

Zeitschrift: Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens
Herausgeber: Association pour la défense des intérêts jurassiens
Band: 58 [i.e. 59-61] (1988-1990)
Heft: 8: Transalp 2005 : l'inconnue helvétique

Artikel: La Suisse et l'Europe ferroviaire
Autor: Claude, Philippe
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824345>

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: 25.12.2025

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

La Suisse et l'Europe ferroviaire

*Par Philippe CLAUDE, membre de la commission
des transports de l'ADIJ*



Le TGV français à Genève et Lausanne depuis 1981/83, puis à Berne par Neuchâtel dès 1987 ; le Pendolino italien bientôt (1992-93) sur les lignes Brigue-Genève et Brigue-Berne ; l'ICE allemand attendu à Bâle et peut-être à Zurich ou Berne (1995) ; « Rail 2000 » ; « Eurorail 2000 » ; « Fret Chrono » : livraisons de marchandises à 160 km/h en France... A cause de la concurrence des autres moyens de transports, les chemins de fer se préoccupent d'être plus compétitifs par une offre de qualité tout en jouant la complémentarité avec les autres modes de déplacements.

Un nouvel élan : l'Acte unique

La mise en place du marché unique des pays membres de la Communauté Européenne provoquera la libéralisation des échanges, qui créera de nouveaux besoins de déplacement. Le trafic de transit, tant voyageurs que marchandises, connaîtra une sensible augmentation entre les différents centres économiques ou politiques, ainsi qu'entre ceux-ci et les différentes régions périphériques.

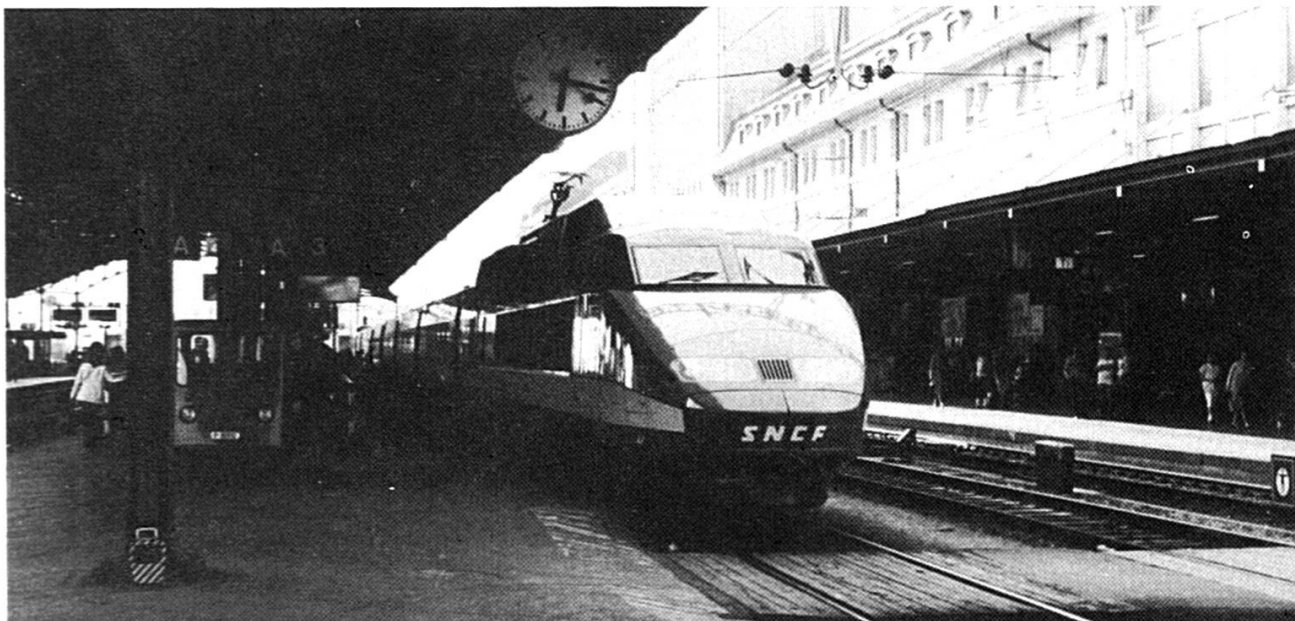
Ce trafic concernera surtout les relations entre les pays du sud de l'Europe et leurs partenaires situés au nord de la chaîne Pyrénées-Alpes par la France, la Suisse ou l'Autriche. Comme ces deux derniers pays ne font pas partie du Marché unique, ils devront nécessairement favoriser la circulation des personnes ou des biens par des axes de communication performants et intégrés au futur réseau des transports européens, s'ils ne veulent pas être isolés dans une Europe qui deviendra plus unie.

