

Relations ferroviaires internationales à Genève

État des lieux et propositions d'amélioration



TGV Lyria à Genève le 20 octobre 2023, photo Pierre Hofmann

- 1** Introduction
- 2** Liaisons de jour
 - 2.1** Midi (Sud de la France) et Barcelone
 - 2.2** Londres
 - 2.3** Benelux (Bruxelles et Amsterdam)
 - 2.4** Milan et nord de l'Italie
 - 2.5** Turin et Gênes via Chambéry
 - 2.6** Sillon rhénan et nord de l'Allemagne
 - 2.7** Autres destinations en Allemagne, Autriche et Europe de l'Est
- 3** Trains de nuit
- 4** Matériel roulant
- 5** Exploitation
- 6** Infrastructures
- 7** Bibliographie
- 8** Glossaire

1 Introduction

Dans le cadre d'un fort regain d'intérêt pour les relations ferroviaires internationales à longue distance, on constate hélas que l'offre actuelle depuis/vers Genève, et par extension le bassin lémanique, est pour le moins limitée.

De fait, il existe aujourd'hui uniquement des relations directes avec Paris (8 allers-retours par jour), Milan (3 allers-retours par jour dont 1 avec Venice) et, durant deux mois d'été, 1 aller-retour par jour pour Marseille. Cela n'a pas toujours été le cas. On peut notamment citer les liaisons vers Barcelone, Bruxelles, Rome, Dortmund, et la façade atlantique française. Ces liaisons ont été graduellement supprimées au fil du temps.

Top 10 des destinations aériennes au départ de l'aéroport de Genève en 2022 (en train en moins de 8 heures)

Rang	Destination	Passagers	Temps en train
1	Londres	1 820 698	7 h 01
2	Paris	709 864	3 h 13
3	Porto	645 065	
4	Lisbonne	623 570	
5	Amsterdam	525 177	7 h 15
6	Madrid	518 213	
7	Barcelone	464 387	7 h 09
8	Bruxelles	427 308	5 h 15
9	Nice	379 544	6 h 42
10	Istanbul	363 272	

Pourtant un potentiel est régulièrement identifié, et qui tend actuellement à augmenter. Il est alimenté tant par la clientèle professionnelle que par les déplacements touristiques. Cette demande latente concerne aussi bien les relations de jour que les trains de nuit. La durée acceptable

du voyage peut atteindre jusqu'à 5 à 8 heures pour un trajet de jour et jusqu'à 7 à 12 heures pour un trajet de nuit. Les fréquences, les aspects du confort, la ponctualité et la sécurité sont des facteurs déterminants dans le choix du train comme mode de transport.



Une rame de type Pendolino ETR 675 de la compagnie Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV / Italo) file sur la ligne à grande vitesse Milan – Bologne au niveau de Melegnano le 24 mars 2024. Photo: Markus Mainka

Pour une mobilité
d'avenir



2 Liaisons de jour

2.1 Midi et Barcelone

Des liaisons existent entre Lyon et le sud de la France (Marseille, Nice, Montpellier, Perpignan, etc.) ainsi qu'avec Barcelone. Dans un premier temps, il s'agit donc d'augmenter les rela-

tions entre le bassin lémanique et Lyon, de manière à améliorer les correspondances à Lyon, actuellement très peu attractives. Notons que des trains de la RENFE atteignent déjà Lyon, et que cette compagnie est intéressée à des-

servir la Suisse romande en y prolongeant ses services.

Dans une étape ultérieure l'utilisation du CFAL et son raccordement à la LGV en desservant l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry permettrait une réduction du



temps de parcours de l'ordre d'une demi-heure.

Par manque de relations suffisantes et de disponibilité de places dans les rares trains, les rédacteurs de cette étude ont été parfois contraints d'utiliser la voiture ou l'avion

pour leurs déplacements entre Genève et le sud de la France ainsi que Barcelone. De bonnes relations par train permettraient de capter une clientèle utilisant actuellement l'avion, les services d'autocars ou la voiture de manière contrainte.

Mentionnons encore qu'en été 2024 le TGV pour Marseille aura pour origine/ destination Lausanne plutôt que Genève, ce qui est à saluer. Notons que cette offre est limitée aux deux mois d'été en raison du manque de matériel roulant chez Lyria et à la SNCF.

