

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 25 (1988)
Heft: 923

Artikel: Un nœud ferroviaire pour le XXI siècle [i.e. siècle]
Autor: Imhof, Pierre / Perret, André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1018352>

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: 12.01.2026

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

Un nœud ferroviaire pour le XXI^e siècle

(pi) Le débat n'est pas nouveau. Il a commencé en même temps que le réseau TGV français se développait; il prend maintenant de l'importance avec la construction de l'Europe sans frontières: Lausanne restera-t-elle une étape obligée pour relier les capitales française et lombarde? La ligne du Simplon a-t-elle encore un avenir en tant que liaison internationale?

Singulièrement, son renforcement risque bien de passer par un affaiblissement du rôle du chef-lieu vaudois, interface actuellement importante, puisque c'est dans cette gare que les voyageurs quittent le TGV pour embarquer dans l'Intercity qui les emmènera en Italie.

Deux projets sont en effet en concurrence pour tenter de mettre Milan à six heures de Paris, seuil psychologique au-dessous duquel il faudrait descendre pour concurrencer sérieusement l'avion. Par ordre chronologique:

● Le TGV Centre-Europe — Cher à

Jean-Pierre Chevènement, ministre et maire de Belfort, ce projet prévoit notamment la création d'une ligne TGV entre Aisy et Dijon, ainsi que l'aménagement de la ligne existante entre Dijon et Dôle, et de Mouchard à Frasne. Depuis Val-Suzon, au nord de Dijon, un embranchement partirait en direction de Vesoul et Belfort, et permettrait également de diminuer la durée du trajet Zurich — Bâle — Paris. Le gain de temps serait d'environ une demi-heure entre la capitale française et Lausanne, et de plus d'une heure et demie entre Paris et

Bâle. Le prix de ce projet (y compris les aménagements en direction de Vesoul et Belfort) est estimé à près de 4,4 milliards de francs français. Des améliorations en Suisse, entre Daillens et Vallorbe — estimées à 320 millions de francs — permettraient de gagner environ 10 minutes supplémentaires.

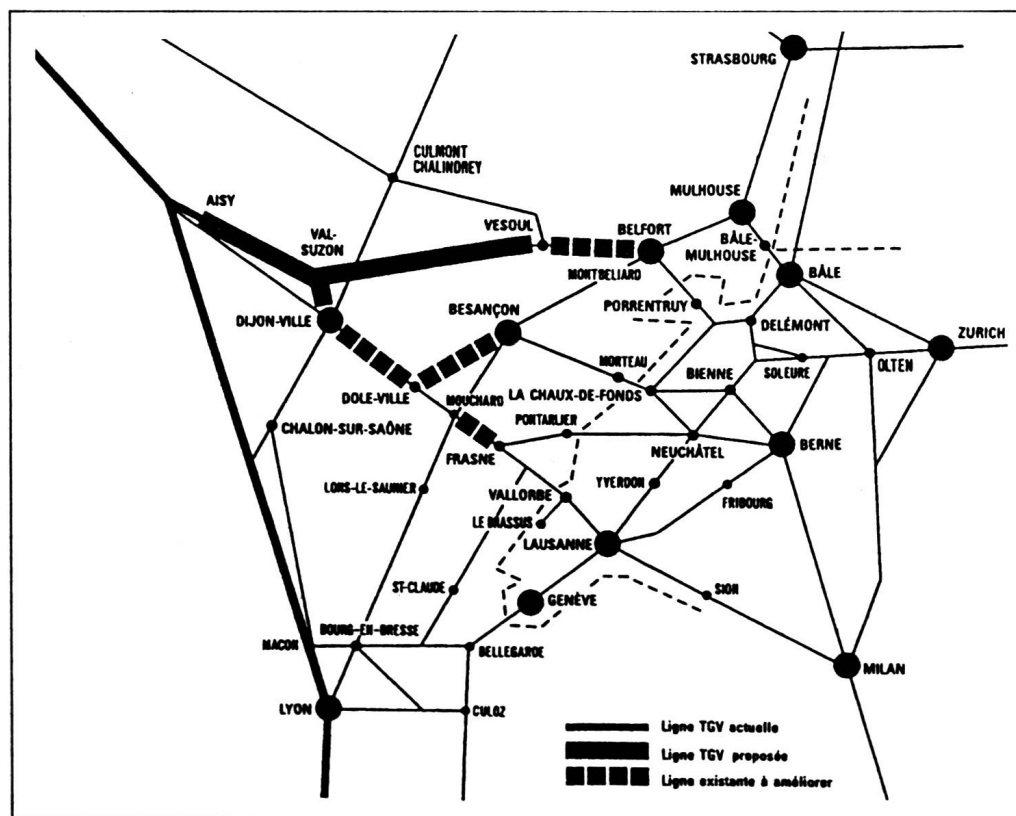
● L'étude Bonnard et Gardel — Menée à compte d'auteur, le projet qu'elle propose de réaliser nécessiterait la construction d'une transversale rapide (moins de 200 km/h) entre Genève et Pont d'Ain, où elle se brancherait sur une bretelle TGV, dont la construction est prévue avant les Jeux olympiques d'Albertville qui se dérouleront en 1992. Le gain de temps serait de 55 minutes entre Genève et Paris et il en coûterait environ un milliard de francs suisses.

