«Suisse-Londres en direct par le rail n’a aucune chance»

TRAVEL INSIDE - 11.06.2025

Actualisation d’une étude en langue allemande publiée en mars dernier.

share share share share print email

©Siemens

La compagnie Eurostar a annoncé hier son intention d’ouvrir de nouvelles destinations à l’horizon 2030. Parmi elles, deux relations Londres-Genève et Londres-Francfort, ainsi qu’une autre entre Amsterdam et Genève.Pour ce faire, la compagnie entend injecter près de 2 milliards de francs dans l’acquisition d’une cinquantaine de nouvelles rames.

Ce projet de liaison ferroviaire directe entre la Suisse et Londres n’est pas nouveau. Mais est-il réaliste?

C'est la question que pose l'étude «Direkt durch den Kanaltunnel – realistisch oder illusorisch?» («Directement à travers le tunnel sous la Manche – réaliste ou illusoire?»), qui a été publiée le 27 mars 2025 par le collectif d'auteurs composé de **Kurt Metz**, **Peider Trippi** et **Kaspar P. Woker**.

Selon ces derniers, elle a suscité un vif intérêt et donné lieu à des réactions constructives. Entre-temps, les acteurs potentiels entre Londres et le continent européen ont fait d'autres annonces. Voici maintenant une mise à jour des auteurs de l'étude, qui repose certes sur le texte original, mais qui a été actualisée et largement complétée en raison de l'évolution dynamique de la situation.

«Nous sommes désormais arrivés à la conclusion que le projet d'une liaison ferroviaire directe entre la Suisse et Londres n'a aucune chance d'aboutir, et ce pour de multiples raisons», déclare le collectif d'auteurs.

Le projet en bref

Le projet de liaison ferroviaire directe entre la Suisse et Londres fait l'objet de vifs débats depuis 2023 et est largement relayé dans les médias grand public, les réseaux sociaux et la presse spécialisée. Les recherches menées par Metz, Trippi et Woker montrent sous différents angles les exigences auxquelles doit répondre une liaison ferroviaire directe entre la Suisse et Londres et si celle-ci peut être réalisée dans un avenir proche à un coût raisonnable.

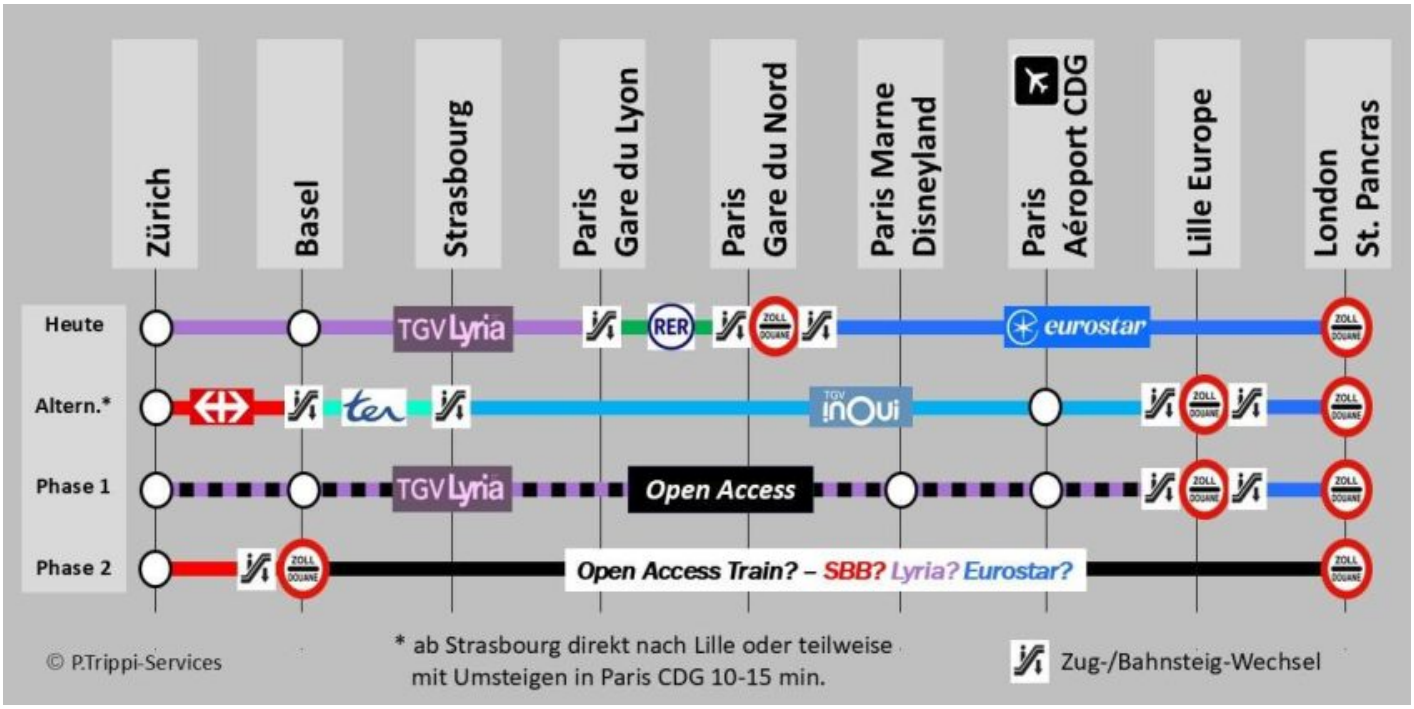
Aujourd'hui, Londres n'est accessible depuis la Suisse qu'en changeant de gare à Paris ou, à défaut, en effectuant plusieurs changements via Lille Europe.

