



Date de dépôt : 8 janvier 2024

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour des liaisons ferroviaires directes et efficaces aussi en Suisse romande : Stop au nouvel horaire CFF 2025 !

Rapport de Jean-Pierre Tombola (page 3)

Pétition (2177-A)

pour des liaisons ferroviaires directes et efficaces aussi en Suisse romande : Stop au nouvel horaire CFF 2025 !

Le projet de nouvel horaire 2025 des CFF fait fausse route. Si moderniser nos infrastructures pour répondre à la demande croissante est nécessaire, cela ne peut justifier d'interrompre l'une des principales lignes qui desservent l'agglomération genevoise. Selon le projet proposé, la ligne ferroviaire du Pied-du-Jura (IC5) ne desservira plus Genève : il faudra changer de train et de quai à Renens. Pourtant, cette ligne, la plus rapide entre Genève et Zurich, est la deuxième la plus fréquentée. Cette décision pénalise une grande partie de la Suisse romande et interrompt la liaison directe avec l'aéroport de Genève. Conjuguées à l'augmentation annoncée des prix, l'augmentation des temps de parcours et la perte de confort réduisent dangereusement l'attractivité du rail. Une aberration écologique dans la crise climatique actuelle.

Les soussigné·es demandent en conséquence aux CFF et aux autorités cantonales :

- de revoir l'actuel projet d'horaire CFF 2025 afin de maintenir une cadence à l'heure et sans transbordement sur la ligne IC5 entre Genève et Zurich ;**
- de proposer des solutions techniques qui permettent de minimiser la baisse de la qualité des prestations CFF en Suisse romande ;**
- de proposer des tarifs réduits qui correspondent aux enjeux climatiques actuels et à la nécessité d'encourager l'utilisation des transports publics pour réduire l'impact du trafic individuel motorisé.**

*N.B. 223 signatures*¹
ATE Genève
Rue des Gares 9
1201 Genève

¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 874 signatures électroniques.

Rapport de Jean-Pierre Tombola

Introduction

La commission des pétitions a examiné, lors de ses séances des 30 octobre, 13 novembre et 4 décembre 2023, la P 2177 : Pour des liaisons ferroviaires directes et efficaces aussi en Suisse romande : Stop au nouvel horaire CFF 2025 ! Pour mener à bien ses travaux, la commission a d'abord auditionné M^{me} Caroline Marti et M. Pascal Vuichard, représentants de l'ATE, pétitionnaires. Par la suite, la commission a entendu M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat (DSM), qui a donné l'appréciation du département sur cette pétition avant le vote de la commission, sous la présidence de M. Sylvain Thévoz. Lors de ses travaux, la commission a été assistée par M^{me} Nadia Salama, secrétaire scientifique de commission (SGGC). Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M. Christophe Vuilleumier, qu'il en soit remercié.

Rappel du contexte

La pétition P 2177 fait suite à l'annonce du projet du nouvel horaire 2025 des CFF qui prévoit que la ligne ferroviaire du Pied-du-Jura (IC5) ne desservira plus Genève : il faudra changer de train et de quai à Renens. Pourtant, selon les pétitionnaires, cette ligne, la plus rapide entre Genève et Zurich, est aussi la deuxième la plus fréquentée. La décision des CFF pénalise une grande partie de la Suisse romande et interrompt la liaison directe avec l'Aéroport de Genève. Les pétitionnaires comprennent la nécessité pour les CFF de moderniser les infrastructures vieillissantes en vue de répondre à une demande croissante, mais cela ne justifie d'interrompre l'une des principales lignes qui desservent l'agglomération genevoise.

Que demandent les pétitionnaires ?

Les pétitionnaires demandent aux CFF et aux autorités cantonales de :

- revoir l'actuel projet d'horaire CFF 2025 afin de maintenir une cadence à l'heure et sans transbordement sur la ligne IC5 entre Genève et Zurich ;
- proposer des solutions techniques qui permettent de minimiser la baisse de la qualité des prestations CFF en Suisse romande ;
- proposer des tarifs réduits qui correspondent aux enjeux climatiques actuels et à la nécessité d'encourager l'utilisation des transports publics pour réduire l'impact du trafic individuel motorisé.

