

Un TGV suisse en l'an 2000?

Autor(en): **Rennwald, Jean-Claude**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens**

Band (Jahr): **54 (1983)**

Heft 9: **La chaîne jurassienne face aux projets de NTF**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-824590>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Un TGV suisse en l'an 2000 ?



La Suisse aura-t-elle aussi un jour son TGV, c'est-à-dire un train à grande vitesse comme en possèdent déjà nos voisins français, en particulier sur la ligne Paris - Lyon? Ce n'est pas du tout impossible, puisque le Conseil fédéral a récemment jeté en pâture à l'appréciation des cantons un projet gigantesque: les nouvelles transversales ferroviaires (NTF), c'est-à-dire 370 km de rail entre Genève et Saint-Gall selon un tracé neuf, permettant de rouler à très grande vitesse. Coût de l'opération, 4,7 milliards de francs, matériel roulant compris. Fin des travaux: aux environs de l'an 2000.

Gain de temps significatifs

Avec la construction des NTF entre Genève et Saint-Gall, les CFF auraient les moyens d'être de véritables concurrents de la route sur ce trajet, car en pouvant faire circuler des trains à plus de 200 km/h, les gains de temps seraient significatifs. Quelques exemples:

- Lausanne - Fribourg: 24 minutes, au lieu de 43 aujourd'hui;
- Lausanne - Berne: 39 minutes, au lieu de 66;
- Lausanne - Bâle: 83 minutes, au lieu de 132;
- Lausanne - Zurich: 87 minutes, au lieu de 139.

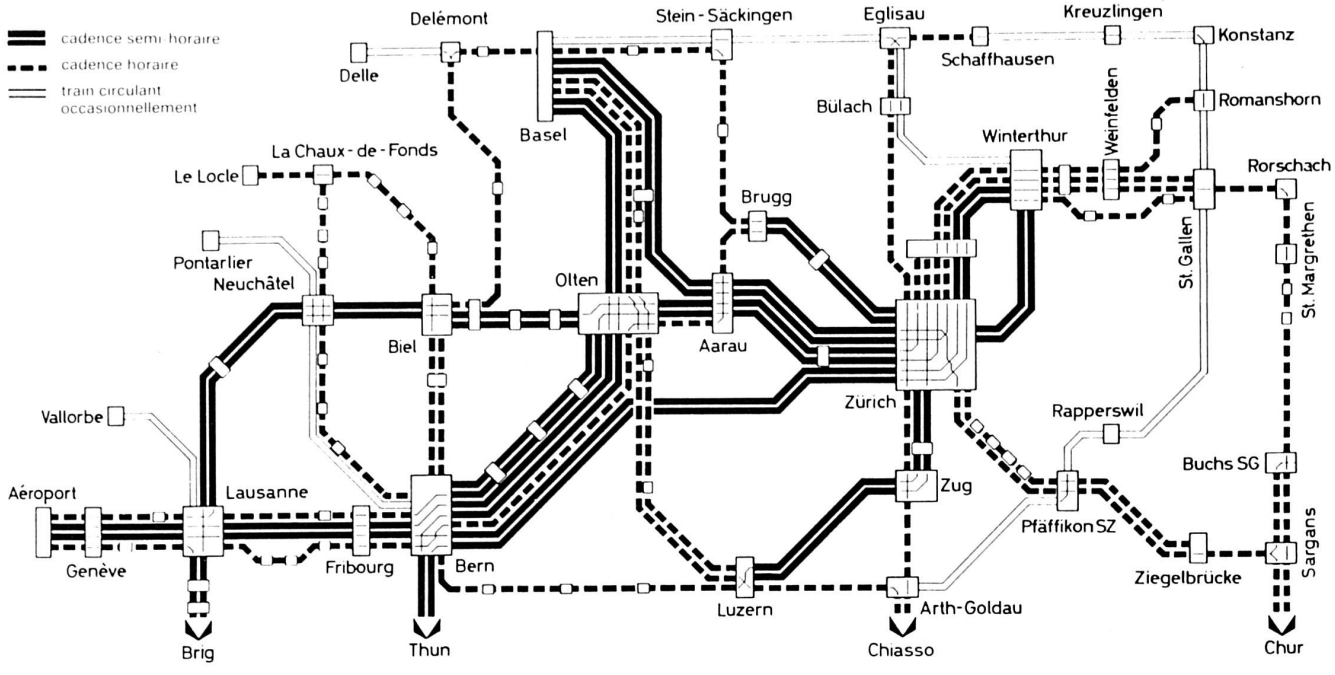
Les résultats de la procédure de consultation seront connus vers la fin de l'année, époque à laquelle le Conseil fédéral prendra une décision de principe quant à la poursuite ou à l'arrêt de cette gigantesque réalisation, qui pèsera lourd dans l'affrontement rail-route, mais qui pourrait aussi avoir des conséquences négatives pour les régions périphériques du pays, en particulier pour l'arc jurassien.

