



Genève-Lyon en 60 minutes, c'est pour quand?

OPINION

La déclaration signée entre le conseiller fédéral Albert Rösti et la secrétaire d'Etat britannique aux Transports, Heidi Alexander, en vue d'une future liaison ferroviaire directe entre la Suisse et Londres constitue un signal encourageant. Tardif, mais encourageant. Tardif, car cette demande remonte à plusieurs années déjà. Mais encourageante, car elle répond à des attentes de la population face à la crise climatique et à la saturation actuelle du trafic aérien: Londres est la destination numéro 1 du top 10 des vols au départ de Genève. Un comble, quand on sait qu'un trajet efficace – 5 heures 30 entre Genève et Londres – et peu émetteur de CO₂ – les aéroports londoniens étant encombrés et presque tous éloignés du centre-ville.

Presque ce temps, des liaisons internationales existantes avec nos plus proches voisins s'effritent. La ligne du Simplon, qui relie la Suisse occidentale à Milan et donc au reste de l'Italie, se détériore: moins de trains, longues fermetures estivales, dégradation continue du service. À

Une politique du rail international, pensée à long terme, est indispensable

elle est tout aussi importante pour le trafic des marchandises en direction des terminaux de Bâle, Gollheim et de Birmensdorf, ainsi que des ports de

connexions avec les grandes agglomérations européennes. Genève doit être à 1 heure de Lyon et à 2 heures 30 de Paris, Lausanne à moins de 3 heures de Milan. Des chiffres lancés au hasard? Non. Ce sont des promesses formulées depuis des décennies, intégrées dans des plans d'aménagement, des discours politiques, des stratégies de mobilité ou même des travaux entamés toujours pas aboutis.

La Suisse a longtemps été pionnière dans le rail. Notre longue histoire ferroviaire plaide pour un retour à ce rôle de carrefour européen qui nous a tant réussi par le passé. Mais cela implique, de la part du Conseil fédéral et du parlement – et des CFF bien entendu – une vision politique plus ambitieuse encore. La motion 24.4104, déposée avec le soutien de parlementaires de plusieurs partis, devrait être bientôt traitée au Conseil national. Elle réouvre la loi fédérale sur le raccordement de la Suisse au réseau européen des trains rapides, maximisant ainsi le potentiel des connexions ferroviaires internationales

Genf-Lyon in 60 Minuten: Wann ist es endlich so weit?

MEINUNG

Die von Bundesrat Albert Rösti und der britischen Staatssekretärin für Verkehr, Heidi Alexander, unterzeichnete Erklärung zur Realisierung einer zukünftigen direkten Bahnverbindung zwischen der Schweiz und London ist ein ermutigendes Signal. Spät, ja, und dennoch ermutigend. Spät, weil dieser Plan schon seit Jahren auf dem Tisch liegt. Und dennoch ermutigend. Er entspricht den Erwartungen der Bevölkerung angesichts der Klimakrise und der derzeitigen Überlastung im Flugverkehr: London steht an der Spitze der Flugdestinationen ab Genf. Ein absoluter Hohn, wenn man bedenkt, dass eine direkte Zugverbindung durchaus effizient wäre, mit einer Reisezeit von fünfeinhalb Stunden von Genf nach London und einem deutlich geringeren CO₂-Ausstoss. Hinzu kommt, dass die Londoner Flughäfen überlastet und fast alle weit vom Stadtzentrum entfernt liegen.

Währenddessen verschlechtern sich die internationalen Verbindungen zu unseren Nachbarländern. Die Simplonlinie verbindet die Westschweiz mit Mailand und damit mit dem übrigen Italien. Sie befindet sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Weniger Züge, lange Sperrungen im Sommer und ein kontinuierlicher Qualitätsabbau im Bahnbetrieb zeugen davon. In Domodossola lancierte letzte Woche die Organisation OuestRail folgenden Appell: Diese transalpine Verbindung muss unbedingt saniert werden. Sie ist nicht nur für den Personenverkehr von zentraler

Eine langfristig ausgerichtete internationale Bahnpolitik ist unverzichtbar

Bedeutung, sondern auch für den Güterverkehr zu den Terminals von Novara, Gallarate und Busto Arsizio sowie den Häfen von Genua und Savona.

Die zentrale Lage der Schweiz in Europa ist ein klarer strategischer Vorteil. Deshalb ist eine langfristig ausgerichtete internationale Bahnpolitik unerlässlich. Diese Strategie muss alle Regionen des Landes einbeziehen, um die Verbindungen zu den grossen europäischen Ballungsräumen zu stärken. Von Genf sollte Lyon in einer Stunde und

Paris in zweieinhalb Stunden erreichbar sein. Die Strecke von Lausanne nach Mailand sollte in weniger als drei Stunden zurückgelegt werden können. Willkürlich gewählte Zahlen? Nein. Es handelt sich um jahrzehntealte Versprechen aus politischen Reden, Mobilitätsstrategien, aus der Raumplanung oder sogar aus begonnenen Bauprojekten, die bis heute nicht fertiggestellt worden sind.

Die Schweiz war lange Zeit Eisenbahnpionierin. Unsere Eisenbahngeschichte spricht dafür, die einstige Rolle als europäisches Drehkreuz wieder einzunehmen, eine Rolle, die uns in der Vergangenheit grossen Erfolg brachte. Doch das setzt beim Bundesrat, beim Parlament und – natürlich auch bei der SBB – eine ambitioniertere politische Strategie voraus. Die Motion 24.4104, die mit Unterstützung von Parlamentarierinnen und Parlamentariern mehrerer Parteien eingereicht wurde, dürfte demnächst im Nationalrat behandelt werden. Sie bezweckt eine Wiederaufnahme der Verhandlungen über das Bundesgesetz über den Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, mit dem Ziel, das Potenzial der bislang unzureichend genutzten internationalen Bahnverbindungen besser auszuschoöpfen. Gleichzeitig legt sie den Fokus auf die Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen, die derzeit durch veraltete Infrastrukturen und ein ungenügendes Angebot beeinträchtigt sind. ■