Travaux de la commission

Séance du 13 novembre 2023

Audition de M^{me} Caroline Marti et de M. Pascal Vuichard, représentants de l'ATE, pétitionnaires

M^{me} Marti prend la parole et déclare que l'ATE a lancé cette pétition en raison de l'annonce de la prochaine offre ferroviaire des CFF qui se révèle très dégradée. Elle observe que l'ATE n'est pas la seule à être consternée, l'offre étant détériorée de manière massive avec la suppression de l'IC5 en direction de Zurich, une obligation de changement de train à Renens avec un transfert qui n'est pas prévu de quai à quai, ainsi que des prolongements de parcours. Elle mentionne que l'offre ferroviaire est ainsi péjorée en Suisse romande en raison du large sous-investissement dans le rail dans cette partie du pays durant les dernières années. Elle remarque que les travaux de rénovation qui en découlent sont donc importants et impactent l'offre, ce d'autant plus qu'il n'y a pas d'autre voie ferroviaire contrairement à la Suisse alémanique. Elle signale que la pétition a rassemblé plus de 1000 signatures et demande la réintégration de l'IC5 et une diminution des tarifs permettant de contrebalancer la dégradation de l'offre.

Elle observe que cette situation va perdurer durant plusieurs années avec pour finir non pas une amélioration, laquelle serait acceptée par les usagers, mais un résultat similaire à la situation actuelle. Elle précise que les usagers ont par ailleurs l'impression que la Suisse romande est sacrifiée par rapport à la Suisse alémanique. Elle rappelle ainsi que Genève et Bâle n'ont plus de liaison directe depuis plusieurs années, ce qui est regrettable. Elle rappelle alors que deux motions ont été déposées devant le Grand Conseil, lesquelles ont été acceptées, et elle pense qu'il est important que tout le monde tire à la même corde, et que les outils parlementaires soient multiples et diversifiés. M. Vuichard ajoute que la disparition des trains en direction de Bâle avait été légitimée par une amélioration qui était programmée mais qui n'est pas advenue, et il remarque que la situation a donc encore empiré.

M^{me} Marti mentionne que le temps de trajet entre Lausanne et Genève a en outre augmenté, la démonstration de la dégradation continue de l'offre CFF, et elle pense que des mesures organisationnelles au sein de la régie fédérale pourraient améliorer la situation tout en garantissant les cadences.

Discussion et échanges avec les députés

Un député (PLR) se demande si cette pétition ne concerne que Genève ou si elle s'adresse également aux autres cantons concernés ainsi qu'à la Confédération. Il mentionne avoir l'impression que les CFF s'écartent depuis

plusieurs années de leur mission première pour devenir un acteur immobilier et commercial. Il se demande dès lors si les CFF ne se concentrent pas sur d'autres objectifs économiques que le service public, et M. Vuichard répond que les CFF font ce qu'on leur demande. Il indique en l'occurrence que les Neuchâtelois se sont unis pour obtenir la liaison entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, et il se demande si Genève s'est véritablement senti concerné par le ferroviaire au cours des dernières années. A la suite de quoi, M^{me} Marti ajoute que la section de l'ATE Genève a contacté les autres sections romandes pour se coordonner, mais elle remarque que la section genevoise n'a pas attendu les démarches entreprises dans les autres cantons. Elle précise que l'idée est que chaque section sollicite son canton respectif pour que ces derniers défendent leur position à Berne. Elle ajoute que l'ATE a également envoyé cette pétition aux CFF.

Un député (PLR) déclare que deux motions ont déjà été acceptées par le Grand Conseil et elle pense que le Conseil d'Etat répondra d'ici quelques mois. Elle se demande dès lors si cette pétition n'est pas redondante, et M^{me} Marti acquiesce. Toutefois, elle estime que ces démarches se renforcent les unes et les autres, et illustrent la réaction très forte et très négative à l'annonce des CFF. Elle signale que les villes de Suisse romande se sont également mobilisées contre la péjoration de l'offre des CFF.

