

# Paris-Genève : des TGV qui rament

**Transports.** Avaries récurrentes, retards et détournements de trains... La ligne des Carpatas fait débat. Pas question d'abandon, mais les améliorations urgent.

Ce sont les riverains et usagers de la ligne des Carpatas qui vont être contents ! Pendant dix ans, Réseau Ferré de France (RFF, le propriétaire/exploitant), Lyria (la société de transport de la SNCF et des Chemins de fer helvétiques) et la Région Rhône-Alpes leur ont vendu la modernisation d'une ligne désaffectée, le TGV à leur porte et du Paris-Genève en trois heures.

Trois ans après la mise en rail, la réalité semble moins idyllique. En raison d'avaries récurrentes, les trains à grande vitesse roulent à moins grande vitesse que prévu. Pire : ils sont souvent détournés sur le trajet d'avant 2010, le Paris-Genève via Culoz et Ambérieu ! Tout ça pour ça ? Et à quoi sert d'avoir investi 341 millions d'euros dans une ligne qui risque de nous abandonner ? Dans un entretien publié dans La Tribune Républicaine, Michel Ducret, député au Grand conseil de Genève, évoque sérieusement l'hypothèse et va même jusqu'à réclamer à la France le remboursement des 110 millions d'euros apportés par la Suisse ! Posture politique ? Sans doute. N'empêche que les contre-performances de la LGV du haut Bugey commencent à faire débat. Surtout à l'heure où les Haut-Bugistes se plaignent de

l'inanité du réseau TER, et regardent passer les TGV. À leur porte, certes, mais sans pouvoir monter dedans ! Les contre-vérités circulent parfois plus vite que le TGV, nous avons tenté de démêler la ligne.

## Paris-Genève en trois heures

**Faux.** Dans le meilleur des cas, les TGV couvrent le parcours en 3 h 05. « Trois heures, c'est le train drapeau, sans aucun arrêt » explique Caroline Leguellec, chargée de communication chez RFF, en arguant d'un gain de temps de vingt minutes par rapport au parcours historique... Si ça roule normalement bien sûr.

## Trop d'avaries retardent et détournent les TGV

**Vrai.** Des passages à niveau en rideau, des arbres dans les caténaires, des animaux, ou des véhicules sur la voie, des portions enneigées... La traversée du Bugey en TGV, c'est l'aventure !

Le directeur général de Lyria Alain Barbey taclé le propriétaire-exploitant. « RFF s'est engagé à travailler sur la mise en qualité et la régularité de la ligne du haut Bugey, et a entrepris les premiers travaux. Ces derniers ne sont cependant pas suffisants pour atteindre des objectifs dignes des standards de ligne internationa-



Photo Jean-Pierre Balfin

## Trois semaines de détournements

En 2013, les détournements sur l'itinéraire de secours via Culoz ont atteint trois semaines cumulées ! Ces mesures préventives sont prises lorsque la météo ou un accident (photo) créent de gros soucis.

le. Les améliorations devront donc se poursuivre ».

« Elles sont en cours » plaide Caroline Leguellec. À sa décharge, RFF a dû composer avec un hiver impossible, et les indices de ponctualité s'arrangent.

## Le TGV concurrence l'avion

**Vrai et faux.** « Nous avons

gagné 8 % de parts de marché sur l'aérien » estime Alain Barbey fort de ses 1,5 million de voyageurs par an. Des chiffres en deçà des objectifs initiaux. Même en comptant le trajet à l'aéroport, les passagers pressés préfèrent l'avion, pas plus cher et beaucoup plus rapide. Paris-Genève : une heure.

## Lyria s'apprêterait à lâcher les Carpatas

**Faux.** Alain Barbey dément formellement. « On ne peut pas revenir en arrière et rallonger le temps de vingt minutes. Mais avant de penser à gagner du temps, il faut respecter les engagements ».

