Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 72 (1992)
Heft: 4

Artikel: Le TGV Rhin-Rhône : un maillon fondamental du futur réseau européen
Autor: Jung, Henri
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887255

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

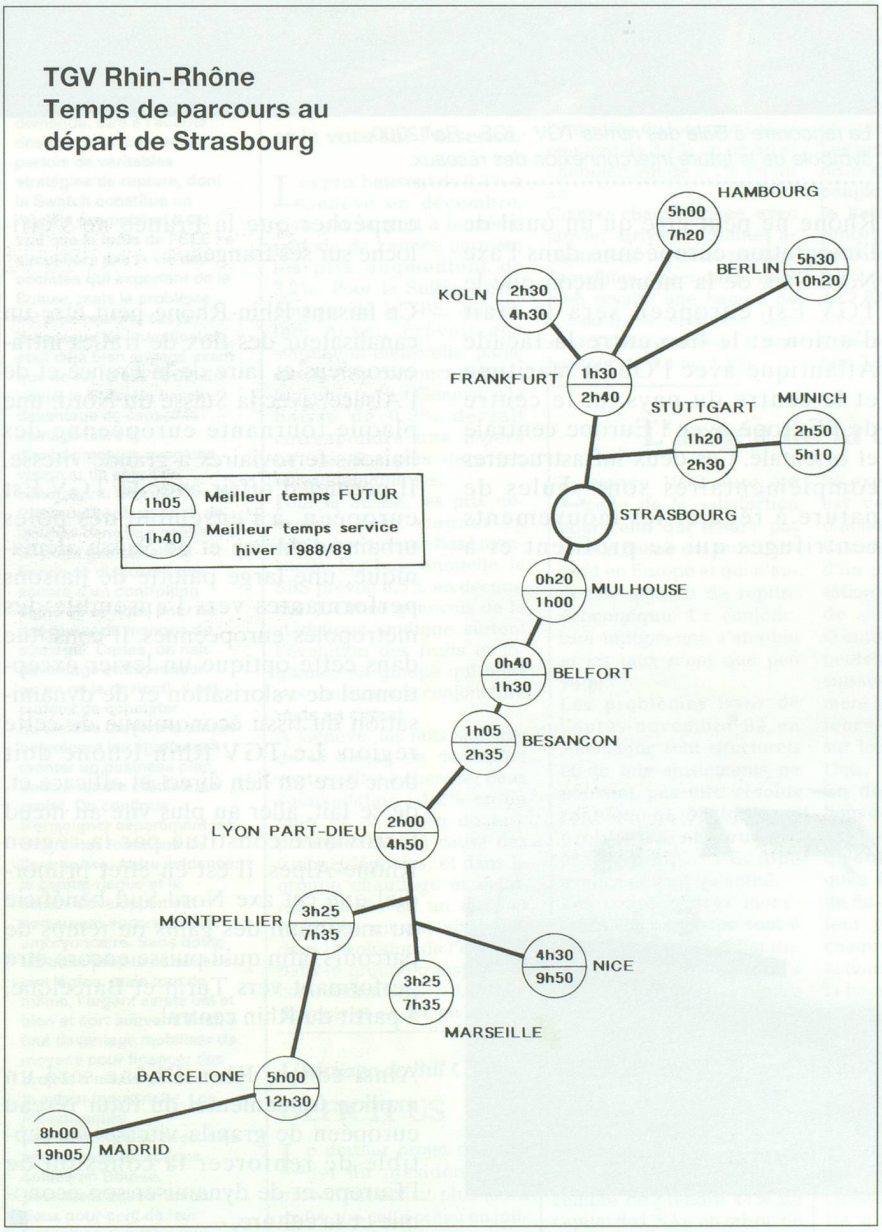
Download PDF: 02.07.2025

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

Le TGV Rhin-Rhône

Un maillon fondamental du futur réseau européen

Henri Jung, Conseiller technique, Mission internationale, Région Alsace, Strasbourg



Après le succès de la première réalisation française TGV sur Paris-Lyon et les premières indications sur le TGV Atlantique, il est apparu indispensable de définir un schéma directeur des lignes ferroviaires à grande vitesse, qui vit le jour en juin 1990. Au niveau de l'Europe, le schéma directeur européen tient compte des projets des pays européens en les complétant par la définition des « maillons manquants », permettant de donner à ce réseau sa consistance et son efficacité à l'échelle européenne.

Dans ce cadre, le projet du TGV Rhin-Rhône apparaît comme une liaison de dimension européenne permettant l'interconnexion des réseaux Nord et Sud européens. Elle permet de relier à travers le fossé rhénan, la Scandinavie et l'Allemagne du Nord, aux bassins rhodanien et méditerranéen et au-delà de la Péninsule ibérique, tout en assurant à l'Alsace et aux cantons suisses l'accès aux grandes régions et métropoles européennes. C'est d'ailleurs dans ce sens qu'a été conçu le projet V200 en 1989, d'ores et déjà opérationnel et qui permet de prolonger, distribuer et connecter à 220 km/h les liaisons à grande vitesse : TGV Est européen, TGV Rhin-Rhône, Rail 2000, ICE.

