

Péripéties du TGV Lyria: voir un train plus loin

Comme la Suisse occidentale sera véritablement au cœur de l'Europe ferroviaire à grande vitesse.

Daniel Mange La disparition programmée d'une liaison TGV de Lausanne à Paris via Vallorbe (départ à 6h23 de Lausanne) a secoué tout le landernau vaudois, et bien au-delà. Dans l'urgence climatique d'aujourd'hui, le retour en force du chemin de fer est un leitmotiv: supprimer un train est indécent. Sans reprendre les justifications de la compagnie Lyria, largement diffusées par la presse, il est temps de réexaminer les relations TGV franco-suisse dans une perspective à long terme.

La voie royale: le TGV Léman Mont-Blanc

La première ligne ferroviaire française à grande vitesse relie dès 1981 Paris à Lyon; cette artère majeure, prolongée aujourd'hui vers le sud (Marseille, Montpellier), vers l'ouest (Bordeaux, Rennes), vers le nord (Lille, Londres, Bruxelles) et vers l'est (Strasbourg), est l'axe déterminant pour arrimer la Suisse à une grande partie de l'Europe. Cette vision a guidé un directeur du bureau d'ingénieurs Bonnard & Gardel, Jean-Marc Juge. Dès 1988 celui-ci réalise à compte d'auteur un projet de ligne nouvelle entre Mâcon, sur l'axe TGV

Paris – Lyon, et Genève, profitant de la faille géologique de la cluse de Nantua, orientée favorablement d'ouest en est; c'est le projet du TGV Léman Mont-Blanc, porté dès les années 90 par un consortium franco-suisse constitué de deux banques (Société de banque suisse et Banque nationale de Paris) et de deux bureaux d'ingénieurs (Bonnard & Gardel et Systra).

La République et Canton de Genève y apporte son soutien total, comme le démontre la plaquette « TGV Léman Mont-Blanc. La solution directe », éditée en 1996. La vision européenne est omniprésente, avec des temps de parcours depuis Genève de 4h00 pour Barcelone, 2h15 pour Paris, et 4h25 pour Londres.

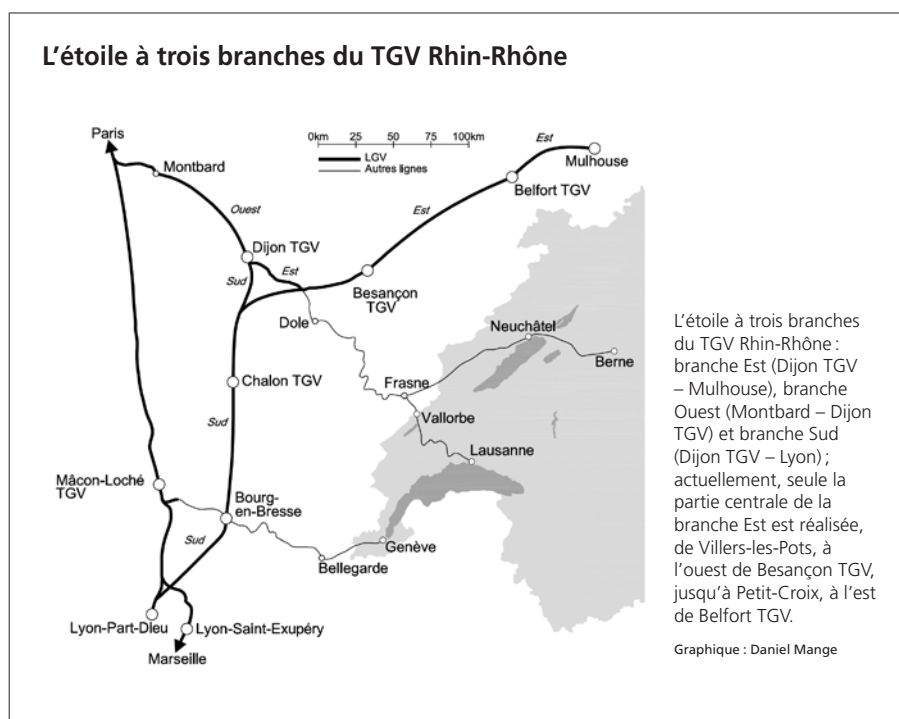
Des divergences au niveau français ont cassé le rêve: Bernard Bosson, maire d'Annecy, devenu ministre français des Transports, affiche sa priorité absolue à une directissima Genève – Annecy – Chambéry couplée à la ligne à grande vitesse Lyon – Chambéry – Turin, et confirme en mai 1993 que la France ne déboursa pas un centime pour le TGV Léman Mont-Blanc. Malgré ces péripéties politiques, la réalisation du rêve reste toujours d'une brûlante actualité.

La piste jurassienne, indissociable du TGV Rhin-Rhône

L'accès à la France via Vallorbe est plus scabreux que la géographie unique de la cluse de Nantua; la ligne Vallorbe – Frasne – Dole doit faire face frontalement à la chaîne jurassienne. Inutile de chercher à gagner du temps sur ce tronçon, c'est au-delà qu'il faut résoudre le problème, et la solution passe par le TGV Rhin-Rhône. Initialement, le projet complet se résumait à une étoile à trois branches: branche Est (Dijon TGV – Mulhouse), branche Ouest (Montbard – Dijon TGV, Montbard constituant le départ de la jonction avec l'axe TGV historique de Lyon à Paris) et branche Sud (Dijon TGV – Lyon). Le raccordement de l'axe jurassien Vallorbe – Frasne – Dole avec la branche Est, à la hauteur de Villers-les-Pots, permettrait un gain de temps substantiel sur le trajet actuel Lausanne – Paris, de 3h40 selon le meilleur horaire actuel.

Le conditionnel s'impose ici, car la branche Est du TGV Rhin-Rhône se termine aujourd'hui à la sortie ouest de Besançon TGV, à Villers-les-Pots précisément, et la branche Ouest est encore à l'état de projet.

>>>



Ein Blick nach vorne

Ausgehend von der Aufhebung der TGV-Verbindung von Lausanne nach Paris via Vallorbe betrachtet Daniel Mange in seinem Beitrag die TGV-Verbindungen zwischen Frankreich und der Schweiz aus einer langfristigen Perspektive und plädiert für weitere Ausbauten und kürzere Fahrzeiten. Die deutsche Übersetzung dieses Beitrags (von Andreas Theiler) kann auf der Internetseite von Pro Bahn Schweiz (www.pro-bahn.ch) in der Rubrik «Aktuell» abgerufen werden.

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Ein Europa-Zug für die Schweiz

Überlegungen zu einer direkten Bahnverbindung von Interlaken via Basel und Paris nach Brüssel.

Kurt Metz Den Vorschlag des Berner Oberländer Tourismusfachmanns Rolf Widler für die Bahndirektverbindung von Interlaken über Bern – Basel – Strassburg – Paris Charles de-Gaulle TGV – Lille nach der EU-Hauptstadt Brüssel finde ich umsetzungswürdig. Er würde den grenzüberschreitenden Tages-Schienenverkehr aus der Schweiz massgeblich beleben und quasi als Leuchtturm für zeitgemässe Mobilität dienen. Ursprünglich war die Idee, den Beamten, die nun für Reisen unter fünf Stunden nicht mehr fliegen dürfen, ein umsteigefreies Angebot zu machen. Sie alleine würden den Zug aber nie füllen. Zu den Zielgruppen gehören auch Politiker und Lobbyisten, Geniesser (Stichwort «Moules et frites») und Touristen (in beiden Richtungen). Zu Brüssel als Ziel gesellten sich die Städtedestination Paris mit dem Disneyland und der schlanke Anschluss in Lille nach London. Dieses ist das aus der Schweiz mit Abstand am meisten angeflogene Ziel.

Das Projekt hat allerdings nur dann eine Chance, wenn es pragmatisch angepackt wird: mit einem Zugpaar beginnen und dieses aus der bestehenden und auf dieser Strecke durchgehend einsetzbaren TGV-Flotte mieten. Also keine massgeschneiderte, teure Schweizer Sonderanfertigung bestellen, denn nur so geht es ohne langwierige und teure Anpassungen und Zulassungen. Der Service an Bord muss zwar gleichziehen mit der Business Class der Europa-Fliegerei. WLAN ist essenziell, ebenso genügend Platz zum Arbeiten – zwei klare Pluspunkte gegenüber dem Fliegen.