Une députée (Ve) mentionne avoir l'impression que l'offre des CFF se détériore depuis longtemps. Elle précise qu'il y a dix ans, le trajet entre Nyon et Genève était de 12 minutes alors qu'à présent il est de 19 minutes. Elle se demande quelle est la compétence cantonale en la matière et ce qu'il en est de la rencontre entre les représentants du canton et le conseiller fédéral Albert Rösti, et M^{me} Marti répond que les cantons d'une même région doivent être unis pour se faire entendre, raison pour laquelle les villes romandes se sont unies et que les sections de l'ATE se sont coordonnées. Elle ajoute que les cantons doivent aussi s'organiser et mener des politiques de transport lisibles en mettant des priorités. Elle rappelle ainsi que Genève a obtenu des promesses de financements importants pour ses projets d'agglomération, mais elle remarque que Genève peine à mettre en œuvre ces derniers.

En réponse à la question d'un député (UDC) demandant si l'ATE a rencontré les CFF, M. Vuichard acquiesce. Le même député (UDC) demande quelle a été la position des CFF et quelles sont les raisons de ces modifications, et M. Vuichard répond que les CFF connaissent les arguments mis en avant et ont fait des arbitrages. Il observe que les CFF ont anticipé des solutions comme le transbordement de quai à quai à Renens en n'ayant pas envie de les mettre en œuvre et il mentionne que la pression politique permet finalement que ces solutions soient adoptées. Il ajoute qu'il faudrait en l'occurrence améliorer le

dialogue entre les CFF et les politiques. Il signale encore que les travaux d'entretien limitent la capacité des cadences, ce qui a entraîné une limitation des trains à Genève et un transbordement à Renens. Il mentionne encore que les choix des CFF sont discutables en observant qu'il est étrange que la desserte de l'EPFL soit améliorée contrairement aux trajets à Genève. A la suite de quoi, M^{me} Marti ajoute que prolonger les temps de parcours entraîne une diminution du nombre de trains et donc une disparition d'un certain nombre de trains. Elle ajoute que la pétition demande ainsi le maintien des temps de parcours.

Un député (MCG) observe que le conseil d'administration des CFF est composé de plusieurs représentants du parti socialiste, dont l'une est une conseillère nationale, et il se demande si l'ATE a pris contact avec ces derniers, ce d'autant plus que le parti socialiste défend le service public. Il imagine que ces représentants devraient être sensibles aux arguments de l'ATE, et M^{me} Marti rappelle que l'ATE n'est pas partisane. A la suite de quoi, M. Vuichard explique que le constat de base est simple et porte sur le réseau ferroviaire romand qui est vieillissant et insuffisant, et il déclare qu'il est évident que des travaux d'entretien sont nécessaires. M^{me} Marti ajoute qu'il convient de faire entendre les intérêts régionaux en la matière à Berne et elle répète que la Suisse romande est le parent pauvre par rapport à Berne et à Zurich. Elle imagine que ses intérêts ont sans doute été mal défendus au cours des dernières années.

En réponse aux questions d'un député (S) demandant si les CFF se sont positionnés sur une réduction des tarifs et s'il ne faudrait pas en fin de compte mettre la pression sur le Conseil d'Etat afin que ce dernier se coordonne avec les autres cantons, M^{me} Marti répond que l'ATE n'a pas eu de réponses à sa remarque sur une baisse des tarifs. Elle ajoute que les CFF ont pourtant une marge de manœuvre tant à l'égard des tarifs que de l'organisation interne. Elle indique que les augmentations des temps de trajet ont sans doute été décidées pour absorber les temps de retard qui sont de plus en plus fréquents. Elle déclare encore que le développement ferroviaire implique des temps extrêmement longs et elle pense qu'il est important d'envisager le futur à trente ans puisque l'offre ferroviaire actuelle en Suisse romande ne répond plus à la demande.

En réponse à la question d'un député (LJS) qui demande quelle est la position de l'ATE sur le projet de restauration de la ligne sud du lac Léman qui permettrait d'éviter partiellement le goulet de Renens, M. Vuichard répond que l'ATE est favorable à ce projet qui risque de se faire. Mais il ne croit pas que cette ligne permettra d'éviter Renens, ce d'autant plus que le projet risque d'être minimaliste. A la suite de quoi, M^{me} Marti ajoute que la ligne du Tonkin

ne viendra pas faire concurrence à une nouvelle voie ferroviaire entre Lausanne et Genève.

Un député (PLR) déclare qu'il imaginait que ce projet de ligne sud était enterré. M. Vuichard répond que les études sont en cours et sont menées sérieusement afin que le projet soit bétonné.