Le TGV Rhin-Rhône constitue une des liaisons européennes Nord-Sud, qui desservira quatre pays européens : l'Allemagne, la France, la Suisse et l'Espagne. Il assurera la desserte des ensembles économiques puissants (Nord de l'Allemagne, Bade-Wurtemberg, Alsace, Bassin rhodanien) et desservira les grandes métropoles européennes et eurocités (Cologne, Francfort, Lyon, Marseille, Barcelone). Ce sera un véritable outil d'intégration européenne, sur le plan économique bien sûr, mais aussi sur le plan de la technologie, de la science et de la recherche et celui de la culture. Il faut savoir que 75 % de la richesse intellectuelle de l'Europe se situe là. En reliant les plus importants pôles de développement européens, qui se

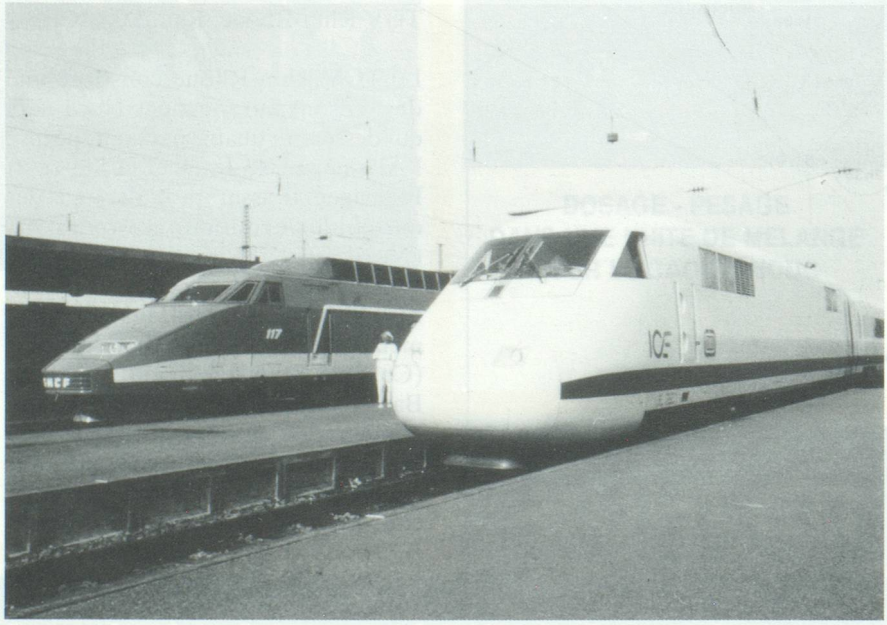
caractérisent par une forte concentration de centres de décision, d'industries, y compris d'industries de pointes, d'enseignement supérieur et de recherche, Rhin-Rhône renforcera la cohésion et l'équilibre de l'armature structurante de l'Europe.

Par son effet décentralisateur, il serait à même d'atténuer l'extrême concentration des flux sur la région parisienne et de permettre un meilleur équilibrage du trafic, à moins que l'actuelle stratégie nationale d'aménagement du territoire destinée à écarter le risque de continentalisation à l'Est du développement économique ne soit une entrave à son développement et ne concurrence son avenir. En effet, la réalisation d'un axe parallèle français « Nord-Méditerranée » pourrait constituer un contrepoids au Rhin-Rhône, axe européen Nord-Sud par excellence, qui relie l'axe de fort développement de la façade méditerranéenne, au centre de gravité actuel de l'Europe et arrime plus que tout autre axe les métropoles dominantes européennes, qui toutes gravitent autour de la France, telles que Bruxelles, Cologne, Hambourg, Bâle, Turin, Milan et Barcelone. Le Rhin-Rhône ne peut être qu'un outil de l'intégration européenne dans l'axe Nord-Sud, de la même façon que le TGV Est européen sera le trait d'union et le lien entre la façade Atlantique avec l'Ouest maritime et le centre du pays, et le centre de l'Europe avec l'Europe centrale et orientale. Ces deux infrastructures complémentaires sont seules de nature à réguler les mouvements centrifuges qui se profilent et à empêcher que la France ne s'effiloche sur ses franges.

La rencontre à Bâle des rames TGV - ICE - Rail 2000, symbole de la future interconnexion des réseaux.

Ce faisant Rhin-Rhône peut être un canalisateur des flux de trafics intra-européens et faire de la France et de l'Alsace, avec la Suisse du Nord, une plaque tournante européenne des liaisons ferroviaires à grande vitesse. Il permet d'offrir avec le TGV Est européen, à l'ensemble des pôles urbains d'Alsace et de Suisse alémanique, une large palette de liaisons performantes vers l'ensemble des métropoles européennes. Il constitue dans cette optique un levier exceptionnel de valorisation et de dynamisation du tissu économique de cette région. Le TGV Rhin-Rhône doit donc être un lien direct et efficace et, de ce fait, aller au plus vite au nœud ferroviaire constitué par la région Rhône-Alpes. Il est en effet primordial que cet axe Nord-Sud bénéficie au maximum des gains de temps de parcours, afin qu'il puisse encore être performant vers Turin et Barcelone, à partir du Rhin central.

Ainsi conçu, Rhin-Rhône sera un maillon fondamental du futur réseau européen de grande vitesse, susceptible de renforcer la cohésion de l'Europe et de dynamiser son économie et sa culture. ■



TGV / ICE, le matériel du futur.