



Date de dépôt : 19 juin 2023

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier :

- a) M 2929-A** Proposition de motion de Julien Nicolet-dit-Félix, Marjorie de Chastonay, Dilara Bayrak, Emilie Fernandez, Léo Peterschmitt, Cédric Jeanneret, Lara Atassi, Sophie Bobillier, Pierre Eckert, Laura Mach, David Martin, Caroline Marti, Cyril Mizrahi, Grégoire Carasso, Jean-Charles Rielle, Sophie Demaurex, Sylvain Thévoz : **Projet d'horaire CFF à partir de 2025 – Préservons une desserte ferroviaire de qualité entre notre canton et le reste de la Suisse**
- b) M 2930-A** Proposition de motion de Murat-Julian Alder, Céline Zuber-Roy, Pierre Nicollier, Joëlle Fiss, Francine de Planta, Vincent Subilia, Cyril Aellen, Natacha Buffet-Desfayes, Marc Saudan : **Dans l'intérêt des voyageurs, des pendulaires et du transfert modal : Garantissons la liaison ferroviaire Genève-Neuchâtel et évitons un réseau à deux vitesses !**

Rapport de Michael Andersen (page 6)

Proposition de motion (2929-A)

Projet d'horaire CFF à partir de 2025 – Préservons une desserte ferroviaire de qualité entre notre canton et le reste de la Suisse

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

- l'annonce conjointe, le 5 mai 2023, par les CFF et la Conférence des transports de la Suisse occidentale, d'importantes modifications de l'horaire CFF en Suisse romande pour la période 2025-2034 ;
- que ces modifications affectent considérablement notre canton :
 - en allongeant de 4 minutes le temps de trajet en direction de Lausanne et de tous les cantons suisses ;
 - en supprimant les connexions directes entre Genève et Zurich (en plus de Bâle, en 2015) via Neuchâtel et Bienne, sauf aux heures de pointe, imposant ainsi un changement de train et de quai à Renens et un allongement du temps de trajet de 8 minutes ;
- que ce nouvel horaire est appelé à durer au moins dix ans ;
- que le trajet Genève-Lausanne avait déjà été allongé de 3 minutes en 2016, du fait des chantiers à Renens et à Malley, temps qui n'avait pas été regagné à la clôture de ces chantiers. La durée du trajet devrait donc passer de 33 minutes (et même 30 minutes pour les trains EC en 2006 !) à 39 minutes entre 2015 et 2025, soit un allongement de près de 20% ;
- que les changements de train, qui plus est quand il faut également changer de quai, constituent des obstacles majeurs pour quantité d'usagers, en particulier les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les familles avec des enfants en bas âge et les personnes voyageant avec d'importants bagages ou un vélo ;
- que la mise en service de la ligne directe Morges – Yverdon-les-Bains par le bypass de Bussigny dans les années 1980 avait constitué un progrès remarquable et remarqué dans la desserte ferroviaire de la Suisse romande, en particulier de notre canton ;
- que ces modifications sont justifiées à la fois par le sous-dimensionnement de la ligne Genève-Renens, mais également par la volonté de faire de Renens une gare principale où s'arrêtent tous les trains grandes lignes avant de rejoindre la gare de Lausanne, distante de 4 kilomètres ;

- que les villes de Genève, Yverdon-les-Bains, Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, ainsi que l'Aéroport de Genève ont lancé un appel commun demandant la révision de ces décisions qui péjorent de façon inacceptable la mobilité entre ces régions, en regard des villes de Suisse centrale et orientale ou du Tessin qui, elles, ont vu la durée des trajets les reliant considérablement raccourcies au cours des vingt dernières années ;
- que d'autres villes se sont ajoutées à cet appel, parmi lesquelles Morges, Delémont et le RVAJ (réseau des villes de l'Arc jurassien) ;
- que le report modal sur les transports publics fait partie des objectifs de l'Etat de Genève pour répondre au réchauffement climatique, et qu'il passe par l'amélioration de façon continue de la qualité de leurs services, qu'il s'agisse de la durée du parcours, de la fréquence des liaisons ou de l'établissement de lignes directes,

invite le Conseil d'Etat

- à exiger le maintien d'une liaison directe horaire par le pied du Jura, en direction de Bâle ou de Zurich ;
- à demander de reconsidérer les arrêts systématiques des trains grandes lignes en gare de Renens, en maintenant au minimum deux liaisons horaires Genève-Lausanne sans arrêt ;
- à intervenir auprès du DETEC et de l'OFT, en concertation avec les autorités vaudoises, pour que le projet de construction d'une ligne à grande vitesse entre Genève et Morges, le long de l'autoroute A1, puisse être réalisé dans les plus brefs délais ;
- à exiger de l'OFT et des CFF des contreparties rapides et fiables pour le développement de l'accessibilité ferroviaire de notre canton et de sa desserte d'agglomération.

Proposition de motion (2930-A)

**Dans l'intérêt des voyageurs, des pendulaires et du transfert modal :
Garantissons la liaison ferroviaire Genève-Neuchâtel et évitons un réseau
à deux vitesses !**

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

- la stratégie climatique de la Confédération, qui prévoit la réalisation d'un réseau ferroviaire fort et facilitant le transfert modal¹ ;
- le Plan climat cantonal 2^e génération (PCC), prévoyant un renforcement du transfert modal vers les transports en commun, notamment via le développement des services des grandes lignes ferroviaires² ;
- la stratégie Mobilités 2030 de l'Etat de Genève³ ;
- que la stratégie RAIL 2050 prévoit une réduction des temps de parcours sur les grandes lignes ferroviaires et le maintien de l'offre existante⁴ ;
- que la Stratégie 2030 des CFF considère notamment le développement du chemin de fer là où il concentre le plus d'atouts, soit sur les liaisons longue distance⁵ ;
- l'annonce des CFF et de la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO), le 5 mai 2023, des modifications de l'horaire CFF en Suisse romande pour la période 2025-2034, avec particulièrement la suppression des connexions directes entre Genève et Zurich ou Bâle via Neuchâtel et Bienne, sauf aux heures de pointe ;

¹ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/info-specialistes/reduction-emissions/objectifs-reduction/objectif-2050/strategie-climatique-2050.html>

² Page 76, PCC 2^e génération : <https://www.ge.ch/document/24973/telecharger>

³ <https://www.ge.ch/document/2542/telecharger>

⁴ <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-89402.html#:~:text=Les%20futurs%20%C3%A9tapes%20d'am%C3%A9nagement,r%C3%A9union%20du%2022%20juin%202022.>

⁵ <https://news.sbb.ch/fr/medias/article/119870/strategie-cff-2030-gros-plan-sur-le-rail-et-flexibilisation-progressive-de-la-production-et-de-l-offre>

- l’allongement du temps de parcours sur la ligne Genève-Bienne, passant de 1h09 à 1h17, avec un risque important de rupture de charge dû à la halte à Renens⁶ ;
- que plusieurs villes de Suisse romande, dont Genève, Morges, Yverdon-les-Bains, Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, ont lancé un appel commun⁷ demandant la révision de ces décisions qui péjorent la mobilité et la fluidité entre le bout du lac et le Pied-du-Jura, en direction de Bâle et Zurich ;
- que l’Aéroport de Genève a rejoint cet appel commun, s’inquiétant de voir sa connectivité ferroviaire à l’intention de sa zone de chalandise fortement impactée ;
- que les villes de Suisse centrale et orientale ont vu la durée des trajets les reliant considérablement raccourcie au cours des vingt dernières années, contrairement à la Suisse romande ;
- qu’il est essentiel de garantir une infrastructure fluide et des lignes directes, favorisant le transfert modal et une offre de qualité pour les voyageurs ponctuels et les pendulaires ;
- la résolution 981, votée par le Grand Conseil le 10 décembre 2021⁸ ;

invite le Conseil d’Etat

- à intervenir auprès des CFF et des autorités fédérales pour maintenir la connexion horaire directe et régulière entre Genève et Bienne, sur la ligne du Pied-du-Jura ;
- à intervenir auprès des autorités fédérales, notamment l’Office fédéral des transports (OFT) pour trouver des alternatives viables à un horizon raisonnable, pour la période 2025-2034 ;
- à intervenir auprès de la Confédération pour que soit inscrite et réalisée, dans la planification ferroviaire à l’horizon 2035, la construction d’un tracé alternatif, en surface ou en sous-sol, sur l’ensemble du tracé entre Genève et Lausanne.

⁶ <https://www.arcinfo.ch/berne/jura-bernois/bienne/cff-1-horaire-2025-siffle-le-depart-des-trains-a-la-demi-heure-entre-bienne-et-yverdon-1285801>

⁷ <https://www.geneve.ch/fr/actualites/horaire-cff-2025-non-reseau-ferroviaire-vitesses>

⁸ <https://ge.ch/grandconseil/data/loisvotee/RV00981.pdf>

Rapport de Michael Andersen

La commission des transports a étudié les motions 2929 et 2930 dans ses séances des 6 et 16 juin 2023 sous la présidence de M. Stéphane Florey.

Ont également assisté à ces séances : M. David Favre, directeur général de l'OCT, et M. Benoît Pavageau, directeur à la direction des transports publics de l'OCT.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{me} Lara Tomacelli que le rapporteur remercie de la qualité de son travail.

