Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 88 (1993)
Heft: 4

Artikel: Enjeux ferroviaires en Romandie : ecartée des lignes TGV?
Autor: Baertschi, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-175601

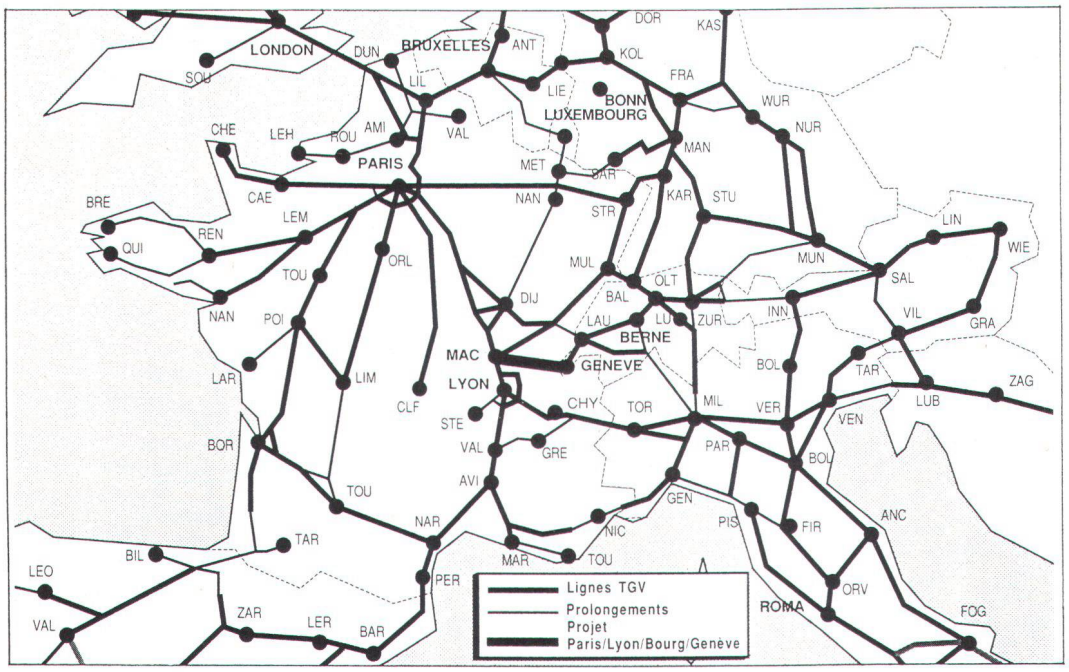
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 15.07.2025

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



Sans une liaison avec le réseau TGV de la région lyonnaise, la Suisse romande risque l'isolement.
Ohne eine Verbindung zu den TGV-Linien im Raum Lyon, droht die Westschweiz isoliert zu werden.

Enjeux ferroviaires en Romandie

Ecartée des lignes TGV?

par Pierre Baertschi, architecte EPFL, Carouge

Le 28 mai 1906, Lausanne était en fête en raison du percement du tunnel du Simplon et de l'inauguration de la liaison ferroviaire Paris–Lausanne–Milan. Le destin du rail allait permettre le développement des petites villes situées sur cet axe européen et faciliter l'essor du tourisme. Mais aujourd'hui l'essor d'une nouvelle génération de moyens de transport, les liaisons à grande vitesse (TGV), risque bien d'écarter la Romandie de ces liaisons privilégiées.

Conscients de la nature de ces enjeux, les gouvernements des cantons romands entreprennent depuis plusieurs années des consultations en liaison avec l'Office fédéral des transports à Berne. Des initiatives ont été prises, en particulier par le Conseil du Léman, qui groupe également des représentants des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, afin de soutenir la création d'une ligne à grande vitesse sur l'axe Mâcon–Genève. Ceci permettrait de raccorder notre pays à la ligne TGV Paris–Sud–Est, alors que Mulhouse et Bâle se brancheraient sur l'axe Rhin–Rhône.

