

L'enjeu romand du TGV : risques pour le paysage

Autor(en): **Baertschi, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **85 (1990)**

Heft 3

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175455>

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.



L'enjeu romand du TGV

Risques pour le paysage

Confronté au développement d'autres modes de transport – principalement routier et aérien – le chemin de fer est aujourd'hui en pleine évolution. Sur l'ensemble du continent européen, de nouvelles stratégies se développent qui nous concernent par leurs répercussions.

Un vaste projet s'élabore, qui demain reliera par des trains à grande vitesse Londres à Barcelone et Paris à Turin ou encore Francfort. On parle d'un réseau de 30000 km qui desservira les principaux centres urbains du continent. Nul doute que le développement spectaculaire des déplacements est un fait de notre époque et que les systèmes ferroviaires sont aujourd'hui placés face à un défi dont il s'agit de bien comprendre les enjeux.

Grands axes

Dans notre pays, les objectifs poursuivis par Rail 2000 permettent déjà de redonner une nouvelle attractivité aux chemins de fer. Le choix d'une Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes suisses (NLFA), dont la conception a été arrêtée au mois de mai 1989 par le Conseil fédéral, a pour objectif de favoriser le développement d'un réseau desservant notre territoire et vise à ne pas tout concentrer sur un seul axe Nord-Sud. Notre situation géographique fait que le rac-

cord du réseau ferré suisse au trafic international demeure une préoccupation majeure. La mise en valeur de l'infrastructure existante implique de développer deux axes Nord-Sud, option qui a été finalement retenue. Ces choix ne sont toutefois qu'une étape de l'image future des liaisons qui maintiendront notre pays en contact avec les grandes agglomérations urbaines du continent.

Il faut savoir en effet que la France a développé une ligne de trains à grande vitesse entre Paris et Lyon et que des prolongements sont aujourd'hui décidés en direction de Barcelone et de Chambéry. Le passage des Alpes se fera sur territoire français en direction de Turin. Un second tracé du TGV, sur l'axe Rhin-Rhône, devrait relier Hambourg à Madrid et une voie à grande vitesse sera créée passant par Mulhouse et Strasbourg. Le danger est donc bien présent pour notre pays de se trouver mis à

La conception du Conseil fédéral pour une Nouvelle ligne ferroviaire alpestre.

Das vom Bundesrat vorge-schlagene Konzept für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale.

l'écart des grandes dessertes ferroviaires du XXI^e siècle.

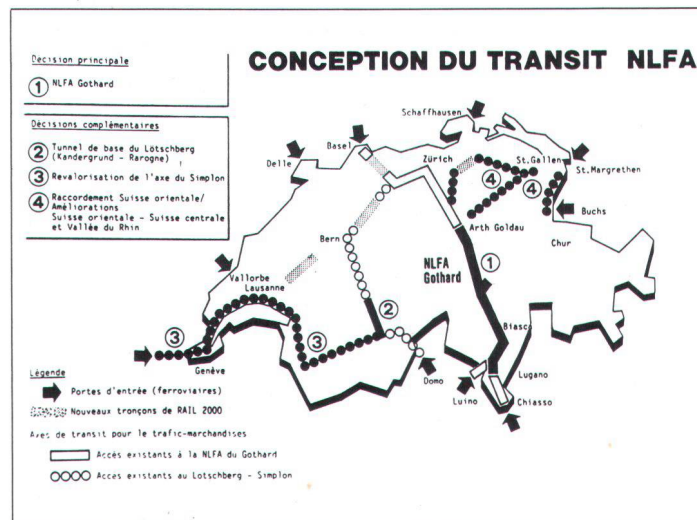
Le Simplon

Aujourd'hui, certaines régions de notre pays s'interrogent sur la stratégie mise en place. Ainsi, en Suisse romande, le Nord vaudois s'inquiète du devenir de la ligne du Simplon, ceci d'autant plus qu'un projet de liaison de trains à grande vitesse reliant Mâcon à Genève a été étudié. Il est intéressant de signaler que depuis l'arrivée du train à grande vitesse à Genève, en 1982, le trafic ferroviaire a quintuplé sur la ligne Paris-Genève. Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, en liaison avec les cantons romands, a soutenu le projet d'une desserte reliant Genève à l'axe TGV Paris Sud-Est.