Ainsi la Suisse et l'Autriche font l'objet d'une interpellation pressante pour que leur rôle de passage soit adapté rapidement aux exigences de notre époque par l'ouverture de nouvelles voies de transit à travers les Alpes. Ces nouvelles liaisons permettraient également de raccorder les réalisations qui se font actuellement chez nos voisins français, allemands et italiens. En effet, dans presque tous les pays d'Europe, on assiste à un renouveau du rail avec la mise en service ou la construction de lignes pour vitesses élevées (230-300 km/h) ainsi qu'à la rénovation de lignes existantes, qui prolongent dans certains cas les nouveaux tronçons, afin de réduire les temps de parcours (160-230 km/h). Face à l'encombrement de la route, un chemin de fer modernisé et concurrentiel sur le plan confort, durée du trajet, correspondances immédiates, sécurité, peut contribuer à désengorger la route et même l'espace aérien sur certaines distances.

France : la première

Depuis le début des années 1980, les chemins de fer français (SNCF) mettent progressivement en place un réseau ferré conçu ou adapté pour la circulation de trains à grande vitesse (TGV).

Après le succès du TGV Sud-Est (Paris-Lyon / la Savoie / la Suisse romande = 100 millions de voyageurs transportés en 7 ans), le TGV Atlantique (Paris-Le Mans / Bordeaux / la Bretagne) va s'achever prochainement, tandis qu'a débuté la construction du TGV Nord (Paris-Lille / Londres /



Le TGV.

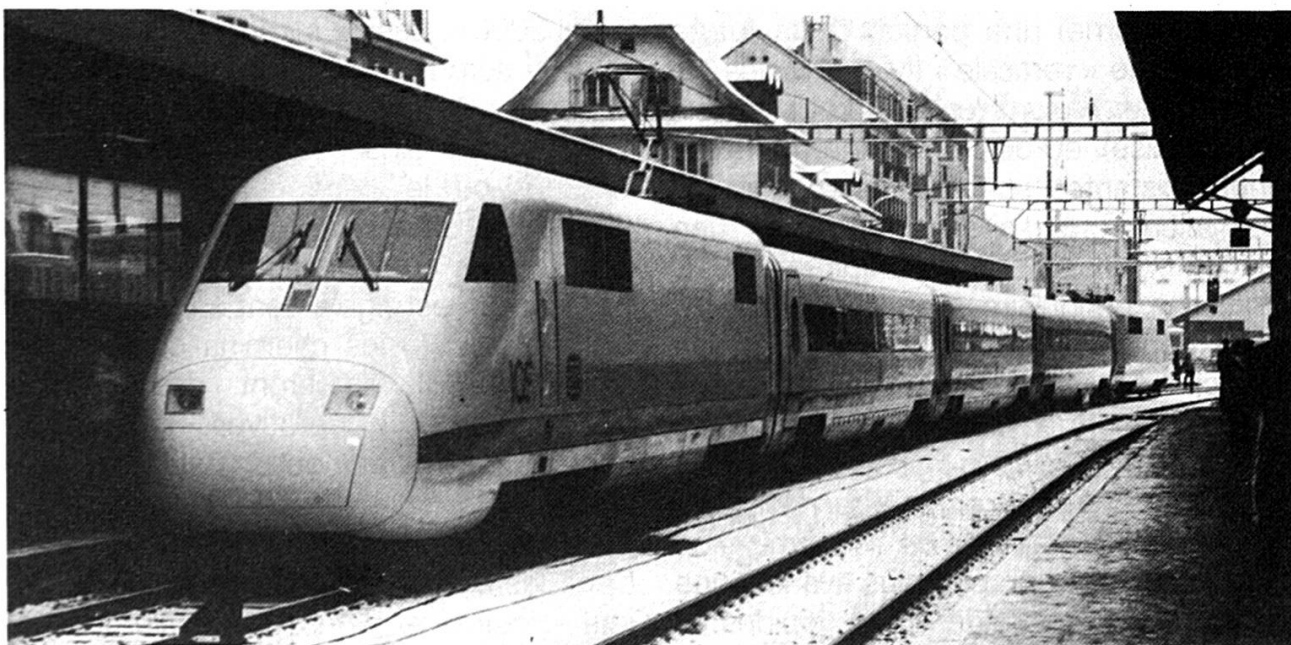
Bruxelles / Cologne / Amsterdam) première réalisation à caractère international avec le percement du tunnel sous la Manche et la traversée des frontières nationales.