Audition de M. Murat-Julian Alder, auteur de la motion M 2930

M. Alder explique que la motion a été déposée le 9 mai 2023 simultanément à la motion déposée par Les Verts (M 2929). Sa motion a été déposée en réaction à l'annonce des CFF du 5 mai 2023 concernant le nouvel horaire qui entrera en vigueur en décembre 2024. Il comprend qu'il faut tenir compte du chantier ferroviaire, mais il s'étonne que Renens devienne d'un coup une mégalopole romande aux yeux de la direction des CFF. Il invite les commissaires à se rendre sur le site internet de la Ville de Renens et à observer les chiffres : 20 104 habitants. Il constate que ce chiffre n'a pas beaucoup évolué par rapport à 2017, il ne comprend donc pas la décision des CFF. Il observe que l'ensemble de la Suisse romande va être péjoré par ce nouvel horaire. Il pense qu'une action forte du canton est nécessaire. Il sait que le PLR est sceptique quant aux motions et résolutions adressées à l'Assemblée fédérale. Toutefois, il pense que, dans ce cas, il faut maximiser le nombre de réactions des cantons romands. Il constate que cette décision est contraire à la volonté d'encourager le transfert modal et de favoriser la mobilité douce. Il trouve étonnant de vouloir allonger la durée du parcours entre Genève et Lausanne dans ces circonstances. Il pense aussi aux voyageurs des autres cantons, mais aussi de la France venant prendre l'avion à l'aéroport de Genève. Il estime, de ce fait, que les CFF font fausse route et prennent des décisions en déconnexion totale de la réalité des usagers et des citoyens. La motion invite les CFF à agir : soit en maintenant une correspondance directe, soit en proposant des dédommagements.

Il ajoute que la motion des Verts a aussi des invites très intéressantes qui se complètent avec celle proposée par le PLR. Il pense que l'audition des CFF n'est pas nécessaire, car ils viendront expliquer ce qu'ils disent déjà dans les médias. Cependant, il estime qu'il serait nécessaire d'entendre le département.

Un commissaire rappelle que M. Dal Busco avait indiqué qu'il n'y avait pas d'autres alternatives à celle proposée par les CFF et qu'il ne voit pas vraiment comment il serait possible d'intervenir maintenant sur les décisions de la Confédération. Il se demande si cette affaire ne devrait pas plutôt susciter l'intérêt des conseillers nationaux genevois. Il pense qu'il aurait dû s'agir d'une résolution fédérale plutôt que d'une motion cantonale.

M. Alder pense que dans ce cas il ne s'agit pas d'un sujet qui se limite aux strictes compétences de la Confédération. Il rappelle qu'UNIRESO est un système franco-valdo-genevois. Il pense que, pour que le message puisse résonner à pleine puissance, il ne doit pas uniquement impliquer des élus fédéraux.

Un commissaire pense qu'il faut seulement proposer de créer une ligne parallèle plutôt que d'inclure l'option d'une troisième voie. Aussi, il se demande si indemniser les voyageurs ne risquerait pas d'affaiblir encore plus les prestations futures. Il pense que l'audition du département serait intéressante. Enfin, il demande si M. Alder a lu, par exemple, l'article de la NZZ sur les CFF qui souhaitaient créer un Intercity avec arrêts suburbains à Zurich et Berne, là où leurs bureaux et complexes immobiliers venaient d'être créés, qui avait été refusé par l'OFT, et il dresse un parallèle avec leur nouveau siège romand à Renens.

M. Alder propose au commissaire de faire un amendement s'il souhaite modifier la troisième invite. Il pense que « tracé alternatif » peut être aussi compris comme « nouvelle ligne ».

Un commissaire se demande si M. Alder a sollicité le Forum interparlementaire romand afin que des motions similaires soient proposées aussi dans d'autres cantons.

M. Alder ne l'a pas fait, mais trouve l'idée pertinente. Il va les contacter.

Un commissaire pense que l'audition des CFF est essentielle pour expliquer pourquoi ces modifications du réseau ont été proposées.

M. Alder fait suivre à la commission la présentation des CFF concernant les nouveaux horaires. Il invite la commission à en prendre connaissance.

Un commissaire pense qu'il ne faut pas traîner. Il n'a pas besoin d'entendre les CFF et n'est pas favorable à leur audition. Ceci n'est pas l'avis d'un autre commissaire qui estime qu'il faut aller vite, mais trouve que c'est un signal fort d'entendre les CFF. Il pense qu'il est important de le faire remarquer lorsqu'il y a un mécontentement manifeste. D'autres commissaires soutiennent cette approche et relève qu'il serait judicieux d'aller le plus vite possible. Si les CFF peuvent venir rapidement tant mieux, sinon, la commission avancera dans ses

travaux sans cette audition, et une commissaire propose de demander l'urgence pour les 22 et 23 juin.

Le président met aux voix le principe d'audition des CFF.

Oui : 8 (2 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 LC, 1 PLR)

Non : 4 (2 PLR, 1 LJS, 1 UDC)

Abstentions : –

Le président demande si la commission est d'accord d'avoir la présentation de M. Nicolet-dit-Félix au sujet de la M 2929 et l'audition du département la semaine prochaine. Cette proposition n'est sujette à aucune opposition.

Audition de M. David Fattebert, directeur CFF pour la Romandie *(présentation en annexe 1)*

M. Fattebert remercie la commission de l'invitation. Il commence sa présentation par un graphique représentant la ponctualité par rapport au nombre de kilomètres échangés par voie. Chaque point représente une année et la taille des points varie en fonction de l'intensité de l'entretien fait sur le réseau. Il remarque qu'en 2001 le point est en bas à gauche. La ponctualité était donc mauvaise malgré une offre plus restreinte. En revanche, en 2022, le point se trouve en haut à droite et il est plus épais. Les trains sont donc de plus en plus ponctuels et bénéficient d'un meilleur entretien. Il note que l'année 2022 est la meilleure en termes de ponctualité pour les CFF. Il propose d'observer la ponctualité en différenciant celle du trafic grandes lignes (ci-après FV) du trafic régional (ci-après RV). Il remarque qu'au niveau du FV la ponctualité est représentée en rouge, ce qui veut dire qu'elle est mauvaise. A l'heure de pointe, ces valeurs font perdre des clients. Lorsqu'on observe le RV, l'on constate un dégradé de vert au rouge. Le rouge est présent sur toute la partie est de la Suisse romande. L'important est de voir que l'ensemble du système national des grandes lignes est grippé, et le système régional également. Il indique notamment une forte différence avec Zurich qui est expliquée par le fait que les Zurichois ont pu profiter d'un système de fonctionnement différent. Lorsque Zurich a effectué ses travaux d'amélioration, elle n'a pas attendu l'accord de la Confédération en amont. Zurich a pu financer les travaux qu'elle souhaitait et demander un remboursement par la suite. Aujourd'hui, la Confédération décide de ce qui est investi et où cela est investi en amont. Il relève, donc, une différence de temporalité. Enfin, il évoque le système confédéral qui bénéficie de beaucoup d'avantages, mais qui pour satisfaire tout le monde répartit ses financements

au lieu de se focaliser sur un canton qui en a plus besoin. Il remarque, d'ailleurs, que la ponctualité de Zurich était au rouge en 2014. Pour corriger l'horaire, les Zurichois ont rajouté des minutes : du temps d'arrêt pour que les trains soient synchronisés et ne se chevauchent pas.

Il fait remarquer que 25% de la voie ferrée a dépassé la durée de vie théorique en Suisse romande. Toutefois, il précise que cela n'a pas d'impact sur la sécurité puisqu'un cycle se termine réellement au bout de 30 à 40 ans. Cependant, en Suisse romande, 5% des voies ont plus de 10 ans, 11% ont entre 5 et 10 ans et 8% ont moins de 5 ans. Il indique qu'il faudra de toute façon restaurer ces voies. Le problème qui se pose est que soit les CFF décident de ne plus faire rouler de trains sur le tronçon Genève-Lausanne pendant deux ans, soit ils doivent effectuer ces travaux de nuit. Les deux solutions posent un problème. Dans la première, 65 000 clients seront impactés par cette fermeture, ce qui est inenvisageable. Dans la seconde, les travaux de nuit impliquent que les voies soient à nouveau opérationnelles le matin. Les voies seront donc remises en service, mais puisqu'elles ne seront pas stabilisées, les trains devront rouler plus doucement. De ce fait, non seulement les CFF ne parviennent pas à obtenir des chiffres de ponctualité satisfaisant sur l'arc romand, mais en plus des retards supplémentaires seront à envisager. Il ajoute que 71 km de voies sont à renouveler et que sur une nuit une moyenne de 46 à 150 m est renouvelée. Le défi technique est énorme, malgré la modernité des machines utilisées.

Il présente le plan d'occupation des voies de la gare de Lausanne et de celle de Zurich pour 2024. Il montre que les voies lausannoises sont très occupées alors que trois voies sont encore libres à Zurich. Les voies encore disponibles à Zurich peuvent être utilisées pour isoler un problème. La Suisse romande ne dispose pas de cette solution. L'offre en Suisse romande est trop élevée par rapport à la capacité des infrastructures.

Il présente un graphique qui calcule l'horaire en prenant en compte l'accélération et la décélération du train. Sur le graphique, il est possible de voir en bleu que le train accélère correctement, mais que le problème se situe au niveau de la décélération. Il précise que cela explique en partie les problèmes du trafic grandes lignes.

Il propose de présenter des extraits du nouvel horaire 2025. Il précise que des aménagements auront lieu sur toute la Suisse, mais il présente aujourd'hui les aménagements qui concernent la Suisse occidentale. Il évoque le nœud de Renens qui sera le nouvel arrêt des trains grandes lignes et le nœud des correspondances. Il mentionne l'IC5 qui circulera en direction de Lausanne uniquement. Des relations directes Genève-Aéroport – Neuchâtel sera proposé aux heures de pointe. Sinon, des correspondances auront lieu chaque

demi-heure à Renens. Il évoque la nouvelle liaison entre Vevey et Palézieux qui permet la correspondance entre IR15 et IR90 et qui est actuellement à Lausanne. Enfin, il mentionne le prolongement du RégioExpress jusqu'à Martigny qui permet une correspondance entre IC5 et RE à Lausanne.

Il explique que les CFF ont choisi de péjorer la ligne directe Arc Jura. Ils devaient choisir entre péjorer l'IC5 ou l'IR90. L'IR90 qui vient depuis le Valais touchait un axe de 40 000 personnes. Il s'agit du deuxième axe plus fort de Suisse romande. Ils ont décidé de péjorer l'IC5, car il était nettement moins capacitaire.

Un commissaire demande quelle est la marge de tolérance pour la ponctualité.

M. Fattebert indique qu'elle est de 2 min 59 en Suisse. Tandis que, dans le reste de l'Europe, elle est à 5 min 59, voire 6 min 59. Il note que le système suisse contient des correspondances très serrées qui font qu'avec 3 min de retard les usagers perdent leurs correspondances. Le moindre écart peut déstabiliser tout le système.

Un commissaire remarque que la ligne Montreux-Lausanne direction Brig a beaucoup de retard, pourtant peu de correspondance se font sur le trajet.

M. Fattebert indique que des correspondances se font dans le Valais. Les transports publics et notamment les CFF sont connectés aussi aux réseaux de bus.

Un commissaire remercie les CFF d'avoir si rapidement répondu à leur demande d'audition. Il comprend les problèmes auxquels les CFF sont confrontés, mais il ne comprend pas le manque de vision des CFF. Il se demande pourquoi la liaison directe Genève-Bâle a été suspendue et maintenant celle de Genève-Lausanne. Il remarque que les temps de trajets alémaniques, eux, sont plus courts. Il se demande comment les CFF vont donner envie aux usagers d'utiliser le train plutôt que la voiture. Enfin, il se demande comment faire pour que les Romands se sentent moins délaissés.

M. Fattebert indique qu'il s'agit d'un élément essentiel de la planification à long terme du réseau qui depuis l'introduction du FAIF est piloté par la Confédération. Il rappelle que les CFF exécutent le chantier sur mandat de l'OFT. Les CFF aimeraient pouvoir faire plus, mais pour cela il faut que la gare de Genève et celle de Lausanne soient rénovées. De plus, il faudrait la création d'une troisième voire quatrième voie pour un horizon 2045-2050. Au sujet de la fréquentation, il relève que les gens ont toujours envie de prendre le train et que l'offre fonctionne très bien. Le problème se situe plutôt au niveau de la capacité. Par exemple, les RégioExpress mesurent 300 m, sont sur deux étages et sont de plus en plus fréquentés. Pourtant, ils ne pourront pas être

agrandis, car les quais ne sont pas plus longs. Il indique, par exemple, que la ligne Riviera compte +20% de fréquentation sur la période 2019-2023. Même si l'offre est nouvelle, il note aussi la fulgurante croissance du Léman Express. Il remarque que, dès qu'une nouvelle offre est proposée, la fréquentation est confirmée. Il indique aussi que la Suisse romande n'est pas une « victime ». Depuis 2011, l'offre proposée en Suisse romande a augmenté de 20%. Sur la même période, au niveau national, l'offre proposée a seulement augmenté de 10%. Le problème est que la Suisse romande a plus développé son offre que la Suisse alémanique tout en conservant les mêmes infrastructures.

Une commissaire comprend que le nouvel horaire 2025 est principalement lié à des travaux d'entretien du réseau. Elle note que, contrairement à la gare de Zurich, Genève et Lausanne manquent d'infrastructures. Elle constate que l'horaire 2025 va prêter l'offre alors que l'urgence climatique demande un report modal vers les trains, notamment. Elle comprend le besoin d'effectuer des travaux d'entretien, mais elle pense qu'il est aussi nécessaire de prévoir des travaux d'élargissement des infrastructures. Elle se demande si les travaux d'entretien seront suffisants ou obsolètes pour répondre aux normes de voies (longueur de quai, etc.). Elle se demande s'il ne s'agit pas de rattraper un retard sans faire l'effort de prendre de l'avance.

M. Fattebert conçoit que l'offre est dégradée sur certaines lignes, mais pas sur toutes. Après les travaux de la gare de Lausanne, la capacité sera toujours la même. Il s'agit uniquement de travaux de rénovation. Toutefois, le problème de capacité se posera dans toute la Suisse pour l'avenir. Il rappelle qu'il n'est pas le législateur. Les CFF ne sont que les exécutants des décisions prises par le Parlement. Il rappelle que la Suisse est le seul pays ayant un fonds d'infrastructure ferroviaire (FAIF). Toutefois, les infrastructures sont sous-dimensionnées et, lorsqu'elles sont mises en service, l'on constate qu'elles ne sont pas suffisantes. Il regrette que les subventionnements ne soient pas attribués en fonction des enjeux, mais en fonction d'une politique de compromis.

Une commissaire a l'impression que lors des précédentes décennies l'argent a beaucoup été orienté vers Berne et Zurich. L'argument qui est de dire que le subventionnement est divisé entre tous peine à passer.

M. Fattebert rappelle que les CFF ne sont que les exécutants. Le Parlement est celui qui décide. Il précise que Zurich était sous un autre système financier lorsqu'il a entrepris ces travaux. Il ne s'agissait pas du FAIF.

Un commissaire rappelle que la planification se fait 20 ans à l'avance et qu'elle est ensuite soumise au Parlement à la commission des transports des deux Chambres. Il rappelle que le gouvernement ne propose pas de

planification, les CFF présentent des propositions au Parlement qu'il accepte ou refuse. De ce fait, la responsabilité initiale revient aux CFF.

M. Fattebert donne l'exemple de la ligne directe à Neuchâtel que l'OFT ne voulait pas et que le Parlement a décidé de valider. Il pense aussi au tunnel du Grimsel voté et intégré en quelques mois à l'aménagement. A contrario, la ligne Lausanne-Genève ne bénéficie d'aucun arrêté fédéral pour mandater une étude de ligne. Certes, le Parlement ne fait pas de planification, mais un lobbying se fait. Il pense au projet initial des 4 voies souterraines en gare de Genève. Les CFF ont proposé 4 voies à l'OFT et finalement le projet s'est limité à 2 voies, car le Parlement a déterminé qu'il n'y avait pas de demande suffisante pour l'indiquer. Les CFF avaient aussi proposé en avant-projet de faire une gare souterraine en cul-de-sac à Lausanne sans sortie côté est. La Confédération a refusé cette proposition, car il n'y avait pas de demande pour ce projet.

Une commissaire s'interroge sur la courbe bleue du graphique des accélérations et des décélérations qui est nettement plus basse. Elle se demande si le problème identifié est relatif à des personnes, du matériel, un problème de réseau ou autre. Par ailleurs, elle demande si ces graphiques sont contrôlés/analysés régulièrement et si cela perdurera à la suite des travaux.

M. Fattebert précise que chaque cas n'a pas été étudié. Toutefois, il peut dire que l'aspect humain entre en compte, mais aussi les machines. Certains trains sont plus longs ou plus lourds. Des spécialistes suivent l'évolution du comportement du train afin de planifier les trains. C'est dans ce cadre qu'il a été remarqué que la conduite est plus conservatrice qu'avant la mise en place du système ETCS. Il donne l'exemple du temps de parcours de l'IC entre Lausanne et Berne. Le temps de parcours actuel est de 65 min 30. Il explique que dans la réalité, par rapport au comportement du train, il faudrait 2 min de plus. Toutefois, dans l'horaire 2025, il a été décidé de rajouter encore 54 sec supplémentaires pour les travaux de renouvellement et de développement qui devront avoir lieu. Enfin, il répond que ces graphiques devraient perdurer même après les travaux.

Un commissaire se demande s'il ne serait pas possible de rétablir l'IC5 le week-end lorsque les sillons de marchandises ne circulent pas.

M. Fattebert répond qu'il s'agit d'une des variantes en discussion. Il explique que la majorité des clients souhaitent arriver à Lausanne et non à Genève. Il prend l'exemple des clients en provenance d'Yverdon qui vont à 81% à Lausanne. Il indique que $\frac{2}{3}$ des clients en provenance de Neuchâtel souhaitent se rendre à Lausanne. Cependant, il est toujours ouvert à la discussion. Il pense, par exemple, aux clients devant se rendre à l'aéroport de

Genève et notamment le week-end. Dans les options en discussion, il y a aussi la possibilité de mettre une correspondance quai à quai à Renens. Une autre solution serait de proposer un service de transport de bagages gratuit jusqu'à l'aéroport. Il explique que les personnes les plus touchées par les modifications de l'horaire 2025 sont les pendulaires qui vont à Genève et Morges.

Une commissaire demande si une amélioration est envisageable pour le futur ou non. Enfin, elle demande quel est l'intérêt d'effectuer un transfert à Palézieux entre deux InterCity alors qu'il y a Lausanne. Enfin, elle comprend que la troisième voie ferroviaire est une décision politique qui se prendra en 2026. Toutefois, elle voudrait savoir si les CFF discutent via l'OFT aussi avec l'OFROU.

M. Fattebert indique que le temps de parcours augmente car le train s'arrête à Renens, mais que le temps de trajet de Genève à Renens est quant à lui raccourci. Il indique que le transfert à Palézieux est important, car le train en vert arrive trop tard à Lausanne pour donner la correspondance en Valais. Les gens du Plateau qui vont en Valais doivent monter à Palézieux. Il invite les députés à insister pour qu'une nouvelle ligne à double voie soit créée et non une troisième voie. Enfin, les CFF ne collaborent pas avec l'OFROU.

