



Date de dépôt : 6 mars 2024

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite de Matthieu Jotterand : Quelle est la vision, voire quels sont les plans concrets, pour le trafic international de voyageurs à l'horizon 2030 ?

En date du 26 janvier 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

Afin de décarboner le trafic international de voyageurs et de répondre à une forte demande croissante, les trains internationaux sont au cœur de l'attention ces dernières années.

Il y a le volet du train de nuit, où l'on peut saluer le côté visionnaire des chemins de fer autrichiens (ÖBB) qui ont été les derniers à croire en ce mode de déplacement à la fin des années 2010, alors que tous les autres chemins supprimaient les dernières lignes survivantes. Grâce à eux, Genève devrait dès la fin 2024 à nouveau être desservie par un train de nuit Zurich-Barcelone et l'on s'en réjouit.

Malgré cette nouvelle positive, le chantier reste immense et les délais dans le chemin de fer sont longs, presque autant que l'impatience de la population à pouvoir profiter de cette offre.

La Confédération fixe comme objectif stratégique aux CFF dans le trafic international des voyageurs qu'« ils renforcent leur position sur le marché, notamment par des coopérations, et fournissent des prestations globalement rentables. Ils améliorent l'accès de la Suisse au réseau européen de trains à grande vitesse ainsi que les bonnes liaisons entre la Suisse et les principaux centres économiques et touristiques. »¹

¹ <https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home/detec/entreprises-liees-a-la-confederation/cff/objectifs-strategiques.html>

Actuellement, le raccordement de Genève à ce réseau à grande vitesse n'est de loin pas optimal. La liaison avec l'Italie concerne quelques trains par jour, avec des destinations restreintes, la liaison avec le réseau à grande vitesse français ne se fait qu'en direction de Paris et il n'y a aucune liaison directe en direction de l'Allemagne ou de l'Autriche.

Vis-à-vis de cela, je saurais gré au Conseil d'Etat de répondre à ces questions :

- Quelle est sa position par rapport au souhait de l'OFT d'arrêter tout train international à la frontière (Genève, Bâle...) à l'horizon 2035 et, s'il est opposé à cette idée rendant de facto impossible toute liaison internationale avec l'Italie, l'Allemagne et l'Autriche depuis Genève, comment compte-t-il essayer d'inverser la tendance ?*
- Quelle est la position du Conseil d'Etat vis-à-vis des possibilités d'exploitation de grandes lignes internationales, avec les CFF voire la SNCF ou d'autres opérateurs historiques, mais aussi en open access, indépendamment des CFF ?*
- Existe-t-il une volonté politique de renforcer (ou de créer là où il n'existe pas encore) l'acheminement vers des hubs aéroportuaires (Zurich, Francfort, Paris...) par train, pour éviter des vols court-courriers très polluants ?*
- Enfin, comment le Conseil d'Etat se positionne-t-il par rapport aux dessertes suivantes (amélioration de la desserte, voire création de celles-ci, avec quels acteurs, quel matériel roulant, quels horizons temporels...), sachant qu'une bonne part de ces destinations se trouve dans le classement des destinations les plus fréquentées au départ de Genève Aéroport² :*
 - Genève-Lyon*
 - Genève-Paris (augmentation de la fréquence, notamment)*
 - Genève-Londres (planification de quais stériles dans une gare genevoise ?)*
 - Genève-Bruxelles (via Marne-la-Vallée [Disneyland])-Amsterdam*

² <https://rapports.gva.ch/ra/2022/fr/Article/activite-aeroportuaires-et-non-aeroportuaires#:~:text=Dans%20le%20palmarès%20des%20villes,fréquentées%20de%20et%20vers%20Genève>

- *Genève-Sud de la France (rétablissement de liaisons ayant existé, à destination de Marseille, Nice, Montpellier, Bordeaux...)*
 - *Genève-Espagne (notamment liaison de jour vers Barcelone, notamment par la prolongation éventuelle du Barcelone-Lyon existant)*
 - *Genève-Milan (renforcement des fréquences)*
 - *Genève-Turin/Gênes/Rome/... (tout reste presque à [re]faire avec l'Italie)*
 - *Genève-Francfort (acheminement de passagers vers un hub aéroportuaire)*
 - *Genève-Munich (malgré les problèmes actuels sur la liaison Munich-Zurich, sa prolongation jusqu'à Genève est-elle envisageable à moyen terme ?)*
 - *Genève-Bâle-Allemagne en général (pour atteindre l'Allemagne, il faut deux changements, même trois pendant quelques années via Bienne, alors que Bâle offre des correspondances attractives pour l'Allemagne, comment remédier à cela ?)*
 - *Genève-Autriche-Est de l'Europe (est-il envisagé de prolonger des trains de nuit actuellement au départ de Zurich de/jusqu'à Genève ?)*
- *D'une manière globale, quel est le réseau international que le Conseil d'Etat souhaite, voire envisage, d'ici à 2030 ? Quelles sont les destinations qui pourront raisonnablement être atteignables de manière attractive en 2030 au départ de Genève ?*

Je remercie par avance le Conseil d'Etat des réponses qu'il apportera à mes questions.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le canton a, à plusieurs reprises, exprimé le souhait de voir se développer le trafic ferroviaire international au départ de Genève, et ce pour plusieurs raisons. Etre intégré au réseau ferré européen offre une alternative efficace et écologique aux déplacements en voiture ou en avion, contribue à la réduction des émissions carbone, renforce l'attractivité et la compétitivité de notre canton et consolide sa position en tant que centre économique, touristique et dynamique de la Suisse.

Cependant, contrairement au trafic régional, notre canton reste tributaire des décisions prises dans ce domaine par la Confédération et les opérateurs ferroviaires. Aussi le canton suit-il avec attention les avancées possibles et les opportunités qui sont envisagées au niveau international.

Développer le trafic ferroviaire international permettra de connecter au maximum le canton au reste de la Suisse et de l'Europe. De par son positionnement au sein du réseau ferroviaire, Genève est la porte d'entrée de la Suisse sur le sud-ouest de l'Europe (Espagne, sud et ouest de la France, etc.). La réalisation à long terme de la liaison Lyon – Turin ouvre également des perspectives d'accélération et de densification de la desserte avec l'Italie. Pour la Suisse romande, Genève est également le point d'accès privilégié pour le nord de l'Europe, avec notamment Paris, Londres et Bruxelles.

A contrario, nous ne voyons pas la pertinence de développer des offres directes diurnes entre Genève et l'Allemagne ou l'Autriche, qui nécessitent une traversée de l'ensemble du territoire suisse dans un contexte de réseau passablement saturé. Sur ce sujet, le canton vise plutôt le développement de dessertes régulières avec les pôles de Zurich et surtout de Bâle.

Le Conseil d'Etat soutient le développement de liaisons transfrontalières de moyenne distance, comme par exemple des offres régulières Lausanne – Lyon. A ce titre, la signature prochaine d'un engagement entre le Conseil fédéral et le Ministère des transports français devrait permettre de mener à bien des études, notamment sur le corridor Genève-Lyon, afin que ces deux pôles économiques et urbains puissent être reliés à terme plus efficacement et de manière plus fiable.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :

Antonio HODGERS