Bahnfahrt darf etwas kosten

In der 2. Klasse könnte man nebeneinanderliegende Sitze ein wenig teurer als einen einzelnen Sitzplatz verkaufen und so eine Art Premium Economy mit mehr Ablageplatz und Bewegungsfreiheit schaffen. Die Reisevariante in einer Richtung Zugfahrt und in der anderen Richtung Flug mit einem Ticket erachte ich als selbstver-

ständig. Wenn man sich die herrschenden Monopollflugpreise der Swiss ab Zürich nach Brüssel anschaut, dann darf die Bahnfahrt auch etwas kosten: Ein Blick in ein Flugportal für Billigtickets ergab für einen Montagmorgen im März hin (7.40 Uhr) und am folgenden Mittwochabend zurück (19.00 und 19.55 Uhr) eine Preisspanne von 435 bis 703 Franken ohne Gepäck, ohne Anreise an den Flughafen Zürich und ohne Transfer ins Brüsseler Stadtzentrum.

Nun liegt es an Konsumenten- und Lobbyorganisationen aus der Bahnwelt, den Nutzniessern im Incoming-Tourismus (Schweiz Tourismus, Bern Welcome, Jungfraubahnen, etc.), den Bahnreiseveranstaltern und natürlich den politischen Parteien, massiven Druck auf die Entscheidungsträger und so auf die SBB auszuüben. Dann wird es möglich, dass der Schweizer Europa-Zug vor der Zustimmung zum Rahmenabkommen mit der EU in Brüssel einfährt.

>>> La Suisse occidentale doit se réveiller

Les deux axes majeurs de la Suisse occidentale vers la France sont donc ceux de Genève à Mâcon (le TGV Léman Mont-Blanc) et de Vallorbe à Dijon/Montbard, via les branches Est et Ouest du TGV Rhin-Rhône.

La stratégie de financement de ces deux axes est très différente. Le TGV Léman Mont-Blanc est avant tout un projet suisse, conçu et planifié pour relier Genève à Paris; son financement, estimé par le bureau Bonnard & Gardel à 2,7 milliards de CHF (valeur 1992), pourrait être entièrement pris en charge par notre pays. A l'image du consortium qui avait piloté le projet initial, il serait heureux de ressusciter le quatuor de banques et de bureaux d'ingénieurs pour relancer la ligne nouvelle Genève – Mâcon dans un cadre économique minimisant le recours au financement public.

L'aménagement des deux branches Est et Ouest du TGV Rhin-Rhône constitue un projet essentiellement français. En

rappelant les aides financières apportées par la Confédération pour la réalisation de tronçons hors de nos frontières (110 millions d'euros pour la réhabilitation de la ligne des Carpates, entre Bellegarde et Bourg-en-Bresse, 100 millions de CHF pour l'aménagement de la branche Est du TGV Rhin-Rhône), une nouvelle contribution financière suisse pourrait accélérer les extensions de l'actuel TGV Rhin-Rhône, et plus précisément ses branches Est et Ouest.

Pour les deux projets de Genève – Paris via Mâcon et Lausanne – Paris via Vallorbe, aucun montant financier n'est, à notre connaissance du moins, planifié ni en France, ni en Suisse. L'étape d'aménagement 2025-2035 du PRODES a été approuvée par le Parlement en juin 2019. Elle ne comporte aucun projet en rapport avec les relations TGV de la Suisse occidentale vers la France; sur son montant de 12,9 milliards et sa durée de 10 ans, il n'est pas exclu d'imaginer des roca-

des avec des projets planifiés aujourd'hui, mais renvoyés à plus tard ou revus à la baisse.

Du « flygskam » au « tagskryt »

Avec une ligne à grande vitesse de Genève à Lausanne (20 minutes de trajet) puis de Lausanne à Berne (30 minutes), les voyageurs pourraient rallier Paris en 2h15 depuis Genève, 2h35 depuis Lausanne et 3h05 depuis Berne. Grâce au contournement TGV de Paris, Londres serait atteinte en 4h25 depuis Genève, 4h45 depuis Lausanne et 5h15 depuis Berne, des durées compétitives avec celles de l'avion pour un déplacement de centre à centre.

En résumé, relançons le TGV Léman Mont-Blanc, et achevons le TGV Rhin-Rhône: la Suisse occidentale sera alors véritablement au cœur de l'Europe ferroviaire à grande vitesse. La honte de prendre l'avion, « flygskam », fera alors place au « tagskryt », la fierté de rouler en train!