



Projet d'horaire 2025 - réponses à la consultation de mai-juin 2024

Léman Express et RégioExpress			
Ligne(s)	Demande(s) résumée(s)	Réponse	Auteur(s)
L6	Demande de développement de l'offre L6 en semaine (amplitude et régularité) et le weekend	Un travail est en cours sur ce sujet entre le Canton et la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Un tel développement n'est cependant pas attendu avant la fin des travaux qui doivent se dérouler sur la ligne jusqu'à 2028. Il sera également conditionné par la validation des autorités françaises, co-financiers de la ligne.	GE
L4	Desserte d'Annemasse 7j/7 avec l'offre nocturne	La section française du CEVA fait l'objet de travaux par la SNCF visant à réduire les vibrations et sons solidiens pour les riverains de la ligne. Dans l'attente des résultats de ces travaux, aucune offre supplémentaire n'est prévue par la SNCF le soir et la nuit. Un prolongement de l'offre nocturne jusqu'à Annemasse est cependant espéré pour le changement de service de décembre 2025.	GE
L5, L6, RE3 3	Perte des correspondances entre la L5 et le RE33 (26 minutes au lieu de 12), plusieurs propositions : - reprendre l'horaire de la L5 - augmenter la cadence de la L5/L6 - adapter la circulation de certains RE33 ou création de circulation HDP	L'horaire CFF en Romandie sera fortement modifié lors du changement de service le 15 décembre prochain afin notamment d'accompagner les nombreux travaux d'entretien et de développement du réseau ferroviaire prévus dans les 15 prochaines années. La circulation des trains sur l'axe Genève – Lausanne sera complètement remaniée avec un certain nombre de conséquences pour notre Canton : augmentation générale des temps de parcours, suppression de la liaison directe entre Genève et le Pied du Jura, ... Dans ce cadre, la ligne RE desservant les gares principales entre Genève et Lausanne est maintenue avec son niveau d'offre actuel (cadence ½ heure) mais ses horaires seront décalés de 15 minutes. Les horaires du réseau Léman Express sont pour leur part inchangés mais ses correspondances avec le réseau grandes lignes sont en toute logique modifiées en gare de Genève. Sur l'axe Coppet – Annemasse, la situation n'est pas sensiblement modifiée grâce à la circulation des Léman Express tous les ¼ d'heure. Pour l'axe Genève – Bellegarde, la situation est peu satisfaisante, avec une perte de correspondance sur les trains RE compensée partiellement par une amélioration des correspondances avec l'offre InterRegio. Malgré nos alertes sur ce sujet en début d'année, les CFF n'ont pas identifié de solution "simple" permettant un retour à des correspondances satisfaisantes entre la ligne L5 et les RE. La construction de l'offre de transport sur ligne Genève – La Plaine est en effet soumise à un nombre très important de contraintes à savoir : une mixité importante du trafic ferroviaire avec les TGV, TER ou trains de Fret et une infrastructure à la capacité limitée, avec plusieurs goulets d'étranglement à Bellegarde, La Plaine, Châtelaine et Genève. Deux pistes d'amélioration sont encore à l'étude, mais compte tenu des travaux importants prévus sur la ligne jusqu'en 2027, avec de fortes restrictions d'horaires prévues, elles ne pourront voir le jour avant l'horaire 2028.	Lémanis + GE
RE33	Actuellement, du fait de certaines gares limitées à 220m de longueur de quai, les trains RE sont partiellement fermés sur cette la section Genève - Annemasse. Pour répondre à cette contrainte, les CFF ferment systématiquement la rame de queue lorsque les trains circulent en unités multiples, ce qui provoque parfois la circulation de trains de 100m seulement. La demande porte sur l'optimisation de la capacité offerte en laissant ouvert complètement le train lorsqu'il est composé de deux rames de 100m ou en fermant seulement partiellement la rame de queue	Le choix de faire arrêter les RE33 dans les gares du CEVA apporte plus de capacité afin d'améliorer et augmenter le nombre de places sur cette ligne. En cas d'aléas opérationnels de dernière minute, il se peut qu'un train de 200m passe à 250m ou plus. Notre objectif prioritaire est la sécurité des voyageurs et du personnel d'où le fait de fermer la deuxième rame. Nous sommes en train d'étudier une solution à moyen terme tout en garantissant les prescriptions de sécurité pour nos clients. Nous vous remercions pour vos propositions et étudierons ces éléments.	CFF