London St. Pancras Highspeed (HS1 Limited), propriétaire et exploitant de la gare internationale, prévoit de doubler sa capacité. Getlink S.E., propriétaire et exploitant du tunnel sous la Manche, souhaite inciter d'autres entreprises ferroviaires à rejoindre Eurostar, actuellement seul opérateur, afin d'ouvrir de nouvelles liaisons ferroviaires vers le continent.

L'offre possible

La durée prévue du trajet entre Bâle et Londres devrait être d'environ 6 heures.

Afin d'offrir un service adapté aux besoins des clients, il faut prévoir au moins deux départs par jour et par direction. Dans le sens sud-nord, il faut tenir compte des contrôles des titres de transport, des passeports et des autorisations d'entrée au Royaume-Uni (ETA), ainsi que des contrôles de sûreté pour les personnes, les bagages et les douanes. Cette procédure correspond à celle en vigueur dans les aéroports, mais elle est souvent ignorée dans la comparaison entre le temps de trajet en train et en avion.



Les relations ferroviaires actuelles ('Heute') – les alternatives de Strasbourg à Lille, parfois avec changement à Paris CDG – les possibilités futures (phase 1/phase 2). ©Peider Trippi

Une liaison directe entre Bâle et Londres St. Pancras International nécessite donc la construction d'un terminal britannique «stérile» à Bâle pour ces contrôles. Pendant les six heures que dure le trajet à travers la France et le tunnel sous la Manche, les portes du train restent fermées aux passagers, car après avoir passé les contrôles à Bâle, les voyageurs se trouvent sur le territoire douanier du Royaume-Uni.

Un arrêt commercial en cours de route avec embarquement ne pourrait se faire que via le terminal existant à Lille-Europe ou via un «terminal britannique» à construire.

Le matériel roulant

Ainsi, le trajet sans arrêt entre Bâle et Londres dans un train direct d’une durée minimale de six heures (sept heures au départ de Zurich) sera le trajet journalier le plus long en Europe avec des portes fermées pour les passagers.

Cela pose des défis particuliers pour l’aménagement intérieur du matériel roulant:

- tous les passagers doivent voyager d’un bout à l’autre, presque sans exception avec des bagages volumineux et encombrants (grandes valises, poussettes, équipements sportifs, vélos, etc.). Les espaces de rangement doivent donc être prévus en conséquence, tout comme les places pour les voyageurs à mobilité réduite.
- tous les passagers utiliseront les toilettes une (ou plusieurs) fois. Leur nombre et leur taille doivent donc être planifiés en conséquence, y compris la réserve d’eau de rinçage et les réservoirs à matières fécales.
- tous les passagers se restaureront pendant le trajet (repas à emporter apportés ou repas et boissons achetés à bord). Cela génère une quantité importante de déchets. Le train doit donc être nettoyé pendant le trajet, ce qui nécessite des locaux de rangement pour le matériel de nettoyage et des sièges pour le personnel.
- une zone séparée pour le réapprovisionnement et le rangement des bagages est nécessaire pour le personnel de restauration.

Les rames Eurostar qui circulent aujourd’hui dans le tunnel sous la Manche sont conçues pour des trajets d’une durée maximale de 4 heures et demie (Amsterdam – Londres) et ne répondent donc pas aux exigences d’un trajet longue distance.