Audition de M. Julien Nicolet-dit-Félix, auteur de la motion M 2929

M. Nicolet-dit-Félix pense que tous les députés ont eu accès aux textes déposés (M 2930 et M 2929). La M 2930 suit globalement les mêmes objectifs que sa motion. Il explique qu'il a déposé la M 2929 en urgence le 9 mai 2023. Il indique que la motion a été réalisée avec la collaboration des élus nationaux et cantonaux de son parti. Il a aussi bénéficié de l'aide de M. Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'EPFL.

Il explique que le nouvel horaire 2025 a été mis en place du fait du réseau suisse occidental peu entretenu et trop peu développé. Les CFF ont dû faire un arbitrage, car il y aurait nécessairement des désagréments. Le choix retenu a été de supprimer la ligne directe reliant Genève au Pied du Jura avec pour systématique arrêt des trains grandes lignes : Renens. Du point de vue genevois, cela veut dire plus de trains directs Genève-Lausanne et une prolongation conséquente des temps de parcours. La motion reconnaît la nécessité d'effectuer des travaux, mais conteste l'arbitrage. Elle souhaite le maintien à toute heure d'une ligne reliant Genève au Pied du Jura et passant par Zurich ou Bâle, avec deux trains par heure directs Genève-Lausanne. Il demande aussi la construction d'une seconde ligne et non d'une troisième voie. Enfin, il souhaite une compensation de la part des CFF ou de la Confédération,

car le canton de Genève est à nouveau le parent pauvre du système ferroviaire suisse.

Un commissaire se demande si employer le verbe « exiger » dans les invites est adéquat. Il pense qu'il serait peut-être nécessaire d'adoucir les propos.

M. Nicolet-dit-Félix se fie à l'expérience des commissaires. Il ne s'oppose pas à une éventuelle modification dans ce sens.

Une commissaire veut être sûre que la motion invite à la création d'une deuxième ligne et non d'une troisième voie.

M. Nicolet-dit-Félix pense qu'une troisième voie serait plus compliquée à créer et plus sujette à recours. De plus, il pense que cela est moins pratique que de créer une nouvelle ligne à double voie.

Une commissaire demande si le maintien d'une liaison directe au Pied du Jura veut dire qu'il n'y aurait plus d'arrêt. De plus, elle demande la signification de « deux liaisons horaires ». Enfin, elle se demande pourquoi avoir mentionné Bâle et Zurich dans les invites.

M. Nicolet-dit-Félix répond que « liaison directe » cela veut dire sans changement. L'horaire 2025 propose un changement, ce qui est problématique notamment, pour les usagers à mobilité réduite et les aînés. Il explique que deux liaisons horaires veulent dire que chaque heure deux trains soient proposés. Enfin, il explique que la liaison pour le Pied du Jura existe, mais que le choix des CFF est de faire que les IC5 passent par Neuchâtel ou Bienne pour aller à Zurich. Or, avant, il y avait une liaison par heure en direction de Zurich et une en direction de Bâle avec une correspondance sur le même quai à Bienne, ce qui permettait d'avoir une liaison dans chaque ville par heure.

Un commissaire précise enfin que la liaison vers Bâle est censée être rétablie d'ici 2026.

Audition de M. David Favre, directeur général de l'OCT, et M. Benoît Pavageau, directeur à la direction des transports publics à l'OCT
(présentation en annexe 2)

M. Favre précise quelques éléments par rapport à l'audition des CFF. Il ne conteste pas que M. Fattebert fût peut-être favorable au projet initial des quatre voies pour étendre la gare de Genève en souterrain dont le projet est à deux voies. Il souhaite rappeler que les CFF avaient proposé deux voies en surface qui auraient détruit le quartier des Grottes. De ce fait, les CFF n'ont pas proposé quatre voies ni l'OFT. Aussi, au sujet du retard rattrapé par la Suisse alémanique, M. Fattebert a indiqué qu'il est l'œuvre d'un changement

d'horaire. Il ne s'agit pas de n'importe quel changement d'horaire, mais de celui où Zurich a inauguré sa ligne DML. Elle devait supprimer le cul-de-sac de la gare de surface pour les liaisons sur Zurich-Aéroport – Saint-Gall. Il précise que Zurich possédait déjà une gare passante pour les RER. Les promesses de l'époque étaient qu'avec la DML, il allait être possible de gagner du temps sur les liaisons principales. Il remarque que cela n'a pas ou peu eu d'effet. Contrairement aux promesses de l'époque, les trains s'arrêtent dans la DML plus longtemps que ce qui était prévu initialement. De cette façon, les CFF ont rattrapé le retard, mais sans réellement tenir les promesses de l'époque. De plus, il informe que l'étude pour la nouvelle ligne reliant Genève à Lausanne a bien démarré et est financée par l'OFT, même si l'horizon pour la réalisation est à long terme. Les CFF ont d'ailleurs été mandatés pour faire cette étude.

Il indique qu'il ne faut pas mélanger cette mesure indispensable pour créer une redondance avec les travaux nécessaires de « bout de troisième voie » pour permettre ce qui a été prévu à l'horaire 2035. Il fait référence aux 11 produits entre Lausanne et Genève dont 1 direct via le Pied du Jura. Il précise que l'horaire en question a besoin de la gare de Lausanne, de la gare de Genève et de points supplémentaires. Notamment entre Morges et Allaman, où une voie supplémentaire (appelée « bout de troisième voie ») avait été prévue. Cette voie supplémentaire est maintenant devenue deux voies supplémentaires sur un tronçon : une troisième et quatrième voie directement en sous-terrain. Elles permettront de séparer le trafic actuel entre Morges et Allaman. Il pense notamment au tunnel de Perroy. Ce message sera voté en 2026. Il confirme que dès que le problème de la simple voie en direction du Pied du Jura sera réglé, il sera de nouveau possible de faire aller les trains à Bâle. La période actuelle qui implique un changement à Renens et à Bienne devrait donc être résolue entre 2026-2027. Il note aussi que les CFF ne peuvent commencer à appliquer des tarifs différenciés, ils appliquent des tarifs nationaux. Le changement de train n'est pas un facteur permettant aux CFF de faire des rabais.

M. Pavageau souhaite se focaliser sur le processus qui a abouti à l'horaire 2025. Le constat de départ est le différentiel de fiabilité de l'horaire sur la partie romande par rapport à la partie alémanique. Il explique que le constat, tant du Conseil d'Etat que des techniciens travaillant à la CTSO, a été qu'il fallait agir. La refonte est obligatoire et elle implique une dégradation temporaire. Il conçoit que l'horaire a pu être annoncé brutalement en mai 2023. Toutefois, il précise que l'horaire est analysé depuis plusieurs mois. Au premier trimestre 2022, les CFF ont annoncé avec l'OFT qu'il était nécessaire de revoir l'horaire. Les CFF ont alors proposé, en avril 2022, un horaire qu'ils souhaitaient appliquer en décembre 2023. A l'unanimité, l'OFT a rejeté le projet des CFF.

En juin 2022, une lettre d'intention a été signée et des groupes de travail se sont mis en place pour étudier la moins mauvaise solution. Plusieurs variantes ont été proposées. En novembre 2022, une variante a été choisie comme base pour la poursuite de la planification détaillée. Il note que les CFF proposaient notamment de supprimer 50% de RE venant du Valais et passant par Lausanne jusqu'à Annemasse. En mars 2022, une solution « définitive » a été choisie et elle a été présentée en mai 2023. Il rappelle tout de même que cette solution peut encore être améliorée d'ici 2025.

Une commissaire demande une explication supplémentaire sur la promesse effectuée par rapport au tunnel de Perroy.

M. Favre explique que, dans le cadre des mesures compensatoires à la suite des troubles et retard de la gare de Lausanne, la Confédération a acté qu'il était pertinent de penser plus large et de ne pas se limiter à l'offre immédiate. De ce fait, ils ont accepté de dire que, dans le prochain programme, 1 milliard de francs seront ajoutés pour permettre la réalisation du tunnel. Il s'agissait d'une compensation liée à l'annonce des travaux en gare de Lausanne. Il confirme par ailleurs que cette question est actée et sera votée en 2026.

M. Pavageau ajoute que ce projet est déjà inscrit dans le rapport d'orientation du Conseil fédéral et sera officialisé en 2026.

M. Favre note qu'il a aussi été constaté que réaliser une troisième voie n'était pas du tout bénéfique tant du point de vue espace disponible que du point de vue opportunité. Le temps de procédure pour un résultat moindre était en termes de perspective catastrophique.

Un commissaire constate que le budget pour le réseau ferroviaire s'élève à 6 milliards de francs comme celui pour le réseau routier. Toutefois, le réseau routier est payé par les consommateurs. Il remarque que le Parlement a voté 6 milliards de francs supplémentaires pour pouvoir avancer sur le retard. Il se demande si le département sait de quoi il s'agit.

M. Pavageau répond que le budget pour le réseau ferroviaire s'élève à 6-7 milliards sur quatre ans. Il explique que 50% proviennent directement des revenus fiscaux et les autres 50% des cantons. Il note que les cantons versent 500 millions au prorata. Genève paie 7 à 8 millions alors que Zurich paie 180 millions par an. A l'intérieur se trouvent le fonds d'investissement et la FAO (convention de prestation) utilisée pour entretenir le réseau.

Un commissaire demande si les motions telles quelles peuvent être envoyées au Conseil d'Etat et recevoir une réponse positive.

