

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Band: 59 (1979)
Heft: 3

Artikel: Que représentent pour la Suisse les nouvelles lignes de transport transeuropéennes?
Autor: Keller, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886776>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

Que représentent pour la Suisse les nouvelles lignes de transport transeuropéennes?

Entre 1981 et 1983, la SNCF mettra en circulation entre Paris et la région Rhône-Alpes ses Trains à Grande Vitesse. Au plus tard, fin 1983 sera mise en service sur l'ensemble de son trajet la nouvelle autoroute qui reliera directement Mulhouse à Beaune où elle sera connectée sur l'autoroute Paris-Lyon. Moins de dix ans plus tard, c'est le grand canal Rhin-Rhône qui sera achevé et reliera par voie fluviale pour des unités de transport de quatre mille tonnes les grands centres industriels du Nord-Ouest de l'Europe à ceux du Sud-Ouest et de la Méditerranée. On peut raisonnablement prévoir que ces nouvelles voies de communication draineront à l'avenir une partie majeure du trafic Nord-Sud, en partie au détriment des grandes transversales suisses.

Par une conjoncture énergétique de plus en plus aiguë, on est forcément amené à s'interroger sur le rôle que la Suisse jouera à l'avenir dans les transports transeuropéens. Lorsqu'au quinzième siècle Charles le Téméraire verrouillait à l'Ouest du Jura le courant d'échanges Est-Ouest et menaçait de monopoliser le courant Nord-Sud, les Suisses n'ont pas hésité à se frayer le passage l'épée à la main. L'affaire était sanglante et les batailles de Grandson, Morat et Nancy en sont demeurées les étapes les plus mémorables. Mais les verrous étaient repoussés et l'accès aux ports de l'Atlantique ouvert quand, à la fin du siècle, les caravelles de Christophe Colomb ouvrirent le marché de l'Amérique.

Il n'y aura pas de guerre pour ou contre les nouvelles voies d'échanges à l'Ouest du Jura. Mais la Suisse ne devrait peut-être pas assister impassible aux transformations qu'y opère la France.

Quand le train à grande vitesse circulera entre Paris et Genève, c'est-à-dire en 1983, les deux villes ne seront plus qu'à 3 h 19 l'une de l'autre contre 5 h 40 actuellement par la liaison la plus rapide. On peut se féliciter d'un tel progrès. Mais 1983 sera aussi l'année de la mise en service par Swissair de ses liaisons Paris-Genève par Airbus. La compagnie d'aviation accroîtra le nombre des places offertes à fréquence égale au moment où la SNCF fera de même, mais avec un gain notable de temps sur l'horaire.

N'oublions pas que Paris-Genève arrive en seconde place des lignes aériennes européennes (après Paris-Londres) du point de vue du nombre des passagers transportés. Elle doit cette place sans doute aux liaisons ferroviaires relativement médiocres. Avec le train à grande vitesse cela pourrait changer. A la limite, on peut se demander si l'accroissement du trafic aérien a été correctement évalué lorsqu'il a été prévu d'assurer le service Paris-Genève à fréquence identique avec des

appareils Airbus. Sur d'autres lignes européennes – Paris-Bruxelles, par exemple – le chemin de fer a déjà parfaitement réussi à damer le pion à l'avion voire à l'hélicoptère. En sera-t-il de même sur Paris-Genève? Certaines évaluations auxquelles ont procédé les compagnies françaises sur Paris-Lyon et Paris-Genève conduisent à penser que la diminution du trafic aérien sera considérable. Mais ce sont là des extrapolations qu'il serait hasardeux de reporter d'une compagnie à une autre. En attendant des études plus poussées, rappelons qu'au cours des dix dernières années, la demande de places dans les trains à grande vitesse s'est accrue de 3,5 pour cent par année, mais qu'une croissance plus forte est constatée depuis deux ans et demi. Le train pourrait devenir un concurrent d'autant plus redoutable pour l'avion qu'il vient d'adapter certains tarifs aux pratiques en usage chez les compagnies aériennes.

Mais l'« affaire » du Paris-Genève ne constitue qu'un aspect du problème posé par l'introduction des trains à grande vitesse. Dans la mesure où la SNCF persistera à offrir des tarifs particulièrement avantageux sur ses liaisons Paris-Milan par Modane et le Mont-Cenis, les raccourcissements de trajet et de temps que réalisera le train à grande vitesse ne tarderont pas à faire de l'itinéraire par Vallorbe-Simplon-Iselle une ligne secondaire ou de dépannage...

L'actuelle distance Paris-Milan par Dijon-Aix-Modane est de 954 km. Pour le train à grande vitesse, elle ne sera plus que de 875 km. Par Lyon-Modane, Paris est actuellement distante de Milan de 1 010 km; ce trajet sera réduit à 920 km. Par Vallorbe-Iselle (Simplon), la distance sera diminuée de 821 à 790 km. Quant à l'itinéraire par Bâle-Chiasso, enfin, il restera inchangé à 898 km. Les trajets par le tunnel du Mont-Cenis raccourcissent de huit à neuf pour cent, celui par le Simplon de quatre pour cent alors que la voie par le Saint-Gothard conserve la même longueur. Les tarifs du train à grande vitesse ne devant, en principe, pas différer des tarifs ordinaires, on peut raisonnablement en conclure qu'il y aura des réductions plus substantielles au profit des voyageurs passant par l'itinéraire du Mont-Cenis que pour ceux qui empruntent la voie du Simplon ou du Saint-Gothard.