2.2 Londres

Une forte demande latente existe, comme en témoignent les statistiques des passagers aériens entre Genève et Londres. Des pétitions et des interventions politiques sont en cours dans les cantons de Genève et de Vaud.

Le problème des contrôles douaniers et de sécurité

très stricts, exigés par la Grande-Bretagne, imposant des *zones stériles* et une politique d'arrêts restrictive (peu ou pas d'arrêts intermédiaires), constitue un obstacle non négligeable. Les contraintes d'horaire et, plus particulièrement la disponibilité de sillons sur le tronçon le plus chargé de la LGV Sud-Est, doivent aussi être prises en compte, sachant que sur

la section la plus chargée, au sud de Paris, il reste un sillon disponible chaque deux heures (en alternance avec celui occupé par les TGV actuels entre Genève et Paris).

Notons qu'il existe également une demande de relation avec Londres au départ de Bâle pouvant entrer en concurrence avec celle de Genève.



Le 29 juillet 2020, une rame à grande vitesse de type Eurostar e320 se rend de Paris à Londres et traverse les Hauts-de-France par la LGV nord au niveau de la commune de Baron.
Photo: Olivier Rateau

Pour une mobilité
d'avenir

ate

2.3 Benelux

L'ancienne relation par TGV Thalys entre Genève et Bruxelles n'avait pas connu le succès escompté, en particulier en raison d'un départ trop tôt et d'un retour trop tardif à Genève. Toutefois, la demande existe. Elle pourrait être satisfaite avec des trains directs mieux positionnés durant la journée. Les dessertes de gares intermédiaires, d'une part celle de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, d'autre part celle de Disneyland

Paris, seraient un atout supplémentaire.

Une relation directe Genève – Bruxelles, voire Genève – Amsterdam, via Lille-Europe est souhaitable, offrant à Lille-Europe des correspondances quai à quai nettement plus confortables et rapides qu'à Paris, en particulier vers Londres. Un rebroussement à Lille-Europe est nécessaire pour continuer vers Bruxelles et Amsterdam, ce qui ne pose aucun problème, certaines relations faisant déjà ce

rebroussement. Depuis Bruxelles et Amsterdam, des correspondances vers d'autres destinations en Belgique et aux Pays-Bas sont aisées.

En l'absence de relations directes, des correspondances attractives à Lyon sont à privilégier – ce qui nécessite de bonnes liaisons, déjà évoquées plus haut, entre Genève et Lyon. On rappelle à ce sujet que les correspondances à Paris sont très dissuasives en raison des changements de gare fort inconfortables.

2.4 Milan et nord de l'Italie

Les trois relations existantes sont régulièrement prises d'assaut et sont donc clairement insuffisantes. Les cadences doivent être augmentées, en visant une

relation toutes les deux heures. Outre la liaison directe avec Venise, d'autres relations doivent être prolongées jusqu'à Bologne, Florence et Rome.

Dans une première étape, l'alternative nécessitant

un changement de train à Brigue et l'utilisation de la relation entre Bâle et Milan exige une correspondance sur le même quai. Ceci n'étant actuellement pas le cas, la situation est dissuasive pour de nombreux voyageurs.

2.5 Turin et Gênes via Chambéry

Une liaison directe est désirable. Nonobstant la fermeture actuelle de la ligne du Mont-Cenis, les horaires existants impliquent des temps de battement de correspondance trop longs

à Chambéry, dès lors dissuasifs. Une amélioration de ces correspondances est impérative pour renforcer l'attractivité de la relation.

A Turin, des correspondances vers Gênes et la Côte Ligure sont disponibles. Turin est également tête de ligne

pour de nombreux trains de nuit vers le centre et le sud de l'Italie. Il est important de noter qu'après la mise en service du tunnel de base du Mont-Cenis (sans les accès!), un trajet Genève – Turin aurait une durée analogue à un Genève – Paris (3 h 15).

2.6 Sillon Rhénan et nord de l'Allemagne

Le passage par Bâle pour rejoindre les trains desservant le Sillon Rhénan (Fribourg-en-Brigau, Karlsruhe, Francfort, Cologne) et le nord de l'Alle-

magne (Hambourg, Berlin) est actuellement très inconfortable en raison de l'absence de trains directs entre Genève et Bâle. Cette situation doit encore durer de nombreuses années. Le changement à Bienne ou à Berne est dissuasif pour

plusieurs catégories de voyageurs. Les restrictions des prochains horaires, pouvant inclure un changement additionnel à Renens, ne feront rien pour améliorer la situation. Il y a urgence à améliorer cette relation.

