



*Date de dépôt : 13 décembre 2023*

## **Rapport du Conseil d'Etat** au Grand Conseil sur :

- a) **M 2929-B** **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-B** **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 !**

En date du 22 juin 2023, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat deux motions qui ont la teneur suivante :

### **Motion 2929**

*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 Biemme, 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.

### **Motion 2930**

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 modal<sup>1</sup>;
- le Plan climat cantonal 2<sup>e</sup> génération (PCC), prévoyant un renforcement du transfert modal vers les transports en commun, notamment via le développement des services des grandes lignes ferroviaires<sup>2</sup>;
- la stratégie Mobilités 2030 de l'Etat de Genève<sup>3</sup>;
- que la stratégie RAIL 2050 prévoit une réduction des temps de parcours sur les grandes lignes ferroviaires et le maintien de l'offre existante<sup>4</sup>;

---

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

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

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

- 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 distance<sup>5</sup>;
- 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;
- 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 Renens<sup>6</sup>;
- que plusieurs villes de Suisse romande, dont Genève, Morges, Yverdon-les-Bains, Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, ont lancé un appel commun<sup>7</sup> 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 2021<sup>8</sup>,

---

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

<sup>5</sup> <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>

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

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

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

*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.*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'Etat partage la volonté des auteurs des 2 motions de maintenir une desserte ferroviaire de qualité entre notre canton, la Romandie et le reste de la Suisse. Il a conscience que la proposition actuelle pour le futur horaire 2025 n'est pas idéale. Cependant, ce scénario est à ce stade le meilleur compromis trouvé et le moins mauvais des scénarios pour la Suisse romande.

La refonte de l'horaire des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) est en effet nécessaire pour améliorer la ponctualité des trains grandes lignes, au travers d'un assainissement des temps de parcours, ainsi que pour permettre la réalisation de nombreux chantiers de renouvellement des voies et des gares en Suisse romande.

Après son rejet initial par la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) au printemps 2022, l'élaboration du nouvel horaire a fait l'objet d'intenses discussions lors de groupes de travail entre les CFF, les cantons romands et l'Office fédéral des transports (OFT). Le canton de Genève s'est ainsi pleinement engagé dans cette démarche conjointe pour trouver un compromis acceptable, au prix cependant de dégradations des temps de parcours ou de la qualité de l'offre. Le maintien du statu quo aurait inévitablement conduit à un report des projets de développement du réseau et, de fait, à celui du développement de l'offre ferroviaire.

Les constats initiaux et bases de travail ont été partagés, tant au niveau technique que politique, et plusieurs variantes ont été analysées. Dans ce cadre, des scénarios permettant le maintien intégral de la desserte du Pied-du-Jura ont été approfondis, mais aucun n'a permis d'atteindre les objectifs de régularité et de capacité. Dans ce contexte, le maintien d'une desserte systématique du Pied-du-Jura ne peut se faire qu'avec la suppression d'une circulation des trains InterCity (IC) ou InterRegio (IR) entre Genève et Lausanne, alors que le flux de voyageurs sur cet axe est au moins 10 fois plus important.

Le projet d'horaire qui a été communiqué en mai 2023 est le résultat de ce travail conjoint. L'arrêt des trains directs à Renens en est l'une des principales nouveautés, avec l'objectif de réduire au maximum les conséquences temporelles de la rupture de charge entre Genève et le Pied-du-Jura.

L'adaptation de l'horaire 2025 et des années suivantes en Suisse occidentale est transitoire et restera évolutif, dans le sens où les partenaires continueront de travailler en bonne coordination et apporteront des

améliorations dès que cela sera possible avec, par exemple, la mise en service de nouvelles infrastructures et/ou l'introduction de nouveaux trains.

A ce titre, suite à leurs échanges en juin et en septembre 2023, l'Alliance des villes et la CTSO ont publié courant octobre 2023 leurs attentes conjointes sur les améliorations attendues. Il s'agit notamment des éléments suivants :

- une augmentation du nombre de courses directes entre Neuchâtel – Yverdon-les-Bains – Morges – Genève – Genève-Aéroport et leur prolongement jusqu'à Bienne dès que possible;
- la réintroduction des trains directs entre Bâle, Delémont et l'Arc lémanique dès décembre 2025, tel que prévu avant l'annonce du retard sur le tunnel de Gléresse;
- une correspondance quai à quai à Renens entre le Pied-du-Jura et les trains de et vers Genève dès que possible;
- le développement d'une offre rapide et attractive entre Yverdon-les-Bains et Morges.

Dès lors, l'adoption de ces 2 motions par le Grand Conseil, en juin 2023, permet d'appuyer ces attentes pour obtenir les optimisations encore à l'étude et d'appuyer les demandes de rattrapage avec certaines mesures d'infrastructures, comme la prise en compte du tunnel Morges – Perroy dès l'étape d'aménagement 2035. De même, ces motions ne pourront que confirmer l'attente genevoise de mener à un rythme soutenu les études des prochains développements ferroviaires dans notre canton.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte du présent rapport.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :  
Antonio HODGERS