Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 56 (1976)
Heft: 4

Artikel: La ligne nouvelle Paris-Sud-Est
Autor: Pelissier, Jacques
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887480

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: 11.07.2025

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

JACQUES PELISSIER

La ligne nouvelle Paris-Sud-Est

En ce moment même, s'ouvrent les chantiers de construction de la Ligne Nouvelle à grande vitesse Paris - Sud-Est grâce à laquelle la SNCF se propose d'améliorer la desserte de tout le Sud-Est de la France et, corrélativement, les liaisons avec la Suisse entre Paris et Lausanne d'une part, Paris et Genève d'autre part.

*
**

Le trafic entre Paris et le Sud-Est de la France, ainsi que les relations internationales avec la Suisse et l'Italie empruntent aujourd'hui la grande artère de la SNCF qu'est la ligne Paris-Lyon-Marseille. Mais cette ligne parcourue chaque jour par 250 trains environ, a atteint la saturation dans sa partie Nord entre Paris et Dijon et des mesures s'imposent pour faire face à cette situation.

Or, la ligne remonte les vallées de l'Yonne et de l'Armançon avec un tracé sinueux, si bien qu'il aurait été très difficile et onéreux de quadrupler les 109 km de ligne qui restent encore à double voie sur les 314 km qui séparent Paris de Dijon.

C'est pourquoi, au moment où une tendance générale se manifeste dans le monde vers l'accélération des transports, la SNCF se tournant résolument vers l'avenir a étudié la construction d'une ligne nouvelle qui, d'une part résoudrait le problème pressant de la saturation de la ligne actuelle et, d'autre part, autorisant des vitesses élevées, apporterait une véritable novation dans les transports ferroviaires de voyageurs.

La SNCF a donc entrepris un programme de recherches systématiques dans tous les domaines qui peuvent limiter la vitesse maximale des trains : aérodynamisme, technologie du matériel roulant, de la signalisation et de la voie, recherches dont la conclusion a été que des vitesses commerciales de l'ordre de 250 à 300 km/h étaient maintenant réalisables.

Les études économiques ont été menées parallèlement. Elles ont permis d'évaluer les perspectives de trafic, les coûts de construction et d'exploitation, et de démontrer que parmi toutes les solutions possibles pour augmenter la capacité de la ligne actuelle, la construction d'une ligne nouvelle est de loin le projet le meilleur pour la collectivité et pour la SNCF ; sa rentabilité dépasse 15 % pour la SNCF et 30 % pour la collectivité.

*
**

Du point de vue technique, le projet se caractérise par deux options fondamentales.

