

L'ATE veut plus de trains directs pour l'Europe

MOBILITÉ L'Association transports et environnement dresse un portrait sévère de l'offre actuelle et exige des améliorations rapides de la part de la Confédération. Des liaisons vers Barcelone, Londres ou encore Bruxelles sont évoquées, analyse à l'appui

SYLVIA REVELLO

✉ @sylviarevello

Marseille, Paris, Lyon, Milan et Venise. La liste des grandes villes étrangères accessibles en train direct depuis Genève est aujourd'hui mince. L'offre de train de nuit, inexistante. En cette période de départs en vacances, ce constat désespère la section genevoise de l'Association transports et environnement (ATE) qui exige un développement rapide de l'offre afin de proposer de réelles alternatives aux voyageurs. Bien décidée à imposer le sujet à l'agenda, elle compte diffuser ses pistes d'amélioration auprès des autorités cantonales, fédérales et transfrontalières.

«Aujourd'hui, l'offre ferroviaire pour les déplacements internationaux est insatisfaisante et les rares lignes sont surchargées», déplore Caroline Marti, présidente de l'ATE Genève et députée socialiste. Ces dernières décennies, plusieurs liaisons ont en effet été supprimées, souvent par manque de rentabilité. Dans son analyse, l'ATE s'est concentrée sur les destinations les plus prisées depuis Genève Aéroport, accessibles en train en moins de huit heures. Londres, Amsterdam, Barcelone ou encore Bruxelles et Nice sont sorties du lot.

«Il faut être compétitif»

«Pour inciter le public à se reporter sur le train, il faut être compétitif. Or aujourd'hui, l'avion gagne sur tous les tableaux: moins cher, plus rapide, plus fréquent», observe Carole Marti. Si elle n'a pas abordé la question du coût, pourtant centrale, l'ATE estime qu'un potentiel existe pour améliorer l'offre et le confort des voyageurs en évitant les ruptures. S'il est d'ores et déjà possible de rallier Barcelone depuis Genève en un peu plus de sept heures, le changement à Lyon et le risque de perdre la correspondance dans la mesure où il n'y a qu'un seul train par jour, souvent complet, rend le voyage périlleux. «En direct, le trajet serait envisageable en un peu plus de six heures», avance Matthieu Jotterand, député socialiste et membre du comité de l'ATE Genève. «Techniquement, il serait également possible de faire rouler un train direct Genève-Bruxelles, mais la volonté politique manque», pointe-t-il encore, affirmant que des créneaux horaires sont disponibles.

Actuellement surchargée, la liaison vers Lyon est jugée cruciale. «Un accroissement des cadences permettrait de relier plus facile-

ment Barcelone, mais aussi le sud et l'ouest de la France ou encore Turin», souligne Matthieu Jotterand. Au niveau des infrastructures, le raccordement CFAL, prévu de longue date dans la région lyonnaise, pourrait améliorer la liaison Lyon-Turin. «La Suisse devrait le voir comme une nécessité et financer partiellement les travaux pour accélérer les choses», estime-t-il. Autre point noir: l'absence de ligne directe Genève-Bâle, dans la mesure où de nombreux trains de nuit partent ensuite vers l'Allemagne.

Si l'ATE est persuadée que la demande existe, elle peine à le prouver. «Pour des raisons de concurrence, les compagnies ferroviaires divulguent très peu de chiffres», reconnaît Caroline Marti, soulignant toutefois que la liaison Genève-Marseille, disponible uniquement en été, marche par exemple très bien. «La SNCF aimerait l'étendre le reste de l'année mais ne peut pas, par manque de matériel.»

Coordination au niveau européen

Au-delà des frontières suisses, l'ATE juge qu'une coordination au niveau européen est nécessaire pour que les liaisons soient efficaces. «Aujourd'hui, le passager doit passer par différentes plateformes pour acheter ses billets. Alors qu'on parle de guichet unique, on demande à la Confédération de se positionner dans ces discussions avec ses voisins européens», plaide Caroline Marti.

Le constat de l'ATE rejoint en grande partie celui du bureau genevois de recherche en mobilité 6t, réalisé l'an dernier pour l'Office fédéral des transports (OFT) dans le cadre de sa stratégie Rail 2050. Plusieurs destinations à fort potentiel de développement avaient été identifiées à l'instar de Barcelone, Bruxelles, Londres ou encore Bordeaux et Nice. «Rien n'a bougé depuis, c'est pourquoi il est important de maintenir la pression», campe Pascal Vuichard, coresponsable du groupe Transports publics à l'ATE Genève.

Pour l'heure, les relais politiques ne sont pas légion. Au Grand Conseil genevois, le PLR a déposé une motion pour une ligne Genève-Londres. «En France voisine, le sujet n'est pas dans le top des priorités, mais cela évolue lentement», veut croire Pascal Vuichard. Du côté du Conseil d'Etat genevois, le chef du Département de la santé et des mobilités Pierre Maudet se montre ouvert: «Le Département partage le souhait de voir l'offre ferroviaire internationale au départ de Genève renforcée et travaille dans ce sens avec ses partenaires suisses et français dans la perspective de la publication de sa stratégie ferroviaire cet automne», indique-t-il. ■