Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 33 (1996)
Heft: 1272

Artikel: Infrastructures ferroviaires : Paris-Lyon-Turin-Milan, et nous, et nous, et nous

Autor: Guyaz, Jacques

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1025558

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: 13.07.2025

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

Paris-Lyon-Turin-Milan, et nous, et nous, et nous

(*jg*) Les modalités du rattachement de la Suisse au réseau des TGV sont en train de changer considérablement. La France, pour des raisons financières, a décidé d'étaler dans le temps la construction des lignes nouvelles. Certaines liaisons, c'est le cas du TGV-Est, semblent même quasiment abandonnées. Seuls des tronçons, non encore définis, devraient être construits. En compensation, GEC-Alsthom met à l'étude un TGV-*Pendolino,* qui combinerait les avantages des deux systèmes: grande vitesse sur les voies nouvelles et caisson inclinable sur les voies normales. Un prototype devrait fonctionner fin 87 et une mise en service pourrait intervenir pour l'an 2000.

Gains de temps à réaliser

A condition d'être très vigilant et de savoir anticiper, ce pourrait être une bonne nouvelle pour la Suisse romande. En effet le *Pendolino* italien qui commence à circuler entre Genève et Milan permet de gagner 40 minutes, soit 16,7%, sur le trajet Lausanne-Milan qui durait jusqu'à présent 4 heures.

Le temps de parcours actuel entre Lausanne et Paris est environ de 3h50, dont une heure pile entre l'entrée sur le tronçon à grande vitesse et l'arrivée à la gare de Lyon. Si l'on économise 16,7% du temps de parcours sur les 2h50 restant, on arrive à un gain de 28 minutes.

Un raisonnement identique portant sur le trajet Genève-Paris, 1h55 de parcours normal entre Cornavin et l'entrée sur la ligne TGV au sud de Mâcon, conduit à un gain de l'ordre de 19 minutes. Le trajet entre Lausanne et Paris pourrait prendre entre 3h20 et 3h30 au lieu des 3h50 actuelles et la durée du voyage entre la capitale française et Genève pourrait descendre au-dessous des 3h15 au lieu des 3h30 à 3h40 actuelles. Le gain serait donc très substantiel.

Naturellement notre raisonnement suppose que le gain de temps du TGV-*Pendolino* serait le même que celui provoqué par le *Pendolino* italien entre Milan et Genève. Cette hypothèse semble raisonnable: les longues courbes de Bourgogne avant l'arrivée à Dijon valent bien le trajet le long du lac Majeur et la tortueuse traversée du Jura est bien similaire aux courbes des tunnels d'Iselle. Notons par ailleurs que le *Pendolino* italien ne peut donner sa pleine mesure dans la traversée du Valais, faute d'installations de signalisation adéquates.

Notre estimation des temps de parcours entre Paris et la Suisse nous semble donc plutôt sous-estimée, pour peu que des investissements d'amélioration des voies soient effectués. Si ce TGV-*Pendolino* est mis en service dans 3 ans, il peut être affecté immédiatement à la ligne Paris-Genève alors qu'il faut construire des motrice tri-courant pour relier Paris à Lausanne, Berne ou Zurich.

C'est ici qu'il convient d'être vigilant et de savoir anticiper. Un événement récent nous a mis la puce à l'oreille: un tronçon de ligne nouvelle, désormais emprunté par les TGV vers la Suisse, a été mis en service fin mai, sans la moindre publicité, à la sortie de la gare de Lyon. Jusqu'à cette date, il fallait 16 minutes depuis le départ de Paris pour gagner les voies TGV. Il ne faut désormais plus que 6 minutes 30 pour rejoindre le nouveau tronçon. On peut penser qu'un gain total de l'ordre de 5 minutes sur le temps de trajet actuel aurait été possible et que la société qui gère les TGV entre la France et la Suisse (mais pas vers Genève...) aurait pu s'en prévaloir. Point du tout: le temps de parcours entre Lausanne et Paris reste le même, mais un arrêt supplémentaire, à l'utilité douteuse, intervient à Mouchard.

Politique suisse à activer

On ne peut se défendre de l'idée que nos amis français n'ont aucun intérêt à réduire les temps de parcours vers la Suisse et donc plus loin, vers l'Italie, pour mieux assurer le succès de la ligne Paris-Lyon-Turin-Milan. Lors de la mise en service en 1981 des TGV entre Paris et Genève, il ne fallut que deux ans pour construire des TGV tri-courants desservant Lausanne. Ce problème technique ne se pose donc pas. Par contre, ces nouveaux TGV risquent d'être coûteux et les quelques exemplaires tri-courants pourraient l'être encore plus. Il nous semble que la politique du Conseil fédéral et des CFF devrait être désormais de pousser à la réalisation de ces nouveaux matériels et de mettre en œuvre des améliorations d'infrastructure sur la ligne Vallorbe-Brig plutôt que de défendre une ligne nouvelle Mâcon-Genève à l'avenir désormais fort compromis.

Si les propos de GEC-Alsthom ne relèvent pas de l'intoxication pure et simple, une mise en service pourrait intervenir dans 5 à 6 ans. Un point rend optimiste: le TGV de Berne doit être prolongé jusqu'à Zurich. L'intérêt d'une diminution des temps de parcours n'est donc pas seulement lémanique. Mais il est certain que les Français ne feront rien sans une politique suisse active dès aujourd'hui. ■