

De Genève et Bâle à Londres en train

Un vieux rêve comme nouveau défi pour Eurostar?

Daniel Mange Eurostar, le train à grande vitesse qui relie l'Angleterre au continent via le tunnel sous la Manche, vit une année 2014 euphorique: 10,4 millions de voyageurs, un service direct entre Marseille et Londres dès 2015 et un nouveau matériel roulant, la rame E320, prêt à compléter le parc existant avec un confort sans précédent. C'est dans ce contexte que Lyria, la compagnie franco-helvétique gérant les TGV, lance le 14 décembre 2014 sa liaison directe Genève – Lille en 4h09: celle-ci, qui contourne Paris en desservant les deux gares périphériques de Marne-la-Vallée et l'Aéroport Charles de Gaulle, offre une correspondance directe depuis Lille en direction de Londres et Bruxelles. L'attrait limité de cette offre, déficitaire, la condamne dès le 13 décembre 2015.

La citrap-vaud rêve de Londres...

Le président d'alors de la citrap-vaud, Eric Loutan, et un membre du comité, le rédacteur de ces lignes, sont invités au voyage inaugural Genève – Lille, et en profitent pour y interpeler des responsables de la SNCF et d'Eurostar avec une idée fixe: à quand une liaison directe entre Genève, capitale des institutions internationales, et Londres?

Techniquement, l'aventure est possible: le matériel roulant du moment (rames E300) peut rouler de Genève à Londres en 5h10 grâce au contournement de Paris. Le rêve de la citrap-vaud, un événement ferroviaire sur un week-end, avec un aller-retour Genève – Londres complété par un spectacle dans la capitale britannique, se heurte à trois écueils:

- les exigences douanières britanniques, entraînant un contrôle strict à la gare de Genève-Cornavin, puis un trajet non-stop jusqu'à Londres;
- l'homologation d'une rame sur le parcours Mâcon – Genève, encore inconnu de la compagnie Eurostar;
- Last but not least, le prix des sillons facturé par les divers exploitants pour le passage du convoi.



Eurostar-Direktverbindung nach London: Mehr als nur ein Traum? Bild: zvg

Eurostar et la SNCF, sollicitées par la citrap-vaud, ne sont nullement intéressées par le projet d'une telle relation et le sabordent en nous présentant une offre totalement déraisonnable de plus d'un million d'euros... Le rêve de la citrap-vaud s'arrête là.

Le rebond climatique

La crise climatique et les performances du chemin de fer à grande vitesse face à

Von Genf/Basel nach London mit dem Eurostar?

Daniel Mange befasst sich mit seinem Artikel mit der wiederaufgeflamten Idee einer Bahn-Direktverbindung von Genf nach London beziehungsweise von Basel nach London. Dabei enthüllt er, dass Citrap-Vaud diese Verbindung bereits 2015 ins Spiel brachte – bei einer Fahrzeit von 5 Stunden und 10 Minuten. Doch aufgezeigt werden auch die Hürden zur Umsetzung dieser Idee, die damals nicht realisiert wurde. Im Rahmen der Klimakrise wurde das Projekt nun neu lanciert, wobei der Bundesrat bei der Zuständigkeit an die SBB verweist. In der Westschweiz sind sowohl parlamentarische Initiativen als auch Unterschriftensammlungen zugunsten der Verbindung Genf – London lanciert worden.

Zusammenfassung: Gerhard Lob

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

l'avion sur de moyennes distances (trajets de centre à centre jusqu'à 5 heures) changent la donne. Le 28 février 2023 le conseiller national Matthias Aebischer dépose le postulat 23.3036 intitulé «Liaison ferroviaire directe et attrayante entre Bâle et Londres». Dans sa séance du 10 mai, le Conseil fédéral, bien qu'«en principe favorable à une liaison directe entre Bâle ou Genève et Londres», s'oppose au projet et le renvoie aux CFF... qui sont déjà au travail et promettent un projet pour fin 2024.

De leur côté, des députés romands, emmenés par David Vogel (VD) et Diane Barbier-Mueller (GE), relèvent que les passagers aériens entre Genève et Londres sont plus nombreux que ceux en provenance de Zurich et Bâle, et défendent donc une liaison ferroviaire directe Genève – Londres. Le 1 mars 2024, D. Barbier-Mueller dépose sa proposition de motion auprès du Grand Conseil genevois, tandis que le 12 mars, le Grand Conseil vaudois approuve l'interpellation de D. Vogel et la transmet au Conseil d'Etat pour étude; D. Vogel n'est pas seul: une ressortissante britannique domiciliée à Vich (VD) rassemble à elle seule 3700 signatures en faveur d'un TGV Genève – Londres!

Londres depuis Bâle et Genève

Les particularités du train à grande vitesse – son impact environnemental minimal, son accès au centre des villes, son temps de parcours équivalent à celui des trajets aériens pour des distances moyennes – en font un candidat idéal pour la mobilité durable. Les projets Bâle – Londres et Genève – Londres sont tous deux dignes d'intérêt et pourraient idéalement se compléter. La citrap-vaud encourage tous les protagonistes actuellement sollicités, Conseil national, Conseil d'Etat vaudois et Grand Conseil genevois, OFT et CFF, à tout mettre en œuvre pour concrétiser ce projet ferroviaire exemplaire.