Le rail stratégique

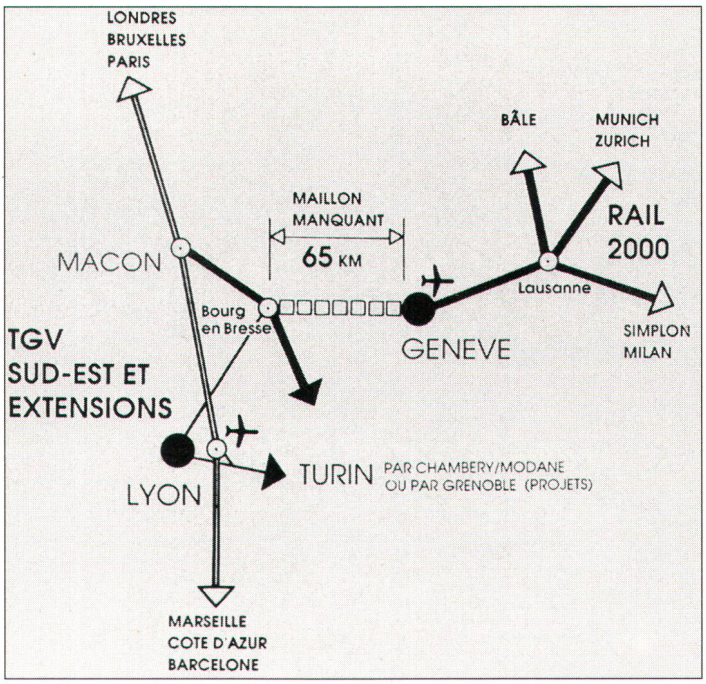
Le développement d'un réseau national TGV dans l'Hexagone a pour conséquence la création de grands axes, en fait de véritables «boulevards ferroviaires» qui relieront en priorité les grands centres urbains. Après la ligne Paris–Lyon–Marseille, le TGV Atlantique et le TGV Nord en direction de Lille et du tunnel de la Manche, deux grands axes touchent de près notre région. Il s'agit des lignes TGV Lyon–Mulhouse (axe Rhin–Rhône) et Lyon–Turin à travers le tunnel du Mont-Cenis. Future plaque tournante de ce dispositif régional, l'aéroport de Lyon–Satolas devrait comprendre plusieurs pistes qui lui permettraient à très long terme d'assurer un trafic-voyageurs annuel de quatre-vingts millions de passagers. On est du reste en train d'achever, en bordure de l'aéroport de la métropole rhodanienne, la construction d'une superbe gare TGV conçue par l'ingénieur helvético-catalan Santiago Calatrava. A l'évidence, l'ancienne capitale de la Gaule est en plein essor, et elle aborde son avenir européen en mettant tous les atouts de son côté. Récemment encore Lyon, qui abrite déjà les bureaux d'Interpol, est devenu le siège de la nouvelle chaîne de télévision européenne Euronews.

Au début de 1990, le gouvernement français a mis en consultation un projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse. Le document officiel qui en est résulté le 14 mai 1991 après consultation des régions et des pays voisins, dont la Suisse, mentionne que les deux branchements souhaités sur Bâle et Genève sont des «connexions nécessitant un accord international». Toutefois, l'analyse des documents d'intention français met clairement en évidence que nos voisins affichent une nette préférence pour la réalisation d'une ligne à grande vitesse sur l'axe Genève–Annecy–Chambéry (le «sillon alpin» prolongé en direction de Grenoble), laquelle se brancherait sur l'axe Lyon–Turin. Quant à la liaison Genève–Mâcon, elle figure en traitillé, ce qui signifie en clair qu'il appartiendrait à la Suisse de la payer entièrement à concurrence de 3,5 milliards de francs dans le meilleur des cas. Peut-être faut-il voir aussi dans cette volonté clairement affichée par nos voisins le passage à deux postes ministériels importants des maires de Chambéry et Annecy, Messieurs Louis Besson et Bernard Bosson; ce dernier, d'origine valaisanne, est l'actuel ministre français des transports.

Mâcon–Genève

Dans notre pays, la construction de nouvelles voies ferroviaires se heurte à diverses difficultés. La tendance actuelle serait donc que la Suisse dispose d'un réseau dense, mais pas très rapide et qu'elle soit contournée par des lignes à grande vitesse. Ainsi, de Bâle ou Zurich, le voyageur désirant se rendre en Espagne passerait par Dole et Mâcon! A cet égard, la position des cantons romands et de la Confédération visant à encourager la réalisation de la ligne à grande vitesse Mâcon–Genève, devrait permettre de renforcer l'axe du Simplon actuellement mis en péril sur un plan international par la ligne TGV Paris–Lyon–Turin–Milan (durée du trajet quatre heures!). Ainsi, le nouveau tracé qui serait créé entre la cité de Calvin et Mâcon permettrait de gagner une heure quinze mi-