Selon les auteurs de l’étude, les investissements dans le terminal de Bâle, les trains équipés pour les longues distances et les coûts d’exploitation de la liaison, avec des prix de sillons très élevés sur les lignes à grande vitesse, entraînent des prix de billets élevés.

En revanche, le nombre de passagers est relativement modeste, ce qui ne justifie commercialement que la mise en service d’une seule paire de trains par jour; les trains supplémentaires devraient être subventionnés.

L’infrastructure

À Bâle CFF, il faut prévoir une infrastructure pour l’enregistrement, les contrôles

douaniers, les contrôles des passeports et de sécurité, ainsi que pour le personnel chargé de ces contrôles, et des espaces d'attente pouvant accueillir jusqu'à 600 passagers. Cela comprend un kiosque, des boutiques hors taxes, un service de restauration, une zone pour les enfants et des toilettes. Un salon avec service doit être mis à la disposition des passagers des catégories les plus chères et des participants aux programmes de fidélité.

Au moins une voie de 420 m de long avec un quai à hauteur d'embarquement doit être mise à disposition et clôturée ou protégée par d'autres mesures pour des raisons de sécurité. Selon les auteurs, un tel quai pourrait probablement être réalisé à Bâle CFF dans la partie française de la gare qui existe encore.

Une à deux compositions passeraient la nuit à Bâle. Cela nécessite des voies pour le nettoyage, l'entretien mineur et le stationnement. Pour l'entretien majeur et les réserves, les opérateurs ferroviaires de la région de Londres devraient disposer d'installations appropriées.

Le dépôt et les installations de maintenance de Temple Mills, les seuls actuellement adaptés au matériel roulant pouvant circuler dans le tunnel sous la Manche, ne sont certes pas utilisés à pleine capacité, mais Eurostar et les nouveaux exploitants potentiels se disputent déjà les capacités ferroviaires et de maintenance encore disponibles dans le cadre du libre accès au réseau. La construction d'un nouveau centre de maintenance et d'entretien pour les gros travaux en France serait également envisageable.

Une conclusion qui donne à réfléchir

La commande et la livraison de nouveau matériel roulant adapté au tunnel sous la Manche, la construction du terminal, y compris une voie ferrée sécurisée de 400 mètres de long, les accords organisationnels et juridiques à conclure avec trois États (y compris le vote au Parlement suisse) devraient durer jusqu'au milieu des années 2030, expliquent Merz, Trippi et Woker dans leur analyse.

Techniquement, presque tout est réalisable moyennant des efforts considérables. Sur le plan politique, économique et juridique, la situation est différente dans le

cas de la liaison ferroviaire directe envisagée entre la Suisse et Londres, selon les auteurs. Le marché des voyages en train (trop) longs pendant la journée, à des prix trois fois plus élevés qu’un vol avec bagages, est en outre limité. Les auteurs sont donc arrivés à la conclusion que le projet Suisse-Londres n’avait aucune chance d’aboutir.

Les trois auteurs spécialisés Kurt Metz, Peider Trippi et Kaspar P. Woker se sont demandé si un projet prestigieux tel que «Suisse – Londres directement par le train», qui nécessite des investissements élevés et d’importantes subventions publiques, était judicieux et opportun compte tenu de la situation financière de la Confédération et des CFF. *(TI)*

Le volume aérien existe, mais rien ne parle en faveur du rail

Si l’on analyse les chiffres précis figurant dans le rapport annuel 2024 de Genève Aéroport, on constate que le volume de passagers sur l’année écoulée consolide une fois encore la place de Londres comme destination numéro un depuis la plate-forme aéroportuaire romande:

753’045 passagers vers Londres Gatwick, 1’033’458 pour Londres Heathrow, 313’155 à destination de Londres Luton, 11’480 vers Londres Southend, 35’740 sur Londres Stansted et 37’587 vers London City. Ces chiffres ne donnent, en revanche, aucune information sur le profil des passagers (voyages d’agrément? voyages d’affaires? transit via Heathrow ou Gatwick? clientèle Incoming composée de skieurs durant la période hivernale?).

Face aux contraintes techniques évoquées ci-dessus, au temps de trajet et aux prix, force est de constater que rien ne parle en faveur du rail entre la Suisse et la capitale britannique. D’autant que si Bâle était la porte d’entrée ferroviaire de la Suisse, cela allongerait considérablement la durée du voyage. *(DS)*