

La ligne Genève-Lyon, l'autre frein à la mobilité romande

FRÉDÉRIC JULLIARD

Frustrée dans ses déplacements nationaux par le nouvel horaire CFF, la Suisse romande ne pourra pas se consoler en se tournant du côté français. Au moment où les trains Genève-Lausanne ralentissent, où le pied du Jura se sent sacrifié, la sortie sud-ouest du pays, soit la ligne Genève-Lyon, fait peine à voir. Matériel roulant vétuste et sous-dimensionné, tracé sinueux, retards fréquents: le tronçon reliant ces deux villes européennes rappelle davantage le train d'Harry Potter qu'une liaison moderne. La magie en moins.

Cette misère ferroviaire, dont la France porte l'essentiel de la responsabilité, a des causes multiples et peu de remèdes simples. Genève a certainement, dans le passé, manqué de vision pour défendre ses intérêts. Mais la Confédération et les CFF ont tellement négligé l'investissement en Suisse romande, raté dont on mesure aujourd'hui les tristes conséquences, qu'on ne voit pas comment ils auraient pu se préoccuper de Lyon... Dans ce domaine, Genève-Lausanne a une guerre de retard, et les liaisons internationales, sauf celle vers Paris, deux ou trois.

Pourtant, les lignes de part et d'autre de la Cité de Calvin devraient faire partie d'une même stratégie, celle d'un développement digne d'une région franco-valdo-genevoise en croissance continue, pôle économique majeur pour les deux pays. Rattraper le retard pris dans le ferroviaire romand implique aussi de penser plus loin, d'inclure dans les projets

Une offre attrayante trouverait à l'évidence son public

cette porte ouest permettant de se raccorder au sud de la France, à l'Espagne, à la Bretagne, à Londres, au Benelux... Au moment où la jeunesse, et pas seulement elle, rêve de trains de nuit pour consommer moins de vols low cost, une offre attrayante trouverait à l'évidence son public.

Le canton de Genève a compris l'importance de son versant ouest. Le succès du Léman Express, avec ses 70 000 passagers quotidiens, a dépassé les prévisions. Il a démontré la capacité de la Suisse et de la France à collaborer malgré leurs différences techniques, culturelles et politiques. La poursuite du dialogue transfrontalier pourrait permettre d'améliorer à court terme la ligne Genève-Lyon, en agissant sur les fréquences et le matériel roulant. A plus long terme, il est essentiel que la Suisse romande parle d'une seule voix, ce qu'elle a trop rarement fait dans le passé, pour que ses raccordements au reste du pays, mais aussi aux réseaux ferroviaires européens, soient pleinement intégrés dans les priorités stratégiques fédérales.