Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 26 (1989)
Heft: 934

Artikel: L'Europe à grande vitesse : la Romandie existe-t-elle encore?
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1010844

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 A GRANDE VITESSE

La Romandie existe-t-elle encore ?

(*pi*) Nous avons été parmi les premiers à vous présenter un problème qui va encore faire l'actualité dans les années qui viennent: le choix d'un tracé pour une véritable liaison ferroviaire à grande vitesse entre la Suisse romande et Paris d'un côté, Milan de l'autre. A l'heure actuelle en effet, le TGV partant de Lausanne ne rejoint une ligne performante qu'à Aisy, bien au-delà de Dijon, et celui au départ de Genève ne la trouve qu'à Mâcon.

Deux projets sont sur le tapis: une bretelle Genève – Mâcon, fruit d'une étude du bureau Bonnard et Gardel, qui ramènerait le trajet Genève – Paris à 2h30, soit une heure de moins qu'actuellement, et ferait gagner 50 minutes pour aller à Lyon; les Lausannois seraient alors plus vite au bord de la Seine en passant par Genève que par Vallorbe. Une modernisation du tracé historique, par Vallorbe et Dijon, permettrait également un gain de temps important, mais ne profiterait pas aux Genevois (voir à ce sujet DP 923 du 13.10.88).

En organisant une conférence de presse pour faire connaître le projet Bonnard et Gardel, le conseiller d'Etat Jean-Philippe Maître a, tout en s'en défendant — relations de bon voisinage obligent — marqué un but genevois. Et des représentants des régions concernées, seuls les sénateurs de l'Ain et de la Haute-Savoie étaient «utiles»: ce sont eux qui frappent aux portes des ministères et de la direction de la SNCF lorsque des conseillers d'Etat souhaitent faire remonter leur dossier sur le haut de la pile. Le représentant valaisan n'a pu que dire tout le bien qu'il pense des projets rapprochant Sion de Paris et le porte-parole du syndic de Lausanne qu'il lui importait peu de savoir si le TGV arrivait de Genève ou de Vallorbe. Quant au représentant du Département vaudois des travaux publics, la parole ne lui a même pas été donnée, M. Maître ne s'étant apparemment pas aperçu de sa présence.

Le projet Bonnard et Gardel est évidemment intéressant et a de fortes chances d'aboutir: en plus de Genève, il avantage tout l'arc lémanique ainsi que les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie qui comptent sur la Suisse pour leur fournir une «capitale régionale». Et par souci d'efficacité, Genève a tout intérêt à ne pas trop se soucier de ses voisins confédérés: les Vaudois sont déchirés entre ce projet et le tracé historique par Vallorbe; Berne, Fribourg et Neuchâtel auraient intérêt à voir se développer un axe par Pontarlier et Dijon...

La réalisation du projet franco-genevois va pourtant provoquer quelques bouleversements en Suisse romande: perte d'importance de Lausanne comme nœud ferroviaire, renforcement de l'arc lémanique au détriment de l'arrière-pays, retards probables dans l'amélioration des relations entre Berne, Neuchâtel et Paris, etc. Il serait donc temps de dépasser les discours vantant une unité qui n'a aucune raison d'exister et qui ne trompent personne et de s'asseoir autour d'une table: il ne s'agira pas de choisir une variante — tant mieux si le tracé proposé par les Genevois voit le jour, il avantage suffisamment de monde pour mériter d'être soutenu — mais de discuter des conséquences de sa réalisation. Faut-il abandonner quelques régions marginales au profit du développement des centres? Faut-il prévoir des mesures d'accompagnement pour tirer tout le profit de cette réalisation? Indépendamment du soutien à un tracé, de nombreuses questions devraient être posées à l'échelle romande.

Il serait donc temps que la Conférence ferroviaire romande, présentée comme organe chapeautant ces projets mais qui n'est en fait qu'un stamm de conseillers d'Etat sans pouvoir, nous prouve son utilité. ■

SCOLARITE ZURICHOISE

Souplesse et intégration

(*cfp*) A Zurich, un vote positif des électeurs du cinquième arrondissement scolaire va permettre l'instauration d'une nouvelle structure du degré supérieur de l'enseignement dans ce quartier, visant à tenir compte de sa situation particulière — la population étrangère y est très nombreuse. L'essai n'est pas isolé, puisque neuf communes campagnardes testent déjà une organisation analogue, l'expérience la plus ancienne, à Buchs, ayant commencé en 1977.

A l'heure actuelle, tous les jeunes Zurichois de douze ans sont dirigés soit vers l'école secondaire, soit vers l'école moyenne (Realschule), soit vers le degré supérieur de l'école primaire. Dans le cercle de ce quartier industriel, deux divisions seulement seront constituées: les classes de niveau supérieur, correspondant à celles de l'école secondaire actuelle, et les classes de base. Pour deux branches essentielles — les mathématiques et l'allemand — il y aura des degrés d'enseignement distincts qui regrouperont des élèves, venant de classes parallèles, répartis dans ces cours à niveau selon leur rythme d'apprentissage et leurs capacités. Un changement important consiste dans le fait que l'allemand, et non plus le français, fait l'objet de cet enseignement par niveaux. Ce choix correspond à la structure démographique du quartier où la grande majorité des élèves — trois sur quatre — ne sont pas de langue maternelle allemande: on constate que l'enseignement du français est souvent assez facilement assimilé par les élèves provenant de pays latins; il leur cause moins de difficultés que l'étude de l'allemand.

A noter que les élèves suisses suivront également les cours de langue et de culture nationales, réservés auparavant aux seuls étrangers. Ces cours (deux heures par semaine) sont déjà donnés en italien, en portugais, en serbo-croate, en grec et en turc.

Jusqu'à aujourd'hui, certains parents germanophones de ce quartier avaient tendance à le quitter à l'approche du début de la scolarité de leurs enfants. On espère que la nouvelle organisation de l'enseignement, mieux adaptée aux besoins de tous, freinera cette émigration. ■