Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 62 (1982)
Heft: 1

Artikel: Les relations ferroviaires franco-suisses à l'heure du TGV
Autor: Bosshard, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-886961

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: 04.12.2025

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

HANS BOSSHARD

Les relations ferroviaires franco-suisses à l'heure du TGV

La tentative d'une analyse de l'état actuel des liaisons ferroviaires franco-suisses coïncide avec la publication des premiers résultats de l'exploitation du Train à Grande Vitesse (TGV) sur la ligne Paris-Genève.

Ces résultats sont très favorables et prouvent de manière impressionnante que le rail, tout comme par le passé, dispose d'excellentes chances dans les relations internationales à grandes distances, dans la mesure où il répond à certaines conditions et améliore ses prestations. A propos de certaines lignes, il faudrait même parler d'un renouveau ferroviaire.

La Grande Vitesse joue un rôle décisif. Mais le confort et le service dans leur sens le plus large ne doivent pas être négligés. Les avantages de l'avion peuvent s'adapter au train, tels les services de restauration par exemple. Cela ne veut pas dire que l'aviation doive être copiée dans son ensemble. Ni les hommes d'affaires, ni les touristes ne souhaitent être transportés par un « avion sur rail ». Dans la plupart des cas, le train demeure moins rapide que son concurrent, et ne compense pas, par d'autres avantages, cet inconvénient inévitable.

Genève en position privilégiée

Avec Lyon, Saint-Etienne, Dijon et Besançon, Genève fait partie des villes qui, les premières, profitent du TGV et ceci, en ce qui concerne les liaisons directes, avant Marseille, Montpellier, les centres du sud de la Vallée du Rhône et de la Savoie.

La construction très rapide de la nouvelle ligne Paris-Sud Est a été vivement remarquée en Suisse, où des problèmes analogues de saturation des liaisons principales existent entre Zürich, Bâle et Berne. Ceci a sans doute contribué à augmenter de plus de 100 % le nombre des passagers qui utilisent le train sur la ligne Paris-Genève et Genève-Paris, et à surpasser le succès des autres lignes du TGV, bien que, sur Paris-Genève, une dizaine de liaisons aériennes par jour ouvrable fassent concurrence à deux paires de train à grande vitesse.

Une troisième liaison Paris-Genève est prévue pour l'automne prochain, avec un départ de Paris à l'heure du déjeuner. Sa mise en service permettra d'atteindre une offre globale de 4 trains dans chaque sens, après l'achèvement en automne 1983 de la partie septentrionale de cette ligne, qui entraînera une réduction de la durée du voyage de 40 mn, portant ainsi le trajet à 3 heures 40 minutes. Mais probablement déjà bien avant cette date, l'introduction des contrôles tant policiers que douaniers à l'intérieur du train, entre Bellegarde et Genève, permettra un gain de temps substantiel. Il faut d'ailleurs regretter que cette dernière mesure n'ait pas été prise dès le début.

TGV pour Lausanne aussi

En 1984, avec l'introduction de l'horaire d'été, Lausanne sera aussi reliée à Paris par le TGV, avec 4 trains quotidiens dans chaque sens. Un certain inconvénient doit cependant être d'ores et déjà signalé : d'après les projets en cours d'étude, tous les voyageurs de jour vers le Valais et l'Italie, c'est-à-dire aussi vers Vevey, Montreux, Aigle et Bex, seront obligés de changer de train, alors qu'aujourd'hui ils disposent de liaisons directes. La Grande Vitesse et la réduction du trajet à 3 heures 45 minutes ne manqueront toutefois pas de conférer un nouvel attrait à cette ligne.