Grandes lignes CFF (1/2)

L'évolution de l'horaire grandes lignes a suscité un certain nombre de prises de positions (parfois en Allemand). Plusieurs prises de positions critiquent de manière générale la dégradation du service offert.

Les points ci-dessous sont une synthèse des sujets abordés :

Ligne(s)	Demande résumée	Réponse	Auteur(s)
Toutes	Critiques générales sur le nouvel horaire	<p>L'horaire actuel ne dispose plus de réserves de temps suffisantes pour assurer une bonne ponctualité. En outre, un nombre important d'infrastructures arrivent au bout de leur cycle de vie et nécessitent d'être remplacées, notamment sur les lignes à fort trafic (près de 46% des voies seront renouvelées entre Genève et Fribourg ces dix prochaines années). Ces nombreux chantiers doivent être réalisés pour améliorer l'offre ferroviaire à disposition de la clientèle, tout en garantissant la capacité de transporter les clients. C'est pourquoi le nouvel horaire a été développé en tenant compte de l'allongement des temps de parcours de quelques minutes des trains de CFF Grandes Lignes. Il vise ainsi une amélioration de la ponctualité tout en permettant la réalisation des nombreux chantiers de modernisation et de développement de l'infrastructure ferroviaire qui vont aller crescendo ces prochaines années. La fiabilité du système doit permettre de conserver les clients actuels, notamment entre Lausanne et Genève.</p> <p>Ce nouvel horaire fait l'objet d'un important travail de coordination avec les réseaux urbains et régionaux, afin de garantir les correspondances et la continuité du service de transports publics.</p>	CFF
Toutes	Augmentation des temps de trajet entre Genève et Lausanne, et plus globalement avec le reste de la Suisse.	<p>Le nouvel horaire, bien qu'il ajoute du temps de trajet sur les différents axes, offre une cadence semi-horaire entre Genève et le Pied-du-Jura, avec changement à Renens, contre une liaison horaire sans changement à l'horaire actuel. L'horaire qui sera mis en place une année plus tard (soit en décembre 2025) offrira de surcroît chaque heure une liaison entre Genève et Bâle avec un seul changement à Renens (et plus de changement nécessaire à Bienne).</p>	CFF
Toutes	Détérioration des trajets de Genève pour le Pied du Jura, Neuchâtel, Bienne, Zurich, Bâle, Coire, St-Gall, Lugano et Milano. L'impact négatif sur les pertes ou changement de correspondances en gare avec les réseaux locaux est mis en avant. Un exemple est cité avec la liaison Genève - Zurich Altstetten	<p>La desserte de Genève avec le Pied du Jura et la Suisse alémanique bénéficie nouvellement d'une liaison semi-horaire, avec changement à Renens. Nous sommes toutefois conscients que le fait de ne plus offrir de liaisons directes sur cet axe peut être péjorant.</p> <p>Dans l'intervalle, la tenue de la correspondance à Renens sera bien entendu observée de près lors de la mise en place de l'horaire.</p>	CFF
IC1, IR90	L'arrêt des IC et IR90 à Renens péjore le temps de parcours entre Genève et Lausanne (plus de trains sans arrêt). Cette nouvelle desserte est-elle définitive ?	<p>L'arrêt de ces trains vise à répondre à la réduction de l'offre directe entre Genève et le Pied du Jura en permettant une correspondance à Renens. C'est la solution la plus efficace qui a été trouvée. Cet arrêt n'est cependant pas définitif. Le projet d'offre 2035 prévu à l'aboutissement de l'ensemble des travaux sur l'arc lémanique (gares de Genève, Lausanne, section à 4 voies Morges - Allaman) prévoit la circulation de 4 IC par heure sans arrêt entre Genève et Lausanne.</p>	CFF
TGV, IC1	L'horaire de l'IC1 est modifié quand le TGV circule entre Genève et Lausanne. Cette modification occasionnelle des horaires dégrade le service et pourrait causer des désagréments aux voyageurs (train raté).	<p>Pour le trafic IC1, certaines variations de minutes par rapport à la cadence sont nécessaires pour permettre la circulation des trains internationaux. Nous recommandons toujours et dans tous les cas de consulter l'horaire en ligne avant d'effectuer un voyage pour vérifier l'horaire et la circulation réelle des trains.</p>	CFF
IC5, IR54	Demande de réintroduction des liaisons directes avec le Pied du Jura dès que possible. Cette suppression va à rebours des enjeux climatiques.	<p>La liaison entre Genève et le Pied du Jura sera possible deux fois par heure (avec changement à Renens) contre une fois aujourd'hui. Elle bénéficie également de trains supplémentaires aux heures de pointe (4 le matin et le soir dans le sens du flux, 2 dans le sens inverse) et touche une forte part des pendulaires de cet axe.</p> <p>Une année plus tard, soit en décembre 2025, une liaison avec un seul changement (à Renens) entre Genève et Bâle sera introduite, grâce à la réintroduction de trains directs entre Lausanne et Bâle, une fois par heure (sans changement à Bienne). Un prolongement des trains d'heure de pointe jusqu'à Bienne est aussi à l'étude avec l'ouverture prochaine du tunnel de Ligerz.</p>	CFF

Grandes lignes CFF (2/2)

Autres sujets :

Ligne(s)	Demande résumée	Réponse	Auteur(s)
EC	Proposition de création de deux allers-retours EC entre Genève et Milan via l'axe du St-Gothard pour compenser les nuisances liées aux travaux en Italie (fermeture de l'axe du Simplon). La demande fait également état de manque de qualité et de l'inconfort du service de substitution proposé par autocar.	Cette option de détournement a été étudiée avec le gestionnaire d'infrastructure italien. En raison des exigences de la ligne, des longs tronçons à voie unique et de la charge élevée due au trafic marchandises, il n'est pas possible de dévier certains EC via Borgomanero - Novara. Une déviation via l'axe du Gothard n'est pas non plus possible. En effet, comme le trafic marchandises est également touché par la fermeture et que des chantiers sont prévus au Gothard, aucun sillon supplémentaire n'est disponible pour les EC. Pour les voyageurs au départ de la Suisse romande, des bus seront à nouveau prévus entre Domodossola et Milan. La possibilité de bus directs Genève - Milan est également analysée pour 2025.	CFF
EC	Dégradation des correspondances à Milan entre le trafic grandes lignes italien et les EC. (prise de position soumise initialement en allemand)	Auf der Simplon-Achse (Züge Milano–Brig–Genf/Basel) ist die Pünktlichkeit seit längerem unbefriedigend und Ende 2023 nochmals deutlich gesunken. So trafen die EC Richtung Schweiz im Durchschnitt mit rund 15 Minuten Verspätung in Domodossola ein. Die häufigen Verspätungen entsprechen nicht unserem Qualitätsanspruch. Die SBB und ihre italienischen Partnerbahnen und die italienische Infrastrukturbetreiberin analysieren die Verspätungsgründe im Detail und arbeiten gemeinsam an Verbesserungen. Als Stabilisierungsmassnahme wurde gemeinsam mit den italienischen Partnern beschlossen, dass die EC Richtung Brig–Genf/Basel rund eine Viertelstunde früher in Milano Centrale abfahren. Dadurch verlängert sich die Fahrzeit um 15 Minuten mit dem Ziel, dass sie in der Schweiz pünktlich verkehren. Als zusätzliche Massnahme wird der Halt Gallarate (IT) nicht wieder eingeführt und der Halt Stresa (IT) nur noch vereinzelt angeboten. Durch die frühere Abfahrt in Milano Centrale und die Fahrzeitverlängerung auf der Simplon-Achse, sollten diese Züge pünktlich in der Schweiz ankommen. Bisherige verpasste Anschlussverbindungen innerhalb der Schweiz, insbesondere in Brig, können dadurch reduziert werden. Bisherige knappe Umsteigeverbindungen in Milano Centrale fallen weg. Dadurch verlängert sich die Umsteige- und somit Gesamtreisezeit. Die meisten Reisenden planen jedoch bereits heute mehr Zeit ein für den Umstieg im Bahnhof Milano Centrale. Wir haben die Option der Umleitung zusammen mit unserem Kooperationspartner Trenitalia bei dem italienischen Infrastrukturbetreiber prüfen lassen. Aufgrund der Streckenanforderungen, lange Einspurabschnitte und die hohe Auslastung durch den Güterverkehr ist es nicht möglich, einzelne EC via Borgomanero – Novara umzuleiten.	CFF