Simultanément, le TGV Sud-Est sera prolongé par étapes jusqu'à Marseille, la première étape concernant Lyon-Valence dont une partie, au moins, devrait être terminée pour les Jeux Olympiques de 1992. Vers la fin du siècle, le TGV Est (Paris-Strasbourg / Bâle / Mannheim) verra

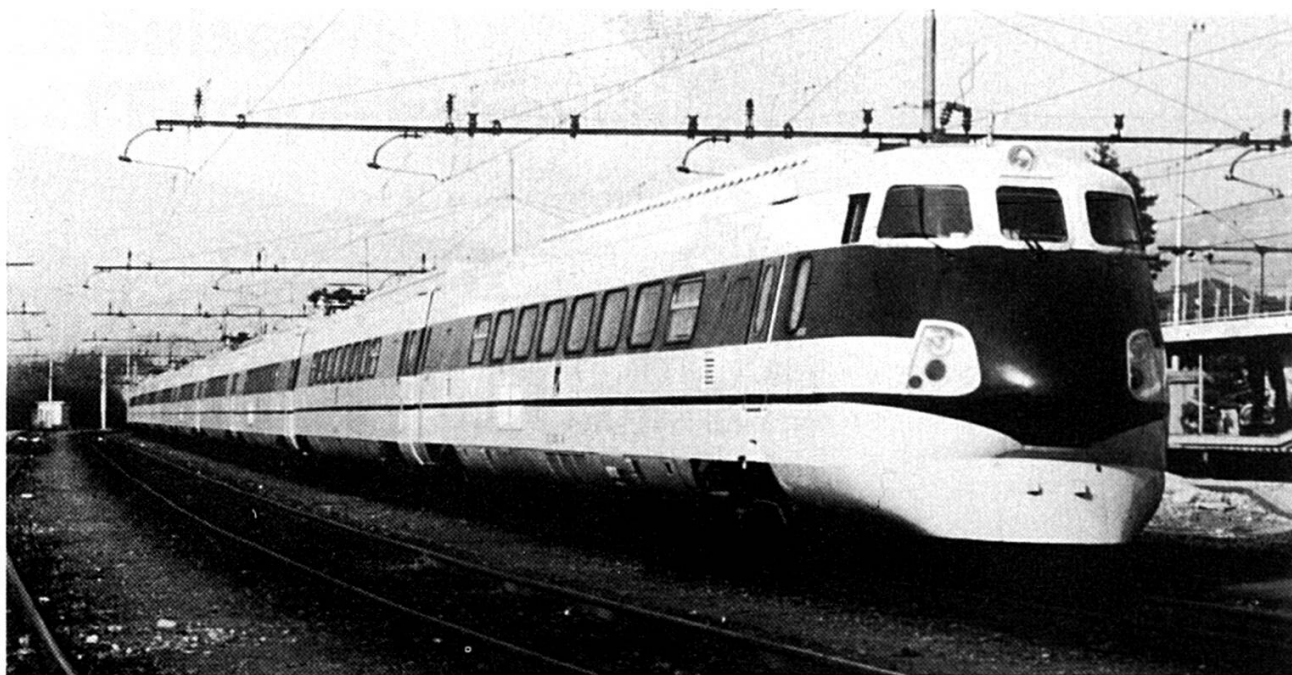
certainement le jour, alors que d'autres projets d'intérêt plus régional (Midi-Pyrénées / Franche-Comté – Alsace / etc...) naissent sur le papier.

