

Mobilité: quelle Suisse voulons-nous?

Lettre ouverte du CITraP-Vaud à Mme la conseillère fédérale Doris Leuthard.

Daniel Mange Est-il possible d'imaginer pour la Suisse de demain une voie nouvelle, qui allie le meilleur de la Suisse nostalgique et de la Suisse d'avant-garde? Le Léman est sillonné aujourd'hui par la plus importante flotte Belle Epoque du monde, tandis qu'une multitude de convois ferroviaires «rétro», à vapeur ou électriques, nous ramènent quotidiennement au 19e siècle. Si, de son côté, la Suisse d'avant-garde concentrait son enseignement, sa recherche et son économie sur le développement pérenne de notre planète bleue – production d'énergies propres, lutte contre les pollutions, limitation du réchauffement climatique, technologies respectant l'homme et sa biosphère – alors la Suisse du développement durable pourrait concrétiser cette nouvelle voie. Le village musée de Ballenberg, les convois du Blonay – Chamby et les vapeurs du lac Léman côtoieraient une véritable Vallée de l'innovation, un réseau d'établissements d'enseignement et de recherche, d'entreprises et de startups, s'étendant du jet d'eau de Genève jusqu'à la Fraumünster de Zurich.

La Suisse mobile

La majorité des déplacements à l'intérieur de la Suisse se partagent aujourd'hui entre la route et le rail. Dès 1964, la route a vécu une révolution sans précédent, la construction ex nihilo d'un réseau national d'autoroutes rapprochant toutes les régions du pays. Le rail, né en 1847 entre Zurich et Baden, est resté le parent pauvre des transports: il n'a connu qu'un renouveau sur l'axe Ouest-Est, en 2004, avec l'aménagement d'une ligne nouvelle entre Berne et Olten, puis deux percées sur l'axe Nord-Sud, les tunnels de base du Lötschberg (2007) et du Saint-Gothard (2016), essentiellement consacrés au trafic des marchandises traversant l'Europe.

Renaissance du rail

Le rail a droit à une renaissance, comme la route; il mérite de nouvelles lignes à hautes performances (capacité et vitesse) plutôt que l'éternel rafistolage d'un réseau vieux de plus de 150 ans. Un plan existe, la «Croix fédérale de la mobilité», reposant

sur un axe magistral de Genève à Saint-Gall, reliant toutes les métropoles du pays à l'exception de Bâle, et un axe européen, de Bâle à Chiasso par le Saint-Gothard.

Le Conseil des Etats a déjà accepté, le 15 juin 2017, le postulat 17.3262 «Croix fédérale de la mobilité et vision du réseau ferroviaire». Le 15 mars 2018, le conseiller national Marco Romano a déposé la motion 18.3263 «Croix fédérale de la mobilité. Avancer la planification et la conception

des tronçons ferroviaires suisses à grande vitesse, de frontière à frontière (N-S/E-O) à 2030/2035» visant à avancer l'étude de cette Croix dans l'étape 2025-2035 du PRODES (programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire). A l'automne 2018, le Parlement se penchera sur le message du Conseil fédéral consacré à cette étape: il est crucial que l'étude de la Croix fédérale de la mobilité fasse partie intégrante de l'Arrêté fédéral y relatif.

Mobilität: Welche Schweiz wollen wir? Ein offener Brief der IGÖV des Kantons Waadt an Bundesrätin Doris Leuthard.

Ist es möglich, sich für die Schweiz von morgen einen neuen Weg vorzustellen, der das Beste der historischen Schweiz mit dem Besten der revolutionären Zukunft vereint? Der Genfersee wird heute von der wichtigen Schiffsflotte „Belle Epoque“ bedient, und eine Vielzahl von historischen Eisenbahnen, ob per Dampf oder Elektrizität, führen uns ins 19. Jahrhundert zurück. Wenn die zukunftsgerichtete Schweiz ihre Lehre, ihre Forschung und ihre Wirtschaft zum Thema nachhaltige Nutzung ebenso konzentrierte, so könnte sie den neuen Weg sichtbar machen. Dann würden das Freilichtmuseum Ballenberg, die Züge Blonay – Chamby und die Dampfer des Genfersees mit den Lehr- und Forschungsstätten sowie Unternehmen des zukunftsweisenden Innovationsgürtels in Kontakt kommen, der sich vom Jet d'eau in Genf bis zum Fraumünster in Zürich erstreckt.

Die Mehrzahl der heutigen Reisen innerhalb der Schweiz werden zwischen Bahn und Strasse aufgeteilt. Seit 1964 hat die Strasse eine bisher nie gekannte Revolution erlebt: Wie aus dem Nichts entstand ein nationales Netz, das sämtliche Regionen des Landes miteinander verbindet. Die Eisenbahn, gegründet mit der Linie Zürich – Baden im Jahr 1847, ist damit der arme Verwandte geworden. Alles, was sie bisher erhielt, sind die Neubaustrecke auf der Ost-West-Achse sowie die beiden Basistunnel am Lötschberg und Gotthard auf der Nord-Süd-

Achse – vor allem für den Güterverkehr gedacht.

Die Schiene hat ebenso ein Recht auf eine Renaissance wie bisher die Strasse. Sie verdient neue Hochleistungslinien (sowohl in Bezug auf Kapazität wie auf Geschwindigkeit) statt das ewige Flickwerk an einem über hundertfünfzigjährigen Netz. Dazu gibt es einen Plan, das „Schweizer Kreuz der Mobilität“, das auf zwei Hauptachsen basiert. Die innerschweizerische basiert auf der West-Ost-Achse von Genf nach St. Gallen, die europäische von Basel nach Chiasso.

Der Ständerat hat am 15. Juni 2017 das Postulat „Verkehrskreuz Schweiz und Vision Eisenbahnnetz“ angenommen. Am 15. März 2018 hat Nationalrat Marco Romano die Motion 18.3263 „Verkehrskreuz Schweiz“ eingereicht. Planung und Projektierung der fehlenden Abschnitte im Schweizer Eisenbahn-Hochleistungsnetz von Grenze zu Grenze (Nord-Süd- und Ost-West-Achse) sollen vorgezogen und bis 2030/2035 realisiert werden. Im Herbst dieses Jahres wird das Parlament über diesen Ausbauschritt diskutieren. Dabei ist es wichtig, dass der Ansatz von „Schweizer Kreuz der Mobilität“ ein Bestandteil des entsprechenden Bundesratsbeschlusses ist.

Übersetzung: Andreas Theiler

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud