Raccordements TGV : que M. Ogi change de rôle!

Autor(en): **Gavillet, André**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **31 (1994)**

Heft 1159

PDF erstellt am: **10.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1009325

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

RACCORDEMENTS TGV

Que M. Ogi change de rôle !

(ag) Combien de milliards à investir, combien de minutes à gagner, quel taux de rentabilité ? Les bureaux d'ingénieurs mandatés recensent les nouveaux tracés, les phasages, la longueur des tunnels. Les cantons romands et leurs chambres économiques y puisent arguments: quel est le meilleur chemin ferroviaire pour se rendre à Paris ? Pendant ce temps les choses bougent hors de nos frontières. Et l'on constate deux choses: l'impréparation suisse y compris pour les affaires qui ne dépendent que de nous et l'absence d'un coordinateur et d'un négociateur. M. Ogi est certainement un bon descendeur, peut-être un bon vendeur. Mais aujourd'hui le dossier exige d'autres qualités.

RAPPEL

Les trois possibilités de liaison TGV Suisse romande – Paris:

- Par Lausanne et Vallorbe, sur le tracé «naturel» qui relie Milan à Paris et qui pourrait être amélioré. Le tunnel sous le Mont-Cenis qui reliera Turin à Chambéry devrait diminuer l'attrait international de cette liaison.
- Par une nouvelle ligne Genève – Mâcon, dont plusieurs variantes sont possibles. Officiellement soutenue par la Confédération, cette ligne n'offre que peu d'intérêt pour nos voisins français.
- Par une nouvelle ligne Genève – Chambéry, se raccordant à la nouvelle liaison transalpine avec Turin, qui a la préférence de Paris. Plus longue en temps et en kilomètres que la précédente, elle offre de meilleures liaisons avec le sud de la France et la Péninsule ibérique.

Lausanne–Genève. Les calculs de rentabilité, qu'il s'agisse du Genève-Mâcon ou du Lausanne-Dole sont faits souvent dans l'idée d'un report de trafic: les Genevois remontant jusqu'à Vallorbe, dans un cas ou les autres Romands passant par Genève, dans l'autre cas.

Or les CFF ont déclaré qu'il leur était impossible de charger la ligne Lausanne (Bussigny)–Genève de 16 à 20 TGV supplémentaires. Ils excluent de ce fait la possibilité d'un report genevois sur Vallorbe ou celle de TGV aboutissant à ou partant de Lausanne même. L'argument est-il solide ? Et si oui, où en sont l'étude et la planification de la troisième voie Lausanne–Genève ? Comment jouer notre partie si le dossier suisse n'est pas prêt ?

Genève–Genève. Relier tout le Chablais savoyard à Cornavin est pour Genève une priorité aussi bien pour la gestion du trafic régional que pour les liaisons futures internationales. Qui assumera cet investissement Bossey–La Praille ? Les CFF y participeront-ils ? Leur engagement devrait être total si l'on veut éviter le développement d'une gare Genève-Sud sur territoire français, alors qu'on ne saurait concevoir à Archamps qu'une station de séparation des trafics destinés à la Savoie ou à Genève. Or cette question essentielle n'a pas encore, à notre connaissance, été sérieusement étudiée.

Suisse–France. Les Français s'apprêtent à donner à la liaison Rhin-Rhône, par Dijon, un tracé tendu, plus rapide, mais qui, en ne s'incurvant pas vers Dole, désavantage la ligne du Simplon. Or la Suisse qui assurera une bonne part de la rentabilité du Rhin-Rhône par l'apport de Bâle et de Zurich s'est abstenue de faire valoir les intérêts de la communauté jurassienne. Il y avait là pourtant un champ d'action possible.

Le ministre Bernard Bosson s'efforce d'attirer la Suisse sur la nouvelle liaison Paris–Chambéry–Turin: il aimerait raccorder à cette liaison Annecy, la ville dont il est maire, et Genève. Il promet même de reprendre l'étude d'une amélioration (électrification) de la ligne Bellegarde–Nantua, qui serait une Genève–Mâcon light. Le gain serait important 20 minutes, et le trajet Genève–Paris ramené à 3 h. 10, mais le coût n'en est pas modeste, comme l'affirme Bernard Bosson, puisqu'il a été chiffré à 1,3 milliard, c'est-à-dire plus que toute l'amélioration Lausanne–Vallorbe–Dole estimé à 1,1 milliard.

Mais l'intérêt de la démarche de Bernard Bosson, c'est que la France est demanderesse pour assurer avant tout le financement de la ligne Chambéry–Annecy–Genève.

Ici commence la partie diplomatique, qui impliquerait que l'action soit coordonnée et les intérêts cantonaux arbitrés M. Ogi veut-il (peut-il) jouer ce rôle ? Sinon, qu'il mette en place une structure d'étude et de négociation. A défaut la Suisse romande risque d'être déchirée, puis perdante.

Les CFF et la Confédération diront probablement qu'ils n'ont pas d'argent supplémentaire à investir. La grande illusion, c'est qu'on a fait croire aux Romands qu'ils n'étaient pas oubliés puisque le Lötschberg de base sera construit pour 6 milliards. Mais la liaison Berne–Brigue qui certes confirme le rôle du Simplon, qu'est-ce en regard de l'importance des connexions romandes au réseau international ? ■

●●●

le rectorat d'intervenir directement dans les départements, dans les subdivisions de base, là où se prennent les décisions pédagogiques (programmes d'études) et scientifiques (nominations, directions de recherche) fondamentales.

Le projet genevois, par ses errements même, éclaire un chemin qu'il faudra emprunter, vaille que vaille. Et alors, pourquoi ne pas l'emprunter tous ensemble, au lieu de laisser chaque haute école et chaque parlement cantonal aller de son côté en ordre dispersé ? La Conférence universitaire suisse devrait saisir l'occasion de proposer un ou plusieurs modèles de lois-cadres à l'ensemble des hautes écoles, ou aux différentes régions universitaires que comptent la carte nationale. Nul doute qu'un rapprochement structurel, qu'une réflexion institutionnelle commune ferait avancer la coordination inter universitaire que de plus en plus de bons esprits — même à l'université — jugent inévitable. ■