Mouchard, Neuchâtel et Lausanne doit être renouvelée ; à plus long terme, la branche ouest du TGV Rhin-Rhône devrait permettre de gagner dix à quinze minutes sur le trajet, en ramenant le temps de parcours à 3 h 00 entre Paris et Lausanne.

- **La liaison Paris-Bâle** devrait également bénéficier de la réalisation du TGV Rhin-Rhône, puisque celui-ci ouvrirait la possibilité de parcourir le trajet de Paris à Mulhouse par une ligne à grande vitesse, ramenant ainsi le trajet de 4 h 50 à 2 h 30. Dans l'attente de la réalisation de cette infrastructure, le TGV Est devrait pour sa part permettre de rallier Bâle

par Strasbourg, de manière plus rapide que par l'actuelle ligne (via Troyes) en 3 h 30 contre 4 h 50.

La mise en œuvre de la convention devra également « *assurer la cohérence avec les besoins exprimés au niveau régional* » (article 1^{er}). Les nouvelles infrastructures devraient ainsi avoir des retombées positives sur les transports régionaux.

En outre, ces infrastructures nouvelles devraient également permettre de développer le fret et le transport combiné rail-route, du fait de la libération de capacités sur les lignes existantes en raison de la création de lignes nouvelles (article 5).

La convention définit enfin une procédure de concertation technique et stratégique entre la France et la Suisse (articles 6 et 7) : un comité de pilotage, coprésidé par la direction des transports terrestres du ministère français de l'équipement et des transports, d'une part, et par l'office fédéral des transports helvétique, d'autre part, se réunira au moins une fois par an et assurera le suivi de l'application de la convention.

- *Le calendrier et les coûts*

- **Paris-Lausanne/Berne** : Des améliorations ponctuelles ont été prévues par le contrat de plan Etat-région intéressant la Franche-Comté ; elles devraient être réalisées d'ici 2006. Le coût total du projet d'amélioration de cette relation est estimé à 50 millions d'euros.

- **Paris-Genève** : La réouverture de la ligne Bourg en Bresse – Bellegarde devrait intervenir pour la fin 2006 ; le coût total des améliorations de la liaison est estimé à 250 millions d'euros, les autorités suisses ayant annoncé leur participation pour 110 millions d'euros le 18 janvier dernier.

- **Le TGV Est européen** : Ce projet consiste à réaliser une ligne nouvelle de 406 Kms entre Vaires sur Marne (Seine-et-Marne) et Vendenheim (Bas-Rhin), mettant Strasbourg à 1 h 50 de Paris. Il devrait en conséquence permettre d'améliorer la relation Paris-Bâle, dans l'attente de la réalisation du TGV Rhin-Rhône. A l'heure actuelle, l'échéance de la mise en service de la première section de cette ligne nouvelle est fixée à l'année 2007, ce qui devrait d'ores et déjà aboutir à un gain d'une heure sur le trajet Paris-Bâle.

- **Le TGV Rhin-Rhône** : La branche Est doit relier Dijon à Mulhouse et devrait être mise en service vers 2010. La Suisse n'a pas arrêté le montant de sa participation financière à ce projet, qui devrait permettre de gagner deux heures sur le trajet Paris-Bâle. Les autorités françaises ont estimé que cette participation pourrait s'élever à 76 millions d'euros. La branche Ouest relierait pour sa part Dijon à la ligne à grande vitesse Paris-Lyon et elle permettrait un gain supplémentaire de 20 minutes sur Paris-Bâle et 15 minutes sur Paris-Lausanne et Berne. Le calendrier de réalisation de cette branche n'est pour l'instant pas arrêté. Enfin, la branche Sud, entre Dôle et Bourg en Bresse devrait permettre de raccourcir le temps de trajet entre l'Alsace et le Sud-Est de la France. Le cahier des charges de cette dernière branche n'a pour l'instant pas été défini.

*

* *

Cette convention constitue donc un instrument utile pour l'amélioration des relations entre la France et la Suisse en promouvant un mode de transport non polluant et économe en énergie. Votre rapporteur vous propose donc d'autoriser son approbation en adoptant le présent projet de loi. Toutefois, des incertitudes demeurent sur le calendrier de réalisation de deux infrastructures majeures : la seconde branche du TGV Est-européen et les trois branches du TGV Rhin-Rhône. Le Gouvernement doit en effet présenter d'ici la fin de l'année les conclusions de l'audit sur les projets de liaisons ferroviaires, routières et fluviales qui a été annoncé le 7 août dernier. L'examen du présent projet de loi en séance publique devrait donc intervenir après communication des résultats de cet audit, ce qui devrait permettre à la représentation nationale d'être pleinement informée des arbitrages opérés par le Gouvernement en matière de réalisation des infrastructures ferroviaires.

EXAMEN EN COMMISSION

La Commission a examiné le présent projet de loi au cours de sa réunion du 4 décembre 2002.

Après l'exposé du Rapporteur, **le Président Edouard Balladur** a considéré qu'il serait sage d'adopter ce texte en séance après communication des résultats de l'audit demandé par le Gouvernement.

Suivant les conclusions du Rapporteur, *la Commission a adopté le projet de loi (n° 271)*.

*

* *

La Commission vous demande donc d'*adopter*, dans les conditions prévues à l'article 128 du Règlement, le présent projet de loi.

NB : Le texte de la convention figure en annexe au projet de loi (n° 271).

457 – Rapport de M. Bernard Schreiner sur le projet de convention France-Suisse sur le raccordement de la Suisse au réseau ferré français