



Date de dépôt : 13 octobre 2025

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Céline Bartolomucci, Cédric Jeanneret, Angèle-Marie Habiyakare, Julien Nicolet-dit-Félix, Dilara Bayrak, Léo Peterschmitt, Emilie Fernandez, Marjorie de Chastonay, Sophie Bobillier, Laura Mach, Diego Esteban, Lara Atassi, Grégoire Carasso, Thomas Bruchez, Nicole Valiquer Grecuccio pour un soutien actif aux lignes internationales de trains de nuit desservant Genève

Rapport de Céline Zuber-Roy (page 4)

Proposition de motion

(3063-A)

pour un soutien actif aux lignes internationales de trains de nuit desservant Genève

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
vu l'article 58b du projet d'ordonnance fédérale sur la réduction des émissions de CO₂¹,
considérant :

- la position géographique centrale de Genève au sein de l'Europe ;
- la diminution continue de l'offre de trains de nuit desservant Genève ;
- l'adoption récente par le Parlement fédéral de la loi sur le CO₂ instaurant la nouvelle politique climatique 2025-2030² ;
- qu'au regard de cette nouvelle ordonnance adoptée par le Parlement, il était prévu qu'à partir de 2025 la Confédération consacre 30 millions de francs par an au développement des liaisons ferroviaires internationales, dont les trains de nuit ;
- l'annonce récente du Conseil fédéral d'une série de mesures d'économies, dont l'annulation du subventionnement des trains de nuit ;
- que, selon le rapport de gestion des CFF 2023³, près de 600 000 personnes ont voyagé en 2023 à l'international en train de nuit via les CFF contre 500 000 en 2022 ;
- que le développement de ces lignes de nuit permet de satisfaire une clientèle en expansion, touchant à la fois les déplacements professionnels et les voyages d'études et de loisirs,

¹ <https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/88457.pdf>

² <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiqués.msg-id-101588.html>

³ <https://company.sbb.ch/content/dam/internet/corporate/downloads/fr/ueber-die-sbb/profil/publikationen/SBB-Geschäftsbericht-2023.pdf>

invite le Conseil d'Etat

- à user de toute son expertise et son influence à la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)⁴ afin de développer les lignes de trains de nuit desservant Genève, notamment en direction de l'étranger ;
- à sensibiliser les opérateurs de trains de nuit européens à la demande genevoise et aux opportunités associées.

⁴ <https://www.koev.ch/fr/ctp>

Rapport de Céline Zuber-Roy

La proposition de motion 3063 a été déposée le 15 octobre 2024 et a pour objectif (3 invites) que le Conseil d'Etat :

- use de toute son expertise et son influence à la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) afin de développer les lignes de trains de nuit desservant Genève, notamment en direction de l'étranger ;
- envisage la mise en place d'un mécanisme de financement voire de subventionnement de ces liaisons ferroviaires afin de pallier les manquements de la Confédération ;
- sensibilise les opérateurs de trains de nuit européens à la demande genevoise et aux opportunités associées.

La commission des transports a examiné cette proposition de motion lors d'une séance, le 9 septembre 2025, sous la présidence de M. Pascal Uehlinger. M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, était présent durant les travaux sur cet objet. Le procès-verbal a été rédigé par M^{me} Rania Nassereddine. L'auteur de ce rapport remercie vivement toutes ces personnes.

Présentation de M^{me} Céline Bartolomucci, auteur

M^{me} Bartolomucci débute en expliquant que cette motion déposée en octobre 2024 est toujours d'actualité. Elle rappelle que cette motion avait été motivée par la loi sur le CO₂ et par un important paquet d'économies annoncé par la Confédération. A l'époque, il s'agissait d'inquiétudes concernant l'impact de ces économies sur la mobilité ferroviaire et notamment sur les trains de nuit. Elle relève que les dernières nouvelles confirment ces craintes, car le Conseil fédéral a décidé de réduire les subventions fédérales pour les trains de nuit, passant de 30 à 10 millions de francs, sachant que les 20 millions économisés sont redirigés vers les carburants synthétiques destinés à l'aviation. Elle souligne que cette décision risque de mettre à mal un pan entier de la mobilité, alors qu'il y a une demande croissante pour les trains de nuit. Elle indique que les CFF ont enregistré 500 000 voyageurs à l'international en 2022 et 600 000 en 2023 sur ces liaisons. Elle rappelle également qu'un sondage réalisé en 2019 indiquait que 62% des Suisses se disaient intéressés par les trains de nuit vers l'étranger, notamment vers l'Allemagne, l'Italie, l'Autriche et l'Espagne. Elle précise qu'à Genève, l'utilisation des trains de nuit reste faible, car les principales liaisons passent par d'autres grands hubs suisses. Elle ajoute qu'au moment de la rédaction de la motion, Genève ne disposait que de liaisons vers Barcelone et Rome. Elle souligne qu'entre-

