Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (1996)

Heft: 91

Artikel: Le TGV Rhin-Rhône attendu en Suisse, discuté en France

Autor: M.H.M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847765

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: 10.12.2025

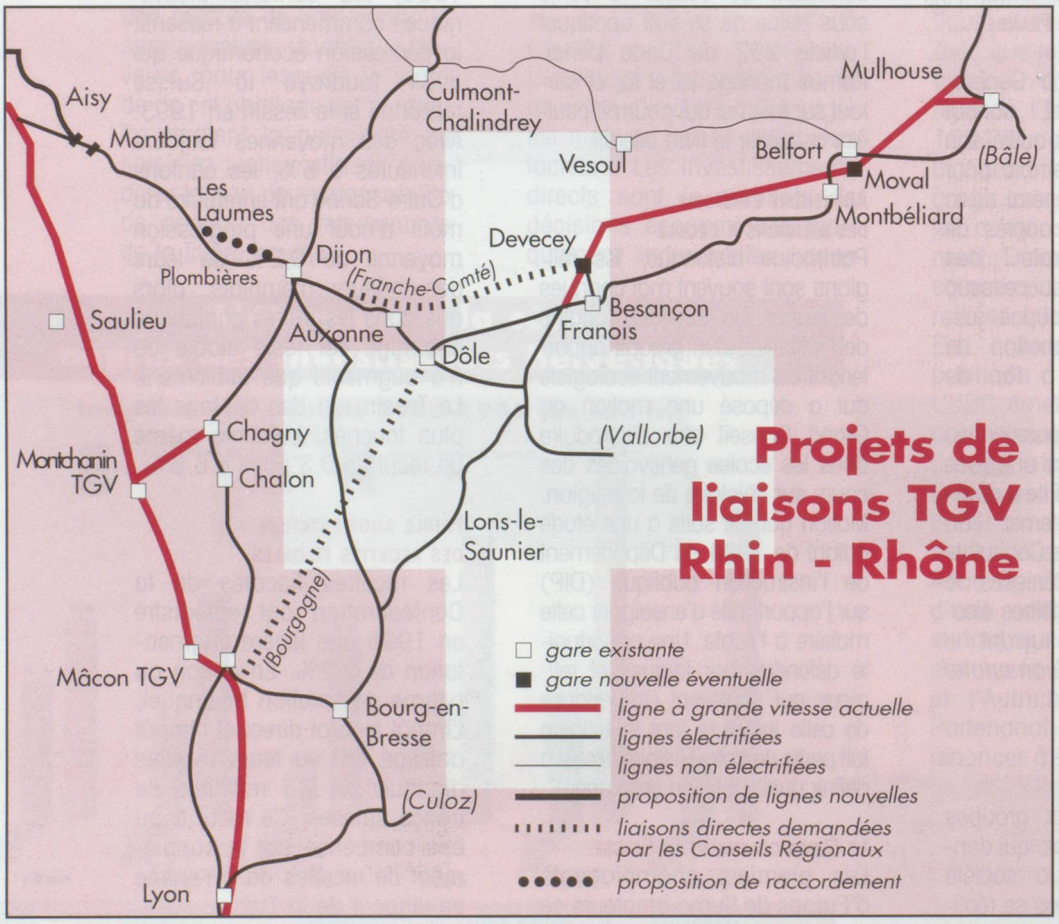
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Le TGV Rhin-Rhône

attendu en Suisse, discuté en France

Depuis quelques temps, la Suisse montre un intérêt croissant pour le TGV Rhin-Rhône. Tronçon qui avec la réalisation d'une branche sud devrait résoudre, selon la Commission romande de la ligne du Simplon, le raccordement de la Suisse au réseau européen. Un intérêt qui s'est concrétisé par la formation d'une association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée qui regroupe des maires allemands, des ministres suisses, des parlementaires européens et des élus des régions françaises concernées. Toutefois, le projet souffre de la remise en question du schéma directeur élaboré en 1991, de discordance entre les responsables politiques des régions et de financements revus à baisse.

