

Eurostar va lancer une ligne directe de Londres à Genève

MOBILITÉ L'entreprise ferroviaire prévoit d'ouvrir des liaisons directes entre les deux destinations au début des années 2030, a-t-elle annoncé hier. Les milieux économiques s'en réjouissent et les CFF jugent cette idée «crédible» mais pointent le manque d'infrastructures

JULIE EIGENMANN ET VALÈRE GOGNIAT

Rejoindre Londres et Genève en approximativement cinq heures... Au moyen d'un train direct. C'est ce qu'annonçait hier Eurostar Group, qui prévoit donc de lancer au début des années 2030 des liaisons ferroviaires directes entre Londres et Francfort, mais aussi Londres et Genève et Amsterdam/Bruxelles et Genève.

Dans le détail, Eurostar – dont l'actionnaire majoritaire est la SNCF, la compagnie ferroviaire publique française – prévoit d'investir environ 2 milliards d'euros (1,87 milliard de francs suisse) pour augmenter son parc de trains d'à peu près 30%, soit jusqu'à 50 nouveaux trains.

«Nous constatons une forte demande pour des voyages

durables en Europe, précise au *Temps* un porte-parole d'Eurostar. On nous disait auparavant qu'au-delà de trois heures de train, les voyageurs privilégiaient le transport aérien, mais cette limite est désormais passée à quatre heures et plus.»

Le coût d'un trajet Londres-Genève, alors que les prix d'Eurostar sont régulièrement critiqués parce que considérés comme trop élevés, n'est pas encore connu.

«Jusqu'à présent, Genève était souvent négligée»

Mais pourquoi le choix de Genève, alors que Zurich ou encore Bâle avaient été évoquées? Le 9 mai dernier, le conseiller fédéral Albert Rösti et la ministre britannique des Transports Heidi Alexander avaient signé une déclaration d'intention pour la création d'une ligne ferroviaire directe entre la Suisse et Londres. «Nous avons mené différentes études en termes de flux de passagers et deux destinations sont clairement ressorties, soit Genève et Francfort», répond le porte-parole d'Eurostar.

Du côté des acteurs économiques, Karine Curti, directrice de la Fon-

dation pour l'attractivité du canton de Genève, applaudit cette annonce, «car jusqu'à présent, Genève était souvent négligée en matière de dessertes ferroviaires internationales» et que «disposer de liaisons rapides à l'échelle internationale est devenu un enjeu stratégique pour la dynamique du canton.»

Une excellente nouvelle aussi selon Vincent Subilia, directeur général de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève, qui «salue cette judicieuse initiative, qui offre un complément à la voie aérienne et répond à des besoins économiques avérés, les flux à destination de Londres et du Royaume-Uni étant considérables». Il mentionne notamment les liens forts entre les deux villes au niveau du secteur bancaire et financier, du négoce ou encore à travers la Genève internationale. Il appelle cependant à une certaine «vigilance» de la part d'Eurostar sur la question du prix de ce trajet.

Côté politique, le conseiller d'Etat Pierre Maudet, chargé du Département de la santé et des mobilités, parle lui aussi d'une «très bonne

nouvelle qui confirme l'attractivité de Genève comme nœud ferroviaire international. Le Conseil d'Etat observe avec intérêt les suites que les CFF et Eurostar donneront à cette annonce. Des études de faisabilité sont d'ailleurs déjà en cours.» Il souligne que «Genève devrait être techniquement prête à accueillir une telle liaison, notamment en disposant d'un quai à contrôle renforcé, comme l'exige la réglementation pour les trajets à destination du Royaume-Uni». Dans le cas de Genève-Londres, le rail peut répondre à la saturation progressive des créneaux aériens, précise-t-il encore. Selon les chiffres 2024 de l'Aéroport international de Genève, Londres représente de loin la destination la plus prisée par les passagers.

Discussions en cours avec les CFF

Rencontré à la nouvelle gare de Moudon – inaugurée hier après quatre mois de travaux et 14 millions de francs d'investissements –, le responsable romand des CFF, David Fattebert, rappelle tout d'abord que l'Office fédéral des transports (OFT) a confié aux CFF

un mandat pour explorer les liaisons vers Londres d'ici à 2035-2040, un travail en cours. En ce sens, il estime que l'annonce d'Eurostar peut être considérée comme «crédible».

Ce dernier souligne néanmoins une complexité supplémentaire: la ligne qui conduirait directement à Londres n'est pas seulement une nouvelle liaison. «C'est également un projet d'infrastructures: on doit construire une gare dite «stérile» [avec une douane, ndlr] car l'on sort de l'espace Schengen.»

Cette dimension est aussi un point d'attention pour Diane Barbier-Mueller, députée PLR au Grand Conseil, qui avait déposé une motion pour l'étude d'une liaison ferroviaire directe entre Genève et Londres, acceptée en mars 2025 par le Grand Conseil et renvoyée au Conseil d'Etat. Tout en se réjouissant elle aussi de cette nouvelle, elle avertit: «Ce problème de quai de douane particulier doit être pris en compte par les autorités genevoises avant d'entamer les travaux de réfection de la gare Cornavin.»

Les CFF sont-ils déjà en discussion avec Eurostar? Pourraient-ils

s'associer avec l'opérateur sur une telle ligne? «Nous parlons avec tous les partenaires et tous les scénarios sont sur la table», répond simplement David Fattebert.

Actuellement, Eurostar opère au Royaume-Uni, en Belgique, en France, aux Pays-Bas et en Allemagne. En 2024, l'entreprise affichait un chiffre d'affaires de 2 milliards d'euros, en hausse de 2% par rapport à l'année précédente. ■

POSEZ TOUTES VOS QUESTIONS AUX CFF

David Fattebert, directeur des CFF pour la Suisse romande, sera l'invité du «Temps» lors d'un webinaire gratuit le jeudi 12 juin, de 16h30 à 17h15. Rejoignez-nous à l'aide de ce code QR:

