

# Les trains Genève-Londres pourraient partir de la Praille

**ROUTE FERROVIAIRE** Un trio d'experts estime qu'une liaison directe entre la Suisse et Londres n'a «aucune chance» de se réaliser. Cependant, si elle voit le jour, elle ne partira pas de Genève Cornavin mais plutôt du secteur de la Praille

BERNARD WUTHRICH

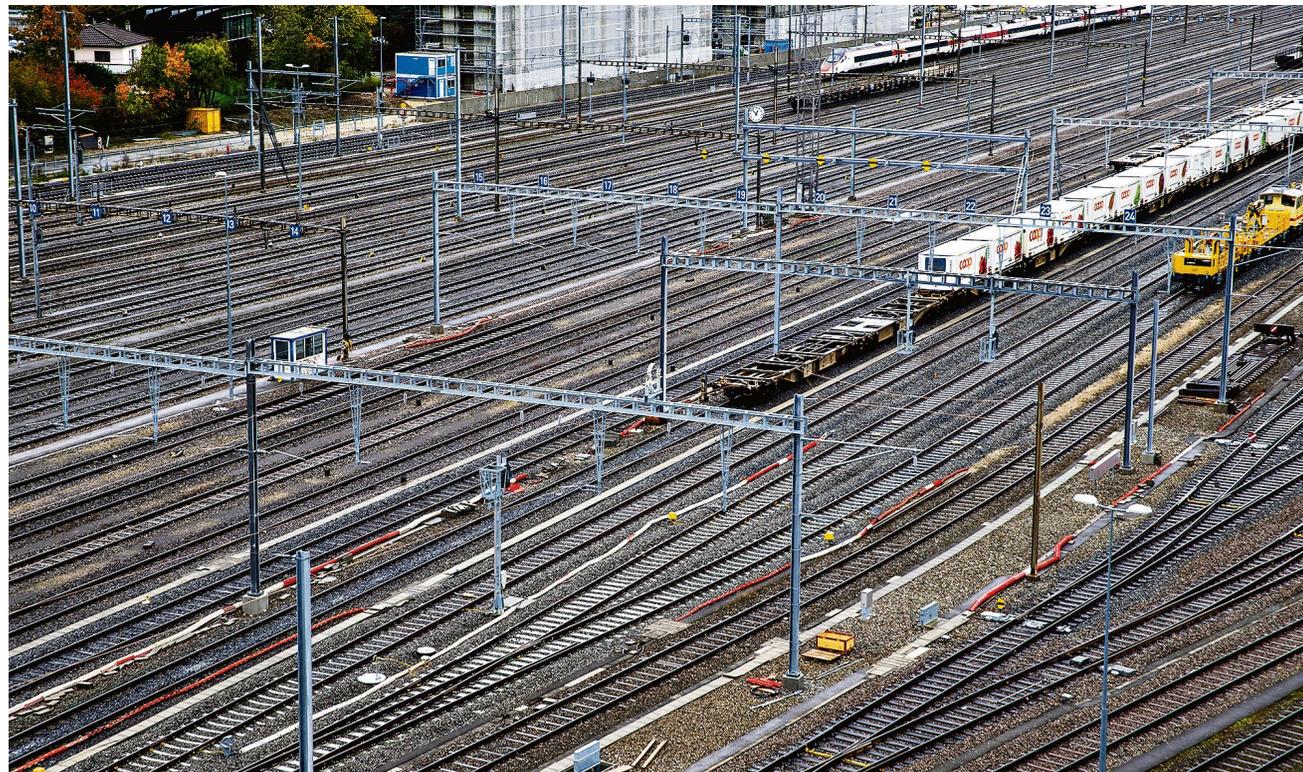
Un train direct entre Genève et Londres au début de la prochaine décennie? Il y a ceux qui y croient et ceux qui n'y croient pas. Dans la première catégorie, la compagnie Eurostar, qui vient d'annoncer qu'elle comptait ouvrir une liaison rapide Londres-Genève «au début des années 2030». Les CFF se sont eux aussi mis à y croire. «Nous souhaitons relier la Suisse à Londres», confirme son porte-parole Frédéric Revaz. L'entreprise s'appuie sur la déclaration d'intention signée par le conseiller fédéral Albert Rösti et la ministre britannique des Transports, Heidi Alexander, le 9 mai dernier. Ce texte ambitionne de «mettre en place à moyen terme une liaison ferroviaire directe entre la Suisse et Londres».

Dans l'autre camp, on retrouve trois experts ferroviaires reconnus. Kurt Metz, Peider Trippi et Kaspar Woker ont publié au début du mois un rapport qui affirme que ce «projet de prestige» «n'a aucune chance». Ils qualifient l'annonce d'Eurostar de «publicité». Une telle infrastructure serait trop complexe à réaliser et nécessiterait des investissements démesurés, jugent-ils.

