

## Interview mit einem Lokführer

**Mario Del Curto** Lokomotiven sind im Personenbahnverkehr immer seltener im Einsatz. Doch der Begriff des Lokführers ist geblieben, genauso wie der Bubentraum vom Lokführer. Vermehrt ist aber auch der Ausdruck Triebfahrzeugführer/Triebfahrzeugführerin verbreitet. Sicher ist: Unabhängig von der Bezeichnung müssen diese Personen die Kundinnen und Kunden sicher ans Ziel zu bringen. Dies ist eine sehr verantwortungsvolle Aufgabe. Mario Del Curto von der Tessiner Pro Bahn Sektion (Astuti) hat Luca Sassi interviewt, der für die S-Bahn Ticino-Lombardia (TILO) Züge fährt. Er hat Patente für die Schweiz und Italien. Gerade zwischen Chiasso und Mailand sei das Zugaufkommen sehr hoch, sagt er im Interview. Das heisst: Höchste Konzentration ist gefragt.

(Zusammenfassung in deutscher Sprache: GL)

**Tu sei fra i macchinisti interoperabili, ovvero possiedi anche la licenza italiana. Come hai accettato questa nuova sfida professionale?**

È stata una bella sfida perché è come ricominciare da zero, imparare nuovi regolamenti, un nuovo sistema di controllo per la marcia dei treni, la ripetizione dei segnali in cabina di guida presente sulla linea Chiasso – Milano, dove in certi punti si arriva a viaggiare alla velocità di 150 km/h.

**Prestare servizio anche sulla Chiasso – Milano significa operare su un tratto della rete RFI, fra i più movimentati della Lombardia; considerando che pure la linea del San Gottardo ha un numero di tracce molto elevato, trovi delle differenze nell'operare nei due distinti settori?**

Trovo che sulla linea Chiasso – Milano ci siano molti più treni che sulla linea del San Gottardo: sicuramente per i responsabili della circolazione non è un lavoro facile gestire quella tratta.

# Plans pour un transfert modal

Le Pays de Gex : terre réservée à l'automobile, et avec un bel avenir ferroviaire ?

**Bernard Lenselet et Tobias Imobersteg** Vous vous trouvez sur des plaines verdoyantes et ondulées surmontées des sommets du Jura. Depuis là, vous pouvez admirer Genève et le Mont Blanc à vos pieds. Aucun doute : vous vous trouvez bien dans le Pays de Gex – le bien situé –, territoire français tout proche de Genève. Vingt-sept communes tentent d'y contrôler l'urbanisation galopante de leurs bientôt 100.000 habitants, provoquant 55.000 passages frontaliers par jour, dont 15.000 seuls pour le CERN.

## Transports publics à la traîne, desserte ferroviaire inexistante

Les transports collectifs des axes Pays de Gex – Genève-centre atteignent une part modale de 20 %. À l'intérieur du Pays de Gex ainsi que vers les autres directions, ce taux ne dépasse pas 5 %. À court terme, il est urgent de créer des voies réservées aux bus. Mais à long terme, afin de permettre un report modal, le Forum d'agglomération du Grand Genève recommande dans son récent rapport une réactivation de la voie ferrée désaffectée du « Pied du Jura » (plan ci-joint). La voie ferrée permettrait de remplir les objectifs suivants :

1. un report modal à l'intérieur du Pays de Gex, avec environ 15 nouvelles gares à créer.
2. une rocade nord du Grand Genève, renforçant les hubs de Bellegarde et de Nyon, offrant une voie d'évitement de Genève et permettant un raccord efficace du Pays de Gex avec tout le Département français de l'Ain ainsi qu'avec Lausanne.
3. une connexion avec le tram 18 prolongé (interface à créer à Sergy et la ZA Crozets) afin de raccorder le trafic en direction de Genève.
4. un transport fret pour les matériaux de construction (la voie était utilisée jusqu'en 2014 pour les déchets ménagers).
5. un complément idéal avec la voie vélo prévue le long de la voie ferrée et un réseau cyclable pour chacune des communes.
6. un raccord avec une ligne ferroviaire transfrontalière nouvelle (Gex–)St-Genis – Zimeysa (– Genève). La réactivation de la ligne désaffectée du Pays de Gex est une condition sans laquelle cette ligne nouvelle, équivalent nord du CEVA, ne pourra pas voir le jour. >>>

**Con l'arrivo dei nuovi Flirt, i Domino hanno lasciato il Sud delle Alpi. In base alla tua esperienza cosa pensi di quest'ultimi?**

I Domino sono dei treni che alla guida ti fanno sentire più macchinista, in quanto ci sono meno automatismi. Sono dispiaciuto che siano stati tolti dalla circolazione. Il nuovo Flirt è molto tecnologico, ci sono anche dei monitor touchscreen, cose mai viste prima su un treno, a parte il DMI dell'ETCS che si usa per l'introduzione dei dati, introdotto qualche anno fa.

**Come macchinista del deposito di Chiasso ti capita spesso di superare il Ceneri?**

Con il cambio orario del 13 dicembre 2020 sono arrivati circa 20 macchinisti in più con la doppia patente e i turni sono di-

ventati ancora più variati, di conseguenza ci sono più possibilità di condurre treni in direzione di Bellinzona e Locarno.

**Per finire una domanda personale: nel tuo tempo libero, sei noto per la tua passione per i dischi in vinile ascoltati a mò di Dj. Si tratta di un tuo rifiuto della società digitale, incombente su ogni cosa, oppure una normale passione fine a sé stessa?**

La passione per i vinili ce l'ho dall'età delle scuole medie, ancora adesso acquisto dischi di «seconda o terza mano» su siti online, ma adoro anche le nuove tecnologie. Se dovessi fare un paragone ferroviario mixare con i giradischi è come condurre un treno Domino, mentre mixare con apparecchiature digitali è come guidare un Flirt 3 TSI.

>>> 7. un raccord traversant la Suisse pour relier le Pays de Gex directement à la Haute-Savoie en traversant l'agglomération genevoise. Cela grâce au projet de la diamétrale via l'aéroport et les Nations, défendu actuellement par le Canton de Genève.

Afin de permettre la réalisation de ces objectifs, le Forum recommande à la Région Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA), compétente en matière ferroviaire, d'intégrer avec l'Etat français dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) les besoins ferroviaires du Grand Genève.

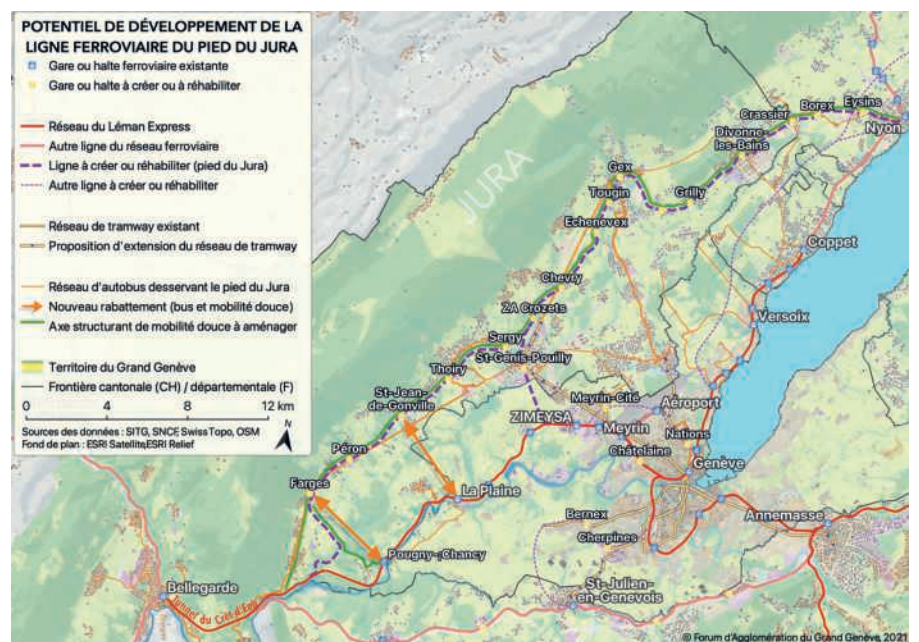
### Un danger imminent plane sur la voie

Pour la réactivation de la voie désaffectée entre Bellegarde, Gex et Divonne, l'initiative que prendront les communes du Pays de Gex, le Département et la Région AuRA en ce sens sera déterminante. Un engagement suisse en vue de créer les raccords en direction de Genève et de Nyon sera induit nécessairement par une initiative venant des acteurs situés en France.

À l'opposé d'une vision à long terme, plusieurs communes désirent acheter des tronçons de voie ferrée pour y opérer une urbanisation quasiment irréversible.

Malheureusement, c'est déjà le cas entre Divonne et la frontière suisse, friche disparue qui devra donc se faire en «tram-train» ou alors en tunnel. Pour les friches encore existantes, SNCF Réseau en garde heureusement le contrôle. Côté suisse, tout le rail été démantelé en faveur de l'autoroute A1 Lausanne-Genève. Ailleurs dans le Pays de Gex, des projets de centres commerciaux hors

de toute logique de transports publics et de mobilité douce voient le jour loin des voies. L'infrastructure automobile règne en maître et une véritable alternative n'est pas prévue pour l'instant. Par conséquent, le Forum recommande de tout mettre en œuvre afin qu'au minimum le maintien de l'emprise ferroviaire soit garanti et que celle-ci soit préservée pour les générations futures.



Grenzregion bei Genf: Das Pays de Gex.

Grafik: Fabio Müller / Copyright: Forum d'agglomération du Grand Genève

## Eine Bahnzukunft für das Pays de Gex?

**Bernard Lensel et Tobias Imobersteg**

Das Pays de Gex ist ein französischer Landschaftsstrich nahe Genf, zwischen der ersten Jurakette und den Kantonen Genf und Waadt, benannt nach dem Hauptort Gex. 27 Gemeinden versuchen, die fortschreitende Verstädterung des Gebiets mit bald 100 000 Einwohnern in den Griff zu bekommen. Viele Einwohner pendeln zur Arbeit nach Genf. 55 000 Grenzübertritte pro Tag werden gezählt, davon führen 15 000 zum Gebiet rund um die Forschungseinrichtung CERN. Heute pendelt die grosse Mehrheit dieser Personen mit dem Auto an den Arbeitsplatz. Der Anteil des öV liegt bei bescheidenen 20 Prozent im Zielgebiet Genf und

sinkt in den Verbindungen ausserhalb Genfs sogar auf 5 Prozent. Um jedoch langfristig eine Verlagerung des Verkehrs zu ermöglichen, empfiehlt das Agglomerationsforum des Grossraums Genf in seinem jüngsten Bericht die Reaktivierung der stillgelegten Bahnlinie «Pied du Jura» (siehe beigefügte Karte). Die Bahn würde die Erreichung einer Reihe wichtiger Ziele ermöglichen; der Grossraum Genf könnte nördlich umfahren werden. In Sergy und Crozets ZA könnte man Knotenpunkte einrichten, welche die Bahnlinie mit einer verlängerten Tramlinie 18 von und nach Genf verbinden.

Um diese Ziele zu erreichen, empfiehlt das Forum der für Eisenbahnfragen zu-

ständigen Region Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA) und dem französischen Staat, die Bahnbedürfnisse des Grossraums Genf in den Planvertrag zwischen Staat und Region (CPER) aufzunehmen. Für die Reaktivierung der stillgelegten Strecke zwischen Bellegarde, Gex und Divonne wird die Initiative der Gemeinden des Pays de Gex, des Departements und der Region AuRA entscheidend sein.

(Zusammenfassung in deutscher Sprache: GL)

**[citrap-vaud.ch](http://citrap-vaud.ch)**

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud