



Date de dépôt : 3 juillet 2024

Rapport du Conseil d'Etat **au Grand Conseil sur la pétition pour des liaisons ferroviaires directes et efficaces aussi en Suisse romande : Stop au nouvel horaire CFF 2025 !**

En date du 26 janvier 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une pétition dont le libellé est le suivant :

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 signatures¹
ATE Genève
Rue des Gares 9
1201 Genève*

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

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Lorsque les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) ont présenté le projet de refonte de l'horaire 2025, le canton de Genève et ses homologues de la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) se sont inquiétés et ont demandé la mise en place de groupes de travail conjoints pour limiter la dégradation de l'offre ferroviaire en Suisse romande. Le projet d'horaire 2025 a cependant été jugé par l'Office fédéral des transports (OFT) et les cantons comme nécessaire pour améliorer la ponctualité des trains grandes lignes au travers d'un assainissement des temps de parcours et comme indispensable pour permettre la réalisation de nombreux chantiers de renouvellement des voies et des gares (loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, du 13 décembre 2002 (LHand; RS 151.3), renouvellement d'installations ferroviaires, etc.), ainsi que le développement de nouvelles infrastructures.

Le Conseil d'Etat rappelle que le canton de Genève s'est fortement mobilisé avec les autres cantons romands membres de la CTSO pour trouver un compromis acceptable, au prix cependant de dégradations des temps de parcours ou de la qualité de l'offre.

L'ensemble des membres de la CTSO a également déposé des recours au Tribunal administratif fédéral (TAF) contre la décision de l'OFT d'approuver le 8 janvier 2024 le Plan d'utilisation du réseau (PLUR), élaboré par CFF Infrastructure pour les années 2025 et suivantes, avec l'objectif d'obtenir en particulier la garantie, sur la ligne du Pied-du-Jura, de sillons en heure de pointe entre Neuchâtel et Bussigny. Le TAF a rendu une décision défavorable aux requérants. Cependant, certains points durs ayant été réglés à l'amiable, les membres de la CTSO ont décidé de ne pas interjeter appel contre cette décision.

En effet, les CFF ont entendu les demandes formulées et ont notamment rétabli, aux heures de pointe du matin et du soir, 6 trains directs par jour et par sens en semaine entre Neuchâtel et Genève/Genève-Aéroport : le matin, 4 trains au départ de Neuchâtel et 2 au départ de Genève-Aéroport et, le soir, 4 trains au départ de Genève-Aéroport et 2 au départ de Neuchâtel. Deux liaisons directes par jour et par sens sont également mises en circulation, pour une période d'essai, les jours de week-end.

Concernant la demande de correspondances quai à quai à la gare de Renens, cela nécessite d'importants aménagements d'aiguillage et par conséquent un financement et une procédure d'approbation des plans qui doivent être soumis à l'OFT. Selon les plannings établis par les CFF, la mise en service de ces installations ne pourra intervenir avant 2029. Cependant, les

CFF s'engagent, d'ici là, à tester la mise en place de correspondances quai à quai de manière ponctuelle, pour autant que la situation du réseau la rende possible.

Concernant la demande de mise en place de tarifs réduits, la loi fédérale sur le transport de voyageurs, du 20 mars 2009 (LTV; RS 745.1), prévoit qu'elle est uniquement de la responsabilité des entreprises exploitantes et que, dans le cas présent, de telles mesures ne sont pas envisagées par les CFF, position soutenue par l'OFT.

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 :

Nathalie FONTANET