

Synopsis du congrès Bahn24

02.05.2024 Bâle

Novartis Campus

L'invité d'honneur de cette année était le Canton de Genève. Plusieurs personnalités étaient présentes, notamment :

- Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du département de la santé et des mobilités du canton de Genève
- Vincent Ducrot, CEO CFF SA

Plusieurs éléments ont retenu notre attention, notamment :

- Lors de sa présentation, Ariane Widmer Pham, architecte et urbaniste cantonale de Genève a présenté la carte de synthèse de la vision territoriale transfrontalière, sans préciser que celle-ci était en consultation jusqu'au 26 avril dernier, ni que ce document n'avait aucune base légale.



LEX 2050 est une association à but non lucratif régie par la loi du 1er juillet 1901 et le décret du 16 août 1901.

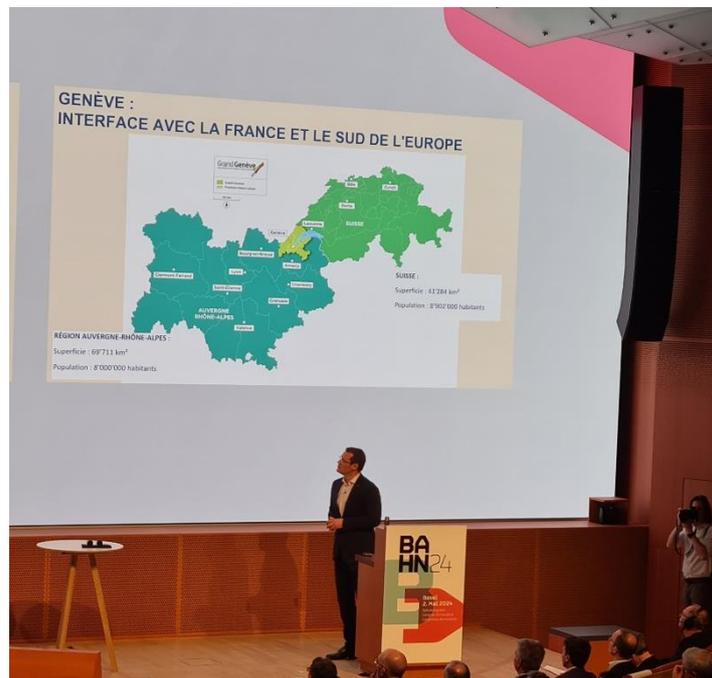
📍 99 Vie Creuse, 01550 Pougny

☎ 06.28.34.11.51

🌐 www.lex2050.org

✉ contact@lex2050.org

- Pierre Maudet quant à lui a présenté Genève comme étant au centre de l'Europe et au centre d'une « région » comprenant le Grand Genève et la région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA).



Il a insisté sur le besoin de développer l'offre et l'infrastructure en direction de Lausanne, mais surtout en France. Il a présenté une carte modifiée de celle que nous connaissons des VTT où l'on distingue :

- Un barreau sud (entre Saint-Julien-en-Genevois)
- Un barreau nord (entre Genève – Nations – Meyrin – le CERN et Saint-Genis-Pouilly)
- La desserte de la ZIMEYSA n'est plus incluse via la diamétrale mais via le tunnel du Furet.



Il a ensuite insisté sur le besoin des relations internationales en citant plusieurs villes européennes telles que Barcelone, Londres, Amsterdam, etc...

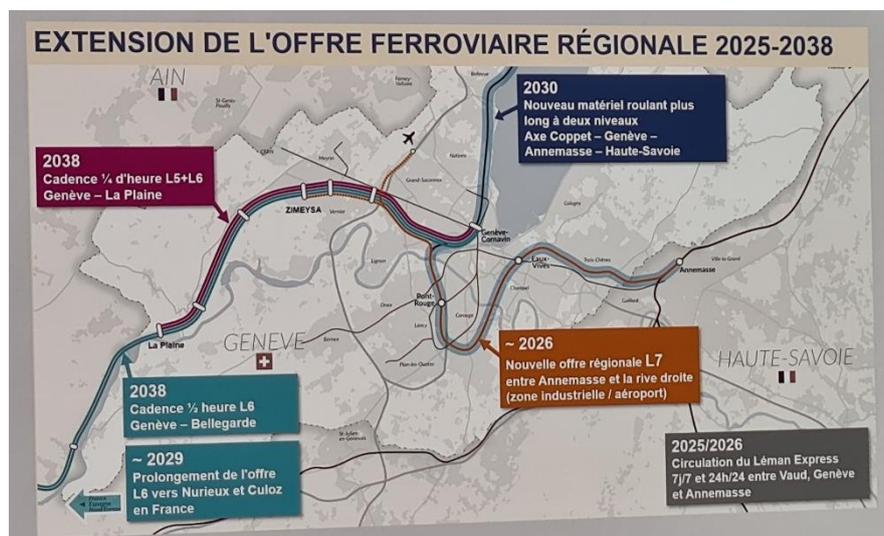
Enfin, Pierre Maudet a ensuite évoqué les délais de réalisation de l'infrastructure qu'il juge beaucoup trop longs. Il souhaite ouvrir la réflexion quant à la manière de financer et réaliser l'infrastructure dans des délais raisonnables. Plusieurs pistes ont été évoquées :

