



Signataires : Murat-Julian Alder, Céline Zuber-Roy, Pierre Nicollier, Joëlle Fiss, Francine de Planta, Vincent Subilia, Cyril Aellen, Natacha Buffet-Desfayes, Marc Saudan

Date de dépôt : 9 mai 2023

Proposition de motion

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 ;

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.>

- 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 ;
- 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 ;

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>

⁶ <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>

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

⁸ <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 ou d'une 3^e voie ferroviaire, en surface ou en sous-sol, sur l'ensemble du tracé entre Genève et Lausanne.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Pour absorber le flux de voyageurs croissant et les importants chantiers ferroviaires en cours et à venir, en Suisse romande, les CFF et la CTSO ont présenté, lors d'un point presse en date du 5 mai 2023, une refonte des lignes et horaires qui aura de gros impacts sur les passagers.

En particulier, il a été annoncé un allongement conséquent des temps de parcours, alors que la Suisse romande réclame depuis longtemps leur diminution, dans le cadre des investissements de Rail 2000, en regard des efforts consentis depuis plusieurs décennies en Suisse alémanique pour les réduire considérablement. Pour exemple, la vitesse moyenne entre Berne et Olten est de 200 km/h, alors qu'elle n'est que de 90 à 100 km/h sur la ligne Lausanne-Genève.

De plus, les CFF ont annoncé la suppression de la liaison horaire et directe Genève-Bienne, passant par la ligne du Pied-du-Jura, hormis aux heures de pointe, ne conservant donc que 4 trains par jour sur cette ligne stratégique. Il en résulte ainsi une cassure nette dans les connexions entre le bout du lac et l'Arc jurassien.

De tous ces changements résulte une diminution de la qualité et de l'offre, ainsi qu'une nette baisse de la fluidité. A cela s'ajoutent des ruptures de charges conséquentes, néfastes pour le transport du voyageur, ce dernier préférant optimiser son trajet plutôt que de changer plusieurs fois de correspondances, qui sont par ailleurs non garanties, notamment en cas de retard, prolongeant de fait les temps de parcours. Il en résulte une baisse notable de la compétitivité du réseau ferroviaire en Suisse romande, et une baisse de confort pour les voyageurs et les pendulaires, ainsi que pour les familles et les personnes à mobilité réduite.

Ces décisions vont à l'envers de l'ensemble de la stratégie exprimée jusqu'ici par les CFF, dans le cadre de leur Stratégie 2030, ainsi que des volontés fédérales et cantonales d'inciter au transfert modal, dans le cadre de leurs stratégies en matière de mobilité et de climat.

Pourtant, la Stratégie 2030 des CFF dit ceci, en matière de trafic grandes lignes : *« le trafic grandes lignes garantit une offre rentable d'excellente qualité et assume la responsabilité de la gestion du système. Dans le cadre de la concession intégrale pour le trafic grandes lignes, nous créons une offre ferroviaire attrayante, axée sur la demande à l'échelle de la Suisse, et augmentons ainsi la part modale du chemin de fer. Nous suscitons l'enthousiasme de plus en plus de voyageuses et voyageurs grâce au*

développement de notre assortiment et de notre système tarifaire, mais aussi grâce à la mise au point et à la commercialisation de produits et de services attractifs, accessibles à toutes et à tous. » Les décisions récentes prises par les CFF ne respectent nullement les critères exposés : **la qualité et la fluidité ne sont pas assurées, l'offre est détériorée, le transfert modal n'est pas garanti, la demande des voyageurs n'est pas respectée.**

Par ailleurs, les allongements de parcours sont conséquents : 7 minutes supplémentaires entre Neuchâtel et Genève, 8 minutes entre Bienne et Genève, et 11 minutes entre Delémont et Genève. A cela s'ajoute le transbordement, et donc la rupture de charge, en gare de Renens, voire en gare de Lausanne. Ces changements ont pour conséquence une perte nette de l'attractivité du rail et un report important des usagers vers le réseau routier. Il en résulte également une perte nette de l'accessibilité depuis Genève vers la Suisse orientale, en particulier vers Bâle et Zurich, d'autant que le temps de parcours de la ligne Lausanne-Berne sera lui aussi également rallongé.

Plusieurs communes ont déjà marqué leur opposition et ont signé un appel commun contre ce projet de nouvel horaire pour une période de 10 ans : notamment Genève, Morges, Yverdon, Neuchâtel et les communes de l'Arc jurassien. Celles-ci craignent une perte d'attractivité pour le rail, une péjoration de l'offre ferroviaire dans une grande partie de la Suisse occidentale et une détérioration de l'offre de trains de nuit de Genève à Bâle. De plus, Genève Aéroport, qui s'est joint à l'appel commun, s'inquiète de voir sa connectivité ferroviaire à l'intention de sa zone de chalandise fortement impactée.

Outre les rallongements de temps de parcours, la suppression partielle de la ligne directe entre Genève et l'Arc jurassien signifie une cassure nette pour les liens forts, économiques et culturels, jusqu'ici tenus entre ces deux régions, grâce à la liaison directe existante. A ce jour, la liaison ferroviaire Bienne-Genève est possible à raison d'une liaison directe chaque heure, y compris aux heures creuses, complétées avec des liaisons indirectes via Lausanne. Le choix des CFF de la détourner vers Lausanne, causant donc un changement à Renens, est d'autant plus navrant qu'il intervient au moment où l'augmentation du prix des transports publics risque déjà de dissuader les usagères et usagers de privilégier le train. De plus, il sera difficile pour Genève Aéroport de continuer à augmenter la part de sa clientèle venant en transports publics, alors même que la Confédération fixe des objectifs en la matière.

Le nouvel horaire 2025 ne devrait pas se faire au détriment des liaisons importantes à l'échelle intercantonale. L'offre validée par le parlement fédéral dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 du PRODES corrige

certes ce manquement, mais cela signifie au minimum dix ans de détérioration de l'offre entre les villes de l'Arc jurassien, Morges et Genève, ce qui est dommageable pour la compétitivité du réseau ferroviaire romand. Cette situation est d'autant plus problématique que l'offre 2035 risque certainement de ne pas être mise en œuvre dans les temps, au vu des nombreux retards déjà annoncés par les CFF.

La présente motion demande donc de proposer des solutions soutenables sans devoir attendre le nouveau programme de 2035 et de réduire les désagréments pour les usagers, notamment en maintenant la liaison horaire régulière et directe entre Genève et Bienne, ainsi qu'en mettant en œuvre des solutions à court, moyen et long terme, dans l'esprit de la résolution 981 adoptée par le Grand Conseil en décembre 2021, suite à l'incident du « trou de Tolochenaz ».

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