M. Favre pense que les commissaires ont les éléments nécessaires pour se prononcer. Il nuance le réalisme des invites d'un point de vue technique de la volonté de s'insurger contre un élément. Lorsqu'il observe la première invite

des motions, il sera possible d'améliorer des détails comme faciliter le transbordement à Renens, par exemple. Toutefois, il ne sera pas possible de rétablir la liaison directe. Il rappelle aussi la stratégie des CFF d'éviter la gare de Lausanne en vue du futur chantier. La solution de Renens le permet. De plus, il trouve intéressant de maintenir la pression sur l'étude déjà lancée d'une nouvelle ligne le long de l'autoroute. Enfin, la question d'une contrepartie n'est pas claire. Les CFF ne pourront effectuer de rabais. Il rappelle aussi que l'horaire proposé est soumis à une certaine progressivité. L'idée est de toujours proposer de nouvelles alternatives dès qu'une nouvelle infrastructure verra le jour.

M. Pavageau précise qu'une convention officielle est en cours de finalisation entre les CFF, l'OFT et les cantons romands par rapport aux questions de modalités progressives.

Un commissaire demande en quoi consistent les engagements dont M. Pavageau vient de faire mention. Il comprend que M. Fattebert semblait encore ouvert à la discussion. Il demande ce qu'il en est de l'option d'avoir un quai à quai à Renens.

M. Pavageau indique que cela a été identifié dans les mesures devant être encore améliorées. Il pense notamment à l'augmentation des trains sur le Pied du Jura, l'amélioration de la correspondance, mais aussi une discussion sur des pertes de recettes commerciales. En effet, si la péjoration de l'offre devait mener à une baisse de fréquentation, les cantons devraient subir des pertes. Les discussions portent donc sur d'éventuelles subventions en cas de pertes.

Un commissaire pense que la création d'une ligne supplémentaire est cruciale. C'est pourquoi il demande s'il serait possible d'imaginer de proposer quelque chose de plus par rapport à ces études.

M. Pavageau indique qu'il participe au groupe de travail qui suit les prestations faites par l'OFT sous-traitées aux CFF. Il rappelle que cela est traité au niveau de l'arc lémanique et plus précisément au niveau d'un groupement composé de la conseillère d'Etat vaudoise, le conseiller d'Etat genevois et la vice-directrice de l'OFT. Il pense qu'il est possible de mettre la pression, mais que l'infrastructure ne verra pas le jour avant l'horizon 2050-2060.

M. Favre rappelle aussi l'importance d'améliorer la position de Genève sur l'échelon cartographique européen et notamment la liaison avec le sud (via Lyon). Genève doit aussi assurer une bonne liaison avec le reste de la Suisse tout en respectant les enjeux cruciaux et locaux de la diamétrale ferroviaire. Il n'est pas possible de tout réaliser en même temps. Actuellement, en termes de temporalité, la diamétrale ferroviaire nord-sud est celle qui est la plus avancée.

Un commissaire se questionne par rapport à la reprise de la ligne Genève-Annemasse du RégioExpress. Il se demande si la ligne sur ce tronçon est rentable ou déficitaire. Il pense qu'elle est déficitaire et il se demande si le canton reprend le financement de ces pertes.

M. Favre répond que pour l'instant le principe a été posé, car il fallait proposer une solution. Il s'agit de la moins mauvaise solution et de celle qui garantit une capacité suffisante. Il y aura des négociations qui auront lieu. Il conçoit qu'elle aura un coût, mais il rappelle aussi le bénéfice lié aux recettes.

Un commissaire demande s'il y a une raison particulière à l'abandon de rachat des rames supplémentaires.

M. Favre répond qu'elles avaient été acquises par les CFF via la SNCF. Un gros marché avait été passé et il n'était plus possible de refaire une commande. La première solution était de recommander des rames suisses (Stadler) qui n'étaient pas au bénéfice d'une excellente fiabilité. Le canton avait donc décidé de rester dans le marché SNCF puisque les rames offraient une meilleure fiabilité. Cependant, il n'a pas été possible de le faire à cause des accords entre les deux parties et à cause de problèmes de stockage et d'entretien. Le centre d'Annemasse a été sursaturé par les rames commandées, à juste titre, par la région Rhône-Alpes. De plus, il rappelle que le centre de Genève est saturé, car il entretient les rames du RER vaudois jusqu'en 2030. De ce fait, les solutions étaient limitées. Les acteurs ont donc décidé de partir sur un nouvel appel d'offres avec un seul matériel compatible franco-suisse.

Un commissaire demande où en est la réouverture de la ligne du Tonkin permettant de décharger le sud du Léman et d'alléger la suroccupation des lignes CFF au nord.

M. Favre indique qu'un projet d'étude existe, mais qu'il ne peut se faire sans financement. La Confédération est prête à le financer, mais la France non. Il indique que, par rapport aux besoins genevois, la ligne n'est pas une priorité. Il rappelle qu'il y a une rupture de charge après Saint-Gingolph. En termes de ligne, l'alternative est d'aller jusqu'à Saint-Maurice et de repartir à Lausanne le cas échéant. Il ajoute que les Français ne souhaitent pas de fret sur cette ligne et que le potentiel de ce projet n'était pas assez significatif.

M. Pavageau précise qu'il s'agit d'une ligne monovoie qui implique l'arrêt à toutes les gares depuis Annemasse jusqu'à Saint-Maurice. Il s'agirait d'un train omnibus. Il indique par ailleurs que le coût du projet pour la partie française était supérieur à l'investissement qu'ils ont fait sur le projet CEVA.

Un commissaire remarque que la possibilité de fret aurait permis à une partie des trains italiens de rester sur le réseau européen en passant la rive sud.

Discussion et position des groupes

Un commissaire réitère son questionnement sur l'utilisation du verbe « exiger » dans la quatrième invite de la M 2929. Il serait favorable à la suppression de cette invite.

Une commissaire pense qu'il faut que la commission se mette d'accord pour aller rapidement de l'avant. Elle pense que la quatrième invite de la M 2929 ne fait pas explicitement référence à une contrepartie financière et peut aussi vouloir dire une action du gouvernement. Elle propose de maintenir les invites des deux motions et de les traiter en bloc pour maintenir la pression.

Un commissaire rejoint l'avis de la commissaire précédente. Il trouve important de traiter les motions ensemble. Il pense que le concept le plus important qui ressort des deux motions est de dire qu'il faut arrêter de pénaliser la Suisse romande.

Un commissaire propose de voter les deux motions telles quelles pour marquer un mécontentement général et pour agir rapidement.

Un commissaire se demande s'il ne faudrait pas sortir des deux motions et en faire une résolution afin d'être unanime.

Un commissaire propose de soutenir les deux motions telles quelles. Il salue le courage de M. Fattebert qui a répondu rapidement et est venu donner les arguments des CFF pour ce changement. Il note la qualité du travail tenu tant par M. Fattebert, M. Favre et M. Pavageau. Toutefois, l'idée est de manifester un mécontentement. Il trouve que cela est un bon signal de montrer qu'un parti de gauche et un parti de droite se rassemblent pour approuver les motions sans tenter d'en faire primer une sur l'autre.

Une commissaire n'est pas favorable à la résolution qui ne ferait que demander du travail supplémentaire. Elle dépose, toutefois, formellement, un amendement pour s'adapter au discours tenu par les CFF. Elle souhaite retirer de la troisième invite de la M 2930 le « ou d'une 3^e voie ferroviaire ». Ainsi, il serait possible de montrer une position plus claire.

Un commissaire indique que son parti est prêt à soutenir ces deux motions en l'état même s'il reste dubitatif sur la pertinence de deux invites.

Un commissaire pense soutenir ces deux textes, même s'il pense que certaines choses sont faites et ne pourront être modifiées.

Un commissaire n'est pas convaincu de la quatrième invite de la M 2929, mais il retire son amendement, car il souhaite soutenir les deux textes.

Votes**M 2929**

Le président met aux voix le renvoi au Conseil d'Etat de la **M 2929** :

Oui : 15 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : –

Abstentions : –

Le renvoi de la M 2929 au Conseil d'Etat est accepté.

M 2930

Le président met aux voix l'amendement à la troisième invite qui vise à supprimer « ou d'une 3^e voie ferroviaire » :

Oui : 13 (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)

Non : –

Abstentions : 2 (1 LJS, 1 UDC)

L'amendement est accepté.

Le président indique que la troisième invite devient :

- *à intervenir auprès de la Confédération pour que soit inscrite et réalisée, dans la planification ferroviaire à l'horizon 2035, la construction d'un tracé alternatif, en surface ou en sous-sol, sur l'ensemble du tracé entre Genève et Lausanne.*


Le président met aux voix le renvoi au Conseil d'Etat de la **M 2930**, telle qu'amendée :

Oui : 15 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : –

Abstentions : –

Le renvoi de la M 2930, telle qu'amendée, est accepté.



Pourquoi un nouvel horaire est nécessaire ?

Genève.



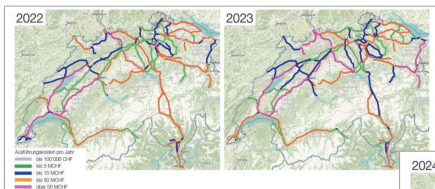
Comment améliorer la situation ?

C2 – Internal

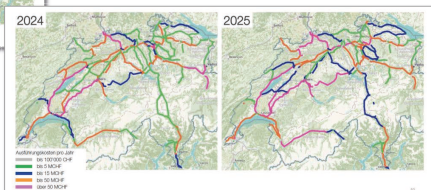
10



Se donner les moyens de maîtriser la fin d'un cycle dans le renouvellement de la voie ferrée.



