Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 28 (1991)
Heft: 1040

Artikel: Réseau TGV français : la Suisse bien accrochée
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1020838

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: 12.07.2025

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

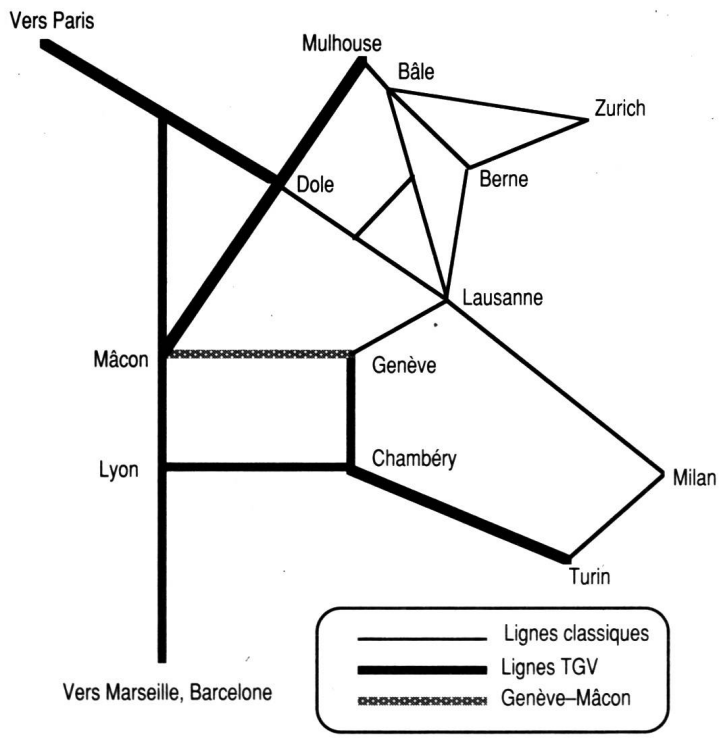
RÉSEAU TGV FRANÇAIS

La Suisse bien accrochée

(*pi*) Le comité interministériel français d'aménagement du territoire a arrêté le schéma directeur TGV qui intéresse évidemment notre pays. Le tronçon Mâcon – Genève y figure, mais ne sera probablement pas réalisé. Malgré cela, ce schéma offre plusieurs améliorations dont profitera la Suisse — et au financement desquelles elle serait bien inspirée de participer.

M. Louis Besson, maire de Chambéry et alors ministre de l'équipement pour un jour encore, n'a pas fait à sa voisine l'affront d'ignorer la volonté suisse de réaliser le tronçon Mâcon – Genève. Ce «maillon manquant», ardemment désiré au bout du Léman, mollement soutenu par les Vaudois, est d'ailleurs inscrit dans le message du Conseil fédéral sur la construction de nouvelles transversales ferroviaires alpines afin que chaque région du pays ait sa part du gâteau. Et pourtant, malgré l'euphorie du conseiller d'Etat Jean-Philippe Maitre, la décision du comité interministériel d'aménagement du territoire sur le schéma directeur TGV constitue un abandon de fait du raccordement direct de Genève à la ligne TGV sur Paris. Car si le trait figure sur la carte officielle, il est en bleu pointillé, c'est-à-dire en tant que liaison internationale soumise à un statut particulier. Ce qui signifie que la France n'exclut pas la réalisation du Mâcon – Genève, mais qu'il appartiendra à la Suisse de le payer entièrement — 3,5 milliards de francs dans le meilleur des cas — «et au-delà», ajoute-t-on discrètement dans les milieux bien informés à Paris. Car les Français préfèrent réaliser une liaison Genève – Chambéry, qui figure d'ailleurs en trait plein sur la carte et qui se brancherait, elle, sur l'axe Lyon – Turin. Ainsi, en se rendant à Paris, les Genevois, au prix d'un détour payant de 150 kilomètres, contribueront à financer cette traversée des Alpes franco-italiennes par le mont Cenis, perçue par la Suisse comme une concurrente du Simplon pour le trafic Paris – Milan.