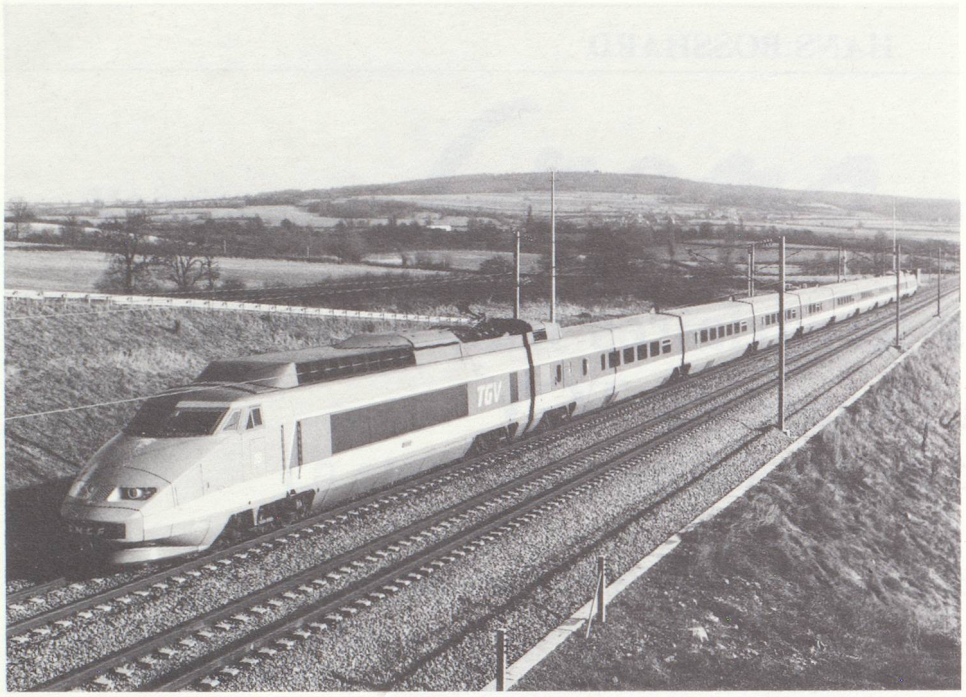
Berne oubliée

Alors que la Suisse romande est ainsi parfaitement bien reliée à Paris par le rail, on ne peut en dire autant, pour le moment du moins, de la Suisse alémanique. Peut-être la frontière linguistique joue-t-elle ici un rôle qui ne devrait pas être le sien. On sait déjà que la ville de Berne ne pourra être reliée directement au réseau TGV, puisque celui-ci ne sera accessible que par un changement de train à Frasne, et ceci bien que la capitale de la Suisse compte plus d'habitants que Lausanne, bien que d'autre part se trouvent entre Berne et Paris des villes telles que Neuchâtel et Pontarlier et, enfin, bien que l'importante région touristique de l'Oberland bernois et la ville de Bienne fassent partie de l'arrière-pays bernois.

Le trafic voyageurs Berne-Paris est actuellement très dispersé. Il se dirige aussi bien par Neuchâtel que par Lausanne ou Bienne-Delle, voire par Bâle. Dès l'été 1984, il faudra tenir compte des voyageurs en provenance de Berne et réserver à leur intention un nombre de places suffisant dans le TGV de Lausanne. Il serait sans doute judicieux de songer maintenant déjà à séparer au moins les trains du matin et du soir, et d'en diriger une rame vers Lausanne et l'autre vers Berne. A cet égard, la conception d'ensemble mériterait d'être repensée.

TGV vers Bâle -Zürich ?

L'inclusion de Zürich et de Bâle dans le réseau TGV est une des trois possibilités qui s'offrent en vue de l'amélioration de la liaison ferroviaire entre Paris et les deux plus grandes villes de Suisse. Avec au total un million d'habi-



tants, banlieues comprises, ces deux grands centres économiques dépassent de loin le potentiel et le volume du trafic de Genève et Lausanne, qui comptent ensemble moitié moins d'habitants.

Au départ de Besançon, déjà desservie par le TGV, cette liaison, en fait plus longue de 60 km, suivrait la ligne électrifiée mais un peu sinueuse de la Vallée du Doubs, devrait contourner Belfort et pourrait ainsi atteindre Zürich en cinq heures environ, tout en s'arrêtant à Dijon, Mulhouse et Bâle ; les contrôles de douane et de police seraient effectués à l'intérieur du train en marche. Suivant l'importance des investissements supplémentaires à effectuer sur les lignes existantes, la limite psychologique de cinq heures serait éventuellement dépassée de quelques minutes. Mais Bâle, à quatre heures de Paris, serait plus proche de la capitale française que Genève aujourd'hui, et Marseille, Montpellier et Nîmes avec le TGV demain.