Allemagne : un réseau en conception

Un peu en retard sur la SNCF, les chemins de fer allemands (DB) aménagent et modernisent des tronçons nouveaux ou existants afin de constituer un ensemble cohérent où pourront bientôt circuler les nou-



L'ICE allemand.



Le Pendolino italien.

velles rames Intercity Express (ICE) ainsi que des compositions plus classiques. D'ici l'an 2000, les ICE disposeront d'environ 4000 km de lignes adaptées pour des vitesses élevées; ils atteindront Bâle au milieu des années 1990.

Italie : le succès des trains à inclinaison pendulaire

Les Chemins de fer italiens (FS) entreprennent aussi la modernisation de leur réseau. Actuellement, ils terminent la Direttissima (Florence-Rome) une portion de la future liaison rapide « verticale » (Milan-Naples / la Sicile). Une liaison rapide « horizontale » (Turin-Venise) et des aménagements de lignes existantes sont également prévus. Les Italiens ont d'ailleurs opté pour une solution originale : l'utilisation de convois à inclinaison pendulaire (Pendolino), qui circulent depuis l'année passée sur les parties achevées de la Direttissima et sur les autres parcours au tracé plus sinueux, ce qui permet déjà des gains de temps appréciables, surtout entre Milan-Rome. Lorsque le programme de modernisation du rail italien sera un peu plus avancé, une nouvelle génération de trains rapides (à l'esthétique futuriste due à Pininfarina)

remplaceront les Pendolino qui seront alors utilisés sur des tronçons non encore été complètement réaménagés. Avec cette manière d'exploiter les particularités d'un matériel roulant, les régions situées à l'écart des nouvelles liaisons rapides pourront tout de même, bénéficier des effets du plan de modernisation.

Autriche : comme « Rail 2000 »

Les projets ferroviaires autrichiens ressemblent beaucoup au concept helvétique « Rail 2000 ». Les plus importantes améliorations seront effectuées dans la partie orientale du pays (Vienne-Salzburg / Vienne-Graz) ainsi que sur la ligne du Brenner où le tracé sera certainement modifié par un nouveau tunnel de base. La construction d'un tunnel de base sous le Semmering est également à l'étude. Côté véhicules, les chemins de fer autrichiens (ÖBB) utiliseront des convois tractés par des locomotives, une orientation comparable aux options suisses.

Et le reste de l'Europe ?

Dans les autres pays européens, des projets et des réalisations sont également en cours.



Publications

***Comment vous informer?
Faites comme moi,
lisez les publications
de la SBS.
Elles sont d'actualité,
objectives et
de plus, gratuites!***



**Société de
Banque Suisse**

Une idée d'avance

Delémont et Porrentruy

Bons hôtels et restaurants jurassiens

Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements
ci-dessous et les recommander à vos amis



Restaurant de la Poste – Glovelier

☎ 066 56 72 21 Famille Marc Mahon-Jeanguenat

Grande salle pour sociétés, banquets et noces –
Salles à manger accueillantes – Rendez-vous des sportifs
– Centre de conférences



Hôtel-Restaurant de la Gare

2725 *Le Noirmont*

Fermé du lundi
au mardi
jusqu'à 18 heures

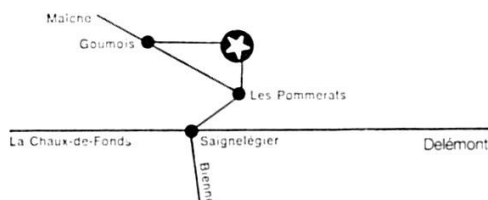
G. & A. Wenger – Tél. 039 53 11 10
Spécialités selon saison et arrivages
Menu du jour – Chambres tranquilles

COUFAIVRE

HÔTEL-RESTAURANT DE LA CROIX-BLANCHE

Spécialités jurassiennes
Lard – Saucisse – Terrine maison
Chambres confortables

Marianne et
Marc Beuchat
Fermé le mardi **066 56 72 77**



AUBERGE DU MOULIN-JEANNOTTAT

Truites aux fines herbes
Pain de ménage cuit au four à bois
Dortoirs pour groupes: 42 places

Famille P. Dubail-Girard
Tél. 039 51 13 15

MONTANA

RESTAURANT «LE BELVÉDÈRE»

Cuisine régionale

12 sur 20 au Gault et Millau 1986.