Il semble que cette variante soit économiquement et financièrement plus facile à envisager que la variante d'une ligne via Vallorbe, selon le tracé actuel de la ligne du Simplon. Dans cette affaire, la volonté des cantons romands est d'éviter à tout prix une mise à l'écart de la ligne du Simplon au profit du Mont-Cenis. Le danger est grand, également, de reléguer l'aéroport intercontinental de Genève-Cointrin à une échelle plus locale si toutes les infrastructures du TGV convergeaient sur Lyon et son aéroport de Satolas. La situation est par contre bien différente du côté de Bâle-Mulhouse où les intérêts suisses et français semblent converger, puisque le raccordement de cet aéroport au TGV est à l'étude.

Conséquences

Cette stratégie des transports, dont la presse s'est largement fait l'écho, laisse aujourd'hui perplexe. Faudra-t-il un jour envisager, sur le Plateau suisse, l'aménagement d'une voie à grande vitesse permettant le passage de la « diagonale urbaine » Barcelone-Munich via Genève-Lausanne et Zurich? Cet axe viendrait-il en complé-



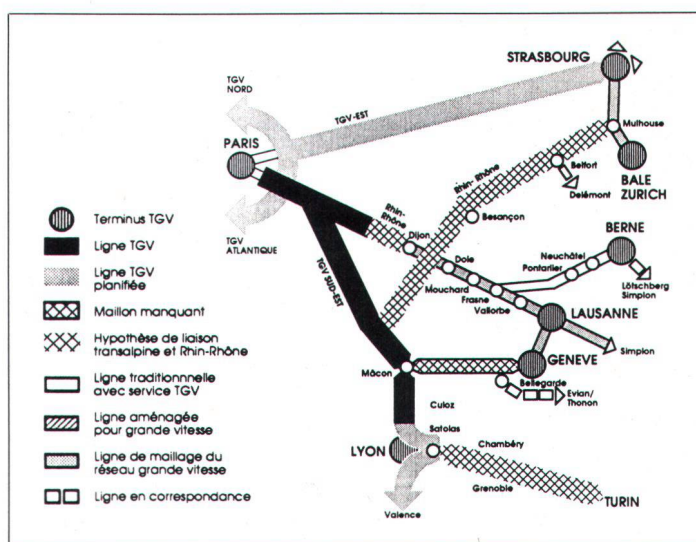
Die Romandie und der TGV

Risiken für die Natur

Durch die Entwicklung anderer Verkehrsträger herausgefordert, ist die Bahn heute in vollem Umbruch begriffen. Auf dem ganzen europäischen Kontinent sind Vorkehrungen im Gange, die uns ebenfalls betreffen.

Zurzeit wird ein grosses Projekt erarbeitet, welches morgen *London mit Barcelona* und *Paris mit Turin* oder Frankfurt durch Hochgeschwindigkeitszüge verbinden soll. Man spricht von einem Netz von 30000 km, welches die wichtigsten städtischen Zentren des Kontinents näher führen wird. In unserem Land erlauben die mit der Bahn 2000 verfolgten Ziele, die Eisenbahn wieder attraktiv zu machen. Die *Neue Eisenbahn-Alpen-transversale* zielt unter anderem darauf ab, nicht alles auf eine einzige Nord-Süd-Achse zu konzentrieren und unser Land mit den grossen Agglomerationen Europas in Kontakt zu halten. Auch hat Frankreich bereits eine Hochgeschwindigkeitslinie zwischen Paris und Lyon errichtet, die nach Barcelona und Chambéry verlängert werden soll. Die *Alpendurchquerung* Richtung Turin wird dabei auf französischem Boden erfolgen. Ein zweites Trasse auf der Achse *Rhein-Rhône* soll Hamburg mit Madrid zusammenrücken und ein drittes über Mülhausen und Strassburg führen. Damit könnte unser Land im 21. Jahrhundert ins Hintertreffen geraten. In der Romandie beunruhigt man sich über die Zukunft der *Simplonlinie*, um so mehr als eine Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Mâcon und Genf studiert worden ist. Interessant ist auch zu vermerken, dass seit der Einführung der TGV-Verbindung ab der Rhonestadt sich der Bahnverkehr Paris-Genf verfünffacht