Maintien de la concurrence

Mais une telle politique d'extension est-elle souhaitée par Paris, et le Gouvernement français ne réserve-t-il pas ces liaisons à l'aviation, comme le feraient penser actuellement certains indices ? Il est certain qu'une telle vue des choses ne peut correspondre à la politique suisse, puisque notre pays n'a pas de gros intérêts industriels aéronautiques. Dans le but de maintenir une certaine concurrence entre les divers moyens de transport, la Suisse est favorable à de nouvelles initiatives visant à améliorer les liaisons ferroviaires entre Paris et les cantons alémaniques. Les Chemins de fer fédéraux (CFF), dans ce cas, devraient participer au financement d'une ou de deux compositions TGV, en compensation des prestations de la SNCF en Suisse.

Les défauts actuels

La qualité de la liaison directe Paris-Zürich par Chaumont a été fortement altérée en mai 1979 par la suppression du Trans-Europ-Express « l'Arbalète ». Les voyages d'affaires ont, de ce fait, été pour ainsi dire totalement perdus au profit de l'avion. Cette ligne est désormais empruntée, en grande partie, par des jeunes, qui, certes, améliorent la statistique de fréquentation, mais bénéficient de tarifs réduits, et par des touristes, qui sont presque toujours mécontents de leur voyage et qui se garderont bien de recommander autour d'eux ce parcours.

Les plaintes et critiques portent essentiellement sur les points suivants :

a) l'allongement du trajet par rapport à 1970, de 31 mn pour Paris-Zürich et de 22 mn pour Zürich-Paris. (La durée du voyage a ainsi été portée à 6 h 06, voire 6 h 07, et la durée de l'arrêt à la frontière est passée respectivement de 10 à 24 mn et de 12 à 17 mn, situation jugée peu « attrayante », même par les voyageurs les plus indulgents) ;

b) les repas seulement réchauffés servis à la place à un prix dépassant très nettement celui d'un menu de qualité supérieure proposé dans un wagon-restaurant suisse ;

c) l'obligation de devoir faire, à cause de ce repas, tout le voyage en voiture à couloir central, au lieu de pouvoir choisir entre de grands et de petits compartiments ;

d) Enfin, le confort très modeste des sièges de première classe dans les voitures Corail, confort que Daniel Caire, Directeur de la Revue française « Chemins de Fer », jugeait, il y a quelques années déjà, bien inférieur à celui proposé dans les voitures précédentes.

Récupération et augmentation du trafic

Les mesures indispensables pour que le rail puisse récupérer et gagner du trafic s'imposent à l'évidence. Cependant il faudra vivre encore longtemps avec des éléments opposés à leur mise en œuvre immédiate, comme la persistance de la traction Diesel, l'électrification de la ligne Paris-Clermont-Ferrand et la priorité accordée, en rapport avec le TGV-Atlantique, à certaines lignes de l'Ouest de la France, vers Brest et Quimper. Les motrices Diesel actuellement en service ne peuvent atteindre leur vitesse maximale (par exemple 160 km/h sur une partie du trajet Paris-Bâle) que dans la mesure où le poids du train ne dépasse pas certaines limites bien inférieures à celles permises avec la traction électrique. C'est ainsi que, pour la desserte de Belfort, Mulhouse, Bâle et Zürich, quand des trains comportant deux classes ont été mis en circulation, le poids du convoi s'en est trouvé alourdi et la durée du trajet, par conséquent, allongée. Il serait donc judicieux soit de rétablir une liaison première classe (un TEE par exemple) avec de brefs arrêts à Belfort, Mulhouse et Bâle, soit de remettre en service un train de première et deuxième classe Paris-Zürich, sans arrêt jusqu'à Bâle, comme il en circulait autrefois, mais seulement avec une première classe.

