

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 32 (1995)  
**Heft:** 1206

**Artikel:** Liaisons TGV : Gérard Ramseyer à contre-pied d'une collaboration romande  
**Autor:** Gavillet, André  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1015438>

### **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:** 25.02.2026

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

# Gérard Ramseyer à contre-pied d'une collaboration romande

## REPÈRES

L'article 7 de l'arrêté sur le transit alpin (4 octobre 1991) précise:

*«La Confédération s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse occidentale au réseau européen à haute performance et fait en sorte que le tronçon et le raccordement de Bâle soient construits et modernisés.*

*Elle s'emploie à promouvoir la réalisation de meilleures liaisons vers la France, entre Bâle et Genève, ainsi que vers l'Italie».*

Dans le message du 23 mai 1990, le Conseil fédéral se contentait de promouvoir «la construction et la modernisation du tronçon Genève-Mâcon dans le but de relier la ligne du Simplon au réseau français à haute performance».

Les débats parlementaires ont à la fois durci ce texte pour Genève-Mâcon et réintroduit les autres liaisons avec la France. D'où l'ambiguïté.

(ag) Le conseiller d'Etat genevois Gérard Ramseyer est responsable du dossier des transports. Interrogé par le *Nouveau Quotidien* (7.3.95), il a souligné sa volonté de faire avancer le projet de liaison ferroviaire TGV: Genève-Mâcon. C'est dans l'ordre.

Mais un des arguments avancés étonne; le peuple suisse aurait plébiscité le Mâcon-Genève en votation populaire. A sa manière à la fois lourde et satisfaite, le conseiller insiste: «La rencontre que j'ai eue avec Adolf Ogi, Benedikt Weibel, directeur des CFF, et Bernard Bosson, ministre français des Transports, en juin 94, était d'ailleurs symptomatique. Bernard Bosson semblait ignorer qu'il y avait eu une votation populaire en Suisse qui plébiscitait le Mâcon-Genève». Bernard Bosson était en bonne compagnie. Jamais le vote du peuple suisse sur les NLFA, où prédominait le souci de respecter l'accord conclu avec l'Union européenne et le choix Gothard-Lötschberg, n'a été pris en fonction de la variante de raccordement au réseau TGV. Ni les résultats vaudois ni les neuchâtelois ne le révèlent. Et même ceux qui se seraient arrêtés à cette question n'auraient pu que constater l'ambiguïté de la position fédérale. Car l'article 7 de l'arrêté sur le transit alpin laisse toutes les portes ouvertes, même si la liaison Genève-Mâcon est privilégiée (cf. marge).

S'il y avait eu plébiscite, la question aurait été définitivement tranchée. Or, selon le conseiller fédéral Ogi (courrier privé, 7.10. 1994), la situation est la suivante: «Le 2 septembre 1994 s'est réuni à Paris le groupe de travail ferroviaire franco-helvétique. Cette réunion s'est déroulée dans une atmosphère cordiale, ouverte et constructive. Elle a notamment permis d'adopter le plan de travail suivant:

- dans une première phase, il s'agira de mettre à niveau les dossiers des différentes infrastructures en discussion (Sillon alpin, TGV Mâcon-Genève et raccordement au TGV Rhin-Rhône par Vallorbe);

- dans une deuxième phase, il conviendra d'élaborer les critères qui permettront d'évaluer les projets, afin de pouvoir soumettre une proposition aux gouvernements français et suisse; au cours de cette phase seront également examinés en détail les mécanismes de financement;

- enfin, dans une troisième étape, après un choix politique, il y aura lieu de préparer un projet de convention internationale.

Nous espérons mener à bien la première phase d'ici à la fin juin 1995. D'entente avec la partie française, les régions concernées seront associées aux travaux au cas par cas». Dernier point soulevé par M. Ramseyer: le schéma directeur français. Le communiqué

adopté le 14.5.1991 par le Comité interministériel d'aménagement du territoire précise: «Le schéma des TGV retient:

- le principe d'une liaison à caractère international Mâcon-Genève, qui a fait l'objet d'une demande formulée par le Gouvernement suisse et devra faire l'objet d'un accord financier entre les deux pays;

- l'amélioration du TGV Transalpin avec une modernisation de la desserte de Genève par le Sillon Alpin.

Une desserte TGV remontant au nord de Chambéry vers la Haute-Savoie, avec un prolongement international possible vers Genève, présente plusieurs avantages:

- elle assure une bonne qualité de desserte à la Haute-Savoie, avec les enjeux touristiques et d'aménagement du territoire qui s'y attachent;

- elle assure un rayonnement européen vers l'Europe du Sud et notamment l'Espagne via Grenoble et le Sillon Alpin, vers la Méditerranée via le TGV Provence, et vers l'Italie via la liaison Lyon-Turin».

Pour qui sait lire, le gouvernement français, tout en ménageant la susceptibilité suisse, marque clairement sa préférence.

Le resserrement des rapports entre les cantons de Vaud et Genève est souhaitable, souhaité et difficile, en raison de la pesanteur de l'histoire. D'une part, une cité orgueilleuse, aujourd'hui internationale, habituée à animer et dominer sa région, et d'autre part, un pays fait de régions rassemblées, de tradition plus campagnarde qu'urbaine, malgré l'importance de ses «bonnes villes». La réussite de la collaboration (par exemple pour obtenir la nécessaire troisième voie Lausanne-Genève) implique une concertation constante et l'acceptation réciproque d'une règle du jeu sur les dossiers essentiels. Le prétendu «plébiscite» de M. Ramseyer y contrevient. ■

MUNICIPALITÉ DE LAUSANNE

## Election

(ag) L'élection complémentaire à la Municipalité de Lausanne a vu le succès du candidat popiste. Comme le dicastère laissé libre est celui de la police, la question est posée (et même en affiche publique): l'appartenance de Bernard Mettraux et cette fonction sont-elles compatibles? On ne voit pas pourquoi elles ne le seraient pas. La dernière fois qu'un popiste siégea à la Municipalité (1945-49), il fut directeur de la police. Et ce n'était pas moins que le leader du parti: André Muret. L'histoire n'a pas retenu que la Ville de Lausanne ait connu à cette époque l'anarchie ou un régime policier. ■