2.7 Autres destinations en Allemagne, Autriche et Europe de l'Est

La tête de ligne des trains desservant ces relations

se trouve à Zurich, où un changement est impératif. Dans la mesure où les relations directes entre le bassin lémanique et Zurich ainsi que les correspondances à Zurich demeurent attractives, la situation est

jugée acceptable. L'intérêt d'une liaison directe entre Munich et Lyon via Zurich et Genève, est évoqué. Si un opérateur est disposé à mettre en place cette liaison il devra être soutenu officiellement.

3 Trains de nuit

Actuellement les seuls trains de nuit desservant la Suisse partent de Bâle et de Zurich. Il n'existe plus rien pour la Suisse romande.

La première priorité est la desserte nocturne de l'Espagne (Barcelone a minima). Entre Genève et le sud de la France, ces trains

pourraient passer soit par Lyon, soit par le Sillon Alpin permettant la desserte de Chambéry et de Grenoble.



Un compartiment exclusif à deux lits à bord d'un train de nuit de la marque Nightjet géré par la compagnie des chemins de fer autrichiens ÖBB. Photo: Nightjet

Pour une mobilité
d'avenir



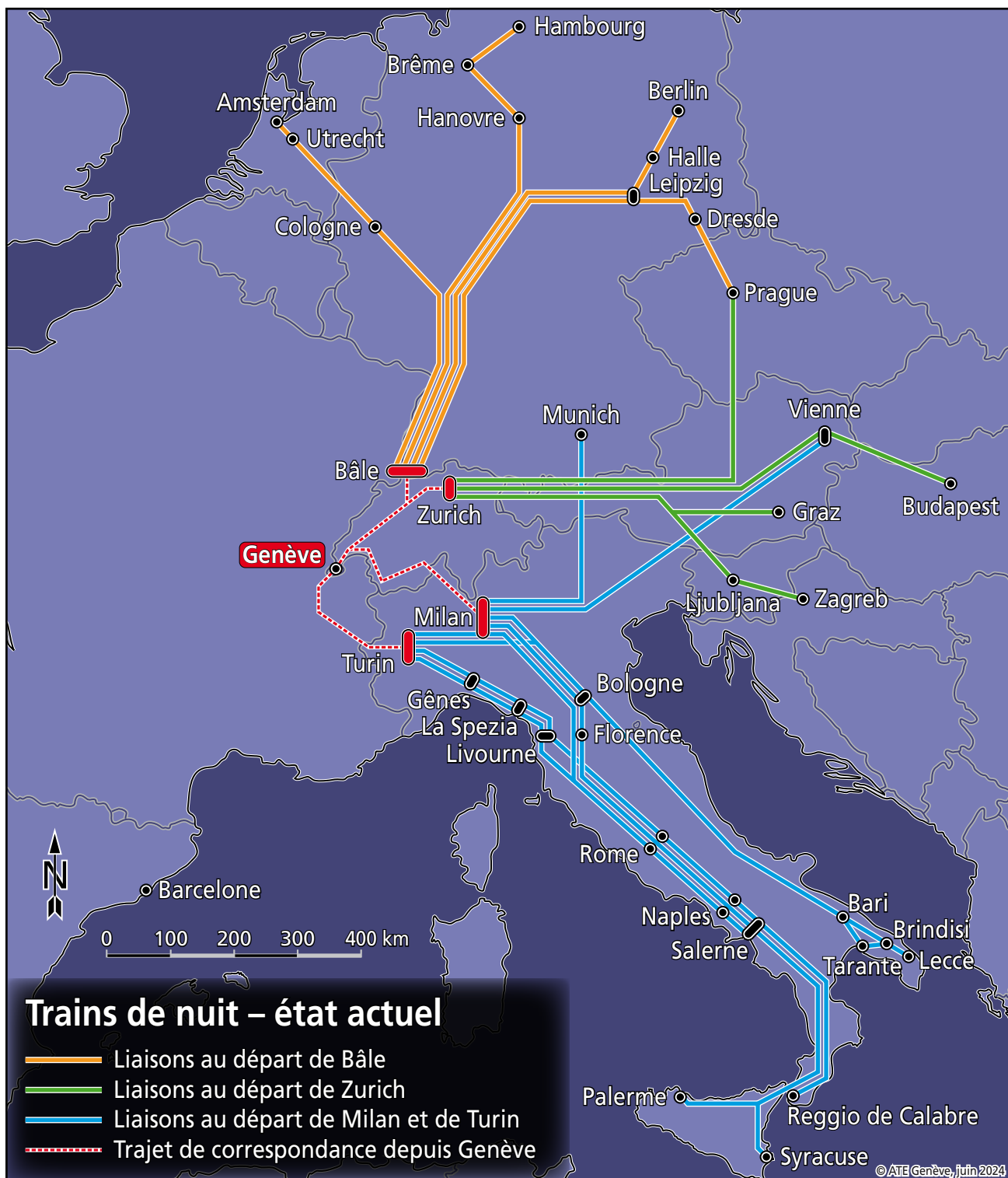
La seconde priorité est l'Italie avec Rome et Naples via le Simplon et Milan. Ceci peut être réalisé au départ de Genève, incluant éventuellement des coupes-accroches à Brigue avec des trains desservant Berne et Bâle. On a par ailleurs mentionné plus haut que des trains de jour vers

Turin, bien positionnés, permettraient l'accès à plusieurs relations nocturnes à partir du hub de Turin.

Des trains directs entre Genève et Bâle faciliteraient l'accès aux trains de nuit vers l'Allemagne du Nord et de l'Est. Pour les relations de nuit vers l'Autriche

et l'est de l'Europe, le passage par Zurich convient.

Les problèmes pouvant affecter les trains de nuit sont la disponibilité de sillons, les travaux nocturnes d'entretien des voies, et la nécessité d'une présence de personnel dans certaines gares.



4 Matériel roulant

Pour une exploitation souple des relations ferroviaires internationales, un matériel roulant polyvalent et interopérable est nécessaire. Parmi celui-ci, les trains à motorisation répartie les plus récents du constructeur Hitachi Rail Ltd, désignés ETR 1000 et exploités par Trenitalia sous la désignation *Frecciarossa*, sont aptes à circuler sur de nombreux réseaux: France, Italie, Allemagne, Espagne, Autriche, Suisse, Belgique et Pays-Bas, incluant les lignes à grande vitesse jusqu'à 360 km/h. Ce matériel roulant couvre en principe tous les services désirés.

D'autres types de matériels

roulants sont utilisés, avec diverses restrictions d'homologation et d'utilisation. Les offres des constructeurs sont multiples: **Alstom** produit diverses variantes de TGV; **Siemens** offre les gammes ICE et Velaro ainsi que les trains Railjet utilisés par les chemins de fer autrichiens et livre également des voitures pour le service Nightjet de cet opérateur; **Stadler** construit les trains Giruno; **Talgo** présente les trains Avril, etc.

Les trains de nuit nécessitent du matériel dédié et de spécifications particulières: couchettes, compartiments avec lits, cabinets de toilette, espaces de stockage pour bagages et autres

commodités.

De manière générale et comme mentionné en introduction, les critères de confort, de sécurité et de fiabilité sont déterminants pour l'utilisation des trains à longues distances. Dans le domaine du confort, la restauration, les services auxiliaires, le WiFi, la présence de prises de recharge et autres aménagements, sont vivement appréciés. La sécurité dans les trains et dans les gares est primordiale, particulièrement pour les trajets de nuit. La fiabilité des services et, surtout, la ponctualité des trains avec garantie des correspondances sont également très importantes.



Une rame ETR 1000 traverse la gare de Tarragone (E) le 6 novembre 2023. Ce matériel roulant, apte jusqu'à 400 km/h, peut être alimenté en courant continu de 1500 ou de 3000 volts ou en courant alternatif de 15 000 ou de 25 000 volts. La marque Iryo appartient à la société espagnole ILSA, filiale de Trenitalia. Photo: Adobe Stock

Pour une mobilité
d'avenir



5 Exploitation

Les diverses nouvelles liaisons mentionnées ci-dessus ne seront pas toutes, et de loin, exploitées par les divers transporteurs historiques (CFF, SNCF, DB, etc). Il existe déjà plusieurs autres opérateurs, soit des filiales ou des coopérations de transporteurs historiques (p. ex. Lyria), soit des entreprises privées (Eurostar, Italo, etc.). De nouveaux opérateurs sont attendus, encouragés en ce sens par l'ouverture du trafic ferroviaire de voya-

geurs international à la concurrence. Idéalement une collaboration entre opérateurs est souhaitable dans l'intérêt d'un service homogène.