On pourrait envisager que par les temps qui courent, il serait bien vain de vouloir déjà organiser les tarifs de divers itinéraires et qu'il sera toujours temps de le faire d'ici à la mise en service des nouvelles lignes. Peut-être, mais il faut savoir que dès avant les dernières hausses de tarif de la SNCF, les prix offerts aux voyageurs par les itinéraires de Modane-Mont-Cenis, pourtant notable-

ment plus longs que ceux passant par le Simplon et le Saint-Gothard, étaient de 15 à 30 pour cent inférieurs à ces derniers.

Il est permis de penser que la SNCF pratique délibérément une politique de prix susceptible d'attirer le plus de trafic sur les itinéraires qui l'intéressent le plus. Dans un avenir à moyen terme, elle bénéficiera d'un avantage supplémentaire : la mise en service du train à grande vitesse sur Paris-Lyon précédant de deux ans la mise en exploitation du tronçon grande vitesse Dijon-Dôle-Vallorbe, une « habitude de trafic » et d'itinéraire à le temps de s'installer au détriment de la ligne du Simplon.

Aux dires d'observateurs compétents en la matière, les efforts de la SNCF pour améliorer le trafic ferroviaire sur la voie Dijon-Vallorbe se réduisent pratiquement aux travaux d'entretien. Le tronçon de voie Dôle-Vallorbe (101 km), à double voie avant la Deuxième guerre mondiale, est, aujourd'hui, aménagé en voie unique avec quelque îlots d'évitement d'une vingtaine de kilomètres au total. Théoriquement, la voie unique ne constitue pas sur ce tronçon de réseau un obstacle à l'accroissement du trafic. Mais étant donné la fréquence des retards des trains venant d'Italie, la circulation dans le sens France-Italie est en réalité soumise à des perturbations fréquentes. Il faut ajouter que sur le versant italien du Simplon, de fréquentes interruptions de trafic ont ajouté, depuis quelques années, un autre élément d'incertitude en ce qui concerne les liaisons France-Italie par le Valais.

En face de ces menaces de préjudice, la Suisse devrait envisager de plus près l'avenir du trafic international par la voie du Simplon. Le tracé de la voie en Suisse a été considérablement amélioré, notamment par l'élimination des derniers tronçons à voie unique. Ces investissements n'ont pas été faits dans l'unique optique du développement du trafic intérieur. Il est bien entendu que la ligne du Simplon qui, en tout état de cause demeure l'itinéraire le plus court entre Paris et Milan avec, en plus, la dénivellation la plus faible (point culminant 897 m au Simplon, et 1 057 m au Mont-Cenis) doit conserver son caractère international.

Au lendemain de la Deuxième guerre mondiale, quand il s'agissait de reconstruire l'Europe et d'éviter que la Suisse ne soit déconnectée des grands itinéraires transalpins, les autorités de Berne ont systématiquement participé au financement des systèmes ferroviaires voisins. Ainsi fut prise en charge l'électrification de la ligne Karlsruhe-Bâle, la modernisation de la ligne de l'Arlberg et l'électrification de plusieurs tronçons ita-

liens de la ligne du Simplon. Craignant que l'aménagement de la ligne allemande vers Bâle et le Saint-Gothard ne crée un préjudice à ses propres lignes d'accès aux transversales alpines, la France demanda – et reçut – à son tour un prêt de deux cent millions qui devait servir à l'électrification de la voie Dôle-Vallorbe.

On doit aujourd'hui se poser la question si le moment n'est pas venu de réexaminer le problème de la déconnection de la Suisse des grandes voies transversales à l'Ouest. Si l'autoroute transjurane esquisse dans le lointain une réplique à la liaison Mulhouse-Beaune-Lyon et région Rhône-Alpes, l'absence d'une liaison fluviale que constituerait le fameux canal transhelvétique par Enteroches suggère des problèmes d'avenir : Certes, le pays reste branché sur la grande voie d'eau navigable qu'est le Rhin et, au-delà, à l'ensemble du réseau européen des grands canaux navigables. Ce branchement au Nord-Ouest est-il suffisant quand le Sud-Ouest de la Suisse est à quelques dizaines de kilomètres du complexe industriel Rhône-Alpes dont le Rhône et la Saône forment la voie de transport idéal pour les gros tonnages?

D'autre part : Ne faudrait-il pas envisager sérieusement de demander aux partenaires français et italiens des Chemins de fer suisses de mettre leurs voies d'accès respectives à la ligne du Simplon en conformité avec les exigences d'une exploitation plus intense et permettant des vitesses plus élevées? Car, à laisser nos partenaires français décider de la politique ferroviaire entre l'Europe du Nord-Ouest et l'Italie, non seulement le Simplon sera dégradé au niveau d'un « itinéraire de dégagement », mais le Saint-Gothard lui-même n'échappera pas aux retombées d'une politique systématique accordant toutes les préférences techniques et tarifaires aux itinéraires empruntant le tunnel du Mont-Cenis.

Ce n'est pas la première fois que la Suisse s'y prend bien tard pour réaliser que des changements qui la concernent menacent de se réaliser sans elle et à ses dépens. Lorsqu'en 1872, les capitaux italiens et allemands aidant, les travaux de construction de la ligne du Saint-Gothard – ils devaient durer dix ans – purent enfin commencer, les trains circulaient déjà depuis cinq ans sur la ligne du Brenner, et depuis un an, le Mont-Cenis était percé... Quant au tunnel du Simplon qui offre de loin la liaison la plus courte et la plus confortable entre Paris et la métropole de l'Italie du Nord, ce n'est qu'en 1905 qu'il fut achevé. – Aujourd'hui, il faut éviter de prendre du retard. A l'extérieur de la Suisse, des échéances se préparent qui la concernent.