Ce tracé ultrarapide doit accélérer les liaisons entre les grandes villes du Plateau, et parallèlement, accroître la capacité du réseau destiné à alimenter la ligne du Lötschberg dès 1986 (lorsque la double voie sera achevée entre Brigue et Thoune). La priorité, dans l'esprit des dirigeants des CFF, revient dès lors à l'étape Bâle - Olten - Berne des NTF, d'un coût de 1,2 à 1,4 milliard. Les liaisons vers Saint-Gall et vers Lausanne - Genève devraient suivre.

Opposition écologique

D'ores et déjà, il faut s'attendre à une levée de boucliers des Soleurois et des Bernois, car la région de la Haute-Argovie et la campagne soleuroise ont déjà été fortement mises à contribution pour la route nationale Zurich - Berne. Entre Hindelbank et Roggwil, par exemple, la construction des NTF sonnerait le glas d'un véritable grenier à grain de 92 hectares!

On comprend dès lors pourquoi une partie des écologistes ne veulent pas



entendre parler des NTF, mais certains d'entre eux se disent aussi que si l'on renonce au TGV suisse, on construira peut-être deux pistes supplémentaires sur l'autoroute Berne - Zurich, ce qui n'est guère mieux, et sans doute pire, pour un défenseur de l'environnement. Cruel dilemme!

Quatre variantes

Quatre variantes ont été analysées par des experts :

- *Variante NTF proprement dite.* C'est la plus ambitieuse. Elle joint Genève et Saint-Gall avec une sortie Olten - Bâle. Coût: 4,1 milliards de francs pour les installations fixes, plus 600 millions pour le matériel roulant. Longueur: 370 km. Deux cents kilomètres nouveaux – dont 80 km de tunnel seraient construits. Les trains circuleraient à des vitesses comprises entre 160 et 250 km/h. La partie romande – inchangée entre Cointrin, Genève et Lausanne, compterait de nouveaux tronçons entre Lausanne et Berne: Lausanne - Vauderens, Chénens - Matran, Düringen - Niederwangen. Mais la partie romande (on commence à en avoir l'habitude!) n'est pas prioritaire pour Léon Schlumpf, ministre des transports.

- *Variante KAP.* C'est l'autre variante principale. Coût: 2,2 milliards de francs d'installations fixes et 0,8 milliard de matériel roulant. Elle vise exclusivement Berne - Olten - Bâle - Zurich - Winterthur par des améliorations de lignes, prévoit des vitesses de l'ordre de 140 km/h. Son parcours Berne - Bâle serait différent de celui des NTF: plus proche des localités, mais moins grande dévoreuse de terres agricoles. En outre, elle rendrait plus difficile, plus tard, la prolongation du côté de la Suisse romande.

- *Variante zéro.* Elle se contente de mettre à exécution les infrastructures déjà planifiées jusqu'à l'an 2000 par les CFF.

- *Variante STR ou route.* Elle laisse se construire – sans plus réagir – le réseau des routes cantonales et nationales, et s'accommode de la poursuite du transfert de voyageurs et de marchandises du rail vers la route.

Le Conseil fédéral a cependant d'ores et déjà renoncé aux deux dernières variantes. Son choix, lorsqu'il connaîtra l'avis des cantons, se fera donc entre les variantes NTF « pure » ou KAP.

Jean-Claude RENNWALD