Les objectifs de renforcement des liaisons ferroviaires internationales peuvent être atteints dans la mesure où les divers opérateurs offrent des relations confortables et attractives, de bonnes correspondances et des méthodes de tarification souples et

simples à utiliser (en particulier les possibilités d'utiliser un billet unique, de bénéficier de réductions cohérentes et de passer facilement d'un opérateur à un autre). Lorsque ces liaisons empruntent le réseau suisse, l'utilisation de sillons restant disponibles, sans interférence avec les trafics national, régional et local, ainsi que le respect du service direct, sont des obligations.



Les rames à grande vitesse Italo de type ETR 575 ont été construites par Alstom. Elles appartiennent à la société italienne Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) propriété du groupe MSC. Voici l'unité 15 en gare de Rome Termini le 12 mai 2016. Photo: Benny Marty

Pour une mobilité
d'avenir



6 Infrastructures

Il est essentiel d'éviter que la Suisse ne soit contournée par le trafic voyageurs international (comme on peut le constater par exemple dans le document *TEE 2.0* porté par l'Allemagne et dans divers autres documents – voir le lien). Pour cela il est indispensable de disposer de liaisons rapides et capacitaires vers les lignes à grande vitesse européennes.

Pour les accès vers le nord et l'est de l'Europe, une ligne à grande vitesse Genève – Lausanne – Berne offrira les gains de temps souhaitables pour les relations longues distances et augmentera la capacité de

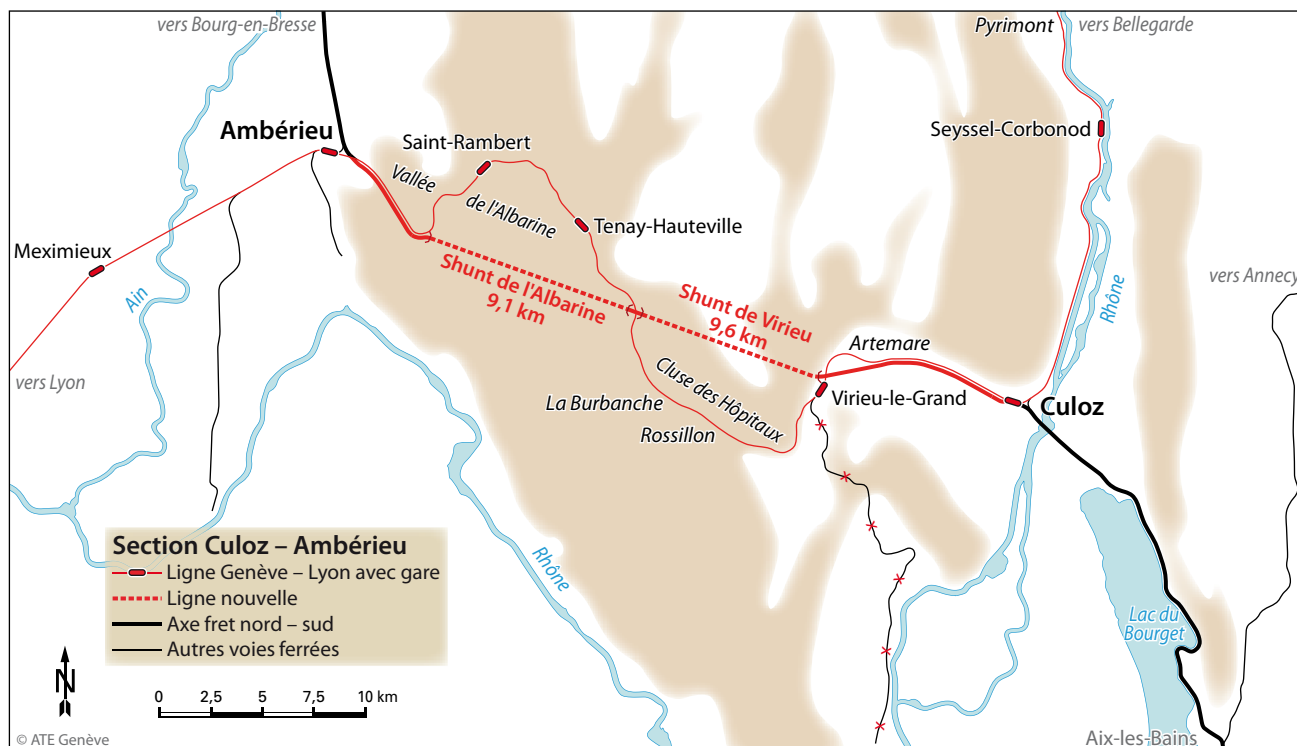
transport sur ce tronçon du réseau suisse.