nutes, ce qui mettrait Paris à deux heures quinze de Genève. Cette liaison emprunterait la cluse de Nantua; elle constituerait la traversée la plus courte et la moins haute (altitude maximale de 600 mètres) à travers la chaîne jurassienne. Dans l'esprit des nouvelles liaisons européennes, cette desserte par TGV permettrait de renforcer la présence de l'aéroport de Genève. Ce dernier est aujourd'hui sérieusement menacé par le poids accru qui va être inévitablement conféré à Kloten et Mulhouse (dans le cadre de la fusion d'Alcazar dont le centre de gravité se situe au nord) ainsi que par l'attrait de Satolas et de son réseau TGV comme nous l'avons vu précédemment. En reléguant Cointrin à un rôle marginal et en réduisant le poids international de Genève, suite notamment au résultat de deux scrutins populaires (votes sur l'ONU et sur l'Espace économique européen), c'est tout l'avenir d'une région qui risque de se trouver pénalisé. Non seulement les départements français limitrophes, mais également les cantons romands risquent de payer cher, en termes de chômage et de récession, cette «mise à l'écart» d'une région qui a été remarquablement prospère au cours des dernières décennies.



Romandie et Savoie insistent fortement pour une nouvelle ligne Genève-Mâcon, liaison la plus courte avec le réseau TGV.
Die Westschweiz und Savoyen machen sich stark für eine neue Linie Genf-Mâcon, dem kürzesten Anschluss ans französische TGV-Netz.

Rail 2000

L'ambitieux projet de modernisation des CFF, «Rail 2000», a été approuvé le 6 décembre 1987. Parmi les points forts de ce projet figure une amélioration de la rapidité et du confort des transports de voyageurs et de marchandises. Ainsi, selon les tronçons, la vitesse devrait passer de 180 à 230 km/heure. Les oppositions rencontrées à de nombreux endroits ainsi que les retards inhérents au «perfectionnisme très helvétique» de nos procédures d'approbation ont eu pour effet de reporter la mise en œuvre du programme global. A l'origine, une douzaine de chantiers étaient prévus dans le seul premier arrondissement des CFF qui comprend outre la Suisse romande, Berne et le pied du Jura. Le redimensionnement du projet de «Rail 2000» effectué depuis lors et rendu public au cours du mois de juin dernier prévoit notamment l'introduction de trains à caisses inclinables et de voitures à deux niveaux. Parmi les travaux qui seront poursuivis figurent la réalisation d'une double voie en bordure du lac de Neuchâtel, une troisième voie entre Genève et Coppet, la construction du tunnel de Vauderens entre Lausanne et Fribourg, ainsi que diverses études et améliorations. A relever que les lignes du pied du Jura et du Plateau ont été mises sur pied d'égalité. Que l'on passe par Bienne ou par Berne, il faudra à l'avenir le même temps pour relier Genève ou Lausanne à Zurich. L'amélioration des temps de parcours sera de respectivement 34 minutes par Bienne et 16 minutes via Berne.

Les Alpes

En votation populaire, le peuple suisse a approuvé le 27 septembre 1992 l'arrêté fédéral relatif à la construction des nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA). Les deux transversales retenues sont celles du Gothard et du Lötschberg. Toutefois, tout comme pour «Rail 2000», un processus de ralentissement–réduction–renchérissement s'est engagé qui menace les projets initiaux. Si les CFF ont tendance à privilégier la variante du Gothard, la Romandie s'attache à faire valoir la transversale Lötschbert–Simplon. Argument de choc, les coûts: 9,7 milliards pour le premier, contre 4,25 milliards pour le second projet, sans compter 850 millions pour «l'intégration de la Suisse orientale dans le projet». Mais une lecture plus pertinente des grands axes ferroviaires européens nous montre que les deux lignes ont vraisemblablement leur raison d'être. Reste à savoir quel sera le résultat de l'Initiative des Alpes qui propose au demeurant d'introduire l'obligation d'utiliser le rail pour le trafic des marchandises en transit. Enfin, l'avancement des études préparatoires concernant le percement des nouvelles transversales va nous permettre de mieux évaluer les questions demeurées en suspens, en particulier pour ce qui concerne les aspects techniques et écologiques de ces projets (évacuation des déblais, géologie, etc.).

Conclusions

Pour notre pays dans son ensemble et pour la partie romande en particulier, les enjeux actuels autour du rail sont cruciaux. Tout d'abord, sur un plan financier, il est intéressant de savoir que l'addition des dépenses prévues initialement pour «Rail 2000» et les nouvelles transversales ferroviaires devait représenter la moitié environ des sommes que la France engagera d'ici à 2015–2025 pour achever son réseau TGV. La révision à la baisse de ces montants permet malgré tout d'affirmer que l'effort financier envisagé est d'importance. Le coût des prestations du trafic ferroviaire, notamment régional, est du reste sujet à controverse. La fermeture récemment annoncée par les CFF de plusieurs lignes secondaires, notamment jurassiennes, ainsi que la suppression probable de la ligne du Tonkin (entre Evian et Saint-Gingolph) ont été à l'origine de nombreuses réactions. La protection de nos paysages, une politique prenant en compte les valeurs environnementales s'opposent à ces décisions. Nul doute que ces questions méritent un large débat puisqu'elles impliquent à terme non seulement une large part de notre avenir économique régional, mais encore des choix importants en matière d'aménagement du territoire, ainsi que notre insertion dans le cadre européen.