## Un TGV de plus, et des travaux

La nouvelle grille horaire SNCF entrera en vigueur au 15 décembre. « Plus de capacité le matin et le soir, un peu moins en milieu de journée, ceci pour mieux nous adapter aux attentes des passagers », précise Alain Barbey à propos de la ligne du Haut-Bugey. Le DG de Lyria annonce un train de plus en septembre 2014. Pourquoi pas avant ? « À cause des importants travaux qui dureront jusqu'à l'été. » RFF entend terminer le renouvellement du ballaste sur l'axe Lyon-Ambérieu et électrifier la zone Bellegarde-La Plaine. Au moins, les passagers rongeront leur frein dans des wagons tout confort. Le transporteur franco-suisse a prévu de remplacer toutes les rames des années 90.

## Les Carpatas restent une ligne de montagne

**Vrai.** C'est une évidence et toutes les améliorations n'y changeront rien. Elles ne gommeront pas le relief, la neige ou les tunnels. Ces impondérables supposent une circulation plus lente, aléatoire, et moins confortable, donc peu en rapport avec la grande vitesse. Ils impliquent aussi un investissement et des coûts d'entretien exorbitants vis-à-vis le faible gain de temps et la fréquentation très moyenne.

Tout ça pour ça ? On aurait peut-être pu se poser la question avant. □

Marc Dazy



## « Faisons rouler des trains au service du citoyen »

Gérard Dupérier, Président de l'association d'usagers Le Tr'Ain. Nantua.

Nous avons créé l'association « Le Tr'Ain » il y a deux ans, parce que le comité de ligne ne voyait pas arriver les promesses faites en 2005, quand les Carpatas ont fermé pour modernisation. Nous réclamons toujours huit allers-retours TER quotidiens entre Saint-Claude et Bourg... Alors qu'on devrait seulement obtenir un quatrième aller-retour à partir du 15 décembre !

Pour 2014, on a changé les horaires sans tenir compte de nos besoins. Par exemple, les scolaires qui étudient à Bourg arriveront à 7 h 10 et tourneront en rond une demi-heure en attendant l'ouverture de l'établissement. On ne tient pas compte non plus des 2 500 personnes qui vont travailler tous les jours à Oyonnax. Quant aux dessertes en autobus, elles sont catastrophiques.

« Pas d'argent, pas de matériel ». C'est le leitmotiv de la Région Rhône-Alpes. Nous, nous avons l'impression qu'il existe deux régions. Celle autour

de Lyon où les moyens sont mis, au détriment de la région « d'en bas », du haut Bugey et de ses 60 000 habitants sinistrés.

Le détournement des TGV sur la ligne historique, lui, est de la responsabilité du propriétaire exploitant, RFF, qui ne joue pas son rôle. C'est à lui de déneiger la fameuse portion entre Bellegarde et Nurieux, comme le conseil général le fait pour les routes. Ceci dit, le TGV ne prend pas plus de voyageurs à Culoz. C'est ce que l'on appelle « l'effet tunnel » : tout le monde y passe, mais personne ne s'y arrête ! Ou plus exactement le train s'arrête, il reprend un mécano, il repart. Mais les portes ne s'ouvrent pas. C'est frustrant et scandaleux ! On dépense de l'argent public aux seules fins économiques et privées. Le contribuable paie et n'est pas payé de retour. L'infrastructure y est. Faisons rouler des trains au service du citoyen.

Propos recueillis par M. D.

# 341 M €

C'est le coût de la réhabilitation de la ligne des Carpatas entre 2007 et 2010. L'État français (127,5 millions), la Suisse (110 millions), RFF (79 millions), la SNCF (6,95 millions), la Région Rhône-Alpes (6,9 millions), le département de l'Ain (5,2 millions), la Haute-Savoie (4,3 millions), la commune de Bellegarde (1 million) ont mis la main au portefeuille.

## Repères

### La ligne du haut Bugey

Ou ligne des Carpatas. Ouverte en 1877, elle reliait Bourg à La Cluse, puis fut prolongée jusqu'à Bellegarde en 1 882. Fermeture en 1990. Réouverture mi-2010 après une modernisation destinée à y faire circuler les TGV Paris-Genève.

3 h 05

Le temps de trajet du plus rapide des Paris-Genève via la ligne des Carpatas.

3 h 16

Le plus lent.

22 minutes

Et 47 km. Le gain réalisé par rapport au Genève-Paris d'avant 2010, via Culoz et Ambérieu.