Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 26 (1989)
Heft: 964

Rubrik: L'Europe à grande vitesse

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: 14.12.2025

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

L'EUROPE À GRANDE VITESSE

Ça avance... un peu

(*pi*) Le projet de liaison ferroviaire rapide Mâcon – Genève a été étudié en 1986 déjà et à compte d'auteur par le bureau genevois Bonnard et Gardel. Présenté deux ans plus tard (voir DP 923 du 14 octobre 1988), il a su convaincre son monde: des CFF qui, selon une dépêche ATS du 30 mai, le défendent «bec et ongles», au Conseil fédéral qui l'a intégré au «paquet» Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). Prises de position toutes théoriques pour l'instant, puisqu'on ne voit venir de nulle part propositions concrètes, calendrier et plan de financement. Pour mémoire, on rappellera que cette liaison permettrait de réduire considérablement la durée du trajet Genève – Paris et Genève – Lyon, à tel point qu'il deviendrait plus avantageux pour les Lausannois de l'emprunter pour se rendre sur les bords de la Seine plutôt que de passer par Vallorbe.

A compte d'auteur également, un autre bureau d'ingénieurs, AIC de Lausanne et Ste-Croix, emmené par Rodolphe Weibel, défend pour sa part une amélioration du tracé historique par Vallorbe, sans d'ailleurs l'opposer à ce qu'il ne considère pas comme un concurrent, mais comme une solution complémentaire. Pour M. Weibel, il est possible, par des travaux en Suisse et en France, de gagner encore plus de temps que ne le permet le projet Bonnard et Gardel. Argument: en maintenant le passage par Vallorbe, le voyageur qui fait Milan – Paris ne s'éloigne jamais de plus de 40 km de l'axe théorique. En passant par Mâcon, on se retrouvera à 130 km de celui-ci. De plus, si le projet de TGV Rhin – Rhône voyait le jour, la ligne à grande vitesse se rapprocherait de la Suisse puisqu'elle atteindrait presque Dôle, alors que les TGV ne peuvent actuellement donner toute leur puissance qu'à partir d'Aisy.

Le bureau AIC n'a pas obtenu le succès de son concurrent genevois. Même le Conseil d'Etat vaudois, dans un rapport sur la question, appuie *«la réalisation du maillon manquant entre Genève et Bourg-en-Bresse de manière à développer des liaisons ferroviaires performantes entre le Plateau suisse, Lyon, la Méditerranée et la Péninsule ibérique d'une part et accroître les possibilités de liaisons vers Paris, le nord et l'ouest de la France d'autre part»*.

Reconnaissons que la position courageuse du Conseil d'Etat, qui est également celle du conseiller d'Etat Marcel Blanc en charge du dossier, est la seule qui soit politiquement défendable pour l'instant. Il importe de présenter un front uni face aux Français pour obtenir des améliorations. S'il faut pour l'instant ne mettre qu'une proposition en avant, celle par Genève – Mâcon l'emporte: elle additionne le poids des deux villes lémaniques, profite également aux départements riverains de l'Ain et de la Haute-Savoie et constitue une porte non pas seulement sur Paris et le nord-est, mais également sur le sud de la France et l'Espagne.

Mais on sait aussi que la SNCF rechigne à construire ce tronçon, même si la Suisse semble prête à en assurer le financement. La régie française envisage de faire transiter le trafic Genève – Paris par Chambéry et Lyon. Dans ce cas évidemment, pas question que la Suisse participe à ce détour par le sud: ce serait pousser le Mont-Cenis au détriment du Simplon. Le projet de M. Weibel pourrait alors être une alternative. Et puisque les Vaudois ont soutenu la solution genevoise, les Genevois pourraient alors, juste retour des choses, se rabattre sur le Mont-d'Or. ■

REVENU MINIMUM

Une aide à l'autonomie

Revenu minimum vital, social, d'insertion: des termes utilisés depuis plusieurs années par des travailleurs sociaux et des politiciens de toute tendance. Immanquablement la question surgit: «Qu'entendez-vous par là?» Une fois définie la notion, une autre interrogation se justifie: «Ce revenu minimum, représente-t-il une adaptation de la politique sociale, un substitut plus efficace à l'assistance publique, ou n'est-il que le moyen de faire accepter la société à deux vitesses que d'aucuns annoncent?»

A Genève, un groupe de travail du parti socialiste a étudié le sujet depuis bientôt deux ans.

Selon lui, il faut répondre à deux besoins principaux.

– Toute personne détentrice d'un permis d'établissement, ou d'un permis B ou C, doit disposer d'un minimum de revenu pour pouvoir se loger à Genève et y vivre décemment, y compris en participant à la culture ambiante.

– Toute personne doit pouvoir disposer d'un cercle de relations lui permettant d'être partie prenante de la société, selon ses désirs et ses moyens; c'est-à-dire si nécessaire recevoir une aide permettant une insertion ou une réinsertion dans un milieu de travail, salarié ou non, condition pour une autonomie réelle à la mesure de la personne (réinsertion sociale).

Le recours à l'assistance publique ne devrait donc plus concerner que les gens ne disposant pas d'un permis B ou C ou d'établissement, et malheureusement (mais il faudrait bien, au siècle de la vitesse, y porter remède) des gens en attente de décision d'une assurance sociale (AI, AVS, assurance-accidents obligatoire, etc). L'assistance publique répondrait encore dans certains cas exceptionnels et temporaires de dénuement.

La fin du «prêt d'honneur»

Le groupe de travail est conscient qu'ainsi on casse la vision traditionnelle de l'assistance publique (donner lors de situations dites exceptionnelles avec conditions de remboursement en cas de retour à une situation matérielle meilleure), conçue comme un «prêt