EC, IR95	Améliorer la circulation des trains grandes lignes et régionaux entre Genève et le Valais pendant les 3 mois de non circulation des EC jusqu'en Italie (travaux sur l'axe du Simplon)	La complexité des contraintes pour la circulation de l'EC est élevée. Afin de pouvoir faire circuler l'EC sur l'ensemble du parcours suisse et italien un choix a dû être fait. La décision de décadencer de quelques minutes l'IR95 et la R3 4x/jour a été prise. Toutefois, nous gardons la chaîne de transport avec les autres entreprises sur l'ensemble du parcours. Lors de suppression de longue durée des EC (exemple: travaux italiens ou suisse) nous regarderons pour prescrire l'arrêt MX sur les IR95 mais sans remettre forcément la cadence des trains IR95/R3.	CFF
EC, IR95	Demande de circulation cadencée des IR95 lorsque l'EC Genève-Milan circule.	La complexité des contraintes pour la circulation de l'EC est élevée. Afin de pouvoir faire circuler l'EC sur l'ensemble du parcours suisse et italien un choix a dû être fait. La décision de décadencer de quelques minutes l'IR95 4x/jour a été prise. Toutefois, nous gardons la chaîne de transport avec les autres entreprises privés sur l'ensemble du parcours	CFF
Toutes	Insuffisance de la desserte au départ de l'Aéroport de Genève après minuit. Les demandes suivantes sont formulées : 1. Étendre les horaires des trains après minuit. 2. Améliorer la communication : S'assurer que les retards de vol et leur impact sur les options de transport local soient clairement communiqués aux passagers à l'avance. 3. Fournir des solutions de transport alternatives telles que des navettes nocturnes, des services de covoiturage et des partenariats avec les compagnies de taxi locales.	L'offre voyageurs est plus importante lesweekends avec une demande plus forte. En semaine, la demande est moins conséquente. Nous regardons pour développer l'offre de/pour Genève-Aéroport pour les prochaines années en particuliers certains weekend.	CFF

TPG			
Ligne(s)	Demande résumée	Réponse	Auteur(s)
56	Proposition de modification du parcours de la ligne 56 pour relier la ZIPLO à la ZIMEYSA	La ligne 56 sera malheureusement supprimée en décembre 2024 et ses moyens redéployés sur les autres lignes du secteur.	GE
68	Proposition de modification du parcours de la ligne 68 pour réintroduire une liaison directe rapide entre la ZIMEYSA et l'Aéroport et améliorer la desserte du pays de Gex	La ligne 68 est gérée par le Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) des transports publics. Elle est en outre co-commandée par le canton de Genève et la Communauté d'Agglomération du Pays de Gex. Nous prenons donc bonne note de cette proposition de modification de tracé et la transférons pour raison de compétence au GLCT.	GE
73	Proposition de modification du parcours de la ligne 73 pour renforcer la desserte de la ZIMEYSA	Il n'est pas prévu de modifier la ligne 73 notamment parce qu'il y a pas de place disponible au niveau du terminus actuel de la ligne 57. Toutefois, depuis le 19 août 2024, la ligne 83 est prolongée dans le secteur de la Zimeysa. Cette ligne entre Viry (F) et Bernex circule jusqu'à Vernier et effectue son terminus à l'arrêt Nant d'Avril en passant par la rue de la Bergère. Elle permet une liaison directe entre le cœur de la Zimeysa et Vernier école ou village (connexion aux lignes 6 et 19).	GE

