Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 26 (1989)
Heft: 966

Artikel: Les avantages de Vallorbe
Autor: Leresche, Max
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011196

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

L'EUROPE À GRANDE VITESSE

Les avantages de Vallorbe

A propos de l'article «L'Europe à grande vitesse, ça avance... un peu» (DP nº 964 du 21.9.89), cette réaction d'un ancien député vaudois et ancien chef de service aux CFF.

L'article précité projette une fausse image du projet élaboré par l'ingénieur Rodolphe Weibel, du bureau AIC de Lausanne et Ste-Croix, et contient deux erreurs.

Vous mentionnez: *«Pour M. Weibel, il est possible d'améliorer le tracé historique par Vallorbe par des travaux en Suisse et en France»*. En réalité, le projet Weibel est une *ligne nouvelle à grande vitesse* de 78 km de Dôle jusqu'à l'entrée du tunnel actuel du mont d'Or (6,1 km) ainsi que de Vallorbe à Chavornay/Ependes par la rive gauche de l'Orbe (14 km jusqu'à la bifurcation puis deux raccordements, de 2,6 km en direction d'Yverdon et de 3,1 km en direction de Lausanne).

Cette nouvelle ligne à double voie (...) pourra être franchie par les TGV à 270 km/h en France et à 200 km/h en Suisse. Les trains TGV Paris-Neuchâtel-Berne passeraient par Vallorbe-Ependes et s'arrêteraient à Yverdon au lieu de Pontarlier. Quelques TGV Paris-Genève pourraient aussi passer par Vallorbe-Chavornay et par le «raccourci» Bussigny-Denges (gain de 15 minutes par rapport à l'horaire actuel via Mâcon-Culoz), tout en créant ainsi une nouvelle relation entre Dijon et Genève.

Rappelons que la ligne du Pied du Jura Lausanne-Neuchâtel sera aménagée pour la vitesse de 160-200 km/h dans le cadre du programme «Rail 2000».

Quant aux erreurs, la première se trouve dans la phrase: *«...de plus, si le projet de TGV Rhin-Rhône voyait le jour, la ligne à grande vitesse se rapprocherait de la Suisse puisqu'elle atteindrait presque Dôle.»* En réalité, *tout le tronçon* Paris-entrée du tunnel du mont d'Or (à 6 km de Vallorbe) serait franchissable à 270 km/h (plus tard, à 300 km/h lorsque le matériel roulant des TGV actuels sera renouvelé).

Seconde erreur: vous avancez que les avantages du projet Genève-Nantua-Mâcon l'emportent, notamment à cause du poids additionné des deux villes lémaniques.

Comparons donc les avantages des deux projets concurrents:

Nombre d'habitants dans les zones d'influence respectives.

par Mâcon-Nantua-Genève:

Genève (canton)	370'000
Dictrict de Nyon	45'000
Haute Savoie	490'000
Région Gex, Divonne	25'000
Total	*930'000*

par Dôle-Vallorbe-Chavornay:

Vaud, sans district Nyon	510'000
Valais	230'000
Fribourg (canton)	190'000
Neuchâtel (canton)	160'000
Berne (canton)	920'000
Total	*2'010'000*

Nombre de voyageurs par TGV en 1988 entre la Suisse et la France.

par Genève	732'000
par Vallorbe/Pontarlier	1'576'000

Coût présumé (valeur 1985 – évalué sur des bases identiques).

Raccourci Pont d'Ain-Satigny: 1500 millions

Ligne TGV nouvelle Dôle-Chavornay/Ependes: 831 millions

Capacité concurrentielle de la ligne du Simplon.

Entre la France et l'Italie, la ligne du Simplon franchit deux frontières alors que celle du Mont-Cenis n'en franchira pratiquement plus dès 1993; ce handicap sera encore aggravé par l'extension du réseau TGV étranger: ligne Lyon-Chambéry-Turin envisagée, ligne Turin-Milan décidée.

Or, entre Paris et Milan, la réalisation du projet de nouvelle ligne TGV Dôle-Vallorbe-Charvornay permettrait de diminuer la durée du trajet de près d'une heure (58') contre seulement 23' via Mâcon-Nantua-Genève et la distance via Vallorbe serait inférieure de 92 km à celle calculée par le «raccourci» de Nantua, ce qui se répercute sur le tarif.

Cet avantage est décisif pour le maintien de la capacité de concurrence et l'avenir à long terme de la ligne du Simplon; en outre, le coût des investissements serait inférieur de 45%, d'où meilleure rentabilité.

Max Leresche

(réd) Nous publions volontiers les informations de notre correspondant. Précisons toutefois que si le TGV Rhin – Rhône voyait le jour, la ligne TGV n'arriverait effectivement que jusqu'à hauteur de Dôle environ. Si, de plus, le projet de M. Weibel était réalisé, la vitesse de 270, voire de 300 km/h, serait alors possible de Paris au tunnel du mont d'Or.

D'autre part il faut tenir compte, dans la comparaison des avantages, de la réduction des temps de parcours, pour le projet genevois, sur les trajets Genève – Lyon. Les liaisons avec le sud-ouest de l'Europe en profiteraient également. Enfin, si nous avons renoncé à publier dans notre article le tableau que nous fournit M. Leresche, et dont nous avions connaissance, c'est en raison de la prudence avec laquelle il faut aborder ces prévisions. De plus, il faut également comparer avec prudence la somme des minutes gagnées par l'une ou par l'autre des variantes: il suffirait en effet d'ajouter d'autres localités à la liste pour modifier les totaux.

Cela dit, il est tout à fait envisageable, comme nous le disions dans notre article, qu'à l'avenir le trajet Genève – Paris se fasse via Vallorbe, en empruntant le «raccourci» de Bussigny. ■

Temps de parcours entre Paris et les gares ci-après:

	Horaire actuel	par Mâcon-Nantua		par TGV-Jura-Simplon	
Genève	3h30	2h44	gain 46'	3h15	gain 15'
Lausanne	3h41	3h20	gain 21'	2h50	gain 51'
Neuchâtel	3h58	3h50	gain 8'	2h54	gain 64'
Berne	4h24	4h18	gain 6'	3h16	gain 68'
Sion	4h42	4h19	gain 23'	3h44	gain 58'
Total gagné pour ces 5 relations			*104'*		*256'*