



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Mobilité lémanique : projet du RER Sud Léman

Question orale n° 145

Texte de la question

Mme Marion Lenne attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la nécessité de soutenir la mobilité lémanique et plus particulièrement le projet du RER Sud Léman, continuité du Léman Express entre Évian-Les-Bains et Saint-Gingolph Suisse. La grande consultation menée dans le cadre des assises nationales de la mobilité, qui s'est déroulée de septembre à décembre 2017, témoigne de l'enjeu que représente la politique publique des transports. La création d'un conseil d'orientation des infrastructures et d'une mission spécifique sur les enjeux du secteur ferroviaire montre également la volonté du Gouvernement de réformer en profondeur la mobilité. Lors du conseil des ministres du 20 décembre 2017, deux priorités ont été identifiées : s'attaquer aux déséquilibres des transports actuels et penser la mobilité de demain. Le Chablais, cinquième circonscription de la Haute-Savoie, tirera profit de la fin des « zones blanches » existantes en matière de mobilité et du plan de désenclavement envisagé. En effet, la région chablaisienne tente, à travers différents projets, de développer sa politique de mobilité (mise en place d'une liaison autoroutière entre Machilly et Thonon, réalisation d'un téléphérique gros porteur entre Morzine-Avoriaz et Les Prodains, ou encore installation d'un bus à haut niveau de service). Le projet de la ligne du CEVA (Cornavin-Eaux Vives-Annemasse) du Grand Genève, datant de plus d'un siècle et qui verra le jour en 2019, constitue une autre chance pour les frontaliers. La continuité de cet ambitieux projet, le Léman Express, un RER transfrontalier franco-suisse, pourrait à terme, voir relier par rail le tour du lac Léman depuis l'aéroport international de Genève Cointrin. Le désenclavement du Chablais implique nécessairement le développement de cette mobilité transfrontalière. La mobilité lémanique est un impératif pour tous les travailleurs frontaliers et en même temps représente une opportunité pour tous les citoyens et touristes de la région. Tandis que la partie suisse du projet bénéficie d'un soutien infaillible de la part des autorités helvétiques, la reprise de la ligne RER Sud Léman mériterait un appui identique côté français. Il est impératif que la nouvelle politique de mobilité prenne en compte ce type de projets transfrontaliers. Trente-cinq ans après la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, elle lui demande d'indiquer ses intentions s'agissant de la reprise de la ligne RER Sud Léman dans le cadre du futur projet de loi d'orientation des mobilités qui sera présenté prochainement.

Texte de la réponse

PROJET DU RER SUD-LÉMAN

M. le président. La parole est à Mme Marion Lenne, pour exposer sa question, n° 145, relative au projet du RER Sud-Léman.

Mme Marion Lenne. Je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur la nécessité de soutenir la mobilité lémanique, et plus particulièrement le projet de RER Sud-Léman, prolongement du Léman Express entre Évian-les-Bains et Saint-Gingolph-Suisse. J'associe à ma question les députés La République en marche de Haute-Savoie, Frédérique Lardet, Véronique Riotton, Xavier Roseren, de l'Ain, Olga Givernet, et des Français de l'étranger de Suisse et du Liechtenstein, Joachim Son-Forget.

Lors du conseil des ministres du 20 décembre dernier, le Gouvernement a identifié deux priorités en matière de mobilité : premièrement, s'attaquer aux déséquilibres des transports actuels ; deuxièmement, penser la mobilité de demain.

Le Chablais français, cinquième circonscription de la Haute-Savoie, tirera certainement profit de la fin des « zones blanches » en matière de mobilité, comme du plan de désenclavement envisagé. Permettez-moi de souligner que les lignes du tout nouveau réseau Léman Express verront le jour en 2019. L'aboutissement de ce projet, qui date de plus d'un siècle, verra naître le plus vaste RER transfrontalier d'Europe, qui reliera rapidement et efficacement Genève, Thonon et Évian.

Le désenclavement du Chablais français implique nécessairement le développement d'une offre adaptée à cette mobilité transfrontalière, d'intérêt régional et qui revêt pour nous tous une importance capitale du point de vue de l'avenir de notre territoire et de son développement économique et touristique. En complément, à l'est du Léman, le désenclavement sera ferroviaire et lacustre. En effet, alors que le rapport Duron rappelle que la liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains est un projet local, sa continuité multimodale, ferroviaire ou lacustre, lui donne une dimension pleinement nationale et internationale. Aussi la reprise de la ligne RER Sud-Léman, également appelée ligne du Tonkin, bénéficie-t-elle du soutien affirmé des autorités helvétiques et mérite-t-elle un appui identique du côté français, afin que soit relié par le rail le tour du lac Léman depuis l'aéroport international de Genève-Cointrin.

