

Date de dépôt : 16 avril 2025

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 30 août 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat son rapport sur 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

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 les dégradations de l'offre ferroviaire en Suisse romande. L'Office fédéral des transports (OFT) et les cantons ont toutefois jugé que le projet d'horaire 2025 était nécessaire pour améliorer la ponctualité des trains grandes lignes, au travers d'un assainissement des temps de parcours. De plus, ils l'ont estimé indispensable pour permettre la réalisation de nombreux chantiers de renouvellement d'installations ferroviaires, de voies et de gares (afin de répondre à la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, du 13 décembre 2002 (LHand; RS 151.3)), ainsi que pour développer 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.

Les CFF ont entendu les demandes formulées et ils 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. Ainsi, il y a 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 ont également été mises en circulation, pour une période d'essai, les jours de week-end. A Genève, le nouvel horaire a aussi permis l'arrêt systématique des trains RégioExpress dans l'ensemble des gares de la section Annemasse-Genève, permettant ainsi

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

une augmentation sensible de la capacité du réseau Léman Express (LEX) en cœur d'agglomération.

L'ensemble des membres de la CTSO a cependant 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. L'objectif, pour la CTSO, est d'obtenir en particulier la garantie sur la ligne du Pied-du-Jura de sillons, en heure de pointe, entre Neuchâtel et Bussigny, ce que ne permet pas l'actuel PLUR en cas de conflit avec le trafic marchandises.

Concernant la demande d'avoir systématiquement des correspondances quai à quai à la gare de Renens, cela nécessite d'importants aménagements d'aiguillage pour ne pas impacter la capacité du réseau et, par conséquent, un financement et une procédure d'approbation des plans devant être soumis à l'OFT. Selon les plannings établis par les CFF, la mise en service de ces installations ne pourra pas 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, sur la base de l'infrastructure existante et avec une vitesse de franchissement réduite. C'est le cas pour certains trains depuis le début du mois de mars 2025.

La CTSO, en soutien à la mobilisation de l'Alliance des villes, a rappelé, dans un communiqué du 7 février 2025, ses positions auprès des CFF et de l'OFT lors de la mise en place de l'horaire 2025. Les cantons suivent ainsi attentivement l'évolution des mesures mises en œuvre par les CFF et des adaptations seront exigées le cas échéant, tant sur le volume d'offre que sur toutes les améliorations possibles en termes de dessertes directes ou de temps de parcours. Les temps de parcours, dans l'ensemble de la Suisse occidentale, doivent retrouver leur valeur initiale dès que possible. Les principales attentes formulées sont :

- le maintien d'au moins 6 paires de courses directes par jour entre Neuchâtel et Genève-Aéroport;
- la systématisation des correspondances quai à quai à Renens;
- l'introduction d'une liaison directe entre Bâle et l'Arc lémanique;
- la réintroduction, au plus vite, de la liaison directe entre Genève et le Pied-du-Jura;
- le développement de l'offre, conformément aux décisions et aux délais fixés par les Chambres fédérales (étape d'aménagement 2035).

Une première amélioration est déjà attendue, avec la circulation d'ici 2027 d'une desserte horaire entre Lausanne et Bâle, en remplacement d'une

liaison Lausanne-Zurich. Cette évolution d'offre, rendue possible par la mise en service d'une nouvelle infrastructure près de Laufon (Bâle-Campagne), permettra de retrouver en partie un meilleur niveau de service entre Genève et Bâle ou le Jura, avec une seule correspondance.

Concernant, enfin, 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, instamment demandées par les cantons membres de la CTSO, ne sont pas envisagées par les CFF. Cette position est 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