En réponse à la question du même député (PLR) demandant si cette ligne constituera la suite du Léman Express, M. Vuichard répond par la négative en mentionnant que le matériel suisse circulera depuis le Valais jusqu'à Evian, avec une voie unique.

Discussion interne

Le président demande ce que les commissaires entendent faire.

Un député (PLR) propose que la commission vote cette pétition à l'unanimité dans le même sens que les motions qui ont été acceptées.

Le président rappelle qu'il est aussi possible de grouper plusieurs pétitions dans la perspective de l'audition de M. Maudet, ou de voter directement cette pétition comme le propose le député (PLR).

Un député (MCG) pense qu'il serait intéressant d'entendre les CFF.

Un député (LC) déclare qu'un large paragraphe concerne les CFF dans le rapport des deux motions et il pense qu'il est inutile d'entendre ces derniers. A la suite de quoi, un député (PLR) remarque que les CFF font que ce que les politiques demandent. Il ajoute que l'audition des CFF n'apportera donc rien de plus.

Un député (MCG) rappelle que l'approche d'une motion est différente de celle d'une pétition. Il ajoute qu'il aurait également été possible de renvoyer cette pétition à la commission des transports, s'il suffisait de se référer au rapport des deux motions.

Un député (S) mentionne qu'il serait intéressant de regrouper toutes les pétitions en lien avec la mobilité dans la perspective de l'audition de M. Maudet.

Une députée (Ve) déclare que son groupe soutiendra cette pétition et elle pense qu'il faut utiliser toutes les voies possibles pour faire pression. Elle se demande si les CFF pourront modifier leur décision, puisque les choix sont opérés au niveau fédéral. A la suite de quoi, une autre députée (Ve) déclare que les pétitionnaires demandent un appui politique et elle doute que les CFF apporteront plus d'informations que celles qui ont été communiquées dans les médias. Elle estime qu'il est possible d'aller de l'avant. Elle observe en outre

que les pétitions sur la mobilité pour lesquelles M. Maudet sera entendu concernent surtout des enjeux cantonaux, contrairement à cette pétition.

Un député (UDC) déclare que son groupe est en faveur de l'audition de M. Maudet.

Votes

Le président passe au vote de principe d'un vote immédiat :

Oui : 7 (2 Ve, 1 LJS, 4 PLR)
Non : 8 (3 S, 2 MCG, 1 LC, 2 UDC)
Abstentions : –

Le principe d'un vote immédiat est rejeté.

Le président passe au vote de l'audition des CFF :

Oui : 2 (2 MCG)
Non : 13 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 2 UDC, 4 PLR)
Abstentions : –

L'audition des CFF est rejetée.

Le président passe au vote de l'audition de M. Maudet :

Oui : 9 (3 S, 1 Ve, 2 MCG, 1 LC, 2 UDC)
Non : 4 (3 PLR, 1 LJS)
Abstentions : 2 (1 Ve, 1 PLR)

L'audition de M. Maudet est acceptée.

Séance du 13 novembre 2023

Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat (DSM)

M. Maudet déclare que le canton s'est vu présenter l'horaire 2025 des CFF avec une péjoration de l'offre importante en raison de la vétusté de l'infrastructure. Il ajoute que le matériel roulant n'est pas non plus de première jeunesse et il remarque qu'en 2024, les billets augmenteront de 4% avec en parallèle une péjoration de l'offre et des ruptures de charges à Renens. Il indique que les horaires du Léman Express seront paradoxalement améliorés, ce qui n'a rien à voir avec les horaires des CFF. Cela étant, il déclare que l'on sait quand commenceront les nuisances tout en ignorant quand elles finiront, ce d'autant plus que la communication des CFF n'est pas des plus transparentes. Il signale que le canton a exigé une diminution de la charge financière de Genève en faveur des CFF, et obtenu une diminution de

6 millions en lien avec l'augmentation de l'offre sur le réseau Léman Express. Il précise qu'il aurait préféré que l'offre actuelle soit maintenue.

