



Signataires : Diane Barbier-Mueller, Pierre Conne, Joëlle Fiss, Darius Azarpey, Murat-Julian Alder, Thierry Oppikofer, Geoffray Sirolli, Pascal Uehlinger, Alexis Barbey, Rémy Burri, Jean-Pierre Pasquier, Fabienne Monbaron, Pierre Nicollier, Jacques Jeannerat, Marc Saudan, Raphaël Dunand, Marjorie de Chastonay

Date de dépôt : 1^{er} mars 2024

Proposition de motion **pour l'étude d'une liaison ferroviaire directe entre Genève et Londres**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- que des études de l'Association européenne pour le développement du transport ferroviaire (AEDTF) montrent l'intérêt de développer les lignes ferroviaires de moyenne et longue distance en Europe¹ ;
- que l'Union européenne a considérablement augmenté ces investissements pour le développement des lignes ferroviaires longue distance ;
- que la mobilité sur des trajets longue distance a augmenté entre 1994 et 2019² ;
- que, sur la même période, les déplacements pour affaires et pour loisirs ont augmenté ;
- que la demande est forte pour le développement de lignes ferroviaires moyenne et longue distance³ ;

¹ Vu sur : <https://www.24heures.ch/ils-veulent-replacer-les-avions-par-des-tgv-673331764095>

² Source : Enquête Mobilité des Personnes, 1994, 2008, 2019

³ Source : Mobilité longue distance et choix modal en Europe : quel avenir pour les trains de nuit, bureau 6t, 2022 : <https://www.utp.fr/system/files/2023->

- la forte connexion entre Genève et Londres ;
- la nécessité de créer de nouvelles liaisons de transport entre ces deux villes, en privilégiant l’alternative du ferroviaire ;
- les bénéfices environnementaux et économiques à développer une telle connexion ;
- que la société Eurostar a relancé d’anciennes lignes reliant Londres aux Alpes⁴ ;
- que les créneaux aériens arrivent à saturation, avec près de 9 compagnies aériennes desservant quotidiennement Genève et Londres⁵, jusqu’à 45 vols par jour entre ces deux villes ;
- qu’une étude menée sur mandat de la Confédération mentionne l’intérêt de développer une connexion ferroviaire directe entre Genève et Londres⁶ ;
- que le Conseil fédéral indique être favorable à une liaison ferroviaire directe entre Bâle ou Genève et Londres⁷ ;
- que les Chemins de fer fédéraux (CFF) envisagent un train direct entre Bâle et Londres⁸ ;
- qu’une connexion directe entre Genève et Londres serait plus courte qu’une connexion entre Bâle et Londres⁹,

invite le Conseil d’Etat

10/20220914_6t_rapport_mobilite_longue_distance_choix_modal_quel_avenir_pour_trains_de_nuit.pdf

⁴ Vu sur : https://www.bfmtv.com/economie/entreprises/transports/eurostar-relance-une-liaison-vers-les-alpes_AV-202312210308.html

⁵ Vu sur : <https://www.ebookers.ch/fr/lp/vol/180003/178279/de-geneve-a-londres>

⁶ Source : Etude des potentiels ferroviaires pour les liaisons internationales, OFT, 2021

⁷ Vu sur : <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefi?AffairId=20233036>

⁸ Vu sur : <https://www.rts.ch/info/suisse/14490410-les-cff-envisagent-un-train-direct-entre-bale-et-londres.html>

⁹ Vu sur : <https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/perspektive-bahn-2050/internationaler-personenverkehr.pdf.download.pdf/Studie%20-%20Internationaler%20Personenverkehr.pdf>

- à étudier de manière approfondie, en collaboration avec les CFF, l'opportunité et l'évaluation des coûts en vue de la mise en place d'une connexion directe entre Genève et Londres ;
- à proposer à la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO), pour 2026, un objectif d'offre d'une ligne directe entre ces deux villes ;
- à évaluer le montant et les modalités d'une garantie de déficit afin de lancer une ligne directe entre la capitale britannique et Genève.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Dans le cadre de la stratégie Rail 2050, visant le renforcement du train, l'Office fédéral des transports (OFT) a demandé au bureau genevois de recherche en mobilité 6t de se pencher sur les déplacements longue distance des Suisses en Europe.

