

Zeitschrift: Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française
Herausgeber: Le messenger suisse
Band: 37 (1991)
Heft: 33

Artikel: Financement privé pour le TGV
Autor: Rinaldi, Dino
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-848198>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Financement privé pour le TGV

Depuis 1981, date de l'entrée en service de la liaison TGV Paris-Genève, le nombre de passagers transportés n'a cessé de croître ; plus de 1,8 million d'usagers auront, cette

année, emprunté cette ligne.

Quel beau succès !

A fin de réduire sensiblement la durée du trajet et ainsi accroître le confort des voyageurs, différentes études ont été réalisées en France et en Suisse. En effet, pour se rendre à Paris, on met autant de temps à parcourir les 380 kms du tronçon Paris-Mâcon que les 170 kms de l'actuel tronçon Mâcon-Genève. Les études ont débouché sur deux projets de nouvelles lignes à grande vitesse, qui ont été, en mai 1991, inscrits dans le "schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse français". Toutes deux nécessitent un accord international, en l'occurrence entre la France et la Confédération Suisse.

Les projets de ces deux nouvelles lignes (la liaison Paris-Mâcon-Genève, 80 kms de liaison à double voie, dont 35 kms passant dans une série de tunnels, et la liaison par le Sud, soit Chambéry-Annecy-Genève, avec raccordement à Lyon) ont donné lieu depuis le début de l'année à de nombreuses discussions entre les parties intéressées, sans pour autant déboucher sur un accord définitif. On notera tout de même de la part de la SNCF, une préférence pour la variante Sud. Les raisons à cette situation d'indécision sont principalement au nombre de trois. Premièrement, la SNCF semblerait depuis quelques temps donner la priorité à la réalisation de deux nouvelles lignes internationales, soit la liaison Lyon-Turin et celle du Rhin-Rhône, qui d'ailleurs excluent le passage du TGV sur le territoire suisse. Deuxièmement, la SNCF ne désire pas financer des lignes dont la rentabilité serait inférieure à 8%. Or, la ligne Mâcon-Genève

n'atteindrait qu'une rentabilité de l'ordre d'environ 5%, d'où sa préférence pour la variante sud, plus rentable. Troisièmement, la Suisse voudrait que Genève soit reliée à la capitale française par Mâcon, permettant ainsi une très appréciable réduction de la durée du trajet de 3 H 30 à 2 H 15.

Au vu de ces quelques points, l'on constate aisément que le problème repose, en grande partie, sur des facteurs économiques liés au financement du chantier.

L'idée de la SBS

La Suisse consciente des difficultés a, sur demande du Conseiller Fédéral Adolf Ogi, chargé du dossier, mandaté la Société de Banque Suisse pour lui réaliser une étude de faisabilité sur la base d'un financement privé.

Forte de son expérience, la SBS qui a déjà participé au financement du tronçon Orly-Val reliant Paris à l'Aéroport d'Orly, ainsi qu'à celui de l'Eurotunnel, a remis, fin 1990, son rapport à l'Office Fédéral des Transports (OFT).

Sur la base des chiffres prévisionnels, soit un volume annuel de 7 millions de voyageurs répartis à raison de 60% en Suisse et 40% en Haute-Savoie, la SBS indique que le financement du projet, devisé à 8,6 milliards de francs français (2,2 milliards de francs suisses) peut être assuré à raison d'environ 80% - 90% par des fonds privés, le solde étant à la charge des pouvoirs publics, la rentabilité étant, elle, prévue à environ 7,4%.

Notons que

la SBS et le Crédit Lyonnais seraient prêts à participer au financement.

Différentes hypothèses

Outre la position de la SBS, l'OFT a proposé au Gouvernement français d'autres projets tels que le financement par l'émission d'emprunts favorables sur le marché suisse des capitaux (par exemple à un taux identique à celui des emprunts de la Confédération ou encore un financement direct (subventions à fonds perdus, soit par la SNCF, soit par la Confédération). Une combinaison de ces quelques hypothèses peut aussi être envisagée. Une dernière solution, quelque peu plus compliquée à réaliser, serait la création d'une S.E.M. (Société d'Economie Mixte). Cette forme de Société, fréquemment utilisée dans l'hexagone, ferait non seulement appel à des fonds publics, mais aussi à ceux de l'épargne privée collectée des deux côtés de la frontière.

Quelle que soit la solution retenue, il faudra que les intervenants fassent preuve d'une imagination accrue.

La balle se trouve, à la suite des diverses négociations à haut niveau, dans le camp du Groupe de travail interministériel, lequel regroupe le Ministère Français des Transports et l'Office Fédéral des Transports.

Le récent accord entre les pays de l'A.E.L.E. et la C.E.E. visant la création de l'Espace Economique Européen (E.E.E.) pourrait sensiblement détendre le climat des négociations entre la France et la Suisse et ainsi permettre le parape d'un accord

libérant la voie pour une mise en chantier à l'horizon 2000.