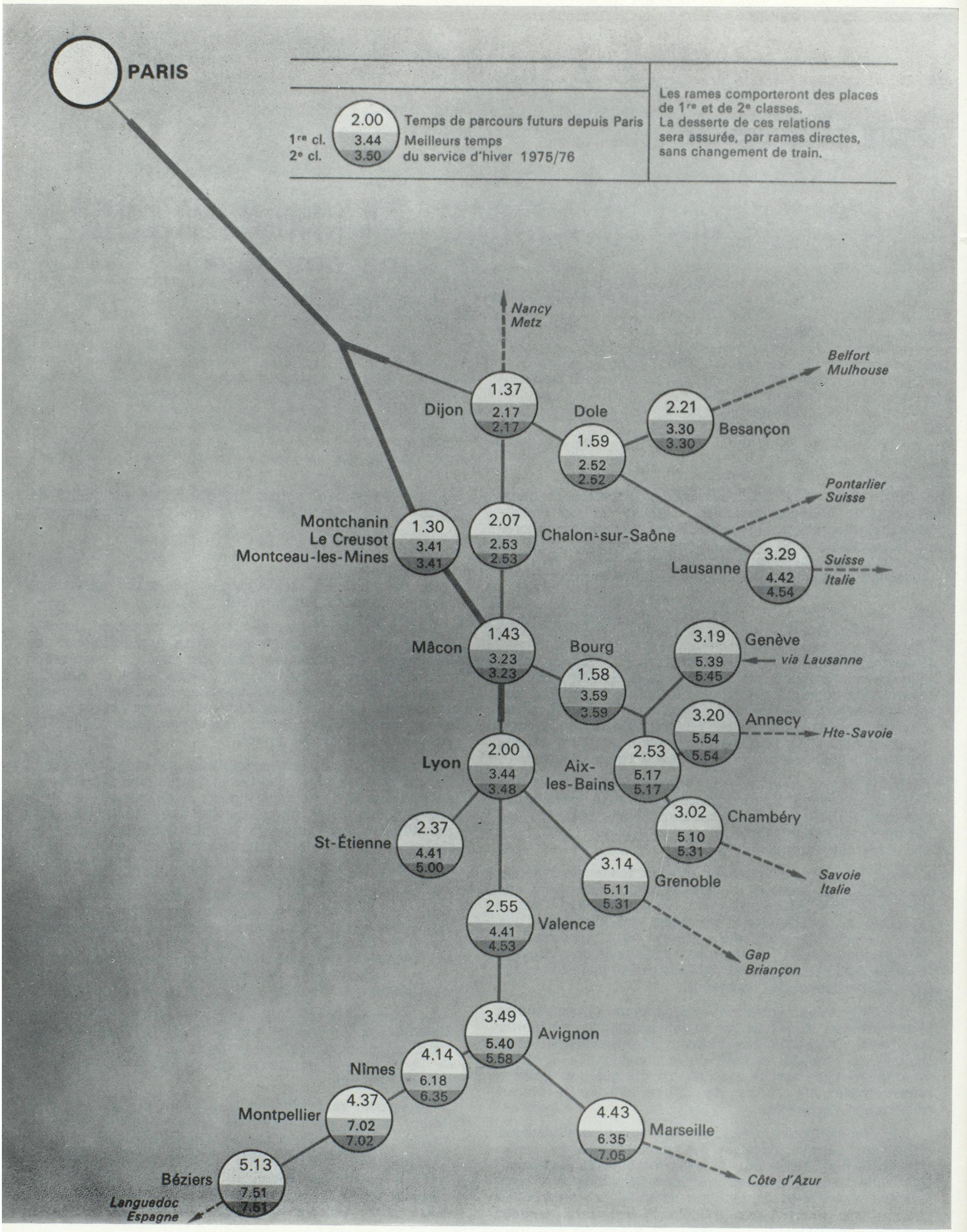
D'abord la ligne nouvelle est interconnectée avec le réseau actuel, ce qui permet, d'une part, d'utiliser les infrastructures existantes dans les zones à urbanisation dense de Paris et de Lyon et d'éviter ainsi de créer, à grands frais, des coupures nouvelles dans le tissu urbain et, d'autre part, de permettre aux rames de prolonger leur course sur les lignes existantes sans obliger les voyageurs à changer de train.

Ensuite, la ligne est spécialisée au trafic voyageurs, ce qui permet des conditions d'exploitation meilleures pour l'ensemble des deux lignes : ligne actuelle et ligne nouvelle, en même temps qu'une diminution importante du coût de construction de la ligne nouvelle. Cette spécialisation a, en effet, permis d'adopter des pentes et des rampes de 35 $^{0}/_{00}$ donnant ainsi à la ligne un profil en long qui suit de plus près le relief naturel et, par conséquent, de limiter considérablement le nombre des ouvrages d'art au point qu'aucun tunnel ne sera nécessaire. Quant au tracé, pour permettre la circulation de rames à 260 km/h (et un jour à 300 km/h), il ne doit pas comporter de courbes de rayon inférieur à 4 000 m, ce qui présente des difficultés d'implantation si l'on veut se tenir à distance suffisante des lieux habités.

La nouvelle ligne a une longueur de 390 km environ, de Combs-la-Ville à 27 km au Sud de Paris gare de Lyon, à Sathonay à 8 km au Nord de Lyon. La distance de Paris à Lyon se trouve ainsi réduite à 425 km au lieu de 512 km.

Un premier raccordement long de 14 km environ entre Pasilly (sur la ligne nouvelle) et Aisy (sur la ligne actuelle) réduira la distance entre Paris et Dijon de 314 à 284 km. Il permettra de desservir Lausanne.

Un deuxième raccordement à Mâcon entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle Mâcon-Bourg permettra la desserte de Genève, la Savoie et l'Italie.