Trente-cinq ans après la loi d'orientation des transports intérieurs, j'aimerais donc connaître les intentions du Gouvernement s'agissant de la remise en service de la ligne RER Sud-Léman pour le transport de voyageurs, et, plus largement, savoir si les projets transfrontaliers et multimodaux seront intégrés au cadre du futur projet de loi d'orientation des mobilités.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Madame la députée, la section Évian-Saint-Gingolph fait partie de la ligne dite du Tonkin qui relie, au sud du lac Léman, Saint-Maurice, en Suisse, à Genève, en passant par Évian-les-Bains et Thonon-les-Bains. La section française entre Saint-Gingolph et Évian, longue de 18 kilomètres, est fermée au trafic depuis 1988. Le trafic de voyageurs s'est arrêté en 1938, le fret en 1988, et le passage du train touristique « Rive-Bleue Express » a prolongé l'exploitation de la ligne jusqu'en 1998.

Un projet de remise en service de la ligne est envisagé par les acteurs locaux français et suisses, en vue de la création d'une desserte ferroviaire continue en rive sud du lac Léman et de l'intégration possible de la ligne au RER genevois après la réalisation du réseau Cornavin-Eaux Vives-Annemasse, dit CEVA. Les études existantes indiquent que cette ligne pourrait recevoir en moyenne 1 800 voyageurs par jour, dans l'hypothèse d'une quinzaine d'allers et retours par jour en semaine.

Les études préliminaires et la première phase des études d'avant-projet, financées sur le programme Interreg V, sont terminées. Une demande de financement pour la suite des études sera déposée par la région auprès d'Interreg V à la mi-2018. Les études pourraient être réalisées d'ici à 2020.

Le coût du projet, qui comprend la création de nouvelles gares, est aujourd'hui estimé à 191 millions d'euros aux conditions économiques de 2015.

Le financement français de la réouverture de la ligne Évian-Saint-Gingolph ne figure pas dans le contrat de plan conclu entre l'État et la région Auvergne-Rhône-Alpes, qui constitue le cadre unique d'intervention financière de l'État dans les opérations de renouvellement et de modernisation des lignes ferroviaires régionales accueillant du trafic de voyageurs.

Au-delà de cet aspect, les contraintes particulièrement fortes qui pèsent sur le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, ainsi que la priorité accordée aux opérations de fiabilisation et de sécurisation du réseau posent la question des moyens que peut mobiliser l'État en faveur de la régénération des lignes régionales du réseau ferré national. Il est nécessaire de prioriser les financements pour mettre en adéquation les besoins et les ressources disponibles, en veillant à donner la priorité au réseau structurant. Vous le comprendrez aisément, madame la députée.

Aussi le projet de réouverture de la ligne entre Évian et Saint-Gingolph nécessite-t-il que la région Auvergne-Rhône-Alpes, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, et l'ensemble des collectivités territoriales concernées identifient elles-mêmes les réponses les plus pertinentes, notamment du point de vue économique, à apporter aux questions de mobilité durable, en fonction des caractéristiques des territoires, afin de trouver le meilleur compromis pour nos concitoyens entre la rareté des ressources, d'une part, et, de l'autre, l'offre ferroviaire au niveau régional.

M. le président. La parole est à Mme Marion Lenne.

Mme Marion Lenne. Merci, madame la secrétaire d'État, pour ces éléments de réponse. Permettez-moi d'insister encore une fois sur la nécessité de soutenir la mobilité lémanique, notamment par le biais du Léman Express. J'ai bien conscience du fait que le projet est déjà formalisé et acté pour 2019, mais, afin de lui donner une cohérence globale, il faut que la réactivation de la ligne du Tonkin soit soutenue par l'État. Je compte donc sur vous pour que cette réactivation soit mise à l'ordre du jour de la prochaine rencontre de la direction générale des infrastructures des transports et de la mer avec ses homologues suisses, le 24 avril à Lausanne – endroit parfait, vous en conviendrez, pour évoquer la mobilité lémanique.

Données clés

Auteur : [Mme Marion Lenne](#)

Circonscription : Haute-Savoie (5^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 145

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [13 février 2018](#)

Réponse publiée le : 21 février 2018, page 1290

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [13 février 2018](#)