



Date de dépôt : 12 août 2026

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la 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

En date du 8 mai 2026, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat son rapport sur la motion 3063 (M 3063-B), motion qui a la teneur suivante :

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*

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

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

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,*

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.*

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

⁴ <https://www.koev.ch/fr/ctp>

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le présent rapport du Conseil d'Etat complète celui déposé le 25 mars 2026 (M 3063-B).

Le Conseil d'Etat suit avec intérêt le développement de l'offre internationale de trains de nuit, mais également diurne, en tant qu'alternative crédible à l'avion pour les déplacements sur moyennes distances, et demeure attentif aux évolutions dans ce domaine.

Il est conscient de l'intérêt que présentent les trains de nuit pour les moyennes et longues distances européennes. De telles liaisons favoriseraient le report modal vers le rail et renforceraient l'attractivité de Genève comme destination accessible autrement que par la route ou les airs.

Le canton de Genève prend ainsi une part active aux discussions sur cette thématique. Il intervient notamment au sein des instances intercantionales, telles que la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) et la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP), par l'entremise du conseiller d'Etat délégué, qui est vice-président de la première et membre du comité de la seconde, ainsi qu'au travers de démarches directes auprès des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) ou de l'Office fédéral des transports (OFT). Les élus et élus genevois à l'Assemblée fédérale ont également été sensibilisés à cette thématique à plusieurs reprises lors des rencontres régulières avec le Conseil d'Etat.

Le soutien aux trains de nuit doit toutefois composer avec une réalité économique qui impose la prudence. Les coûts d'exploitation sont élevés (matériel roulant, personnel, sillons nocturnes) et la rentabilité demeure incertaine. Il convient également de relever que très peu de compagnies ferroviaires investissent aujourd'hui dans les lignes nocturnes. Cette situation est particulièrement marquée en France, où la tarification appliquée aux sillons ferroviaires est identique pour les circulations diurnes et nocturnes, ce qui fragilise l'atteinte d'un équilibre économique.

Par ailleurs, la modification du 15 mars 2024 de la loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂, du 23 décembre 2011 (loi sur le CO₂; RS 641.71), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2025, prévoyait un soutien financier pouvant atteindre 30 millions de francs par an, jusqu'à 2030 au plus tard, en faveur du développement de l'offre ferroviaire internationale diurne et nocturne. La décision de décembre 2025 de l'Assemblée fédérale de renoncer à ce financement, dans le cadre du vote sur le budget fédéral 2026, compromet désormais les perspectives de développement des liaisons nocturnes.

En renonçant à instaurer un soutien pérenne, l'Assemblée fédérale accentue la fragilité économique de ces offres, en reportant l'entier de la charge sur les seuls opérateurs ferroviaires. Le financement des dessertes internationales grandes lignes relève par ailleurs des compétences de la Confédération, notamment au travers du fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire (FIF).

L'exemple de la liaison nocturne Zurich – Copenhague – Malmö illustre ces limites. Ce projet nécessitait un soutien financier de la Confédération d'environ 10 millions de francs pour le budget 2026, sur un total prévu de 47 millions de francs prévu d'ici 2030. Malgré un fort soutien politique, les CFF ont dû renoncer à sa mise en service, faute de pouvoir garantir un équilibre financier durable sans participation de la Confédération.

Au regard de ces éléments et des incertitudes conjoncturelles actuelles, le Conseil d'Etat entend privilégier une approche pragmatique. Celle-ci consiste à concentrer les efforts sur les liaisons présentant le plus fort potentiel, à consolider les lignes existantes et à développer des alternatives complémentaires avec des offres diurnes à grande vitesse, notamment vers Paris, le Benelux et Londres, ainsi que vers le sud et l'ouest de l'Europe.

Cette orientation est développée dans la vision stratégique cantonale « Rail 25-50 », publiée fin 2024. Celle-ci identifie le renforcement des liaisons internationales comme un enjeu majeur pour l'attractivité économique, touristique et diplomatique du canton. Elle souligne également que Genève constitue la porte sud-ouest de la Suisse vers le réseau européen à grande vitesse.

Sur le plan de la coordination internationale, une lettre d'intention relative au développement stratégique des liaisons ferroviaires franco-suisse a été signée en février 2025 par la République française et la Confédération suisse. Genève participe aux instances mises en place dans ce cadre et aux études visant à renforcer et à améliorer l'axe ferroviaire Genève – Lyon.

Le Conseil d'Etat considère que le développement de l'offre diurne entre Lyon et Genève demeure prioritaire. Cette liaison constitue en effet le principal accès au réseau européen à grande vitesse vers Paris, Londres (voir le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion 3002 « Pour l'étude d'une liaison ferroviaire directe entre Genève et Londres » déposé le 10 septembre 2025 (M 3002-B), dont les études avancent sous le pilotage de la Confédération) et le Benelux, ainsi que vers le sud de la France et l'Espagne, opérés par plusieurs compagnies, notamment la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), Renfe et Trenitalia.

Bien que le financement des connexions ferroviaires entre la Suisse et les pays voisins relèvent de la compétence de la Confédération, les services de l'Etat s'engagent activement dans la recherche de solutions d'améliorations de la desserte vers Lyon, en étroite collaboration avec l'OFT, les CFF et la SNCF, ainsi qu'avec des partenaires privés, pour notamment rechercher des sources alternatives de financement et améliorer le temps de parcours, la fréquence et le confort de la ligne, en attendant que la Confédération détermine sa planification stratégique et financière concernant les liaisons internationales du pays vers l'Union européenne.

Ainsi, depuis peu, l'offre Lyon – Genève bénéficie d'améliorations ponctuelles, avec l'ajout d'une circulation supplémentaire le dimanche en 2026. Pour 2027, l'objectif est d'ajouter 2 aller-retours hebdomadaires directs. Ces renforcements visent à accroître la capacité globale sur l'axe et à améliorer les correspondances avec les trains à grande vitesse.

Un subventionnement au titre de la loi sur le CO₂ a été sollicité auprès de la Confédération. Cette demande n'a finalement pas pu aboutir en raison des coupes budgétaires fédérales validées par les Chambres fédérales.

En conclusion, le Conseil d'Etat réaffirme son engagement en faveur du développement des liaisons ferroviaires internationales, qu'elles soient diurnes ou nocturnes, dès lors qu'elles constituent une réponse crédible aux objectifs de report modal et de décarbonation des transports. Dans le contexte financier actuel, il estime toutefois nécessaire de concentrer les efforts sur les projets présentant les meilleures perspectives de réalisation et le plus fort potentiel de fréquentation, en particulier le renforcement des liaisons diurnes avec le réseau européen à grande vitesse. Il poursuivra, en collaboration avec ses partenaires, ses démarches pour améliorer durablement l'accessibilité ferroviaire vers et depuis Genève, et cela notamment dans le cadre de la consultation fédérale en cours sur les programmes d'aménagement et de développement des transports suisses « Transports '45 ».

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

La présidente :
Anne HILTPOLD