

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 120 (1994)  
**Heft:** 3

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

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

### 8) *Les grandes infrastructures suisses de transport et l'utilité publique*

Toute la démarche *Swissmetro* est fondée sur un postulat: comme il n'est plus possible de «planter un clou» en surface en Suisse, il faut envisager l'avenir des transports en souterrain, même si cela coûte très cher. Cette affirmation est actuellement correcte. Toutefois, il

convient de remarquer que la Suisse ne pourra longtemps maintenir son économie, si toutes les réalisations en infrastructures et autres coûtent deux à trois fois plus cher qu'ailleurs en Europe, par perfectionnisme ou en raison de retards procéduriers très onéreux. La notion d'intérêt public pour les projets dûment approuvés doit impérativement être rétablie. Plutôt

qu'une fuite dans l'utopie technologique, il y aurait lieu d'entreprendre au plus vite la révision du conglomérat de procédures pénalisant les projets dont l'utilité publique est incontestable. Cela n'empêche nullement la poursuite active de recherches fondamentales et appliquées dans le secteur des transports, tout particulièrement des transports publics.

## Notes de lecture

### Enfin un débat sur l'avenir de la ligne du Simplon?

L'avènement du TGV, il y a une dizaine d'années, a considérablement modifié la géographie des chemins de fer dans la France du sud-est. Initialement conçu pour relier Paris à Lyon (500 km) en deux heures, ce nouveau matériel a très vite étendu son champ d'action en-dehors de la nouvelle ligne construite pour lui. Le temps gagné lorsqu'il emprunte son infrastructure spécifique lui permet de diminuer sensiblement les temps de parcours même sur des liaisons comme Paris-Lausanne, empruntant pour une part importante des lignes classiques.

Il en résulte des situations paradoxales: reliant Lausanne à Paris avec un gain de temps important, le TGV a certes valorisé cette ligne. En revanche, ne circulant pas au-delà de Lausanne, il a introduit une rupture de charge par rapport aux anciennes relations France-Italie par le Simplon, ce qui constitue incontestablement une dévalorisation.

Le succès du TGV Paris-Genève (reliant «la capitale de la France à la capitale de la Suisse», comme s'était écrié le ministre français des Transports lors de l'inauguration de la ligne!) ne s'est pas démenti, la fréquentation accrue justifiant l'augmentation de l'offre.

Le revers de la médaille est constitué par la disparition des trains directs de jour entre Paris et Milan. Cette dégradation des prestations a incité l'ingénieur Lausannois Rodolphe Weibel à étudier la revalorisation de la ligne du Simplon. Son premier postulat a porté sur la création d'une liaison *TGV Jura-Simplon Paris-Lausanne*, par la mise aux normes «grande vitesse», apte à une circulation à 300 km/h, du tronçon Dôle-Lausanne, complétant ainsi la ligne nouvelle Paris-Dôle. Paris serait ainsi à 2 h environ de Lausanne et à 4h20 de Milan.

Ce projet s'est notamment heurté à celui d'un raccordement à haute vitesse Mâcon-Genève, mettant la Ville-Lumière à 2 h à peine du siège euro-

péen de l'ONU. Cette solution, qui a fait l'objet d'un accord – fragile! – entre les cantons romands, implique un financement exclusivement helvétique d'un tronçon presque entièrement situé sur territoire français. Il convient de relever ici un aspect particulièrement intéressant: en ramenant à quelque deux heures la liaison Genève-Paris, il met largement hors course les relations aériennes. Aujourd'hui, la décision de la France de construire la ligne TGV Lyon-Turin a rejeté à l'arrière-plan ces deux projets. Dans le meilleur des cas, c'est une antenne Genève-Chambéry qui offrira la dernière chance d'une amélioration du temps de parcours entre Seine et Rhône.

Les études de Rodolphe Weibel l'ont amené à se pencher sur d'autres aspects de la ligne du Simplon, notamment en vue d'accroître tant la capacité que la vitesse entre Brigue et Domodossola. Elargissant le champ de ses réflexions, il a examiné les différentes options qui permettraient à la Suisse romande de s'intégrer au réseau ferré européen à grande vitesse en voie d'élaboration, effleurant au passage la question du transit des marchandises à travers notre pays. Son ouvrage présente la somme de plusieurs années d'études approfondies, hors de toute doctrine officielle.

Ses idées originales (parfois trop exclusivement vues au travers de lunettes vaudoises) lui ont valu l'inimitié de nombreux milieux officiels. Pourtant, on doit reconnaître qu'il a offert l'occasion d'un débat sur une problématique de première importance pour la Suisse romande. Son livre mérite à ce titre de figurer parmi les documents essentiels à la compréhension de la position de notre région dans l'Europe des chemins de fer, ce même si l'on ne partage pas toutes les conclusions de l'auteur.

WEIBEL RODOLPHE: *La Suisse romande à la croisée des chemins de fer*. Un vol. broché 16,5 x 24 cm, 174 pages avec de nombreuses illustrations (tableaux, cartes). Edition Georg, Genève, 1993. Prix: Fr. 39.–