Pour les accès à la France et à l'Espagne, la ligne Genève – Lyon est absolument vitale. En effet, la voie ferrée entre Bellegarde et Bourg-en-Bresse (ligne du Haut-Bugey) est certes utile pour les TGV vers Paris et le nord-ouest de l'Europe, mais sa faible capacité et son profil en long difficile imposent de faibles vitesses et en limitent l'usage. La situation de l'axe ferroviaire Genève – Lyon a été analysée en détail dans un document antérieur de l'ATE (voir le lien). Il existe une nécessité impérieuse d'améliorer les conditions

d'exploitation sur cette ligne.

A court terme, sans travaux importants de génie civil, l'amélioration de la signalisation (augmentation du nombre de cantons de block) et de l'alimentation en courant de traction (augmentation du nombre de sous-stations) est indispensable. Idéalement, la conversion du courant de traction de 1,5 kV continu à 25 kV alternatif serait une mesure désirable.

A moyen terme les tunnels un temps projetés dans le cadre du Lyon – Turin, dans la vallée de l'Albarine et la Cluse des Hôpitaux entre



Les tunnels projetés dans l'une des variantes de voies d'accès au Lyon – Turin, entre Culoz et Ambérieu, permettraient notamment une réduction des temps de parcours entre Genève et Lyon, en évitant la section la plus lente.

Pour une mobilité
d'avenir



Ambérieu et Culoz, permettraient une réduction des temps de parcours sur ce tronçon, au bénéfice des diverses relations à longue distance qui l'empruntent.

Dans la région lyonnaise, la saturation durable de la gare de Lyon Part-Dieu et de ses accès ne pourra être résolue qu'au prix de grands travaux d'infrastructure, au premier rang desquels figure le projet du Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL). Pour les relations ferroviaires internationales entre la Suisse et le sud-ouest de l'Europe, la réalisation du CFAL, en particulier la liaison entre la ligne existante Lyon – Ambérieu et la LGV pas-

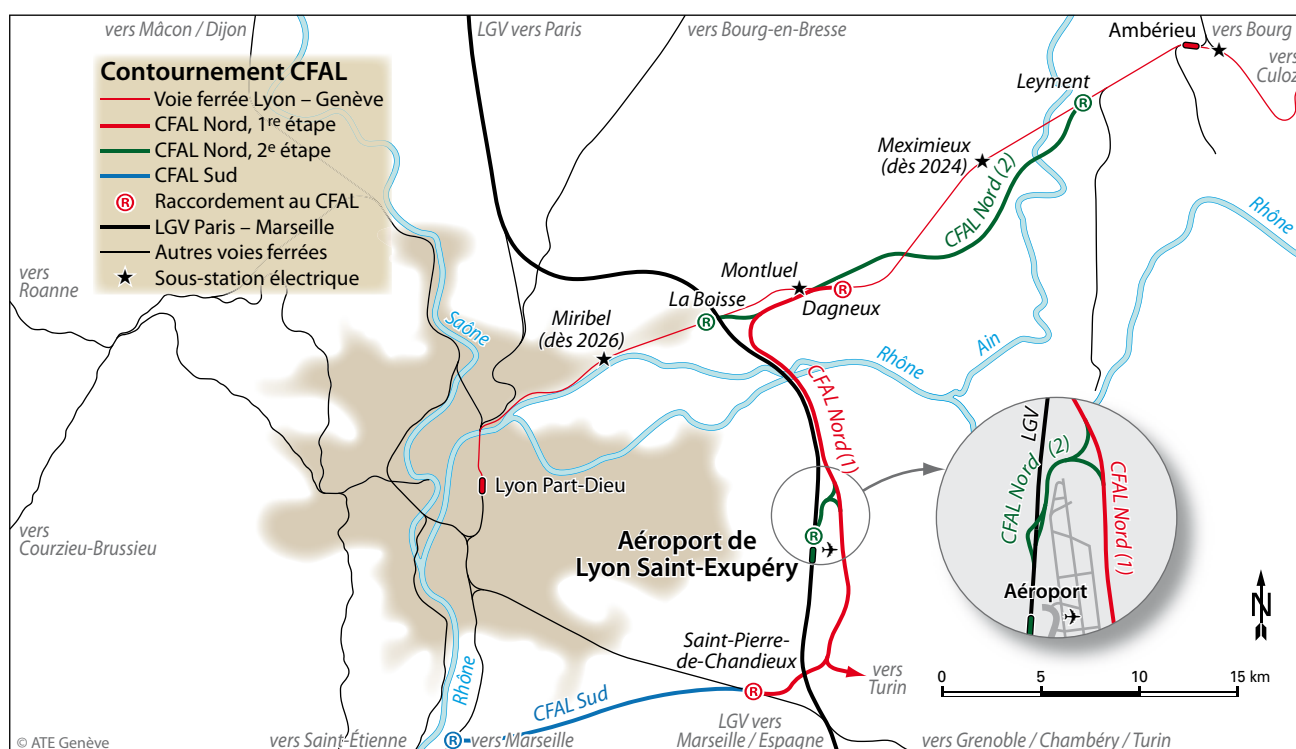
sant par Lyon Saint-Exupéry, est hautement désirable (voir le document de l'ATE précité) en raison principalement des gains de temps de l'ordre de 30 minutes par rapport au passage par Lyon Part-Dieu.