	Etat de la voie ferrée par région		
	>10 ans	6-10 ans	0-5 ans
Ouest	6%	11%	8%
Moy. CH	4%	8%	9%
Ost	4%	9%	10%
Mitte	3%	9%	8%
Sud	2%	4%	7%



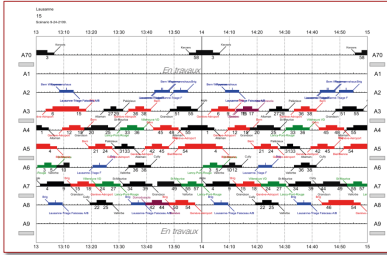
C2 – Internal

11

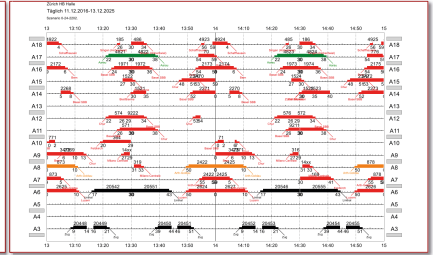


Oser dimensionner l'infrastructure
au-delà du minimum requis pour une offre-cible.

Plan d'occupation des voies de Lausanne en 2024



Plan d'occupation des voies de Zürich HB en 2024



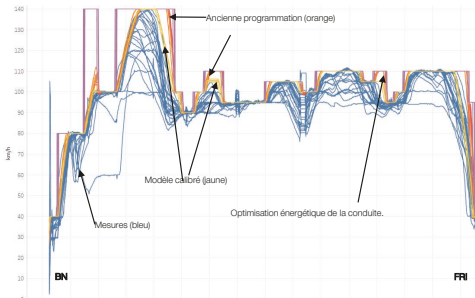
C2 – Internal

12



Le constat est implacable: un nouvel horaire est
nécessaire !

FR15 BN-FRI: Différence entre le modèle calibré et l'ancienne méthode de calcul.

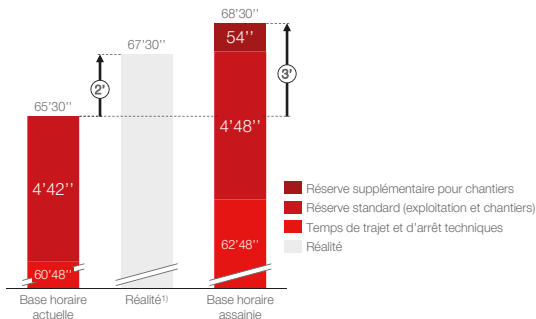


C2 – Internal

14



Temps de parcours [min] de l'IC1 entre Lausanne et Berne.



1) Mesure basée sur l'échantillon des 90% des trains en 2022 (ju-ve).



La base horaire actuelle ne correspond plus à la réalité.

En Suisse occidentale, la base horaire n'a pas été revue depuis Rail 2000. Or de nombreuses évolutions se sont produites. L'horaire en Suisse occidentale n'est donc plus adapté à la réalité.



Toujours plus de clientes et de clients

Leur nombre a fortement augmenté. En effet, l'affluence en Suisse romande a augmenté, entre 1998 et 2019, selon les lignes, entre 50% et 100%.



Toujours plus de trains

Le nombre des trains en circulation a fortement augmenté (+33.5% de trains-kilomètres pour l'ensemble de la Suisse entre 2005 et 2022).



Toujours plus de travaux

Besoin accru de renouvellement des infrastructures. Le volume des travaux sur le réseau est en croissance et grignote du temps de trajet.

Mais encore:

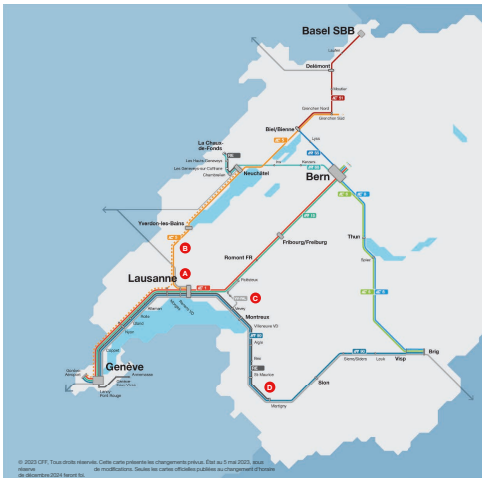
- Les trains ont été allongés, ce qui requiert des arrêts précis en gare ce qui prolonge les temps de parcours.
- Les nœuds ferroviaires ainsi que les voies de garage à disposition arrivent à la limite de leur capacité, ce qui réduit la marge de manœuvre opérationnelle.
- L'évolution des normes de sécurité et des technologies implique des processus de conduite plus conservatrice.



Extraits des nouveautés du nouvel Horaire 2025 sur le trafic grandes lignes.

C2 – Interail

17



© 2023 SBB. Tous droits réservés. Cette notice présente les changements prévus. Elle est, à partir du 15 mai 2023, sous réserve de modifications. Seules les cartes officielles publiées au changement d'horaire de décembre 2024 feront foi.



Horaire 2025

Suisse occidentale

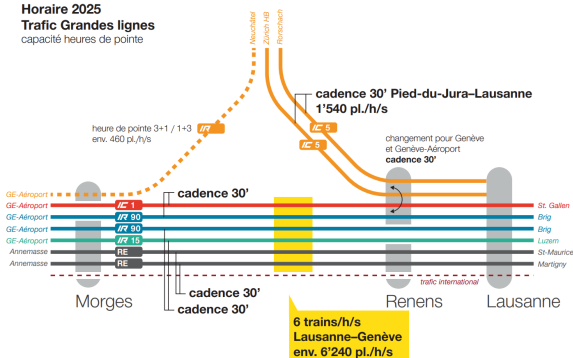
Changements principaux du trafic grandes lignes

- 1 Nœud de Renens**
 Nouvel arrêt de trains grandes lignes et nœud de correspondances.
- 2 IC5 circule en direction de Lausanne uniquement**
 Relations directes Genève-Aéroport – Neuchâtel aux heures de pointe, sinon en correspondance chaque demi-heure à Renens.
- 3 Nouvelle liaison entre Vevey et Palézieux**
 Permet d'offrir la correspondance entre IR 15 et IR90, assurée actuellement à Lausanne.
- 4 RegioExpress prolongé jusqu'à Martigny**
 Permet une correspondance à Lausanne entre IC5 et RE, offerte actuellement sur l'IR90.

18



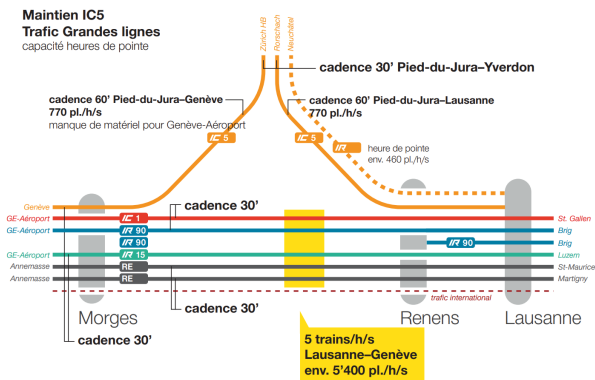
Horaire 2025 Trafic Grandes lignes capacité heures de pointe



19

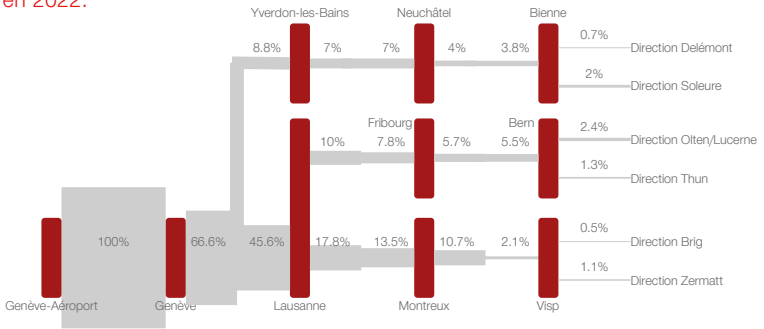


Maintien IC5 Trafic Grandes lignes capacité heures de pointe

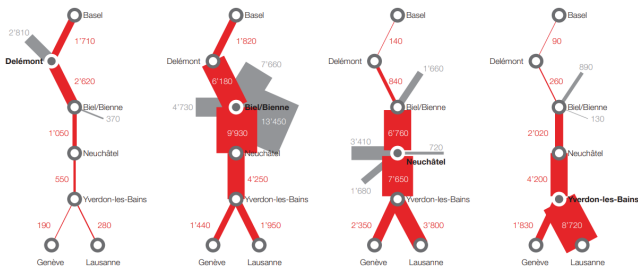


20

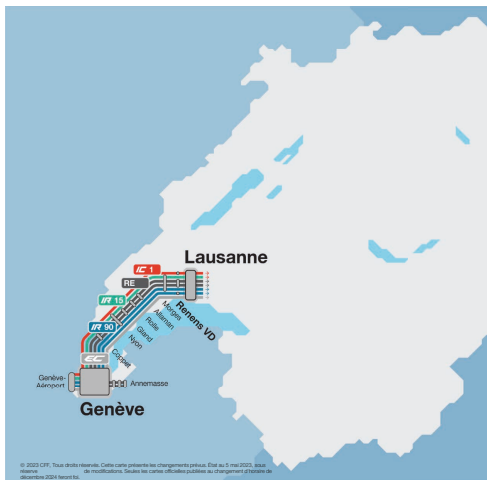
Clients au départ de / à l'arrivée à Genève-Aéroport. Trafic journalier en 2022.



