

Zeitschrift:	Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber:	Organisation des Suisses de l'étranger
Band:	21 (1994)
Heft:	1
 Artikel:	Trains à grande vitesse (TGV) : liaisons franco-suisses: l'heure de vérité
Autor:	Ley, Anne-Marie
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-912592

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: 12.01.2026

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

chandises, de personnes, de services et d'idées. Il y a régulièrement des contacts entre Chiasso et Côme, que ce soit sous la forme de rencontre entre les autorités municipales ou lors de la réalisation de projets communs. Cela comprend les réglementations pour les frontaliers, les transports publics et les échanges culturels.

Vous êtes le maire d'une commune qui – comme le canton du Tessin et la Suisse – a refusé l'adhésion à l'Espace économique européen. L'idée de la «Regio Insubrica» est-elle une réaction à cette votation?

Mon idée d'une «Regio Insubrica» date d'avant le résultat négatif de la votation



**Fernando Pedrolini,
maire
de Chiasso.**
(Photo: zvg)

sur l'EEE, même si elle n'a été «officialisée» qu'après celle-ci. La préparation des documents et statuts y relatifs ainsi que leur envoi aux présidents du Conseil d'Etat du Tessin et des provinces de

Côme, de Varese et de Novare ont eu lieu en février 1993. Il est certain que la «Regio Insubrica» apparaît aujourd'hui d'autant plus nécessaire, voire urgente afin que l'on puisse prendre des mesures pour les générations actuelles et surtout futures et créer des conditions-cadres idéales. En outre, il ne faut pas oublier que, grâce à la politique transfrontalière, nous assistons à un rapprochement général entre les peuples, au-delà des nationalités, ce qui répond bien au besoin d'harmonie, qui est particulièrement répandu aujourd'hui. C'est pour cette raison que les Tessinois – plutôt sceptiques au début – s'échaufferont au sujet de cette idée.

Interview: Giuseppe Rusconi

Trains à grande vitesse (TGV)

Liaisons franco-suisses: l'heure de vérité

La chaîne du Jura dresse une barrière naturelle entre la Suisse occidentale et les régions françaises de Franche-Comté et de Rhône-Alpes. L'amélioration des communications est une revendication dominante des habitants de cette vaste région unie par la même langue et la même culture. De son côté, l'Europe communautaire mise sur le développement d'un réseau européen à grande vitesse. La France s'est dotée en 1991 d'un schéma directeur qui multiplie les liaisons par TGV raccordées aux pays voisins.

Les organismes transfrontaliers – Conseil du Léman et Communauté de travail du Jura en première ligne – s'engagent également pour la modernisation des transports publics de leur vaste région. Le problème, c'est qu'ils ont l'embarras du choix parmi les projets qui

sont mis à l'étude et que leurs intérêts divergent, alors que les pouvoirs publics disposent de moyens financiers de plus en plus limités.

L'heure de vérité approche depuis que la France et l'Italie ont convenu de donner la priorité à la ligne transalpine TGV Lyon-Turin par le Mont-Cenis avec une branche en direction de Chambéry et Annecy. Parallèlement sont menés avec célérité les travaux d'étude pour le TGV Rhin-Rhône à trois branches: vers Paris, Lyon et Mulhouse/Bâle.

La position officielle de la Suisse demeure, pour l'instant du moins, celle qui a été définie au moment du débat sur les nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA): raccordement au réseau français des TGV par Bâle et par Genève. Notamment parce que la France

avait inscrit la future ligne Mâcon-Genève au schéma directeur des TGV et que pour les cantons romands, ce projet, qui serait financé principalement par des capitaux privés, apporte un atout de poids à la revalorisation de la ligne du Simplon, d'importance capitale pour la Suisse occidentale, Berne et le nord-ouest de la Suisse dans leurs communications avec l'Europe du sud.

Le pari franco-italien sur le Mont-Cenis soulève l'enthousiasme de la région Rhône-Alpes tandis que du coup le projet Mâcon-Genève perd des points. Pour le canton de Genève et les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, le raccordement, onéreux, par Annecy à Chambéry semble désormais le moindre mal.

Les cantons de Vaud, Neuchâtel, Jura, ceux du Nord-ouest de la Suisse, Berne et Zurich, ne peuvent que se réjouir que le TGV Rhin-Rhône prenne des contours plus précis, ce qui renforce du coup les atouts des lignes Dole-Vallorbe vers Lausanne, Neuchâtel et Berne, objets de la sollicitude de la Communauté de travail du Jura à l'origine d'une étude sur les améliorations à apporter à ces lignes, de façon à les rapprocher de Paris et du tunnel sous la Manche.

Du côté suisse, l'heure est toutefois aux redimensionnements des projets ferroviaires à la baisse. Et les collectivités locales mettent plutôt l'accent sur la défense des liaisons régionales.

Anne-Marie Ley

Le raccordement au réseau français de TGV est extraordinairement important pour la Suisse: il a une importance décisive pour l'avenir de la ligne du Simplon et diminue beaucoup la durée des trajets. A l'avenir, le trajet de Paris à Zurich par exemple ne durera plus que 3 heures 15 environ au lieu de 6 heures actuellement.