Techniquement, ces deux projets sont intéressants et permettraient un gain de temps sensiblement égal entre Paris et Milan. Aucune des deux variantes ne permet toutefois de descendre en dessous des six heures, ni même de les approcher. Pour y parvenir, d'autres mesures seraient nécessaires: la mise en service de rames multi-courants supprimant un changement de train à Lausanne ou Genève et un changement de locomotive à Domodossola; mais surtout le choix, parmi les projets de

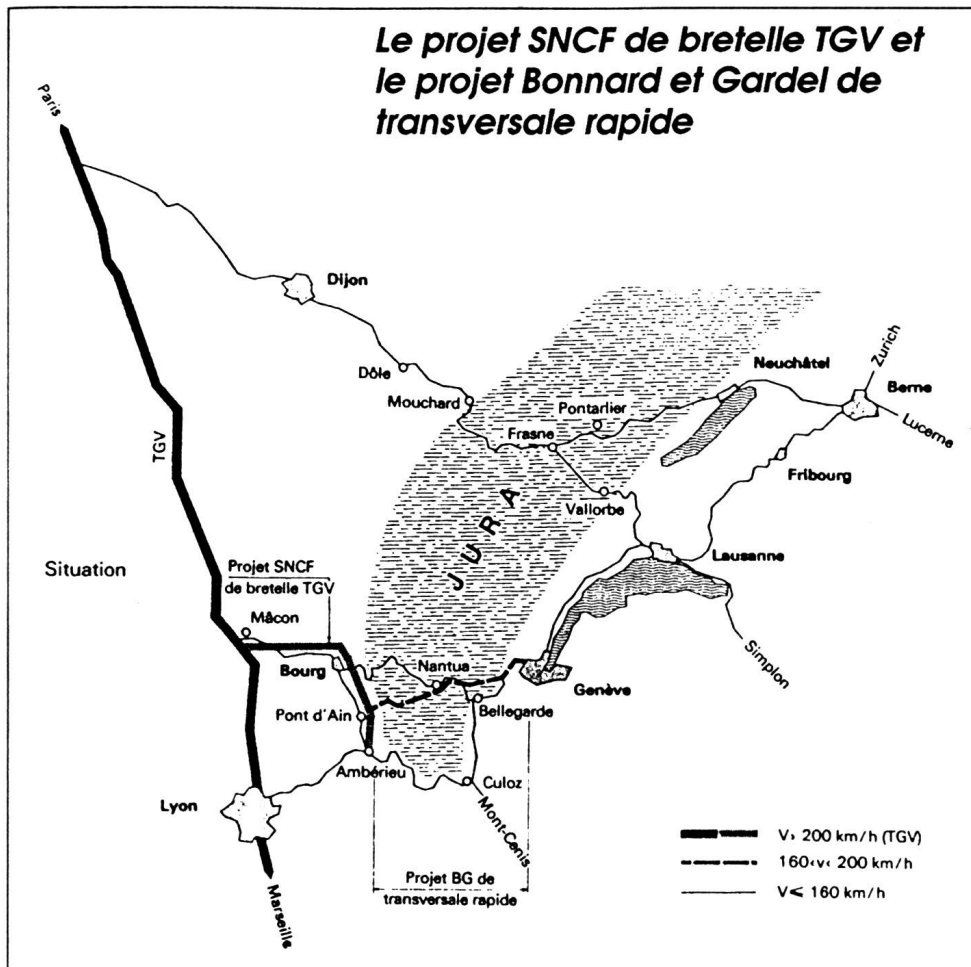
nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, de la variante Lötschberg-Simplon. Celle-ci prévoit en effet le percement d'un nouveau tunnel de base sous le Simplon, entre Brigue et Domodossola, et la construction d'une voie rapide jusqu'à Arona. Techniquement encore, le projet Centre-Europe séduit parce qu'il emprunte le plus court trajet existant entre Paris et Milan.

De son côté, le projet Bonnard et Gardel a également de sérieux atouts. Le gain de temps profiterait en effet aussi bien à Genève qu'à Lausanne, le trajet Paris — Lausanne devenant plus rapide via Genève que via Vallorbe. Sans travaux supplémentaires, Lyon et Genève seraient plus proches de 50 minutes et, autre avantage de taille pour une ligne qui se ferait essentiellement sur sol français, elle profiterait à toute la Haute-Savoie et à ses stations

Le projet de TGV Centre-Europe



Le projet SNCF de bretelle TGV et le projet Bonnard et Gardel de transversale rapide



touristiques. Le bassin de population intéressée serait donc d'autant plus important et partiellement français.

Politiquement, le choix de cette variante serait lourd de conséquences: le Nord-vaudois et Vallorbe ne verraient en effet plus passer le TGV. Or il existe un attachement affectif à ce ruban orange, de même qu'un intérêt objectif à le maintenir: le développement économique exige de bonnes relations, rapides et directes, avec les grands centres. L'arc jurassien aurait également intérêt à voir se moderniser la ligne via Dijon, qu'une rame Berne - Paris emprunte actuellement. Pour les Lausannois enfin, la pilule risque d'être dure à avaler: déjà ébranlé par les Intercity qui vont de Genève au Jura sans passer par Lausanne, le rôle de cette ville comme nœud ferroviaire risque d'être encore dévalorisé. Probable, en effet, que les voyageurs pour Milan changeront de train à Genève. Conséquence: plus de raison de venir jusqu'à Lausanne avec le TGV, les Vaudois n'ayant qu'à emprunter le même Intercity que les Milanais depuis Cornavin. Le conseiller

d'Etat vaudois Marcel Blanc, chef du Département des travaux publics, le reconnaît: *«Il est clair qu'avec la variante Bonnard et Gardel, Lausanne perd de son importance. Mais il est plus important de renforcer la ligne du Simplon pour que le trafic continue de passer par Lausanne plutôt que de le voir contourner la Suisse»*. Son collègue genevois Jean-Philippe Maître parle de ce dossier comme étant *«de la plus haute importance. On ne peut pas passer à côté»*. Sûr que la Conférence ferroviaire romande, qui réunit les représentants des Conseils d'Etat francophones, et qui se tiendra prochainement, sera animée. Lausanne et l'arrière-pays vaudois devront-ils se sacrifier au nom de l'intérêt général? Si le canton de Vaud veut rester un territoire de passage obligé, il risque de n'avoir d'autre solution que de soutenir la variante Bonnard et Gardel plutôt que de se battre contre Genève au risque de tout perdre. Car l'Europe pourrait également décider que ce trafic contournera la Suisse et passera par Turin, avec pour avantage d'éviter le

(suite page 6)

Genève, nouvelle capitale du Nord-vaudois

André Perret, syndic d'Yverdon-les-Bains, nous donne la température du Nord vaudois à propos de l'avenir de la liaison TGV par Vallorbe.

— Le TGV risque de ne plus passer par Vallorbe. Qu'en pense le syndic d'Yverdon?

— Le risque est en effet important, en regard des villes traversées. S'il n'y a plus de TGV par Vallorbe, ce sera malheureux pour nous, car c'est un atout pour la région. Mais ce n'est pas nous qui prendrons les décisions. Et pour la SNCF, le choix politique est clair: Genève et la Haute-Savoie pèsent plus lourd que le Nord-vaudois.

— Quelles conséquences pratiques pour le Nord-vaudois?

— A partir de l'été 1989, les Intercity Neuchâtel - Genève s'arrêteront à Yverdon. Cela signifie que nous serons, par train, à moins d'une heure de Genève et de son aéroport. Nous irons à Genève aussi bien pour prendre l'avion que le TGV. En temps, nous ne serons donc pas perdants, la durée du trajet Yverdon - Paris ne devant pas augmenter. Par contre, l'impact sera psychologique. Nous devons expliquer aux personnes extérieures à la région, à l'étranger notamment, qu'Yverdon est à moins d'une heure de Genève. Le problème est un peu différent pour d'autres localités du Nord vaudois, qui ne sont pas sur un axe de communication important. La perte du TGV sera ressentie plus durement.

— Le moment venu, soutiendrez-vous le projet Bonnard et Gardel?

— Evidemment non. Notre rôle sera de démontrer que la liaison par Vallorbe a aussi ses atouts, notamment dans le cadre de la politique actuelle de régionalisation. Il faut bien voir que le projet Bonnard et Gardel privilégie encore l'arc lémanique.

contrôle douanier que la Suisse, non membre de la CE, impose. Si cette hypothèse devait se vérifier, les Vaudois devraient négocier la mise en service de rames multi-courants entre Paris et Milan afin d'assurer la continuité d'une desserte par TGV.

