

Genève et les CFF veulent améliorer la liaison ferroviaire vers Lyon

TRANSPORTS La reprise de l'exploitation de la ligne franco-suisse par les CFF, comme souhaitée par certains acteurs, n'est pas une option réalisable à court terme. Mais l'offre devrait tout de même être complétée «relativement facilement»

BERNARD WUTHRICH

Le développement du réseau et de l'offre ferroviaires en Suisse est suspendu aux travaux du professeur Ulrich Weidmann, de l'École polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ). Après le rejet de l'élargissement des autoroutes et l'annonce de coûts supplémentaires de 14 milliards pour le réseau ferroviaire, le chercheur a été chargé par le conseiller fédéral Albert Rösti de réexaminer les projets d'infrastructure prévus pour la route et pour le rail.

Dans ce contexte de ralentissement intérieur, l'intérêt pour le trafic ferroviaire international ne fléchit pas, bien au contraire. L'Association suisse de la presse ferroviaire a consacré récemment un colloque à ce sujet à Zurich. Membre du comité du lobby Pro Bahn, Bastian Bommer a fait remarquer que, même si «l'offre ferroviaire en direction de Paris est bonne, elle est perfectible en direction de l'Allemagne et de nombreuses autres destinations», comme l'Espagne, le Portugal ou Londres. «Pour se rendre en train à Barcelone en provenance de Suisse, il faut changer à Genève puis à Lyon, et la liaison Genève-Lyon en TER est lente», a-t-il déploré.

Genève-Lyon: peut mieux faire, tout le monde en convient. «Les CFF reconnaissent le potentiel du développement des liaisons vers Lyon et le sud de la France et souhaitent proposer une meilleure offre à leur clientèle», admet Frédéric Revaz, porte-parole de l'entreprise. Le tracé est sinueux, le matériel roulant n'est pas des plus performants, les retards sont fréquents.

Le tracé est sinueux, le matériel roulant n'est pas des plus performants, les retards sont fréquents

Du côté de Genève, on rêve d'une reprise de l'exploitation de cette ligne par les CFF. Dans sa vision stratégique «Rail 2025-2050», présentée par Pierre Maudet en décembre, le canton invite les CFF à mettre sur pied «une offre rapide, directe, avec comme seul arrêt intermédiaire Valserhône et cadencée toutes les deux heures, en complément à l'offre TER actuelle». La conseillère nationale Delphine Klopfenstein Broggin (Les Vert·e·s/GE) espère, elle aussi, que les CFF puissent s'engager dans cette voie.

«Pourquoi pas si M. Maudet est prêt à payer. Nous devons avoir des lignes

qui sont rentables, sinon cela n'a pas de sens», a répondu dans la NZZ la présidente du conseil d'administration des CFF, Monika Ribar. Toutefois, plusieurs obstacles compliquent ce scénario. Tout d'abord, l'offre TER actuelle est subventionnée et commandée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA). Ensuite, le courant électrique n'est pas le même en Suisse et en France et les CFF «ne possèdent pas de rames automotrices adaptées pour circuler jusqu'à Lyon», regrette Frédéric Revaz. Sans oublier l'infrastructure. «Il n'est donc pas prévu que les CFF reprennent l'exploitation de la ligne», résume-t-il.

Capacités et horaires renforcés

Mais des coopérations sont en discussion afin d'améliorer l'offre. Le directeur général des CFF, Vincent Ducrot, a rencontré le président de la SNCF, Jean-Pierre Farandou, juste avant Noël à Berne. Ce dernier a alors déclaré que «l'amélioration de la liaison Genève-Lyon pourrait se faire relativement facilement». Delphine Klopfenstein Broggin estime que la desserte peut être améliorée par un renforcement de la capacité – des rames supplémentaires – et l'extension de l'horaire tôt le matin (dès 5h) et le soir (jusqu'à 23h). Elle espère que l'arrivée d'un Savoyard, Fabrice Pannekoucke, à la tête de la Région AURA en remplacement de Laurent Wauquiez donnera les impulsions nécessaires. L'ATE Genève demande, elle aussi, des optimisations de la fréquence, de la ponctualité, du matériel roulant et du raccordement au

réseau grandes lignes à la gare de Lyon-Saint-Exupéry. «Les études sont en cours et le calendrier des améliorations n'est pas encore déterminé», résume de son côté Frédéric Revaz. Aujourd'hui, estival et plus rapide que les TER, la liaison TGV Lyria Genève-Lyon-Marseille pourrait être étendue.

Nouvel accord Suisse-UE

Le principal problème reste celui de l'infrastructure, dont la modernisation est jugée essentielle. Delphine Klopfenstein Broggin a interpellé le Conseil fédéral à ce sujet. Dans sa réponse, celui-ci relève que «des réflexions ont été lancées» dans le cadre du Comité de pilotage chargé des raccordements ferroviaires franco-suisse. Le gouvernement helvétique a approuvé une déclaration d'intention avec la France portant notamment sur la ligne Genève-Lyon. Mais ce document doit encore être formalisé.

Une participation financière de la Suisse à l'amélioration de la ligne est-elle envisageable, comme elle l'a fait pour d'autres tracés transfrontaliers? Vincent Ducrot ne ferme pas la porte: «Mais il faudrait pour cela que la France soit prête à en discuter», a-t-il déclaré dans la NZZ.

Un autre élément peut jouer un rôle: le nouvel accord sur les transports terrestres négocié dans le cadre du paquet bilatéral III. Il autorise en effet les entreprises de transport étrangères à offrir des liaisons transfrontalières vers la Suisse et les opérateurs suisses, en l'oc-

currence les CFF, à faire de même à destination de l'étranger, par exemple entre Genève et Lyon. Le canton de Genève voit une opportunité dans l'*open access* prévu par la législation européenne, auquel le nouvel accord bilatéral fait en partie écho. Mais cette nouvelle gerbe de traités bilatéraux doit obtenir l'aval du parlement et du peuple. Et elle ne résout pas la question du matériel roulant. ■

Rendez-vous romand de la mobilité

LES LIMITES DE LA MOBILITÉ

«Le Temps» organise la 2e édition du Rendez-vous romand de la mobilité. L'occasion de réaliser un pas de côté audacieux et un brin provocateur pour s'interroger sur la démobilité, ou comment limiter nos déplacements tout en améliorant notre qualité de vie. Cet événement aura lieu le 13 mars 2025 au Centre de Congrès Beaulieu, à Lausanne.

Renseignements et inscription:
<https://events.letemps.ch/rrdm-2025>