Réseau TGV schématique intéressant la Suisse



Mais si Genève n'aura pas «sa» liaison directe avec Paris (elle lui aurait procuré un gain de plus d'une heure), elle disposera, via Chambéry et Lyon, d'une amélioration tout de même substantielle de ses relations avec la capitale française (gain d'environ 30 minutes) et d'une excellente ouverture sur le sud, de l'Italie à l'Espagne. La solution finalement retenue, au moins aussi bien que le Mâcon – Genève, fera passer Genève du statut de cul-de-sac suisse et de gare régionale française à celui de tête d'un réseau ouvert aussi bien sur Paris que sur Turin et Milan, Lyon, Marseille et Barcelone.

La Suisse contournée, mais desservie

Pour le reste de la Suisse, le réseau arrêté à Paris est plus que satisfaisant. Les autres cantons romands profiteront au même titre que Genève de l'ouverture sur le sud rendue possible par la liaison sur Chambéry et Lyon. La réalisation du TGV Rhin – Rhône poussera la ligne à grande vitesse jusqu'à Dole (actuellement Aisy, au delà-de Dijon en venant de Suisse), d'où un gain de temps pour les relations depuis Lausanne. Ce même TGV Rhin – Rhône offrira, grâce à une ligne à grande vitesse arrivant à Mulhouse, des gains de temps considérables depuis Bâle et Zurich pour les trajets aussi bien sur Paris qu'en direction de Lyon et de l'Espagne. La tendance se confirme donc d'une Suisse disposant d'un réseau national dense mais pas très rapide et contournée par des lignes à grande vitesse: de Bâle ou de Zurich, on ne passera probablement plus par le pied du Jura ou par Fribourg pour se rendre en Espagne, mais bien par Dole et Mâcon.

Fierté nationale mise à part, il n'y a pas lieu de regretter cette évolution. A l'échelle continentale, la Suisse représente l'équivalent d'une région européenne. Sa densité de population et sa géographie accidentée y rendent la réalisation de tracés rapides entièrement nouveaux bien improbable: les difficultés rencontrées pour construire les tronçons Rail 2000 en sont un bon exemple. D'autre part, les trains internationaux sont toujours plus difficiles à marier avec les exigences horaires nationales et régionales, à moins de consentir à un abandon, sur de nouvelles lignes, du trafic local comme c'est déjà le cas en

Suisse centrale et au Tessin pour laisser circuler des trains-marchandises.

Le jeu européen

Faut-il en conclure que nous ne jouons pas le jeu européen, nous contentant de profiter des réseaux mis en place par nos voisins ? Certes non, car la Suisse accroît considérablement sa capacité de transport Nord – Sud, de même que la rapidité de ces liaisons; elle consent d'ailleurs un effort financier qui, comparé à ce que notre voisin dépensera pour ses TGV, est considérable: l'addition des dépenses pour Rail 2000 et pour de nouvelles transversales alpines est budgetée à la moitié environ des montants que la France dépensera d'ici à 2015-2025 pour achever son réseau TGV.

Concentration fédérale

Si l'on veut atteindre une rentabilité acceptable, il convient (...) de concentrer les flux de transport sur un seul axe. De tous les corridors étudiés, celui entre Mâcon et Genève présente les meilleures conditions. Et plus loin: *La nouvelle ligne* (Genève – Mâcon, réd) *n'a de chance que si l'on n'encourage pas simultanément l'itinéraire concurrent passant par Frasne* (et Dole, réd).

Extrait de la réponse du Conseil fédéral approuvée le 5 juin 1990 à une motion Béguelin déposée le 5 février et invitant le Conseil fédéral *«à définir rapidement une politique cohérente de raccordement de la Suisse au réseau ouest-européen à grande vitesse»*. Les signataires réclamaient que les liaisons existantes, notamment par Vallorbe – Dole, soient améliorées. Le 12 juin, le ministre français de l'Equipement rendait public le projet de schéma directeur approuvé la semaine passée; la ligne à grande vitesse était déjà prévue jusqu'à Dole. «L'itinéraire concurrent» était donc «encouragé», sans que les cantons romands ne fussent intervenus, au contraire de la Franche-Comté qui souhaitait que le TGV puisse rouler à pleine vitesse jusqu'à Dole au moins.