Le TGV Rhin - Rhône fait partie d'un des seize projets du schéma directeur présenté par le ministre français des Transports le 14 mai 1991 au Comité interministériel d'aménagement du territoire. Il doit permettre aux voyageurs du Länder rhénan, du sud de l'Alsace, et du nord de la Suisse de rejoindre Paris par Belfort, Besançon et Dijon, ou le réseau Sud-Est et l'Espagne par un itinéraire non encore défini. Paris-Bâle, Lyon-Strasbourg seraient alors reliés en moins de trois heures ; Paris-Lausanne et Lyon-Nancy en moins de trois heures trente. Mais si ces nouvelles liaisons enthousiasment les Suisses, la France, quant à elle, s'interroge sur leur concrétisation. Le projet actuel est coûteux - près de 15 milliards de francs français financés conjointement par l'Alsace, la Franche-Comté, la Bourgogne, l'Etat et la SNCF - et présente une faible rentabilité. Estimée à 6,4%, elle est inférieure au minimum fixé à 8%. D'autre part, l'heure est à la révision des projets jugés « pharaoniques » par les responsables publics. Aussi, l'ensemble du schéma directeur de 1991 est-il réexaminé. Aujourd'hui, seule l'étude de l'avant projet du tronçon Dijon-Mulhouse vient d'être autorisée. Débutée voilà six mois, elle devrait s'achever dans un an. La branche sud qui dans un premier temps doit relier Marseille puis l'Espagne ne serait pas envisagée avant le troisième millénaire.



Ce projet français, de dimension européenne, s'inscrit dans la logique du renouveau ferroviaire amorcée au sein de la Confédération au travers du programme Rail 2000[1] et des Nouvelles Lignes Ferroviaire à travers les Alpes (NFLA)[2]. Ces deux dossiers ont pour objectif de réformer le réseau rail suisse et de répondre aux exigences de transit européen et local. A ceux-ci se greffe un projet franco-suisse de ligne TGV mâcon-Genève, confirmant l'intégration de la Suisse aux chantiers ferroviaires ouest européens. Les lignes Rhin-Rhône, pour leur part, résoudraient le problème de liaisons de la Suisse alémanique et de la Suisse romande et apporteraient une bouffée d'oxygène à la ligne Vallorbe-Paris en rapprochant de la Suisse le raccordement de la ligne classique au tronçon à grande vitesse, près de Dôle. TGV en France, pendulaire en Suisse. En réponse au développement des lignes grandes vitesses jouxtant son territoire, la Confédération épouse la technologie du pendulaire. Les Chemins de Fer Fédéraux ont commandé, dans le cadre de Rail 2000, 24 rames pendulaires à un consortium, réunissant, entre autres, le constructeur italien Fiat à l'origine du fameux Pendolino. Cette technologie permet d'augmenter la vitesse commerciale d'un train jusqu'à 200-220 km/h sans modifier les lignes existantes (cf. encadré). Une direction technologique que la France pourrait emprunter dans un souci d'économie et dans le but d'étaler les charges des nouveaux projets grandes vitesses. Le projet TGV Est, déclaré d'utilité public mais peu rentable, devrait donner le coup d'envoi de cette nouvelle orientation. Le TGV Rhin - Rhône, s'il dépasse le stade de l'avant projet, pourrait suivre, dans un premier temps, la même voie.

M.H.M

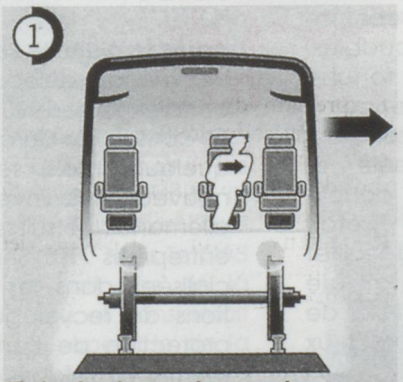
[1] ***Rail 2000 :*** *Adoptée par le peuple suisse le 6 décembre 1987, le projet rail 2000 doit réformer l'ensemble des chemins de fer helvétiques en dotant le territoire de dessertes rapides et cadencées. Le projet doit permettre de doubler les axes principaux saturés par de nouvelles lignes ou tronçon à grande vitesse, d'éliminer les goulets d'étranglement des relations principales et de moderniser les installations existantes.*