L'étude révèle que la mobilité longue distance de la population suisse équivaut à 40% de tous les kilomètres parcourus par les Suisses en une année. Soit un chiffre bien supérieur à celui de nos voisins européens.

Les chiffres montrent également qu'une part non négligeable des usagers potentiels de nouvelles lignes ferroviaires proviendraient des cantons de Vaud et de Genève.

Suite à cette étude, les CFF envisagent la création d'une ligne directe entre Bâle et Londres. Or, le temps de trajet direct entre Bâle et Londres serait de 6h18, alors qu'il serait de 5h12 entre Genève et la capitale britannique, et de 5h46 entre Lausanne et Londres¹⁰. Pour les utilisateurs romands et en particulier les utilisateurs genevois, le temps de trajet sera également prolongé de 2h à 2h40 en utilisant les différentes lignes reliant les villes romandes à Bâle. Le trajet serait donc menacé par des ruptures de charge et s'en verrait donc bien moins attractif.

En 2010 déjà, une liaison directe entre Genève et Londres avait été identifiée comme étant intéressante par le groupe Eurostar et aurait permis de relier les deux villes en 5h30, permettant le transport de près de 900 passagers par train¹¹.

Pour diverses raisons, cette option a été remise aux calendes grecques. Entre-temps, pour combler la demande de connexions entre Genève et Londres, de nombreuses lignes aériennes ont été développées. Désormais, c'est jusqu'à 45 vols par jour qui transitent entre ces deux villes, transportant près de 1 150 000 usagers par année, selon les chiffres de 2019. A titre de comparaison, les lignes aériennes Zurich-Londres et Bâle-Londres transportent, à elles deux, 1 100 000 usagers par année, soit un chiffre inférieur.

¹⁰ Tableau n° 12, Etude des potentiels ferroviaires pour les liaisons internationales, OFT, 2021

¹¹ Vu sur : <https://www.ledauphine.com/savoie/2010/10/28/eurostar-prepare-une-liaison-directe-geneve-londres>

Devant ces chiffres, on ne peut que demander l'étude d'une ligne directe entre ces deux centres financiers importants que sont la Cité de Calvin et la capitale britannique.

Par ailleurs, les experts estiment qu'une ligne directe serait possible dans un délai acceptable, à horizon de 5 ans, et tout porte à croire qu'une telle connexion directe serait rentable financièrement et aurait un impact maximum en termes de réduction des émissions de CO₂¹².

Diverses études, dont une étude mandatée par UBS en 2020 et une autre réalisée par le bureau 6t en 2023, mentionnaient l'intérêt de développer les lignes ferroviaires longue distance, pour des raisons environnementales et économiques notamment.

L'Europe a largement saisi ce créneau, en consacrant en 2022 près de 11 milliards de francs pour le développement des lignes ferroviaires à longue distance, soit 3,5 fois plus qu'en 2016¹³.

Nous pensons qu'il serait bon que les Conseils d'Etat des cantons de Vaud et de Genève (en collaboration avec les autres cantons romands) étudient le coût financier d'une telle liaison et envisagent également de calculer le coût d'une éventuelle garantie de déficit.

D'autre part, il nous semble important que, dans le cadre de la consolidation du concept d'offre 2035, le message fixe comme objectif que l'offre d'une ligne directe entre Genève et Londres soit déposée auprès de l'OFT pour qu'une telle ligne puisse profiter du paquet d'investissement.

Enfin, dans le cadre de la CTSO, il serait bien de réunir les cantons romands afin de plaider la cause de cette ligne qui intéressera tant Genève et Vaud que Fribourg, Neuchâtel ou le Valais.

Au vu de ces explications, les auteurs vous remercient, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un accueil favorable au présent texte.

¹² Vu sur : <https://www.letemps.ch/suisse/un-train-direct-entre-geneve-et-londres-dans-cinq-ans-c-est-realiste>

¹³ Vu sur : <https://www.24heures.ch/ils-veulent-remplacer-les-avions-par-des-tgv-673331764095>