Il faut se réjouir que le réseau TGV qui se dessine convienne à la Suisse, mais il ne faut pas en féliciter le Conseil fédéral. Il a toujours présenté le Mâcon – Genève comme un renforcement de la ligne du Simplon et un moyen d'empêcher qu'elle ne soit concurrencée par un axe Lyon – Turin empruntant un tunnel sous le mont Cenis. C'était ignorer qu'il ne faudrait que 4 heures pour relier Paris à Milan par cette ligne, alors que le même trajet par Mâcon et Genève prendrait 90 minutes supplémentaires. Le Conseil fédéral a également défendu le Mâcon – Genève comme devant être l'unique liaison romande au réseau TGV et il a, à plusieurs reprises, reproché aux cantons de ne pas s'être mis d'accord sur ce point. Là encore, l'actualité donne raison à ces derniers et à Michel Béguelin, rédacteur du *Cheminot*, qui n'a cessé de dénoncer cette position. Car le Mâcon – Genève devant être financé par des fonds privés, il est passé par une cure d'amaigrissement imposée par les banquiers; si son coût a certes diminué, ses performances aussi. Quant au prix du billet, ces mêmes banquiers sont d'avis de le fixer selon des critères économiques, c'est-à-dire légèrement en dessous du prix de l'avion, plutôt qu'en fonction des kilomètres. Résultat pour toutes les villes romandes sauf Genève: un temps de parcours vers Paris diminué, mais à peu près équivalent à ce qui serait réalisable en profitant du TGV Rhin – Rhône, et un prix de billet nettement plus élevé qu'actuellement. Ce que Michel Béguelin a appelé «le scandale ferroviaire du siècle» dans un de ses éditoriaux.

Il est donc temps que la Suisse officielle revoie sa position. Il faut assurer la réalisation du tronçon Chambéry – Genève qui intéresse davantage la Suisse que la France: une participation à son financement est à envisager. Il faut simultanément assurer la réalisation du TGV Rhin – Rhône, pour lequel la Franche-Comté a débloqué un crédit de 1 milliard de francs français à la condition, satisfaite, que la grande vitesse arrive à Dole. Là aussi, une participation suisse est à étudier, de même que les amélioration réalistes à apporter au tronçon Dole – Lausanne.

Au vu du schéma directeur maintenant arrêté — mais encore à réaliser — M. Ogi et les CFF devront bien accepter de s'intéresser aux autres liaisons que la seule Genève – Mâcon. ■

PROSPECTIVE

L'avenir du futur

(*jd*) La prospective en dit long sur les représentations que nous nous faisons du futur et sur la manière dont nous façonnons le présent qui n'est rien d'autre que notre futur immédiat. Dès ce numéro nous ouvrons une rubrique «Prospective» où vous trouverez des résultats d'analyses, des projections statistiques et des scénarios pour demain. Nous puiserons nos informations pour l'essentiel dans *Zukunftforschung*, la publication trimestrielle de la Société suisse pour la recherche prospective. Cette société regroupe 720 membres dont seulement 47 en Suisse romande, une raison suffisante pour donner un écho supplémentaire à cette démarche de ce côté-ci de la Sarine.

D'une enquête effectuée par l'agence Wirz à Zurich auprès de 203 dirigeants d'entreprises alémaniques et romandes, ces quelques résultats:

- Pensez-vous que nous trouverons facilement une position satisfaisante dans la nouvelle Europe ou que nous sombrerons dans la médiocrité ?
Satisfaisante: 59% – Médiocrité: 39%.
- Pensez-vous que la Suisse, solidaire avec l'ensemble de l'Europe, devra céder une part de son bien-être ?
Oui: 79% – Non: 20%.
- Croyez-vous que cela est un mal ou plutôt une chance ?
Mal: 5% – Plutôt une chance: 92%.
- Beaucoup prétendent que la Suisse a besoin d'une nouvelle vision; d'autres pensent que nous devrions nous concentrer sur nos points forts. Quel est votre avis ?
Vision: 79% – Points forts: 21%
- Croyez-vous que nous trouverons une nouvelle vision ?
Oui: 81% – Non: 14%
- Quelles branches de l'économie ont des perspectives d'avenir favorables dans une Europe unie ?
Chimie: 87%, tourisme 84%, services (avant tout banques et assurances) 79%, horlogerie 75%, publicité, relations publiques, conseils 62%, hôtellerie 59%, machines 52%, électronique 52%, architecture et ingénierie 49%, biens de consommation 48%.