temps, les CFF ont renoncé à leur projet d'extension vers l'Italie et l'Espagne, initialement pour 2020, afin de privilégier les liaisons de jour à grande vitesse, notamment vers Londres, Rome et Barcelone. Elle reconnaît l'intérêt de renforcer l'offre de jour, mais rappelle qu'une réelle demande existe pour les trajets de nuit, qu'ils soient professionnels, éducatifs ou touristiques. Les voyageurs arrivant le matin à Genève contribuent en plus directement à l'économie locale. Elle relève que le Parlement fédéral a décidé de concentrer le soutien sur la seule liaison Bâle-Copenhague-Malmö. Cette liaison bénéficie d'un financement annuel de 47 millions de francs jusqu'en 2030, dont 1,2 million pour les seuls travaux préparatoires. Elle partage le sentiment que la Suisse romande reste « le parent pauvre » de la politique ferroviaire fédérale, malgré la demande en hausse. Elle exemplifie son propos en mentionnant une pétition ayant déjà recueilli 60 000 signatures en faveur des trains de nuit, ainsi qu'une lettre ouverte signée par 15 000 personnes demandant la relance des lignes Genève-Rome et Genève-Barcelone. Elle mentionne que les autres grandes métropoles européennes se positionnent comme des hubs ferroviaires majeurs, alors que Genève reste à la traîne, notamment en raison de ses faibles liens avec les CFF et de sa marge de manœuvre limitée. Elle explique que c'est pour cette raison que la motion se veut modeste. Dans ses invites, elle demande un renforcement de la collaboration avec la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics afin de développer les trains de nuit au départ de Genève. Elle précise que, dans le comité actuel de cette conférence, seuls Fribourg et le Jura représentent la Suisse romande, alors que Genève n'est que membre de cette conférence. Elle souligne que cette conférence joue un rôle essentiel de liaison entre les chefs des départements cantonaux et demi-cantonaux en matière de politique des transports, notamment pour la coordination et la défense des intérêts des cantons. Elle conclut sur l'importance pour Genève de renforcer sa présence et de travailler plus étroitement avec cette instance afin d'accroître ses opportunités en matière de liaisons ferroviaires de nuit.

Question des commissaires

Un député PLR remercie M^{me} Bartolomucci pour la présentation, en particulier pour la première invite, qui rejoint une proposition PLR déjà existante concernant le développement d'un projet de liaison ferroviaire depuis Genève vers Londres (M 3002). Il insiste toutefois sur la différence économique des trains de jour et des trains de nuit. Il appuie son propos en citant une interview de Vincent Ducrot qui explique les limites du marché des trains de nuit. Le PDG des CFF a expliqué qu'un train de nuit transporte environ 150 passagers, soit l'équivalent de deux tiers de la capacité d'un avion.

Pendant qu'un train de nuit effectue un aller simple, un avion peut assurer jusqu'à six rotations. De plus, le coût par kilomètre et par siège d'un avion reste inférieur à celui d'un train de nuit, ce qui rend difficiles la rentabilité et le développement de telles liaisons. Le député PLR soulève donc deux points. Premièrement, les invites 2 et 3 impliquent des financements importants, de l'ordre de plusieurs dizaines de millions, pour soutenir des trains de nuit qui seront déficitaires. Il précise que cela conduirait à subventionner un mode de transport non rentable, alors qu'un mode concurrent, l'avion, est rentable et déjà financé par des acteurs privés. Deuxièmement, il s'interroge sur la pertinence de cet investissement et suggère qu'il serait plus judicieux de concentrer les efforts sur l'amélioration des liaisons ferroviaires de jour, notamment à grande vitesse vers le sud de la France et le nord de l'Europe, où la demande est forte et où la rentabilité est possible.