PARIS
2.00
3.44
3.50
Temps de parcours futurs depuis Paris
1re cl.
2e cl.
Meilleurs temps
du service d'hiver 1975/76
Les rames comporteront des places de 1re et de 2e classes.
La desserte de ces relations sera assurée, par rames directes, sans changement de train.
Nancy
Metz
Belfort
Mulhouse
Dijon
1.37
2.17
2.17
Dole
1.59
2.52
2.52
2.21
3.30
3.30
Besançon
Pontarlier
Suisse
Montchanin
Le Creusot
Montceau-les-Mines
1.30
3.41
3.41
2.07
2.53
2.53
Chalon-sur-Saône
Lausanne
3.29
4.42
4.54
Suisse
Italie
Mâcon
1.43
3.23
3.23
Bourg
1.58
3.59
3.59
3.19
5.39
5.45
Genève
via Lausanne
3.20
5.54
5.54
Annecy
Hte-Savoie
Lyon
2.00
3.44
3.48
Aix-
les-Bains
2.53
5.17
5.17
3.02
5.10
5.31
Chambéry
St-Étienne
2.37
4.41
5.00
3.14
5.11
5.31
Grenoble
Savoie
Italie
2.55
4.41
4.53
Valence
Gap
Briançon
3.49
5.40
5.58
Avignon
Nîmes
4.14
6.18
6.35
Montpellier
4.37
7.02
7.02
4.43
6.35
7.05
Marseille
Côte d'Azur
Béziers
5.13
7.51
7.51
Languedoc
Espagne

Sur la ligne nouvelle ne seront créées que deux gares, l'une à Montchanin pour desservir la communauté urbaine Le Creusot-Montceau-les-Mines, l'autre à Mâcon.

Etudié à l'origine avec des rames à propulsion thermique, le projet a été modifié pour tenir compte de la crise de l'énergie. La ligne sera donc électrifiée et les caténaires alimentées en courant alternatif 25 000 volts, 50 hertz.

Les rames électriques dériveront du prototype TGV 001 qui a servi aux expérimentations systématiques poursuivies par la SNCF sur la ligne des Landes au Sud de Bordeaux et qui a dépassé plus de cent fois la vitesse de 300 km/h. Elles seront constituées de deux motrices encadrant huit remorques et offriront environ 370 places, dont 36 % de 1re classe et 64 % de 2e classe.

*
**

La mise en œuvre de ces moyens techniques offrira aux usagers de la nouvelle desserte trois avantages essentiels : rapidité, fréquence et confort.

Cette desserte s'organise autour de trois grands axes dont les deux premiers concernent les relations entre la France et la Suisse :

— l'axe Paris-Bourgogne, c'est-à-dire Dijon, Besançon, La Franche-Comté et Lausanne,
— l'axe Paris-Savoie, c'est-à-dire Chambéry, les Vallées alpines et Genève,
— l'axe Paris-Lyon, c'est-à-dire :
  • Lyon et la Région Rhône-Alpes (Grenoble et Saint-Etienne),
  • Marseille et la Région Provence Côte-d'Azur,
  • Montpellier et le Languedoc.

Des gains de temps considérables seront réalisés. A titre d'exemple, la durée du trajet passera :

— de 2 h 17 à 1 h 37 entre Paris et Dijon,
— de 3 h 44 à 2 h 00 entre Paris et Lyon,
— de 6 h 35 à 4 h 43 entre Paris et Marseille.

L'amélioration des relations entre Paris et la Suisse sera particulièrement sensible.

Entre Paris et Lausanne existent actuellement quatre liaisons de jour dont la plus rapide est réalisée par le Cisalpin (1re classe uniquement) en 4 h 40, les autres trains effectuant le parcours en plus de 5 heures.

La nouvelle desserte prévoit quatre liaisons quotidiennes de 1re et 2e classes reliant Paris à Lausanne en 3 h 29 et des liaisons supplémentaires pour d'éventuelles pointes hebdomadaires.

Avec Genève n'existent actuellement que deux relations directes de jour, les autres relations comportant un changement soit à Lyon, soit à Lausanne. Le meilleur temps de parcours est de 5 h 39.

La nouvelle desserte prévoit également 4 relations quotidiennes de 1re et 2e classes reliant Paris à Genève en 3 h 19.

Ces liaisons assurées par des rames d'un confort élevé, circulant à des heures bien adaptées aux besoins exprimés par les usagers, doivent apporter une contribution essentielle au développement des échanges économiques et au resserrement de la coopération entre la Suisse et la France.

en FRANCE
ou dans le MONDE ENTIER

Pour ne penser qu'aux joies de vos vacances

ELVIA

– International Assistance
– Assistance combinée sports d'hiver
– Assurance des frais d'annulation de voyage
– Assurance individuelle contre les accidents de voyage
– Assurance des bagages, objets et effets personnels, etc.

Depuis 1950, ELVIA est au service des voyageurs

ELVIA Compagnie d'assurances

15, rue de Berri - 75008 PARIS - Tél. : 359.55.09, 00.62, 53.82

La Compagnie opère en Suisse, Allemagne Fédérale, Hollande, Belgique, Italie et France