Laurent
Degoumois
027 41 17 63

SAIGNELÉGIER

HÔTELS DE LA GARE ET DU PARC

Cuisine du marché
Spécialités selon saison et arrivage
Chambres tranquilles et tout confort
Salle pour sociétés et banquets

Famille
Michel Jolidon-
Geering
039 51 11 21/22

Les Britanniques ont, avec la formule Inter-city 125 (125 miles à l'heure = 200 km/h.), des liaisons par trains confortables reliant la capitale aux cités du nord de l'Angleterre (Londres-Glasgow / Edimbourg). En 1993, un lien fixe sera établi avec le continent grâce au tunnel sous la Manche, dans lequel les trains circuleront à 160-200 km/h. La distance Londres-Paris sera parcourue en moins de 3 heures.

Comme pour la traversée de la Manche, **les Scandinaves** souhaitent la construction d'un ouvrage pour relier Copenhague au continent et à Malmö, en Suède. Les Suédois vont essayer cette année un prototype s'inspirant du Pendolino italien pour assurer leurs futures relations Malmö-Stockholm-Göteborg-Oslo.

Les Espagnols, eux, vont aménager le triangle Madrid-Barcelone-Valence et l'axe San-Sebastian-Madrid-Séville par des transformations et des reconstructions de tracés pour des vitesses de 200-300 km/h. Le matériel roulant qui circulera sur ces voies sera identique au TGV français, puisque c'est l'industrie française qui a obtenu ce contrat, partagé avec l'industrie allemande pour la fourniture de locomotives. Quant au **Portugal**, ses efforts seront surtout consacrés à l'amélioration de la ligne Lisbonne-Porto.

Lorsqu'on regarde donc les différentes solutions adoptées par les chemins de fer européens, on constate qu'un réseau ferré conçu pour des relations rapides avec des prolongements sur des portions modernisées du réseau existant devient, plus ou moins vite selon les pays et la configuration du terrain, une réalité.

D'ici l'an 2000, les principales agglomérations européennes seront reliées entre elles par un tel réseau, qui permettra de raccourcir les temps de voyage des personnes et des marchandises.

Le problème de la « soudure »

Mais on remarque, dans le schéma de transport ferroviaire à haute performance

en élaboration à travers le territoire européen, que des jonctions manquent encore en certains endroits, pour constituer un réseau vraiment homogène comparable à celui des autoroutes. Si le lien qui manquait entre l'Angleterre et la France, le tunnel sous la Manche, est en cours de réalisation, aucune décision n'a été prise en Suisse pour relier l'Allemagne ou la France et l'Italie.

La « soudure » des réseaux de ces trois pays demandera la création d'une nouvelle traversée du massif alpin. Ce sujet préoccupe les spécialistes et les responsables politiques depuis 30 ans.

