

**Zeitschrift:** Domaine public

**Herausgeber:** Domaine public

**Band:** 38 (2001)

**Heft:** 1477

**Rubrik:** Médias

#### **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:** 21.01.2026

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

# Vitesse et centralisation

**Nouvelles lignes TGV et autres cadences des CFF,  
les paradoxes du progrès des transports en commun.**

**L**a dernière fin de semaine a été marquée par un remarquable tohu-bohu d'événements. Entre autres, les changements dans les chemins de fer ne sont pas forcément les moindres. L'inauguration de la ligne TGV entre Valence et Marseille chez nos voisins, la cadence à la demi-heure entre le Léman et Zurich ne sont pas de simples exercices de marketing ferroviaire. Ils peuvent modifier en profondeur la distribution des activités sur un territoire. Le concert de louanges face aux prouesses technologiques est justifié; le coup d'œil un peu critique s'impose également.

Un spécialiste des transports, Yves Crozat, a livré au journal *Le Monde* du 6 juin des réflexions qui méritent d'être signalées, même si la situation de nos deux pays n'a rien de comparable. Il souligne que la présence d'une ligne à grande vitesse entraîne un pompage des zones défavorisées vers les régions favorisées. Loin de stimuler le déve-

loppement des activités économiques sur son parcours, le TGV suscite un mouvement des hommes et des femmes qui partent travailler dans la capitale, même s'ils résident fort loin, et les villes desservies deviennent de simples lieux de résidence. Par exemple, les Marseillais n'apprécient pas forcément de voir affluer dans leur dos des Lyonnais en mal de soleil.

## Risque de concentration

Bien sûr, la situation helvétique est fort différente. Nos villes sont des véritables centres de décision, ce que sont moins les agglomérations françaises face à Paris. Mais l'effet de pompage existe malgré tout. Plus le temps de parcours vers Zurich diminue avec une cadence qui dispense de se préoccuper des horaires et plus la tentation de concentrer réunions et décisions dans la capitale économique du pays deviendra forte. Le risque de concentration des centres de

pouvoir est un paradoxe de l'amélioration des transports en commun.

L'universitaire français évoque le risque du renforcement des inégalités dans les modes de vie. Il fait remarquer qu'il devient possible à un Parisien aisné de passer des week-ends dans une maison en Provence avec une voiture qui l'attend à chaque terminus ferroviaire et les conséquences que l'on imagine sur l'immobilier et la circulation. Il s'agit là d'une hypothèse de travail et toute transposition en Suisse est aléatoire. Mais on ne peut exclure des évolutions similaires. Il sera peut-être attrayant de prendre sa voiture pour quitter la Goldküst survolé par Swissair, la déposer près d'une gare, prendre le train pour Lugano et récupérer un autre véhicule afin d'encombrer au maximum les étroites vallées tessinoises. Là encore, pure hypothèse de travail, mais à ne pas entièrement négliger pour autant

jg

## Médias

### Nos trotskistes

Le magazine *Facts* a consacré des pages de son édition du 31 mai aux actuels dirigeants du mouvement syndical suisse qui ont été pour la plupart des «soixante-huitards». On remarque ainsi Ernst Leuenberger (SEV), à côté d'un buste d'Hermann Greulich, le père fondateur du syndicalisme helvétique, Colette Nova, militante de la Jeunesse socialiste genevoise ainsi que trois anciens du

Parti Socialiste Ouvrier (LMR): Serge Gaillard, le brillant économiste de l'USS, Vasco Pedrina et Andi Rieger, du SIB. Les années d'affiliation sont même précisées pour les trois.

Quant à André Daguet, de la FTMH, il fut le fondateur en Suisse d'Amnesty International et son secrétaire pendant quelques années. La plupart de ces dirigeants ont entre cinquante et soixante ans.

cfp

## Libéral oublié

### Incroyable mais vrai

Qui connaît encore Jules Sandoz? François Vallotton, auteur de *L'édition romande et ses acteurs 1850-1920* (Slatkine éditeur) nous aide à redécouvrir ce libéral neuchâtelois de la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle: pasteur, directeur de l'école de la Société évangélique de France et professeur d'hébreux à la maison des missions de Paris puis éditeur après son retour à Neuchâtel, en 1860.

J'en parle en raison de la brochure qu'il publia en 1884: *La vraie neutralité de la Suisse et la suppression de son armée*. Le récueil provoqua un tollé en proposant l'abolition de l'armée suisse.

Inutile de préciser que Sandoz n'est pas mentionné dans le tableau d'honneur du libéralisme neuchâtelois, dressé par Charles Gorgerat dans son ouvrage *Notre libéralisme* (1946).

cfp