Eisenbahnentwicklungen in der Romandie

Von den TGV-Linien umfahren?

von Pierre Baertschi, Architekt ETH, Carouge (Zusammenfassung)

Am 28. Mai 1908 wurden in Lausanne der Durchstich des Simplon-Tunnels und die Eröffnung der Bahnlinie Paris–Lausanne–Mailand gefeiert. Sie sollten die Entwicklung der an dieser europäischen Verkehrsachse gelegenen kleinen Städte sowie des Tourismus ermöglichen. Doch heute droht eine neue Verkehrsmittelgeneration, die Hochgeschwindigkeitsbahn, die Romandie zu umfahren.

Im Hinblick auf diese Entwicklungen bemühen sich die Regierungen der Westschweizer Kantone, zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr und angrenzenden französischen Departementen, seit einigen Jahren um eine Hochgeschwindigkeitslinie Mâcon–Genf und damit um einen Anschluss an die TGV-Linie Paris–Sud–Est. Diese steht im Zusammenhang mit den geplanten TGV-Linien Lyon–Müllhausen und Lyon–Turin, deren künftige Drehscheibe der Flughafen Lyon-Satolas und der ihm angeschlossene TGV-Bahnhof bilden sollen. Anlässlich eines Vernehmlassungsverfahrens über den von ihr vorgesehenen Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes hat die französische Regierung jedoch 1991 klar zu verstehen gegeben, dass sie eine Achse Genf–Annecy–Chambéry, verlängert nach Grenoble, vorzöge und die von der Schweiz gewünschte Verbindung Mâcon–Genf im Aufwand von rund 3,5 Mrd. Franken von dieser bezahlt werden müsste.

Die Linie Mâcon–Genf verstärkte die wegen der geplanten TGV-Strecke Paris–Lyon–Turin–Mailand (Reisezeit 4 Stunden) bedrängte Simplon-Linie und ermöglicht es, zwischen Genf und Mâcon 75 Minuten zu gewinnen und auf dem kürzesten Weg durch den Jura innert zweieinviertel Stunden von der Calvinstadt nach Paris zu reisen. Dies könnte auch den infolge der Ausbauvorhaben in Lyon, der negativen UNO- und EWR-Entscheide der Schweizer Stimmbürger und den Alcazar-Plänen im Flugverkehr zusehends marginalisierten Flughafen von Genf-Cointrin wieder aufwerten. So, wie die Dinge aber bis jetzt verlaufen, drohen die Romandie und die entlegenen französischen Departemente ins Abseits zu geraten.

Im Rahmen der «Bahn 2000», die neben Neubaustrecken auch die Einführung von Neigezügen vorsieht, ist in der Romandie unter anderem vorgesehen, die Neuenburgersee-Linie auf Doppelspur und die Strecke Genf–Coppet auf eine dritte Spur zu erweitern sowie zwischen Lausanne und Freiburg den Vauderens-Tunnel zu bauen. Diese Massnahmen werden es gestatten, die Reisezeit von Genf nach Zürich über Biel um 34 Minuten und über Bern um 16 Minuten zu verkürzen. Was die 1992 vom Stimmbürger grundsätzlich genehmigte Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) anbelangt, neigen die Bundesbahnen dazu, eher den Ausbau des Gotthards zu bevorzugen, während die westschweizerischen Kantone sich mehr für die Lötschberg–Simplon-Linie stark machen. Doch die Erfahrung lehrt, dass beide Achsen ihre Berechtigung haben. Die fortschreitende Planung wird es ermöglichen, die noch offenen Fragen namentlich im Bereiche der Technik und des Umweltschutzes besser zu beurteilen.

Schliesslich sei auf die Widersprüche des finanziellen Engagements für die neuen Bahnlinien und der kürzlich von den SBB aus Spargründen angekündigten Schliessung mehrerer Bahnlinien besonders im Jura hingewiesen. Namentlich umweltschützerische Überlegungen sprechen gegen diese Massnahmen und verdienen eine breite regional-, raumplanungs- und integrationspolitische Diskussion.

Über Mâcon reduzierte sich die TGV-Reise von Genf nach Paris auf zweieinhalb Stunden (Bild Baertschi).
Par Mâcon, le trajet en TGV de Genève à Paris serait réduit à 2 h 30.