Discussion et échange avec les députés

En réponse à la question d'une députée (LC) demandant ce qu'il faut faire de cette pétition, M. Maudet répond qu'elle peut être votée en mentionnant qu'elle sera versée au dossier. Il remarque que la diminution des tarifs est finalement répercutée sur la charge de l'Etat. Mais il déclare que l'idée est d'améliorer la desserte des usagers, en utilisant peut-être le tunnel du Furet. Il précise qu'il y a un léger potentiel avec lequel jouer, les CFF pouvant faire preuve de bonne volonté.

Répondant à la question d'un député (LJS) qui demande si des actions sont menées avec les autres cantons, M. Maudet répond qu'il était à Berne pour la CTSO et il remarque que le dialogue est bon. Il mentionne que certains cantons sont plus habitués que d'autres à réclamer, notamment Neuchâtel qui se sent laissé pour compte. Mais il déclare qu'il faut changer d'échelle. Il explique que les buts actuels visent à pallier les défauts de Rail 2000, alors qu'il faudrait « orbiter » sur un horizon à 2060. Il mentionne que cette pétition est judicieuse, mais est un peu passée. Il rappelle par ailleurs que la ligne Genève-Lyon est une honte avec encore des problèmes de voltage.

Le même député (LJS) se demande ce qu'il en est du projet de ligne ferroviaire de l'aéroport en direction de Versoix ou de la ligne du pied du Jura pouvant relier Genève, et M. Maudet répond qu'il faut réaliser ce qui est prévu et séquencer les projets. Il mentionne que le projet principal est celui de la gare Cornavin qui est tributaire de la gare de Lausanne qui vient d'encaisser un retard de dix ans. Il rappelle que l'aéroport va devenir un pôle de mobilité important et il remarque que la réflexion pourrait en effet porter sur une seconde ligne. Il rappelle également que le tunnel Morges-Perroy a été validé par le Conseil fédéral, mais il mentionne que personne ne sait quel sera le trajet. Il indique en outre que la ligne du pied du Jura est désaffectée depuis longtemps, et il remarque que cela pourrait être une bonne idée, mais que le ferroviaire avec les Français est compliqué, puisque la région ne veut pas investir dans le domaine avant 2035.

Séance du 4 décembre 2023

Vote de la pétition P 2177

Le président rappelle les travaux réalisés et ouvre le débat.

Un député (S) propose le renvoi de cette pétition P 2177 au Conseil d'Etat, puisque cet objet va dans le sens de la résolution qui a été votée majoritairement par le Grand Conseil.

Un député (Ve) partage cet avis en mentionnant que des horaires et des tarifs acceptables semblent une demande raisonnable compte tenu de la détérioration de l'offre.

Le président passe au vote du renvoi de la P 2177 au Conseil d'Etat :

Oui : 15 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : –

Abstentions : –

La commission accepte à l'unanimité le renvoi de la P 2177 au Conseil d'Etat.

Le président propose une catégorie de traitement IV, à la suite de quoi un député (MCG) intervient et pense qu'il serait judicieux d'avoir une catégorie III afin d'exprimer des avis.

Un député (PLR) pense que tout le monde est au courant de la situation et il ne croit pas que ce soit très utile d'adopter une catégorie III.

Un député (S) pense qu'il serait judicieux de se laisser la possibilité de dire quelque chose sur le sujet. A la suite de quoi, un député (PLR) rappelle que c'est le Bureau qui décide de la catégorie des objets et que chaque parti peut demander une nouvelle catégorie. Il remarque qu'en proposant une catégorie IV, rien n'est verrouillé.

Le président passe au vote de la catégorie IV :

Oui : 10 (2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : 2 (2 MCG)

Abstentions : 3 (3 S)

Cette proposition est acceptée.

Conclusion

Madame et Messieurs les députés, l'horaire 2025 des CFF péjore d'une manière importante l'offre en raison de la vétusté de l'infrastructure. Les CFF prévoient qu'en 2024, les billets augmenteront de 4% avec en parallèle une péjoration de l'offre et des ruptures de charges à Renens. Aujourd'hui, on sait quand commenceront les nuisances tout en ignorant quand elles finiront, ce d'autant plus que la communication des CFF n'est pas des plus transparente. La commission aurait préféré que l'offre actuelle soit maintenue. Partant du principe que les motionnaires demandent un appui politique pour faire pression sur les CFF, la commission a accepté à l'unanimité le renvoi de la P 2177 au Conseil d'Etat et vous recommande de faire de même.