



Les CFF plangent sur la faisabilité de liaisons ferroviaires directes entre la Suisse et Londres. Les premiers résultats sont attendus avant la fin de l'année. Martial Trezzini/Keystone

# De Genève à Londres en moins de six heures de train, c'est pour bientôt?

**CFF** Le conseiller aux États Pascal Broulis interpelle le Conseil fédéral ce lundi sur les liaisons ferroviaires avec l'Angleterre. Lequel a déjà donné quelques réponses intéressantes.

**ARTHUR GROSJEAN**  
**DELPHINE GASCHE**  
arthur.grosjean  
@lematindimanche.ch  
delphine.gasche  
@lematindimanche.ch

La Suisse est très bien connectée à Paris par le train grâce aux TGV. Les liaisons sont nombreuses, le voyage rapide. Mais quand on regarde les liaisons avec d'autres grandes villes internationales, c'est plutôt laborieux. Il faut changer de train pour se rendre à Barcelone et la liaison directe avec Milan souffre de retards chroniques.

Mais c'est une autre destination qui fera l'objet de discussions ce lundi à Berne: une liaison ferroviaire directe entre la Suisse et Londres. Le conseiller aux États vaudois Pascal Broulis y interpellera le Conseil fédéral pour savoir combien coûterait un Lausanne-Londres en passant par Genève. Il veut savoir aussi si la Confédération serait prête à mettre la main à la poche pour financer des infrastructures à l'étranger, comme elle l'a fait pour le TGV en modernisant la ligne du Haut-Bugey.

Le Conseil fédéral a déjà livré quelques réponses à la fin du mois d'août. Il relève d'abord qu'une telle liaison nécessite des travaux. Il faut adapter les gares pour y installer des zones de contrôles de passeports et d'embarquement. La Grande-Bretagne ne fait en effet pas partie de l'espace Schengen et

on ne peut se contenter de son seul terminal de sécurité pour le contrôle des passagers.

Le Conseil fédéral ajoute ensuite que les trois têtes de lignes envisagées en Suisse pour une telle liaison sont Genève, Bâle et Zurich. «À Genève et à Bâle, les importants travaux prévus dans les prochaines années complexifient la réalisation des installations nécessaires à une liaison entre la Suisse et le Royaume-Uni. La priorité dans ces deux gares est de ne pas entraver ni retarder les travaux prévus.» Et Lausanne? Elle serait reliée à Londres via Genève.

## Le problème du matériel roulant

Qu'en est-il du matériel roulant? Le Conseil fédéral relève que les seuls trains autorisés à circuler dans le tunnel sous la manche sont pour l'heure ceux de l'Eurostar. Et ces trains «ne sont pas homologués ni équipés pour une circulation sur l'infrastructure ferroviaire suisse au-delà de Genève ou Bâle CFF» en raison d'un courant de traction différent.

Passons maintenant au côté financier. Le Conseil fédéral, malgré ses difficultés chroniques à boucler son budget, se dit prêt à ouvrir les cordons de la bourse pour financer les nouvelles installations de sécurité dans les gares. Mais il ne voit pas de besoin de financement d'infrastructures à l'étranger. Et pas question de subventionner à long terme les nouvelles lignes vers Londres.

## Plus de 2 millions de passagers aériens

Au fait, y a-t-il un marché intéressant pour le rail pour cette liaison Suisse-Londres? Les CFF en sont convaincus. Leur porte-parole Frédéric Revaz note que Londres est la destination aérienne la plus demandée au départ de la Suisse, avec plus de 2 millions de passagers aériens, sans compter les passagers en transfert.



Florian Cella



## «Quels seraient les coûts prévisibles d'une liaison ferroviaire directe entre Lausanne et Londres via Genève?»

Pascal Broulis, demande le conseiller aux États au Conseil fédéral

Très bien, mais l'avion est quand même nettement plus rapide. Un vol Cointrin-Gatwick dure moins de deux heures. Bien sûr, c'est compter sans le temps qu'il faut pour se rendre à l'avance à l'aéroport, passer les contrôles et prendre un train pour rejoindre le centre de la capitale britannique.

Un train direct vers la Grande-Bretagne peut aller plus vite qu'on ne croit. «Des temps de parcours inférieurs à six heures entre Genève et Londres sont en principe envisageables», affirme Frédéric Revaz. En prime, il souligne que ce transport offre un grand potentiel d'économies d'émissions de CO<sub>2</sub>.

## Ce qu'étudient les CFF

Bon, alors, c'est pour quand tout ça? Là, les CFF ne veulent pas s'avancer. Ils sont justement en train de plancher sur ces liaisons directes. Ils étudient depuis quelles gares, dans quelles conditions et dans quels délais elles pourraient se réaliser. Ils passent en revue les questions de marché, de formalités, de coûts, de matériel roulant, de logistique, de personnel, etc., et promettent de livrer les premiers résultats de leur étude avant la fin de l'année.

Du côté de l'exploitant Eurostar, à qui nous avons posé une série de questions, on comprend assez vite que les liaisons directes Suisse-Londres représentent de la musique d'avenir. «À l'heure actuelle, nous nous concentrons sur le renforcement de nos routes principales, notamment nos routes néerlandaises et allemandes, sur lesquelles nous savons que nous avons les prévisions de croissance les plus importantes», déclare la porte-parole Juliette Clement.

Mais peut-être que le débat de ce lundi à la Chambre du Conseil des États nous en apprendra plus sur l'avancement du dossier. Au Conseil fédéral, c'est Albert Rösti qui est à la manœuvre.