Comme la Grande-Bretagne ne fait pas partie de l'espace Schengen, il faudrait équiper la gare de départ d'un terminal d'enregistrement séparé. Des policiers et gardes-frontières britanniques devraient pouvoir contrôler les passagers (passeports et formulaires d'autorisation d'entrée au Royaume-Uni) ainsi que les marchandises avant la montée dans le train. Cet espace devrait être distinct du reste de la gare. Selon les trois spécialistes, il devrait comprendre d'autres commodités: une salle d'attente d'une capacité de quelque 600 personnes, des WC, une boutique duty-free, un bar-restaurant, sans oublier une longueur de quai minimale de 420 mètres. Donc bien davantage qu'un simple guichet.

## Cornavin est hors course

Le trio a surtout étudié le cas de Bâle. Certes, ce «terminal stérile» pourrait prendre place là où se trouve la gare française, d'où partent les TGV pour Strasbourg et Paris. «Mais ce serait un peu juste», préviennent les auteurs de l'étude. Même s'ils ont moins approfondi la situation de Genève Cornavin, ils estiment que le projet d'agrandissement, avec deux nouvelles voies souterraines, n'est pas adapté.



Vue de la gare de triage de la Praille. (LANCY, 26 OCTOBRE 2020/SALVATORE DI NOLFI/KEYSTONE)

Sur ce point, ils ont raison. L'espace aujourd'hui dédié aux douanes françaises est bien trop exigu et l'extension souterraine, dont la mise en service n'est pas envisagée avant 2036, ne prévoit rien qui puisse accueillir un poste de contrôle douanier de grande enver-

## Comme la Grande-Bretagne ne fait pas partie de l'espace Schengen, il faudrait équiper la gare de départ d'un terminal d'enregistrement séparé

gure. Et s'il fallait ajouter cet élément au projet tel qu'il a été approuvé jusqu'à maintenant, cela retarderait les travaux de plusieurs années. Une liaison directe entre Cornavin et la gare internationale londonienne de Saint-Pancrace au début des années 2030 paraît ainsi

irréaliste, estiment les trois coauteurs du rapport. Mais...

Le 6 mars dernier, lorsqu'il a présenté les résultats 2024 de l'entreprise, le patron des CFF Vincent Ducrot a évoqué, au micro de la RTS, une autre piste: ce terminal pourrait être, au moins «temporairement», installé «dans une gare périphérique de Genève». A ce stade, les CFF ne souhaitent pas en dire davantage. Selon nos sources, le site visé serait celui de la Praille et du Stade de Genève, dans le prolongement de la halte de Lancy-Pont-Rouge. Il y a là suffisamment de surfaces ferroviaires disponibles pour y aménager un terminal d'enregistrement. Celui-ci pourrait être réalisé bien des années avant l'achèvement des voies souterraines de Cornavin. Quant à la gare de Genève Cointin, elle n'entre pas en ligne de compte, car elle n'est pas, contrairement à la Praille via le tunnel de Châtelaine, raccordée à la ligne de Bellegarde empruntée par le trafic international.

## Transit par Lille

Le terminal – et son financement – n'est pas le seul problème à résoudre. Il y a aussi la question de l'itinéraire à emprunter sur sol français. Pour les coauteurs du rapport, il s'agit d'éviter Paris – il faudrait changer

de gare, or le train ne peut pas s'arrêter avant d'entrer sur le sol britannique. Le tracé devrait logiquement passer par Marne-la-Vallée et l'aéroport Charles-de-Gaulle avant de filer vers Lille et la Manche. Mais, et les CFF le confirment, l'utilisation du réseau français à grande vitesse n'est pas sans contraintes. «En raison du prix élevé du sillon en France et dans le tunnel sous la Manche, un taux d'occupation inférieur à 80% n'est pas rentable économiquement», préviennent les trois experts. Les tarifs risquent d'être élevés. Par ailleurs, des conventions devraient être signées avec la France et la Grande-Bretagne. Leur ratification par le parlement pourrait durer «jusqu'au milieu des années 2030», estiment-ils.

Pour toutes ces raisons, ils jugent plus réaliste d'envisager une liaison rapide entre la Suisse (Bâle ou Genève) et la gare de Lille-Europe, qui est déjà équipée pour le franchissement de la frontière britannique. Outre les installations de douane, le secteur international comprend un kiosque, des distributeurs automatiques de snacks et boissons, une aire de jeux pour les enfants, des WC et un comptoir de remboursement de la détaxe. Le cas échéant, il pourra servir de modèle pour le «terminal stérile» de la Praille. ■