Le wagon-restaurant « classique »

Dans les deux cas, sur une telle distance, la remise en service d'un wagon-restaurant « classique » est une condition sine qua non du succès de l'opération. Bien que la SNCF considère un service « plein repas » comme déficitaire, il ne devrait pas y avoir de problème, puisque la Compagnie Suisse des Wagons-Restaurants qui avait déjà exploité cette ligne autrefois, s'est déclarée prête à reprendre à son compte cette prestation.

Ses services seraient d'autant plus appréciés que les menus seraient soignés et offerts à des prix plus avantageux que ceux proposés en France, Sans doute la Compagnie aurait-elle

assez d'imagination pour ne pas offrir aux touristes du week-end le même menu que celui qu'elle proposerait pendant la semaine à sa clientèle d'affaires...

Trajet raccourci

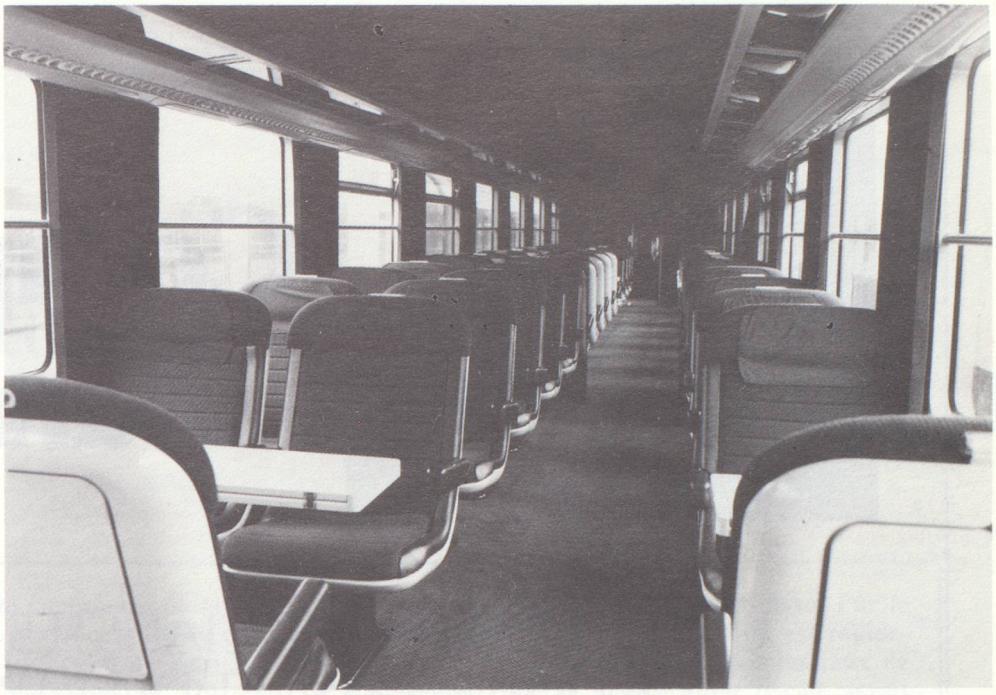
La plus courte durée, enregistrée jusqu'à ce jour pour le trajet Paris-Bâle a été atteinte en hiver 1970 : 4 h 25, avec des arrêts d'une minute à Belfort et Mulhouse. Depuis, les vitesses maximales autorisées ont passé de 140 à 160 km/h, et certains aménagements ont été effectués, comme à Troyes dont la gare peut actuellement être traversée à 160 km/h au lieu de 30 km/h. Les économies de temps qui peuvent être obtenues grâce à ces mesures, encore inachevées, sont évaluées à 10 à 15 mn, avec le même tonnage. Contrairement à ce qui se passe aujourd'hui en gare de Bâle pour le changement de motrice, le train pourrait n'effectuer, à Bâle qu'une seule halte de 8 mn.

Avec une traction rapide, la poursuite du voyage jusqu'à Zürich ne prenant que 55 mn, le voyage Paris-Zürich ne devrait pas excéder 5 h 15. Dans le cas où les arrêts en gare de Belfort et de Mulhouse seraient supprimés, les contrôles de Police et de Douane ne pourraient alors s'effectuer dans le train en marche et, la durée de l'arrêt en gare de Bâle serait prolongée de quelques minutes.