hat. Das *Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement* hat zusammen mit den westschweizerischen Kantonen das Projekt einer Verbindung von Genf mit der TGV-Linie Paris Süd-Ost unterstützt. Denn die Romandie möchte um jeden Preis verhindern, dass der Simplon zugunsten des Mont-Cenis ins Abseits gerät. Diese Lage wirft für die Schweiz eine Reihe folgenreicher Fragen auf – zum Beispiel ob eine Hochgeschwindigkeitsdiagonale von Barcelona nach München durch unser *Mittelland* führen soll –, denn der Bau neuer Bahnstrecken lässt die *Natur* nicht unberührt. Zudem würden solche Transportmittel zu Lasten der kleinen Städte und Regionalzentren vor allem die grossen Städte begünstigen. Oder sollen wir uns ganz aus den Hochgeschwindigkeitsbahnen heraushalten und damit die Weiterentwicklung gewisser wirtschaftsstarker Regionen gefährden? Nicht zuletzt wegen der Tatsache, dass 64 Städte weniger als 450 km von unsern Grenzen entfernt sind, befürwortet der «Léman-Rat», der die Kantone Genf, Waadt und Wallis sowie die französischen Departemente von Ain und Hochsavoyen umfasst, eine *TGV-Linie Mâcon-Bourg-en-Bresse nach Genf und Lausanne*, da sie mit dem TGV Paris-Mailand durch den Simplon verbunden werden könnte. Dafür müsste jedoch ein neuer Bahnabschnitt von 65 km erstellt werden.



La proposition de la Commission ferroviaire romande. Der Vorschlag der westschweizerischen Eisenbahnkommission.

ment ou en concurrence d'un axe *Rhin-Rhône* passant par Mulhouse et Strasbourg? Ces questions sont extrêmement importantes pour le devenir de notre pays. Il est certain que le développement des chemins de fer actuels permet de limiter les nuisances, s'agissant d'un moyen de transport «propre». Mais il est vrai également que la construction des nouvelles voies ferroviaires à grande vitesse ne laisse pas la nature intacte. Par ailleurs, en développant de tels moyens de transport, les petites villes et les centres régionaux sont défavorisés à l'avantage d'une polarisation qui profite aux grandes villes principalement. Est-ce vraiment ce type d'aménagement du territoire que nous voulons aujourd'hui? Faut-il penser que le réseau de ces trains à grande vitesse devra être complètement écarté au risque de faire périr le développement de certaines régions aujourd'hui économiquement avancées?

Un enjeu

En tous les cas, il est nécessaire de repenser nos chemins de fer, non seulement à l'échelle du pays mais à l'échelle du continent. Les choix ne sont pas faciles. Une statistique récente considère que soixante-quatre villes ayant un rayon-

nement européen sont situées à moins de 450 km de nos frontières. C'est assurément la raison pour laquelle le Conseil du Léman, qui groupe les cantons de Genève, de Vaud, du Valais et les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, soutient la création d'une ligne TGV reliant *Mâcon-Bourg-en-Bresse à Genève et Lausanne*. Cette ligne, appelée aussi «TGV Bourgogne», permettrait une liaison à grande vitesse Paris-Milan par le Simplon. Et l'itinéraire passerait par Bourg-en-Bresse, Satigny via La cluse de Nantua, pour arriver à Genève et Lausanne. Ceci implique aujourd'hui la construction d'un maillon manquant de ligne TGV long de 65 km. La durée d'un parcours *Genève-Paris* ne serait plus que de 2 h 05 (2 h 45 depuis Lausanne), et une liaison serait assurée en direction de la Côte d'Azur et de Barcelone. Après Rail 2000 et les discussions concernant la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes suisses, il est temps de prendre conscience qu'un débat d'importance se dessine sur les futures communications ferroviaires à travers le Plateau suisse. Un enjeu qui concernera tout à la fois l'aménagement du territoire, l'économie et la protection de notre paysage.

Pierre Baertschi