Distribution de la demande en direction de Genève depuis Delémont, Bienne, Neuchâtel et Yverdon-les-Bains.



Distribution des montées/descentes des gares de Delémont, Biel/Bienne, Neuchâtel et Yverdon-les-Bains (TJOM 2018)
Source: CTSO



1 HORAIRE 2025 (PAR RAPPORT À 2023)¹

Voyage entre Genève et Lausanne

Changement de train supplémentaire
Aucun

Evolution du temps de parcours

IC 1	39' au lieu de 35' y compris arrêt à Renens
IR 15	43' au lieu de 42'
IR 90	43' au lieu de 42' avec arrêts à Nyon et Morges
IR 90	39' au lieu de 37' avec arrêt à Renens
RE	51' au lieu de 48'
EC	39' au lieu de 36'

Nombre de relations par heure

- 6 sans changement (inchangé)
- Perte de la 7^e relation (correspondance à Morges RER VD - IC5)

Principales modifications par rapport à l'horaire 2023

- Arrêt à Renens du **IC 1** et du **IR 90** rapide pour correspondance avec IC5
- 2 relations rapides par heure **IC 1** et **IR 90** rapide entre Genève et Renens en 33' (contre 40' en 2023)
- Adaptations de l'horaire et des temps de parcours **IC 1** et **IR 90** jusqu'à +7' aux heures de circulation TGV ou **EC**

¹Traffic grandes lignes uniquement

23



3 HORAIRE 2025 (PAR RAPPORT À 2023)¹

Voyage entre Genève et Berne

Changement de train supplémentaire
Aucun

Evolution du temps de parcours

IC 1	1h51' au lieu de 1h44' y compris l'arrêt à Renens
IR 15	2h02' au lieu de 1h57'

Nombre de relations par heure
2 (inchangé)

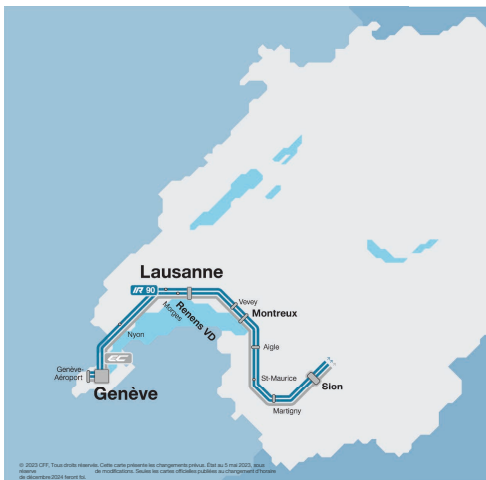
Principales modifications par rapport à l'horaire 2023

- Arrêt à Renens pour correspondance avec IC5
- Correspondance avec l'IR90 à Vevey via la nouvelle liaison entre Vevey et Palézieux, assurée actuellement à Lausanne

3^e relation par heure via Neuchâtel (IR66 + IC5) toujours possible avec un second changement à Renens (IR90) et un temps de parcours allongé de 10', au total identique à la relation directe IR15.

¹Traffic grandes lignes uniquement

24



4 HORAIRE 2025 (PAR RAPPORT À 2023)*

Voyage entre Genève et Sion

Changement de train supplémentaire
Aucun

Evolution du temps de parcours
IFR 90 1h55' (inchangé) avec arrêts à Nyon et Morges
 1h51' au lieu de 1h46' avec arrêt à Renens
CC 1h40' au lieu de 1h32'

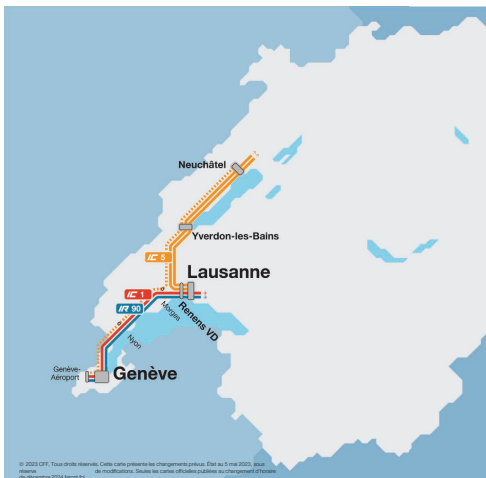
Nombre de relations par heure
IFR 90 2 (inchangé)
CC 4 fois par jour (inchangé)

Principales modifications par rapport à l'horaire 2023

- 1 relation par heure avec arrêt supplémentaire à Renens
- Correspondance R90-R15 via la nouvelle liaison Vevey - Palézieux au lieu du changement à Lausanne
- Aux heures de circulation **CC**, adaptations de l'horaire et des temps de circulation **IFR 90** jusqu'à +7' et suppression de l'arrêt Montreux dans le sens Sion - Lausanne.

* Trafic grandes lignes uniquement

25



5 HORAIRE 2025 (PAR RAPPORT À 2023)*

Voyage entre Neuchâtel et Genève-Aéroport

Changement de train supplémentaire
CC-B **IFR 90** 1 changement à Renens au lieu de direct
CC-B **IC-1** 1 changement à Renens

Evolution du temps de parcours
CC-B **IFR 90** 1h26' au lieu de 1h19'
CC-B **IC-1** 1h26'
 Liaison directe aux heures de pointe : 1h37'

Nombre de relations par heure

- 1 avec changement à Renens au lieu de direct
- Une nouvelle 2^{ème} relation avec changement à Renens est offerte
- Une nouvelle 3^{ème} relation (directe) est prévue aux heures de pointe

Principales modifications par rapport à l'horaire 2023
 Au lieu d'une relation directe par heure, nouvellement 2 relations avec changement à Renens et une relation directe aux heures de pointe.

* Trafic grandes lignes uniquement

26



Changement de train supplémentaire:

- 1 changement supplémentaire pour les voyageurs à destination des villes du Pied du Jura (p. ex : Yverdon-les-Bains, Neuchâtel, Bienne)
- 1 changement **de moins** pour les voyageurs à destination de Renens.

Nombre de relations par heure

- 2 liaisons systématiques vers les villes du Pied du Jura avec 1 changement à Renens, au lieu d'une directe.
- 2 liaisons directes pour Renens

Principales modifications par rapport à l'horaire 2023

- Au lieu d'une relation directe par heure vers le pied du Jura, nouvellement **2** relations avec changement à Renens et une relation directe aux heures de pointe.
- Les **correspondances de l'IC1 et de l'IR90 de/vers le Léman Express** sont **améliorées** (6' au lieu de 14').
- **Amélioration de la politique d'arrêt du RE entre Genève et Annemasse**
- L'Eurocity est prolongé jusqu'à Genève-Aéroport

Fréquentations CFF

Les trois principales destinations depuis la gare de Genève sont: (env. 22% de la demande¹⁾)

Montées/descentes CFF total DWV 2022: 73600	Nombre de clients concernés CjD	Commentaire
Lausanne	8000	les 6 relations sans changement par heure sont inchangées , les temps de parcours sont prolongés de 1 à 4'
Nyon	5200	les 4 relations par heure et les temps de parcours sont inchangés, les trains sont mieux répartis (presque au 1/4h au lieu de 5/25)
Genève-Aéroport	3350	Genève-Aéroport: 4 relations par heure au lieu de 5 (une 5ème est offerte aux heures de pointe), temps de parcours inchangé

Habitudes des pendulaires

Selon l'OFS²⁾, les destinations principales des pendulaires habitant la commune de Genève sont :

1. Carouge (GE)
 2. Vernier
 3. Lancy
- Puis:
- Lausanne au 7è rang
 - Neuchâtel au 26è rang
 - Yverdon au 39è rang
 - La Chaux-de-Fonds au 64è rang
 - Bienne au 68è rang

¹⁾ Nombre de clients CFF sur ces 3 destinations par rapport au total des montées/descentes dans la gare concernée. DWV-Durchschnittlicher Werktäglicher Verkehr ²⁾ OFS «Personnes actives occupées selon la commune de domicile et la commune du lieu de travail en 2018», sans indication du mode de transport, décembre 2020

Genève Aéroport.



Changements en 2025:

- Réduction de 5 relations par heure (systématique) à 4 par heure. IC5 systématiquement orienté vers Lausanne au lieu de l'alternance Lausanne/Genève-Aéroport. Pour les clients du pied du Jura, changement à Renens nécessaire. Nouvellement cadence 1/2h au lieu de cadence horaire.
- Circulations supplémentaires à certaines heures:
 - Heures de pointe Neuchâtel – Genève-Aéroport direct
 - EC (Venise-)Milan-Genève prolongé à Genève-Aéroport (4x/jour)
- Amélioration de la desserte vers l'ouest lausannois grâce aux arrêts IC1 et IR90 (1/2) à Renens.
- Correspondances à Genève vers les lignes LEX allongées (actuellement entre 4 et 10 minutes, nouvellement entre 9 et 17)

Analyse par produit:

- IC1: maintien de la cadence horaire. Ajout de la desserte de Renens.
- IR15: maintien de la cadence horaire et de la desserte
- IR90: maintien des 2 relations par heure. Ajout de la desserte de Renens sur la relation rapide Genève – Lausanne
- IC5: suppression de l'IC5 côté Genève, tous les IC5 circulent à la demi-heure vers Lausanne. Correspondance chaque 1/2h à Renens entre l'IC5 et l'IC1/IR90 pour Genève-Aéroport
- Genève-Aéroport – Neuchâtel aux heures de pointe et EC Genève – Milan (- Venise) nouvellement à Genève-Aéroport)
- Aux heures extrêmes, maintien des RE pour Genève-Aéroport au lieu d'Annemasse.