[2] ***NLFA :*** *Ce projet, dont le gouvernement fédéral a approuvé les modalités définitives le 24 avril 1996, entraînera le percement de deux tunnels de « base » : le Saint-Gothard, qui avec ses 57 km sera le plus long du monde, reliera Ersteld (canton d'Uri) à Bodio (Tessin) ; le Lötschberg, long de 33 km, reliera Fruntigen (canton de Berne) à Steg, dans la vallée du Rhône (Valais). Les deux dossiers devraient faire l'objet d'une consultation populaire l'an prochain.*

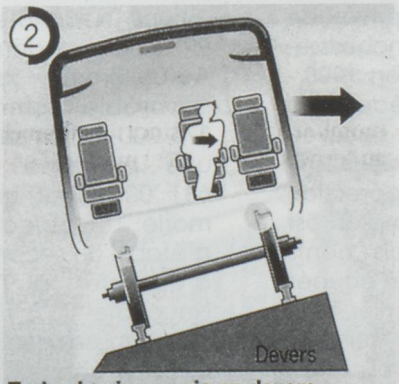
Le train pendulaire : une technologie économe

Contraintes budgétaires, refus du Conseil européen des ministres de l'Économie de financer plus avant les grands projets ont engendré de nouvelles réflexions sur l'aménagement du territoire. Dès lors, il s'agissait de trouver un compromis entre économie et vitesse. L'époque du tout TGV, ambitieuse promesse du schéma directeur de 1991, est révolue et doit céder sa place à l'ère de la polyvalence et du ratio vitesse/coût. La technique du pendulaire répond à ces nouvelles exigences. Elle permet d'accroître la vitesse commerciale d'un train de près de 30% tout en conservant les infrastructures classiques. Pour aller plus vite - jusque 250 km/h - le train se penche mécaniquement vers l'intérieur de la courbe à l'image d'une moto. C'est un système de suspension assistée qui permet de compenser l'insuffisance de dévers et d'assurer aux passagers, selon les constructeurs, un confort maximal. Cette technologie à moindre coût limite les dépenses d'infrastructure à la rénovation des lignes originelles (nouvelles signalisations, retrait des passages à niveau...) et réduit, par la même, la durée des chantiers. Cette technique ne sonne pas pour autant le glas des TGV. Les ingénieurs de la SNCF travaillent sur le « mini TGV » : une rame composée d'une motrice, de trois remorques classiques et d'une remorque réversible à cabine de conduite, capable d'emprunter les lignes nouvelles à 300 km/h, les lignes classiques à 200 km/h et pouvant être dotée d'un système de pendulation. Gec-Alsthom, de son coté, a largement contribué au développement de l'alliance des deux technologies. Loin d'être antagonistes, leur combinaison pourrait permettre une accélération sensible de la mise en œuvre, en terme de service, des liaisons inscrites au schéma directeur.

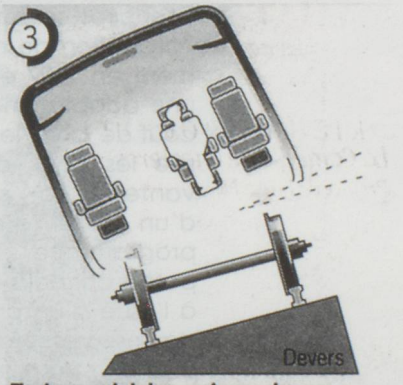
M.H.M



Train classique, voie normale
La force centrifuge n'est pas contrariée. Elle tire les voyageurs vers l'extérieur de la courbe, ce qui diminue leur confort.



Train classique, voie en devers
A vitesse élevée, la force centrifuge est en partie compensée par le devers, mais les voyageurs sont encore tirés vers l'extérieur.



Train pendulaire, voie en devers
L'habitacle s'incline. La force centrifuge est plus faible. La vitesse peut être accélérée sans incommoder les voyageurs.

Source: «La Vie du Rail