TPN			
Ligne(s)	Demande résumée	Réponse	Auteur(s)
10.811	Courses manquantes à 6h43 départ Nyon	Ceci est une erreur du cadre-horaire soumis à la consultation d'horaire. Il y aura bien des départs de Nyon direction Coppet à 5h01, 5h39, 6h09, 6h39, 7h09, etc.	VD
10.811	Courses manquantes à 5h52 départ Coppet	Ce départ n'était pas prévu d'être offert à l'horaire 2025, la cadence demi-heure ne commençant qu'à 6h30 déjà en 2024. Cela évite une marche à vide entre Nyon et Coppet. Cela étant, après analyse, aujourd'hui Céligny bénéficie à ces heures de début de journée de liaisons en direction de Lausanne à la demi-heure du fait de la bonne complémentarité des courses en rabattement sur Coppet et Nyon. Avec l'horaire 2025 cette complémentarité disparaît à cause de l'augmentation des temps de correspondance en direction de Lausanne à la gare de Coppet. Nous avons donc décidé d'ajouter la course demandée Coppet 5h52 – Nyon 6h20. La course précédente est anticipée de 10 min pour être remise dans la cadence (Coppet 5h25 – Nyon 5h50).	VD

CGN			
Ligne(s)	Demande résumée	Réponse	Auteur(s)
3150	Modifier la course 304/305 avec le bateau Savoie pour créer une boucle Genève - Yvoire supplémentaire	La desserte des débarcadères de la rive gauche est assurée aux courses 304/305 pour la 1ère fois de la journée, au contraire de la rive droite, desservie en course 102 à 11h18 et à destination d'Yvoire et Lausanne. Ainsi, les deux rives sont desservies par des bateaux belle-époque pour une croisière à destination d'Yvoire en fin de matinée – milieu de journée. S'agissant de boucles, la suppression de la desserte de la rive gauche (3 débarcadères : Corsier-Anières-Hermance) au profit du seul débarcadère de la rive droite (Versoix) ne serait pas pertinente et induirait un déséquilibre de la desserte des deux rives.	CGN
3150	Proposition d'introduction d'une course Genève - Le Bouveret - Genève avec bateau Belle Époque, en substitution de demie-boucle existantes dans le Haut-Lac.	Si la desserte de la côte suisse devait être maintenue (et ce serait le cas), cela signifierait l'engagement d'un bateau supplémentaire à l'horaire, donc pas possible en l'état. Par-ailleurs, même si effectivement le souhait de pouvoir faire la traversée du lac sans rupture de charge est toujours existant auprès d'une certaine clientèle, une majorité de nos clients ne souhaite plus effectuer de croisières aussi longues. L'évolution de la société fait que les gens veulent pouvoir vivre plusieurs expériences dans la même journée et donc vivre l'expérience bateau sur des croisières plus courtes et garder encore du temps pour d'autres activités.	CGN

UNIRESO/LEMANPASS			
Ligne(s)	Demande résumée	Réponse	Auteur(s)
	Création d'un billet de raccordement entre la zone 10 unireso (Genève) et la zone 22 mobilis (Coppet)	Le service direct, qui s'applique pour les trajets hors communautés tarifaires, ne permet pas l'introduction de ce type de mécanismes. La seule possibilité serait l'intégration de la zone 22 de mobilis dans le périmètre unireso ou celui de LémanPass (chevauchement des communautés tarifaires). Le Canton de Vaud ne souhaite cependant pas entrer en matière sur cette possibilité pour l'instant.	GE

Le 18 octobre 2024