En décembre 2022, le COI a évalué le coût de la première étape du projet CFAL à 430 millions d'euros et celui de la seconde à 400 millions d'euros. Dans cette deuxième étape, une partie du montant **comprend le raccordement à la LGV Méditerranée qui nous intéresse directement.**

Ce raccordement devrait pouvoir se réaliser simultanément à la première partie. La Confédération helvétique pourrait appor-

ter une participation financière sous l'égide du raccordement de la Suisse aux réseaux à grande vitesse européens.

Pour la relation Genève – Turin, les accès à la LGV Lyon – Turin tels que projetés actuellement ne seront pas d'une grande utilité. Entre Genève et la vallée de la Maurienne, le trajet le plus court passera toujours par Culoz, Chambéry et la ligne existante jusqu'au tunnel de base. Le tronçon entre Chambéry et Montmélian (environ 15 km) peut constituer un goulet d'étranglement nécessitant une amélioration de l'infrastructure – a minima un saut-de-mouton à Montmélian.



Les deux étapes du Contournement ferroviaire nord de l'agglomération lyonnaise (CFAL nord).

Pour une mobilité d'avenir



7 Bibliographie

Documents

Transport ferroviaire international pour protéger le climat – TEE 2.0
Secrétariat du Délégué du Gouvernement fédéral aux transports ferroviaires (GS-BSV)
(notamment les pages 34 à 39)

La ligne ferroviaire de Genève à Lyon – État des lieux et propositions d'amélioration
Association transports et environnement (ATE) – Section de Genève

Conseil d'orientation des infrastructures (COI) – Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leurs transitions

Ministère chargé des transports

- Rapport de synthèse
- Rapport annexe (notamment les pages 51 à 58)



[\[Lien vers la page dédiée sur le site Internet de l'ATE\]](#) ou:

8 Glossaire

CFAL	Projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
COI	Conseil d'orientation des infrastructures (organisme gouvernemental français)
DB	Deutsche Bahn (chemins de fer allemands)
Eurostar	Entreprise ferroviaire franco-britannique exploitant des trains à grande vitesse, empruntant notamment le tunnel sous la Manche
FS	Ferrovie dello Stato Italiane (chemins de fer de l'état italien), entreprise ferroviaire publique d'Italie
Italo	Marque des trains à grande vitesse exploités par l'entreprise ferroviaire privée italienne Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), appartenant au groupe MSC basé à Genève
LGV	Ligne à grande vitesse
Lyria	Service commercial ferroviaire, collaboration franco-suisse entre la SNCF et les CFF
RENFE	Red nacional de los ferrocarriles españoles (réseau national des chemins de fer espagnols)
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
Trenitalia	Entreprise ferroviaire italienne, filiale à 100 % du groupe FS

Association transports et environnement (ATE)
Section de Genève
Groupe Transports publics
Rue des Gares 9
CH-1201 Genève

Version du document: 17 juillet 2024
© tous droits réservés