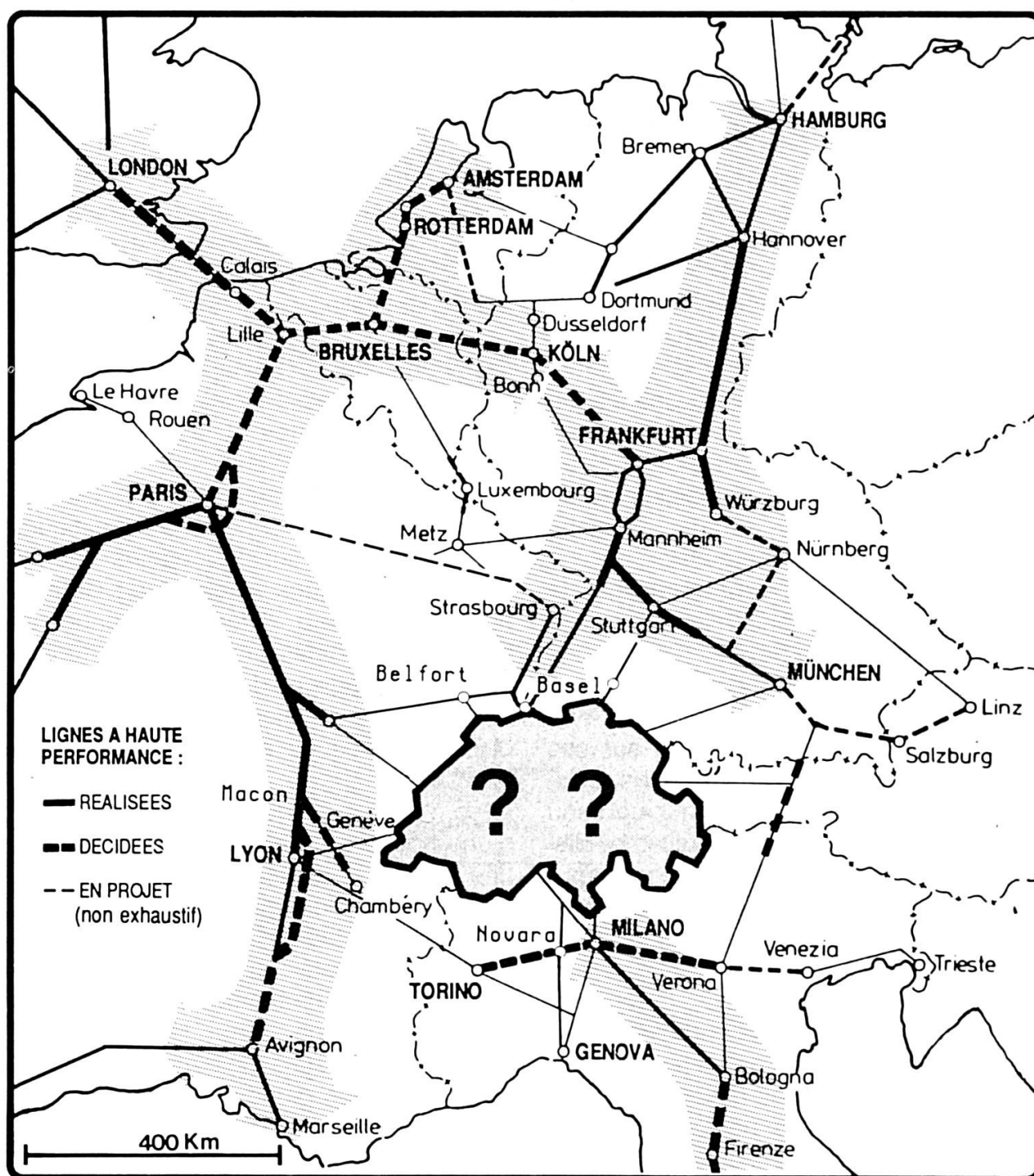
En raison des vitesses peu élevées (80 km/h) et des conditions climatiques parfois difficiles sur les parties montagneuses des lignes actuelles du Gothard et du Lötschberg, l'idée d'un tunnel de base sous les Alpes a été souvent étudiée. Ces études étaient diversement interprétées selon la situation économique et les objectifs politiques dans le domaine des transports.

Avec l'échéance de 1992, la nécessité d'une nouvelle transversale alpine devient une condition d'intégration de la Suisse dans l'Europe des transports performants. A cause des délais d'exécution relativement longs pour un projet d'une telle importance, le problème du choix de la meilleure solution parmi les différentes variantes proposées doit être fait rapidement, sinon les grands courants de trafic risquent bien de contourner la Suisse. C'est pourquoi, les cantons et diverses associations ont été invités à se prononcer sur la variante qui semblait la plus intéressante en fonction de critères précis.

Où traverser les Alpes ?

Les experts ont retenu 4 possibilités de traverser les Alpes :

- à l'ouest, par le Lötschberg-Simplon (Thoune-Brigue-Arola) ;
- au centre, par le Gothard, avec un éventuel branchement vers l'est en direction



Le réseau européen à grande vitesse et l'inconnue helvétique.