3 destinations principales en 2022: Genève, Lausanne, Nyon (env. 46% de la demande)

- Genève: 4 relations par heure au lieu de 5 (une 5ème est offerte aux heures de pointe), temps de parcours inchangé
- Lausanne: 4 relations par heure (inchangé), temps de parcours entre 49 et 53 minutes au lieu de 44 à 53 minutes
- Nyon: 4 relations par heure, 2 directes et 2 avec changement à Genève (inchangé), temps de parcours entre 0 et -4 minutes



Relations transfrontalières.



Changements en 2025 par point frontière:

Modifications dues au nouvel horaire 2025, certaines lignes seront concernées par des phases travaux importantes non reprises ici.

La Plaine:

- Aucun changement
- Temps de parcours TGV (hors travaux) pour Lausanne amélioré grâce à une transisiton courte à Genève.

Annemasse:

- Aucun changement pour le LEX
- Horaire du RE changé de 15' et ajout des arrêts dans toutes les haltes entre Genève et Annemasse



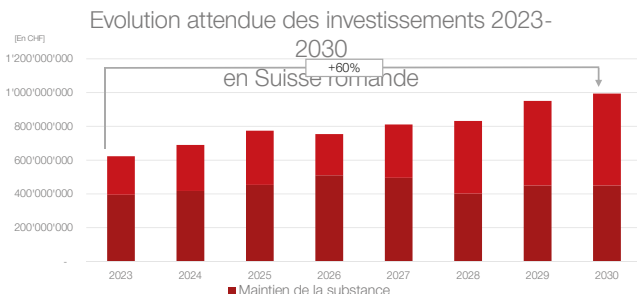
Quels sont les facteurs déterminants pour la clientèle des transports publics?



Pour que le rail reste attractif, le système doit d'abord être ponctuel. Cela passe par un renforcement de sa robustesse. Sans ponctualité, les autres facteurs deviennent caducs.



Des investissements en croissance pour les travaux en Suisse romande.



Etat de la planification au 20.04.2023 sous réserve des modifications de projet et des moyens alloués dans le cadre de la convention de prestations 25-28 et 29-32.

32



Investissements pour le périmètre genevois.

- 2019 > 2026, **344 millions CHF** pour les 4 phases de travaux préalables à la gare souterraine qui visent à renforcer et faciliter l'exploitation de la gare (voies de garage, enclenchement, tunnel de lavage, halle d'entretien supplémentaire ...) - Léman 2030
- Horizon 2027 > horizon 2035, **1,88md CHF** pour le projet de gare souterraine - Léman 2030
- 2023 > 2027, **100 millions CHF** pour le renouvellement de la voie entre La Plaine et Vernier (Canton de Genève) - Léman 2030
- 2019 > 2024, **71 millions CHF** pour la modernisation de 6 gares entre La Plaine et Vernier (Canton de Genève) - Léman 2030 / Lhand
- Programme Léman2030: **3,8mds CHF** investis sur l'arc lémanique dont profite Genève.
- Entre 2020 et 2022, **30 millions CHF** pour la rénovation de la gare de Genève-Aéroport
- 2022 > 2026, **312 millions CHF** pour des travaux de renouvellement et d'entretien de la voie ferrée à Genève - VU / Fbe



Horaire 2025 en résumé.

Horaire pensé comme transitoire qui évoluera au gré des améliorations identifiées et discutées avec les partenaires.



Vise une **m meilleure ponctualité** et donc une **m meilleure qualité de service** aux clientes et aux clients.



Nécessite d'adapter le parcours des trains IC5 (ligne du Pied du Jura) et positionne Renens comme nouvelle gare de desserte du trafic grandes lignes sur l'axe Est-Ouest.



Introduit de **nouvelles offres** pour la clientèle.



Permet de nouvelles correspondances entre le trafic grandes lignes et le trafic régional qui voit son offre modifiée.



Prolonge les temps de parcours de quelques minutes entre les gares principales de Suisse occidentale **pour faciliter la réalisation des nombreux chantiers planifiés, tout en réduisant leur impact sur la clientèle.**

CFF.
Parce que la Suisse
est faite de liens.

HORAIRE 2025

COMMISSION DES TRANSPORTS 13.06.2023



Département de la Santé et des Mobilités
Office cantonal des transports

14/06/2023 - Page 1

CONSTAT DE DÉPART

> LA REFONTE DE L'HORAIRE EN ROMANDIE EST NÉCESSAIRE POUR :

- Permettre la réalisation des nombreux chantiers de renouvellement et développement du réseau
- Améliorer la ponctualité des trains (seulement 88% de trains à l'heure en 2021)



> CETTE REFONTE NE PEUT SE FAIRE SANS DÉGRADER L'OFFRE

- Augmentation du temps de parcours pour les trains "malades"
- Ajout d'une réserve d'exploitation pour la période travaux
- Ces évolutions auront inévitablement un impact sur l'offre ferroviaire (correspondances, durée du trajet, etc...)

Ce constat est partagé par les cantons CTSS

DÉROULEMENT

> 1^{ER} TRIMESTRE 2022

Annonce des CFF de la nécessité de mettre en place un horaire dégradé à partir de décembre 2023

> AVRIL 2022 :

Refus d'entrée en matière sur ce projet d'horaire 2024 des CFF par la CTSO

> JUIN 2022

Signature d'une lettre d'intention et mise en place de groupes de travail CFF-Cantons pour l'étude de variantes

> NOVEMBRE 2022

Choix d'une variante comme base pour la poursuite de la planification détaillée

⇒ analyses complémentaires notamment pour le maintien systématique du bypass sur le Pied-du-Jura et de la demi-heure RégioExpress Annemasse–St-Maurice/–Martigny

> MARS 2023

Validation du concept horaire définitif par la CTSO et l'OFT

> DÉBUT MAI 2023

Annonce officielle et réactions

14/06/2023 - Page 3

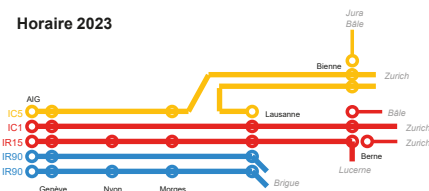
HORAIRE RETENU

QUELS IMPACTS POUR GENÈVE ?

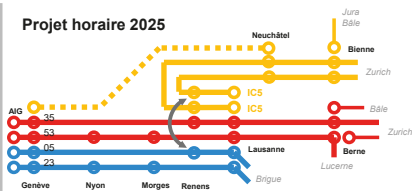
- Temps de parcours grandes lignes rallongés, notamment avec le pied du Jura et le plateau
- Direct entre Genève et le Pied du Jura seulement en période de pointe
- Arrêt à Renens, plus aucun train sans arrêt entre Genève et Lausanne hors heure de pointe

Mais pas d'impact sur le réseau Léman Express et les RE sur le Canton

Horaire 2023



Projet horaire 2025



— Un train par heure toute la journée
 ■■■■ Circule uniquement en heure de pointe

14/06/2023 - Page 4

ANALYSE DE LA SITUATION

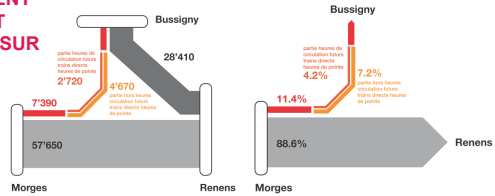
> LA PROPOSITION EST CONSIDÉRÉE COMME UNE SOLUTION ÉVOLUTIVE

- ⇒ Des améliorations sont attendues d'ici à 2030 (train direct Lausanne – Bâle à l'horizon 2026)
- ⇒ L'horaire doit tendre progressivement vers l'offre votée pour 2035

> DES DEMANDES COMPLÉMENTAIRES ONT ÉTÉ FORMULÉES

- + de circulations du sillon direct Genève – Neuchâtel

> LA DEMANDE EN DÉPLACEMENT DEPUIS LE PIED DU JURA EST PRINCIPALEMENT ORIENTÉE SUR LAUSANNE



Triangle Morges-Bussigny-Renens

Trafic jour ouvrable moyen 11/2023

Nombre de clients pris sur le tronçon correspondant à chaque côté du triangle

Valeurs arrondies

14/06/2023 - Page 5

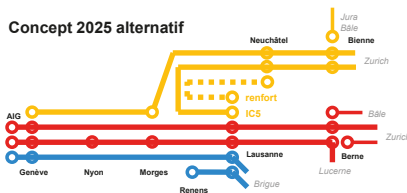
QUELLE ALTERNATIVE POUR MAINTENIR LA DESSERTE DU PIED DU JURA ?

> UNE SEULE ALTERNATIVE IDENTIFIÉE D'UN POINT DE VUE TECHNIQUE :

Suppression du parcours Genève – Renens sur l'un des deux IR 90 Valais

- ⇒ Réduction de l'offre Genève – Lausanne de 15% soit de 6 à 5 trains par heure
- ⇒ Dégradation de la desserte avec Nyon et Morges

Concept 2025 alternatif

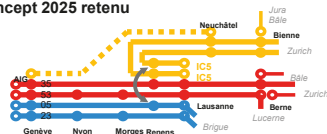


Les dix principales relations

grandes lignes avec Genève en 2018 :

Lausanne	12 200
Nyon	7 500
Aéroport	6 300
Coppet	3 600
Morges	2 800
Renens	1 900
Berne	1 500
Vevey	1 200
Neuchâtel	1 000
Yverdon-les-Bains	1 000

Concept 2025 retenu



14/06/2023 - Page 6