Les locomotives Diesel CC 72 000 parcourraient dans cette hypothèse 83 km sous caténaire, entre Belfort et Bâle, méthode déjà appliquée pour certains rapides Nantes-Paris (à partir du Mans, 211 km de ligne électrifiée) et Clermont-Ferrand-Paris (à partir de Moret, 68 km de ligne électrifiée). Il faudrait cependant tenir compte de la surcharge d'un TEE le vendredi soir : le train supprimé en 1979 avait atteint une des meilleures cotes (d'ailleurs croissante) de fréquentation des TEE français. De ce fait, la mise en service de deux motrices BB 67400 (modifiées pour atteindre une vitesse de 160 km/h), en unités multiples, serait souhaitable.

Grand Confort

Afin d'éviter le rétablissement pur et simple des solutions abandonnées en 1979, il faudrait étudier la mise en service de voitures Grand confort, malheureusement plus lourdes de quelques tonnes. Les wagons inox utilisés autrefois sur la ligne Paris-Zürich, bien qu'équivalents, ne sont pas considérés en Suisse comme prestigieux, puisque ces constructions « en tôle ondulée » y sont inconnues.



Voiture Corail 1re classe.

De même, au vu de la durée du trajet Paris-Zürich, les voitures TEE devraient être combinées avec des voitures Corail de 2e classe. Cette solution est déjà appliquée sur la ligne Paris-Nice, et le sera à partir du 23 mai 1982 sur la ligne Paris-Toulouse.

En maintenant l'heure de départ de Zürich actuellement en vigueur, et en tenant compte d'une durée de trajet de 5 h 15 mn, les voyageurs arriveraient à Paris à 12 h 15, ce qui n'est pas très avantageux.

Pour ce motif et en vue d'une amélioration des correspondances, l'heure de départ de Zürich devrait être fixée aux environs de 8 heures (une liaison matinale à partir de Mulhouse est déjà en service). Dans le sens inverse, et pour tenir compte de la clientèle d'affaires en provenance de Belfort ou Mulhouse, le train ne devrait quitter Paris que vers 17 h 40. Cependant, s'il s'agissait d'un trajet Paris-Bâle sans arrêt, les voyageurs suisses préféreraient peut-être avancer ce départ d'une heure.

Trains auto-couchettes...

Comparées à la destination « PARIS », les autres liaisons Suisse-France sont forcément d'importance secondaire. A ce niveau, l'offre est suffisante par rapport à la demande. C'est le cas par exemple du trajet Bâle-Strasbourg-Luxembourg-Bruxelles, où circulent encore des wagons-restaurants avec une cuisine traditionnelle. Entre Genève et Lyon certains trains pourraient être rétablis dans le cas où les nouvelles automotrices légères Z2 seraient à disposition.

Reste le problème des contrôles frontaliers de Bâle, Pontarlier, Vallorbe et Genève dans le train en marche.

Par ailleurs, une liaison journalière Genève-Côte d'Azur serait souhaitable, de même que des trains auto-couchettes Zürich-Genève-Narbonne et Zürich-Genève-Nice. En vue d'améliorer le voyage de nuit, la solution intermédiaire entre les wagons-lits et les couchettes adoptée par l'Afrique du Sud et couronnée de succès (fourniture de la literie et lavabo dans le compartiment, le tout pour un prix nettement inférieur aux wagons-lits européens) pourrait être prise en considération.

...et un abonnement de vacances

Par ces quelques mesures et d'autres si nécessaire, le voyage ferroviaire des Suisses vers la France pourrait être notablement intensifié. Des associations et groupes se laisseraient sans doute davantage tenter. L'offre de la SNCF n'est pas assez connue à l'étranger, la publicité peu importante. Les touristes suisses, dont certains ne connaissent pas la langue du pays, devraient pouvoir disposer de titres de transport leur permettant de recourir le moins possible aux guichets, d'un abonnement de vacances par exemple, qui donnerait droit à des voyages sans limite certains jours. Des tarifs réduits à certains moments de l'année ou lors du week-end pourraient favoriser – comme c'est la pratique courante dans l'aviation – le recours aux trains de France – les meilleurs du monde –, et améliorer ainsi le tourisme ferroviaire.