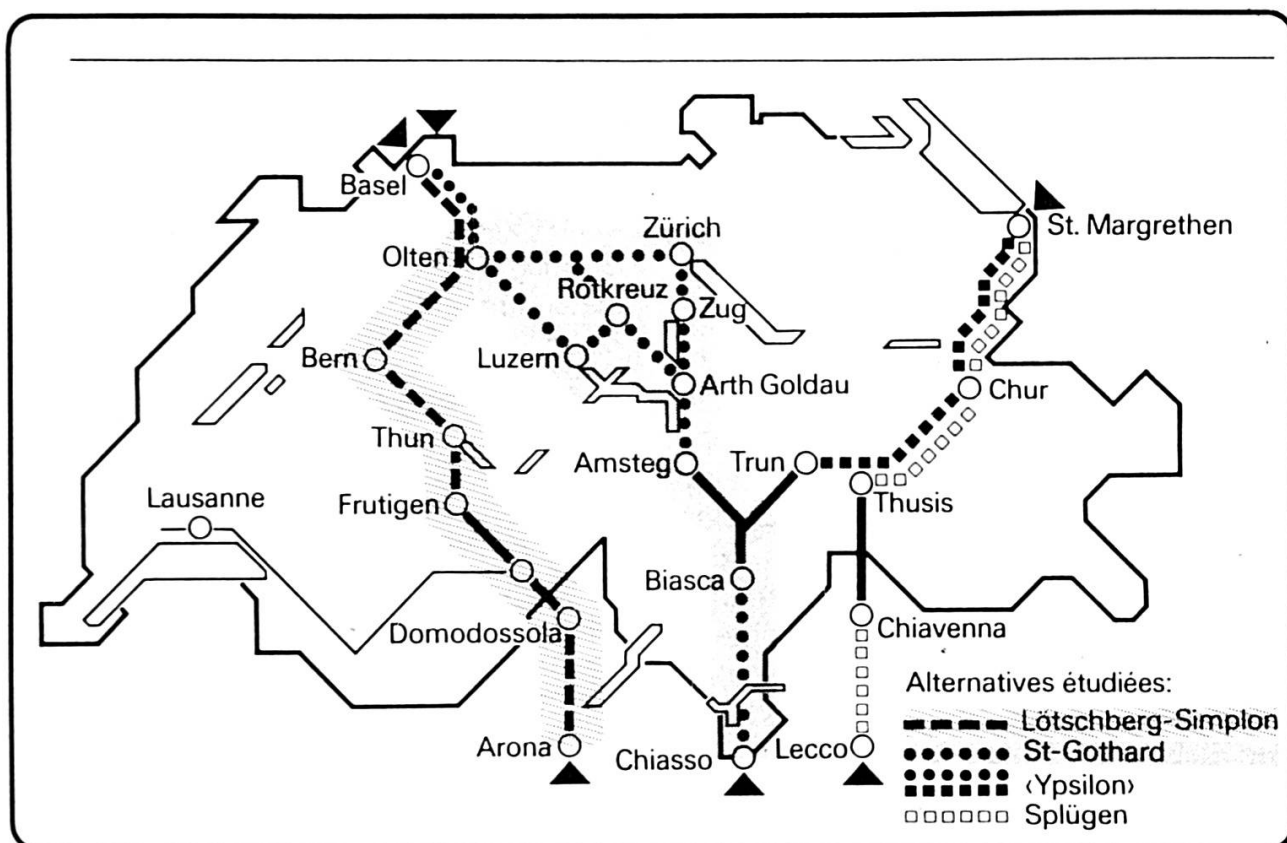
des Grisons (Lucerne et Zurich-Bellinzzone-Chiasso ou Coire);

— à l'est, par le Splügen (Zurich et Bregenz-Coire-Lecco).

Les cantons romands et le canton de Berne se sont regroupés derrière la Communauté d'intérêt Transalp 2005 pour soutenir la variante Lötschberg-Simplon. Cette

prise de position est nuancée selon les cantons et laisse ouverte la question d'aménager au Gothard un tunnel de base sans l'ensemble des accès préconisés par les experts.