M^{me} Bartolomucci confirme qu'effectivement les trains de nuit présentent certaines contraintes : ils sont plus coûteux, nécessitent davantage d'espace et impliquent une collaboration renforcée avec les pays voisins selon les destinations. Néanmoins, elle souligne qu'il existe une réelle demande pour ce mode de transport, avec une augmentation de 100 000 passagers entre 2022 et 2023. Elle ajoute qu'il convient de laisser aux usagers la possibilité d'accéder à ces liaisons, qu'il s'agisse de voyages éducatifs organisés par les écoles, de déplacements professionnels ou de trajets touristiques. Elle estime que la décision de ne pas augmenter le nombre de trains de nuit est avant tout un choix politique. Elle continue en indiquant que, même si l'offre ne pourra pas rivaliser en volume avec celle des trains à grande vitesse, elle répond à une demande spécifique et complémentaire. Elle déplore que la Confédération ait décidé de réduire les subventions, alors que la nouvelle politique climatique 2027-2030 prévoyait explicitement un soutien aux trains de nuit. Elle rappelle que la loi sur le CO₂ encadre ces financements, ils proviennent de la mise aux enchères des droits d'émission pour les aéronefs. Les compagnies paient une contribution pour émettre des gaz à effet de serre et ces recettes ne peuvent être utilisées que pour soutenir les trains de nuit ou pour financer le développement de carburants synthétiques ; elle précise qu'il ne s'agit donc pas de fonds pouvant être alloués à d'autres politiques, notamment sociales. Pour la question de la 2^e invite du député PLR, elle dit qu'il n'est pas de son ressort de préciser d'où proviendraient les financements, mais elle considère qu'il faut examiner les solutions possibles et explorer différents leviers. Elle reconnaît l'importance de développer les liaisons de jour ; cependant, elle souligne que cela n'exclut pas le renforcement des liaisons de nuit, qui répondent à des besoins distincts. Elle ajoute que l'amélioration des liaisons de jour bénéficierait indirectement aux liaisons de nuit.

Un député MCG formule une interrogation d'ordre écologique en faisant le constat que ces trains transportent moins de passagers, circulent la nuit lorsque le solaire n'est pas disponible et sont donc alimentés par une électricité issue, dans certains cas, du charbon. Il demande donc s'il n'y a pas un risque que leur bilan carbone soit finalement comparable à celui d'un avion. Il se demande également si un bilan a été établi en tenant compte du taux d'occupation des trains.

M^{me} Bartolomucci répond que le jour où le train présentera un bilan équivalent à celui de l'avion, la question pourra se poser, mais que ce n'est actuellement pas du tout le cas. Elle souligne que l'électricité ne provient pas uniquement du charbon et qu'il existe d'autres sources de production, elle n'a donc pas cette crainte. Elle ajoute qu'il est difficile d'évaluer correctement la rentabilité de ces trains sans augmenter l'offre.

Le député MCG répond que, si l'on voyage déjà à perte actuellement, ce n'est pas en augmentant le nombre de passagers que la situation financière s'améliorera.

M^{me} Bartolomucci souligne que l'augmentation de l'offre entraîne une baisse des prix et permet à davantage de personnes de voyager. Elle précise qu'actuellement, les trains sont pleins et que le marché est saturé, mais qu'il serait intéressant d'évaluer, pour les entreprises, les gains qu'elles pourraient réaliser en privilégiant les voyages de nuit.

Un député Vert relève que les chiffres avancés plus tôt mériteraient d'être appuyés par des données plus fiables ou économiques. A titre de comparaison, il observe qu'en Italie, malgré une faible capacité de subvention, des trains de nuit circulent quotidiennement vers le sud et affichent un taux de remplissage élevé. Il estime qu'une analyse plus approfondie de la rentabilité et du nombre de passagers serait utile, ajoutant que la valeur de 150 sièges mentionnée lui paraît discutable.

M^{me} Bartolomucci relève qu'à l'heure actuelle, les lignes des trains de nuit sont complètes plusieurs mois à l'avance, et ce malgré l'absence quasi totale de publicité. Elle note qu'il existe un manque à ce niveau, alors même que des associations en faveur du rail militent pour proposer des couchettes à bas prix comme alternative à l'aérien. Elle précise ne pas disposer de chiffres actualisés, mais indique qu'elle peut en demander.

Le député Vert évoque la question des destinations pertinentes pour des liaisons de nuit au départ de Genève. Outre Barcelone et Rome, il estime qu'il serait intéressant d'envisager des destinations plus éloignées, comme certaines villes d'Espagne ou des Balkans, où de nombreux voyageurs se rendent aujourd'hui en voiture.

M^{me} Bartolomucci observe que le potentiel réside dans la connexion de Genève à d'autres hubs, ce qui permettrait de prolonger facilement des lignes existantes. Elle regrette qu'aucun train de nuit ne parte actuellement de Genève, alors même que la ville occupe une position centrale en Europe ; elle ajoute que, comparé à Paris, Londres ou Zurich, son rayonnement lui paraît limité. Elle estime enfin qu'il suffirait de mieux relier Genève aux réseaux ferroviaires suisses déjà en place pour rendre ce développement possible.

Une députée socialiste souligne l'importance de réfléchir aux destinations à privilégier. Elle s'interroge sur l'orientation à donner au projet, à savoir intégrer Genève à des lignes de nuit existantes au départ de Bâle ou de Zurich, ou développer plutôt des liaisons depuis Genève vers des destinations non encore couvertes par ces hubs. Elle ajoute qu'une amélioration des liaisons internes serait également pertinente, rappelant que le trajet Genève-Bâle nécessite aujourd'hui un changement.

M^{me} Bartolomucci indique qu'il serait peut-être plus pertinent de relier Genève à des liaisons existantes plutôt que de créer de nouvelles lignes. Elle souligne qu'il existe une vraie demande qui se voit à travers les pétitions et lettres ouvertes déjà déposées. Elle rappelle qu'en journée la croissance est significative : 1,39 million de voyageurs par jour en 2024 et déjà 1,42 million pour le premier semestre 2025. Elle considère que les usagers plébiscitent le rail et que, s'il y avait davantage de liaisons de nuit au niveau national, elles seraient probablement prises d'assaut.

Un député PLR relève que le réseau suisse est déjà saturé en raison du réseau cadencé et que les CFF ont tendance à arrêter les trains internationaux dans les villes frontalières. Selon lui, il est donc peu probable d'espérer davantage de liaisons dans ce cadre et l'idée la plus intéressante serait de faire partir directement des trains de nuit de Genève vers l'étranger. Il cite ensuite l'exemple des chemins de fer autrichiens qui ont décidé de se concentrer sur un service haut de gamme. Il demande à M^{me} Bartolomucci si cette idée de haut de gamme est envisagée dans les trains de nuit à Genève. Il ajoute que les besoins ne sont pas les mêmes selon les types de voyageurs. Il se demande s'il faut viser plutôt les voyageurs d'affaires ou au contraire développer des trains de nuit à bas coût, soulignant qu'il paraît difficile de concilier les deux modèles.

M^{me} Bartolomucci estime qu'il est possible de combiner les deux approches en imaginant des wagons très luxueux aux côtés d'offres plus accessibles. Elle indique que son idéal reste une solution ouverte au plus grand nombre. Selon elle, le développement de ce marché pourrait soutenir à la fois l'offre premium et l'offre plus abordable. Elle précise ne pas exclure cette

possibilité et dit pour conclure qu'idéalement, ces liaisons devraient pouvoir bénéficier à tous les voyageurs.

Discussion interne et vote

Une discussion s'ouvre sur l'opportunité d'auditionner le département. Certains députés considèrent que l'ensemble des acteurs concernés ont déjà été entendus et que la commission n'a aucune influence sur ce dossier. D'autres considèrent au contraire que l'audition permettrait d'apporter des éclaircissements sur les liaisons existantes de trains de nuit, ainsi que sur les chiffres, notamment sous l'angle du financement et des capacités.

