



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT  
DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE  
DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE  
DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern,

Herrn  
Bundesrat J.-P. Delamuraz  
Vorsteher des Eidg. Volks-  
wirtschaftsdepartementes

3003 B e r n

Lieber Herr Kollege

Wir übermitteln Ihnen gerne die gewünschte Darstellung der grossräumigen Bahnsituation der Westschweiz aus der Sicht unseres Departementes.

Wir hoffen, Ihnen damit dienen zu können.

Mit freundlichen Grüssen

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND  
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Adolf Ogi

Beilage erwähnt





**Les intérêts ferroviaires de la Suisse romande  
(desserte de grandes surfaces)**

---

- 1) La Suisse romande elle-même (Conférence ferroviaire romande) définit ses intérêts de la manière suivante:
  - La ligne du Simplon est prioritaire. Il y a lieu de maintenir son importance comme principale liaison entre Paris et Milan via la Suisse. On est d'accord que seule une attitude commune pour une variante reliant la Suisse à Paris est prometteuse. Ce raccordement passe par Genève - Nantua - Bourg-en-Bresse et aboutit à la ligne TGV du sud-est, Paris - Lyon.
  - Il ne faut pas, malgré tout, négliger d'autres intérêts. Du point de vue des cantons de la chaîne jurassienne, il convient de soutenir le projet d'une liaison TGV Rhin - Rhône (axe Mulhouse - Belfort - Dôle - Chalon s. Saône) avec des raccordements à Bâle, Delle et Vallorbe. Les jonctions TGV de Lausanne et de Berne via Frasné/Dijon devraient pour le moins être conservées.
  
- 2) Pour le moment, on peut de la Suisse observer l'évolution suivante en France:
  - A partir de janvier 1990, l'étude sur la nouvelle ligne Genève - Nantua - Bourg-en-Bresse, financée par moitié par la Suisse, devrait finalement démarrer. Elle gagne à nouveau du terrain à France par rapport à d'autres variantes (Genève - Champéry); le département de l'Ain y est favorable.
  - Les propositions concernant la réalisation du TGV-Est (Paris - Nancy - Strasbourg) sont disponibles (rapport Essig). Elles répondent à l'attente de la Suisse (inofficiellement, on sait que la France attend de notre pays une contribution à fonds perdu de 100 à 150 millions de francs). Après la construction du TGV-Nord, la France donnera la priorité au TGV-Est.
  - Par ailleurs, la planification du développement de l'axe du Mont-Cenis et de la liaison TGV Rhin - Rhône est peu avancée. On prévoit tout d'abord de l'insérer dans le plan directeur français des transports.
  
- 3) Dans l'optique suisse, on peut dire ce qui suit:
  - La Suisse a tout intérêt à s'engager en faveur de la réalisation prioritaire de la ligne de Nantua et du TGV-Est. Ces deux projets répondent à divers besoins et peuvent être facilement justifiés sur le plan économique.
  - Dans un avenir plus lointain, le TGV Rhin - Rhône ne semble pas présenter de problème dans ce domaine. Situé sur l'axe Allemagne - Vallée du Rhône - Espagne, important pour les CE, il ne doit pas traverser la Suisse.
  - Mais la réalisation anticipée de ce TGV aurait des conséquences catastrophiques pour la Suisse. Cela pourrait entièrement remettre en question tant le TGV-Est que la ligne de Nantua. La Suisse serait laissée de côté et devrait se contenter de quelques raccordements insignifiants. La ligne du Simplon perdrait une grande partie de son importance.





## Die grossräumigen Bahninteressen der Westschweiz

- 1) Die Westschweiz selber (Conférence ferroviaire romande) formuliert ihre Interessen wie folgt:
  - Priorität hat die Simplonlinie, deren Bedeutung als Hauptverbindung Paris - Mailand durch die Schweiz erhalten bleiben muss. Man ist sich einig, dass nur das gemeinsame Einstehen für eine Anschlussvariante von der Schweiz Richtung Paris Erfolg verspricht. Dieser Anschluss führt über Genf - Nantua - Bourg en Bresse an den TGV-Sud-Est Paris - Lyon.
  - Trotzdem sollen andere Interessen nicht vernachlässigt werden. Aus Sicht der Jurakantone ist das Projekt einer TGV-Verbindung Rhein - Rhone (Achse Mulhouse - Belfort - Dôle - Chalon s. Saône) zu unterstützen mit Anschlüssen von Basel, Delle und Vallorbe aus. Die TGV-Anschlüsse von Lausanne und Bern über Frasné/Dijon sollten zumindest aufrechterhalten bleiben.
- 2) Im Moment lässt sich von der Schweiz aus folgende Entwicklung in Frankreich beobachten:
  - Ab Januar 1990 sollte endlich die hälftig von der Schweiz finanzierte Projektstudie für die Neubaustrecke Genf - Bourg en Bresse über Nantua in Gang kommen. Gegenüber andern Varianten (Genf - Chambéry) gewinnt sie auch innerfranzösisch wieder an Boden (Departement Ain dafür).



- Die Realisierungsvorschläge für den TGV-Est (Paris - Nancy - Strassburg) liegen vor (Bericht Essig). Sie kommen der Schweiz entgegen (inoffiziell weiss man, dass Frankreich einen à fonds perdu-Beitrag der Schweiz in der Gröszenordnung von 100 - 150 Mio Franken erwartet). Nach dem Bau des TGV-Nord dürfte in Frankreich der TGV-Est als nächster Schritt Priorität haben.
  
  - Andererseits ist die Planung für den Ausbau der Mont Cenis-Achse und die TGV-Verbindung Rhein - Rhone noch wenig fortgeschritten. Als erster Schritt ist lediglich die Verankerung im französischen Verkehrsleitplan vorgesehen.
- 3) Aus gesamtschweizerischer Sicht ist dazu zu sagen:
- Die Schweiz hat alles Interesse, sich für die prioritäre Verwirklichung der Nantualinie und des TGV-Est einzusetzen. Beide Projekte nehmen verschiedene Bedürfnisse auf und lassen sich damit wirtschaftlich rasch rechtfertigen.
  
  - In weiterer Zukunft erscheint auf diesem Weg auch der TGV Rhein - Rhone problemlos. Er liegt auf der für die EG wichtigen Achse Deutschland - Rhonetal - Spanien, die nicht durch die Schweiz führen muss.
  
  - Andererseits wäre ein Vorziehen des TGV Rhein - Rhone für die Schweiz wohl verheerend. Dies könnte sowohl den TGV-Est wie insbesondere die Nantualinie gänzlich in Frage stellen. Die Schweiz würde abgehängt bzw. auf nur noch unbedeutende Anschlüsse verwiesen. Die Simplonlinie verlöre ihre Bedeutung weitgehend.