Les Romands, qui ont uni leurs efforts pour revaloriser l'axe Lötschberg-Simplon, devront être particulièrement convain-



Les variantes de nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes suisses.

quants face aux avis des Alémaniques qui préconisent l'axe Gothard, tandis que le Splügen n'est défendu que par quelques cantons de l'est de la Suisse et paraît donc condamné.

Lötschberg-Simplon : bénéfique pour l'Arc jurassien

Si la proposition Transalp 2000 est comprise puis acceptée, les cantons romands et plus particulièrement la région de l'Arc jurassien seront mieux intégrés aux grands axes de communication nord-sud transitant par la Suisse.

L'Arc jurassien est éloigné des centres industriels et commerciaux. Il s'en rapprocherait par un meilleur emploi des passages aux frontières de Vallorbe, des Verrières ou de Delle et l'utilisation des itinéraires correspondants. Revitaliser les communications de la chaîne jurassienne est un souci évoqué depuis longtemps, dans chaque discussion sur la desserte de cette région.

Il faut reconnaître qu'un progrès important a déjà été accompli (horaire cadencé sur les lignes principales, renouvellement du matériel roulant...) mais la variante Lötschberg-Simplon ouvrirait de nouvelles perspectives aux voies ferrées transjurassiennes. Elles assumeraient un rôle de complémentarité avec Bâle, tout en multipliant les possibilités d'accès au Lötschberg-Simplon. Les chances de garantir un transit considérable sur les accès transjurassiens seront encore amplifiées après la mise en service du tunnel sous la Manche. Ce trafic nord-ouest – sud européen pourrait être dirigé sur Delle ou Bâle-Delémont-Bienne-Berne, dont la capacité sera améliorée entre Bâle-Delémont-Bienne dans le cadre des travaux prévus par Rail 2000 (doublement de voie, correction du tracé), sans devoir passer uniquement par Bâle-Olten-Berne.

Cet exemple démontre bien qu'il est possible de répartir le trafic européen nord-sud sur plusieurs axes.

Concrètement...

Un atout supplémentaire vient encore renforcer la position des passages-frontière jurassiens de Vallorbe à Bâle : le projet d'une nouvelle liaison TGV appelée Rhône-Rhin, entre Dijon et Mulhouse, avec des embranchements vers la Suisse. Raccordé à la ligne TGV Paris-Lyon, près de Dijon, à un endroit qui reste à définir, ce projet desservirait la Franche-Comté, une partie de l'Alsace, la Suisse romande, les régions de Bâle, Berne et Zurich. Une population d'environ 10 millions de personnes serait concernée par ces futures relations TGV. Cette donnée justifie donc pleinement :

- l'électrification Delle-Belfort, pour obtenir une relation directe Belfort-Delémont-Bienne ou Soleure en correspondance avec le TGV à Belfort ;
- la revalorisation de la ligne Milan-Lausanne-Paris, pour laquelle on parle d'une éventuelle desserte Pendolino supprimant le changement de train à Lausanne ;
- le maintien et le développement des TGV Berne-Paris, voire leur prolongement jusqu'à Interlaken ;

– l'amélioration des liaisons interjuranes par les diverses suggestions discutées ici et là (raccordement des Chemins de fer du Jura à la gare de Delémont, prolongement du Chemin de fer Pont-Brassus jusqu'aux Rousses, suppression du rebroussement de Chambrelieu sur la ligne Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds...).

... si vous allez à Paris !

Paris à 1 h 25 de Dijon ; 2 h de Belfort ; 2 h 40 de Bâle ; 3 h 10 de Lausanne ; 3 h 25 de Neuchâtel ; 3 h 50 de Berne et, par le jeu des correspondances, à 3 h de Delémont ; 3 h 30 de Bienne, c'est peut-être pour bientôt !

Alors l'Arc jurassien ne doit pas rater le train de l'Europe des transports qui se met en marche, sinon cette région risque d'être contournée par les échanges de la Communauté européenne, ce qui serait un handicap lourd pour ses activités économiques et culturelles futures.

Ph. C.