- La création d'un réseau ferré propre à Genève, raccordé aux CFF mais sans financement de la Confédération.
- La participation au financement de l'infrastructure en France, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

- o La desserte de Lyon par les CFF afin de pallier aux difficultés rencontrées par la SNCF et la région AURA dans le but de proposer un service de qualité.

Finalement, il a présenté plusieurs cartes qui, pour la première fois, indique un calendrier quant à plusieurs déploiements du Léman Express :

- o 2026 : Genève-Aéroport et la ZIMEYSA desservie depuis Annemasse via le tunnel du Furet grâce à une nouvelle ligne L7.
- o 2029 : Prolongement du Léman Express en direction de Nurieux-Volognat et Culoz.



- Vincent Ducrot a plus tard pris la parole en insistant sur le besoin de repenser notre modèle ferroviaire :
 - o Il considère que nous devons revoir la politique des arrêts de certains trains (typiquement les IC qui s'arrête à Palézieux ou Romont).

- Il convient de développer les relations régionales de manière plus efficace et d'assurer de meilleures intermodalités dans les grands nœuds.
- Il souhaite aussi généraliser la cadence au ¼ d'heure.
- Vincent Ducrot n'a donné aucun détail quant à l'accès des CFF à la France (Genève – Lyon) : « le principe d'un marché libre, c'est qu'on ne dévoile pas ce qu'on va faire trop en avance ».

En conclusion, il apparaît aujourd'hui évident que Genève doit et souhaite se tourner vers la France pour son développement ferroviaire. Plusieurs idées du conseiller d'Etat Pierre Maudet sont intéressantes, notamment en matière de financement de l'infrastructure, mais il convient de faire preuve de réserve tant que celles-ci n'ont pas été débattues au Grand Conseil et au Conseil Fédéral. Nous considérons que malgré les récents excédants financiers du Canton et de la République de Genève, il serait prudent de continuer de travailler avec le Fonds d'Infrastructure Ferroviaire (FIF) et le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Nous attendons la fin des consultations de la vision territoriale transfrontalière et le retour des autorités compétentes vis-à-vis du tracé du barreau nord en direction du Pays de Gex et le développement de la ligne du pied du Salève. Nous militons toujours pour que les objectifs suivants soient atteints :

1. Mieux intégrer Genève sur le réseau national et international

- Genève-Lausanne-Berne avec accélération des temps de parcours
- Genève-Lyon
- Liaisons vers les grandes villes européennes : Paris, Londres, Bruxelles, Barcelone, etc.

2. Déployer un réseau ferroviaire régional sur des corridors critiques où se concentre une demande automobile importante et en pleine croissance et sur lesquels l'offre bus, tram ou P+R est insuffisante pour créer un report modal massif
 - Gex-Genève
 - Thoiry-St-Genis-Genève
 - Divonne-Bellegarde
 - Divonne-Nyon
 - Genève-Annecy

3. Être le moteur de du déploiement de l'offre à l'échelle du Grand Genève, c'est-à-dire participer pro-activement au développement en dehors de son territoire en lien direct avec ses intérêts
 - Réouverture de ligne du pied du Jura
 - Amélioration Ligne du pied du Salève

4. Améliorer et augmenter l'offre existante sur le réseau Léman Express
 - Étendre le réseau (aéroport)
 - Améliorer le matériel roulant



LEX 2050

Enfin, nous nous réjouissons des annonces de déploiement du Léman Express en direction de Genève-Aéroport et de la ZIMEYSA desservie depuis Annemasse via le tunnel du Furet grâce à une nouvelle ligne L7, ainsi que le prolongement de la LS de Valserhône en direction de Nurieux-Volognat et Culoz.

Pour l'association LEX 2050

Alain Mayaud

Président

Alain Teddy Mayaud

LEX 2050 est une association à but non lucratif régie par la loi du 1er juillet 1901 et le décret du 16 août 1901.

📍 99 Vie Creuse, 01550 Pougny

☎ 06.28.34.11.51

🌐 www.lex2050.org

✉ contact@lex2050.org