M. Maudet annonce que, si la commission décidait de procéder à une audition du département, celle-ci risquerait d'être courte, car la commission dispose déjà d'une quantité importante d'informations. Il précise que la réponse du Conseil d'Etat à la motion intitulée « pour l'étude d'une liaison ferroviaire directe entre Genève et Londres » (M 3002-B) sera transmise le lendemain et que le rapport estime qu'il n'est pas irréaliste d'imaginer une telle liaison. Il invite la commission à se prononcer sur la méthode à retenir pour le traitement de cette motion, soit un vote rapide permettant ensuite de discuter sur la base du rapport, soit la tenue d'auditions. Dans ce dernier cas, il rappelle que l'apport du département resterait limité, celui-ci pouvant seulement, en cas d'impulsion forte, solliciter l'OFT, lequel s'adresse ensuite aux CFF. Il souligne que, comme dans le domaine du trafic aérien, ce ne sont plus les aéroports ni les cantons qui décident des liaisons, mais les opérateurs. Il insiste sur le fait qu'il est inenvisageable que le canton se substitue à la Confédération en matière de financement, ce qui n'est pas possible notamment parce qu'il n'y a pas de base légale. Il rappelle que l'action cantonale s'articule autour de trois axes : l'agglomération, la liaison avec la Suisse et la liaison avec la France. Sur ce dernier point, il relève que la liaison Genève-Lyon n'est pas à la hauteur des ambitions et des enjeux, mais que la responsabilité ne relève pas uniquement du canton dès lors que la majeure partie de l'infrastructure est située hors du territoire suisse. Il souligne aussi l'importance des sillons ferroviaires utilisés par les trains de marchandises, notamment pour l'exportation des eaux d'Evian, et rappelle que Genève constitue le point d'entrée de la Suisse occidentale, ce qui représente un paramètre fondamental. Enfin, il apporte une précision concernant la CTP, en indiquant avoir intégré cette année le comité de la Conférence des transports publics. Il rappelle toutefois que la présence au CTP, même si elle assure une certaine influence, ne permet pas pour autant de redistribuer les subventions à sa guise. En conclusion, il propose de suivre la suggestion de ne pas auditionner le département.

Le président met aux voix la proposition d'audition du département :

Oui : 5 (2 Ve, 3 S)

Non : 7 (2 MCG, 1 LC, 4 PLR)

Abstentions : –

La proposition d'audition du département est refusée.

Un député du Centre indique qu'il est favorable à l'adoption du texte, sous réserve de la suppression de la deuxième invite.

Une députée PLR soutient cette proposition et précise qu'elle est opposée à l'idée de pallier les manquements de financement de la Confédération.

Un député Vert considère que les trains de nuit constituent une véritable alternative à l'avion, ce dernier étant largement mis en avant par la publicité et par la société dans son ensemble.

Un député socialiste se déclare opposé à la suppression de cette invite. Il relève qu'il existe une tension entre le financement cantonal et le financement fédéral et que l'invite reste mesurée. Il ajoute que, sans cette invite, il n'y aurait pas de réponse claire. Il rappelle par ailleurs qu'il est favorable au développement du train à grande vitesse. Il ajoute toutefois que « lâcher l'affaire » en misant uniquement sur cette option, au détriment des trains de nuit, n'est pas raisonnable. Il insiste sur le fait qu'il s'agit de deux offres complémentaires. Il souligne que les trains de nuit participent également au transfert modal et à une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

Un député LJS rappelle que ce sont les opérateurs qui détiennent la clé du développement de ces offres et il s'interroge sur l'opportunité d'auditionner l'un d'entre eux afin de connaître leur position sur les trains de nuit et sur les questions d'infrastructure. Il estime qu'il serait utile de donner à la commission l'occasion d'entendre directement des opérateurs autrichiens qui se sont engagés dans le développement des trains de nuit et de bénéficier de leurs perspectives.

Le président met aux voix la proposition d'audition des transports autrichiens :

Oui : 5 (2 Ve, 3 S)

Non : 6 (4 PLR, 1 LC, 1 MCG)

Abstentions : 1 (1 MCG)

La proposition d'audition des transports autrichiens est refusée.

Le président met aux voix l'amendement du député du Centre de suppression de la 2^e invite de la M 3063 :

Oui : 7 (4 PLR, 1 LC, 2 MCG)

Non : 5 (2 Ve, 3 S)

Abstentions : —

L'amendement, consistant à retirer la 2^e invite, est accepté.

Le président met aux voix la M 3063 ainsi amendée :

Oui : 12 (4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 2 Ve, 3 S)

Non : —

Abstentions : —

La M 3063 amendée est acceptée et la catégorie de débat III est proposée.