Reste la question du financement. Les Français n'ayant qu'un maigre intérêt à réaliser l'un ou l'autre de ces projets, la Suisse devra immanquablement participer financièrement. Marcel Blanc ne l'exclut pas: «*Si nous avons un intérêt majeur, une participation financière n'est pas exclue*». La facture risque d'être salée: certainement plusieurs centaines de millions de francs, dans l'un comme dans l'autre cas.

Un défi pour la Suisse romande, mais un défi qui dépend pour beaucoup d'une autre décision: le choix d'une variante de nouvelle transversale alpine. En fonction du tracé choisi, une nouvelle ligne TGV apparaîtra comme un luxe ou comme une nécessité. ■

Les cartes sont tirées du *Cheminot*.

CHRONIQUE CHINOISE

L'impératrice et la fileuse

La redoutable impératrice douairière CiXi s'est fait aménager le Palais d'Été à Pékin, luxueuse fantaisie où, pendant de longues années, elle a séquestré l'empereur Guangxu, coupable de sympathie pour les idées réformistes; on dit même qu'elle l'a fait assassiner, forfait auquel elle n'a survécu que peu de temps, puisqu'elle est morte la même année, en 1908. C'est cette femme qui a gouverné officieusement la Chine pendant près de trente-cinq ans, ce qui ne manque pas de piquant pour un pays où l'on faisait si peu de cas des femmes!

Désaxée, criminelle, ogresse, tous les bruits courent sur CiXi, en particulier sur ses goûts sexuels. On dit qu'elle envoyait ses eunuques rafler en ville de beaux jeunes gens qu'elle engraisait pendant trois mois: ils devaient être en effet fort maigres, s'ils provenaient des

quartiers misérables de Pékin. Puis ils passaient dans sa couche, avant de passer entre les mains du bourreau. On dit aussi qu'à la mort de ses eunuques préférés, elle faisait enlever un homme qu'on délestait de ses attributs virils pour les déposer dans le cercueil du défunt; ainsi ce dernier pénétrait-il entier dans l'au-delà.

J'ai visité le tombeau de CiXi, à 125 kilomètres à l'est de Pékin. C'est un site beaucoup moins couru que les tombeaux des Ming, la dynastie précédente. On pique-nique devant les hypogées, sous les pins, dans une atmosphère bon enfant. Les licornes de l'Allée des Esprits dressent leur tête parmi le maïs. Et j'admire que tant de bruit et de fureur aboutisse à cela: ce lieu agreste et apaisé, où les enfants guettent nos gestes, beaucoup plus intéressés par nos têtes

La course aux minutes

Temps de parcours actuels et réalisables en fonction des différents tracés proposés

	1 état actuel	2 étude Bonnard et Gardel (BG)	3 étude BG + Lötschberg- Simplon (LS)	4 BG + LS + TGV multi- courants	5 TGV Centre-Europe + corrections Vallorbe-Daillens [3]
De Paris à					
– Genève	3h30	2h30 (–60')	2h30	2h30	3h30
– Lausanne [1]	3h41	3h08 (–33') [2]	3h08	3h03 (–38')	3h03 (–38')
– Milan	7h20	6h41 (–39')	6h16 (–64')	6h01 (–79')	6h36 (–44')

Les temps indiqués proviennent de différentes sources et de combinaisons d'études indépendantes les unes des autres. Ces temps sont indicatifs.

Les chiffres entre parenthèses représentent les gains de temps cumulés.

Les temps indiqués pour l'étude Bonnard et Gardel (BG) tiennent également compte d'un gain de temps de quelques minutes entre Mâcon et Paris grâce à l'augmentation prévue de la vitesse des TGV sur ce tronçon.

Notes

[1] A l'exception de la colonne 1, on tient compte des effets de Rail 2000 sur la durée du trajet Genève – Milan: le gain sera d'environ 6 minutes grâce à une vitesse de pointe plus élevée dans la plaine du Rhône.

[2] Les durées de trajet entre Paris et Lausanne sont indiquées via Vallorbe pour les colonnes 1 et 5, et via Genève pour les autres. On considère que la liaison Paris – Lausanne via Genève, pour les colonnes 2 et 3, se ferait en TGV jusqu'à Genève, où il faudrait changer de train. Sans changement, on économiserait environ 5 minutes.

[3] La combinaison des variantes Bonnard et Gardel et Lötschberg-Simplon avec le projet TGV Centre-Europe peut se faire: les durées de parcours entre Paris et Milan sont de 5 minutes inférieures à celles se combinant avec l'étude BG.