

# Une première

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **31 (1994)**

Heft 1154

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1009272>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

GENÈVE ET SES GARES

## Le cul-de-sac

*Poursuite du débat sur le raccordement de la Suisse au réseau français à grande vitesse et plus particulièrement sur la localisation de la future gare TGV genevoise (voir DP n° 1150 et 1152).*

### DEUX FRONTIÈRES

Depuis que la plate-forme douanière de Bardonnex est offerte aux automobilistes, ils n'ont pas à quitter l'autoroute pour franchir la frontière. Les contrôles des deux administrations nationales se font à la portière de la voiture; la grande capacité des installations permet une fluidité très satisfaisante. Quelle révolution éclaterait si, à la frontière genevoise, les automobilistes étaient priés de quitter leur voiture avec famille et bagages, de descendre deux volées d'escalier, puis parvenus au sous-sol de suivre en file indienne un long couloir pour passer un à un devant le guichet de contrôle avant de remonter à la surface pour reprendre leur voiture ? C'est pourtant ce qui se passe à Cornavin pour le voyageur qui rentre en train de la Côte d'Azur ou de Lyon. Il ne peut rester dans son compartiment mais doit subir un contrôle au sous-sol en essayant de ne pas manquer le train qui, sur un autre quai, lui permettra de poursuivre son voyage.

Lorsqu'au cœur de l'hiver, on se promène, en fin de journée, sur les hauteurs lémaniques, on peut apercevoir, à l'ouest, dessinée en gris par le rose crépusculaire, la trouée de Bellegarde, la porte naturelle et historique par laquelle la Suisse s'ouvre sur le reste de la Rhodanie, une des portes de notre pays vers la Méditerranée.

Les récents articles parus dans DP sur les gares de Genève posent cette question: les Genevois et plus largement les Suisses perçoivent-ils la situation de la métropole du bout du lac comme celle d'une porte largement ouverte et facilitant le passage d'une région à un autre ou sentent-ils la position de Genève comme celle d'un terminus, d'un cul-de-sac ?

### Une ouverture au monde toute relative

Il y a certes bien longtemps que Genève a prouvé par des actes innombrables sa remarquable ouverture au monde et qu'elle en fait profiter sa région et la Suisse romande en particulier. En témoignent l'aéroport de Cointrin, porte ouverte sur le monde, et l'autoroute de contournement qui offre, à prix d'or, le dernier maillon d'une liaison absolument continue de la frontière danoise à Vintimille ou à Barcelone.

Bien, mais passons à l'examen des liaisons ferroviaires. Dans ce domaine la belle ouverture de Genève vole en éclat. Contrairement à tous les autres passages frontaliers ferroviaires suisses (Bâle, Chiasso, Brigue et même Buchs, St-Margrethen ou Schaffhouse, etc), Genève ne voit pratiquement pas passer de trains. Et il est hautement significatif qu'on puisse simplement envisager une gare Genève-Sud qui impliquerait la rupture des liaisons internationales.

Il n'en reste pas moins que Genève n'est pas une porte ferroviaire vers le sud-ouest. DP vous a déjà conté la rocambolesque affaire du train Bâle - Nice. Rappelez-vous, il y a trois ans, la SNCF et les CFF s'étaient mis d'accord pour faire circuler une paire quotidienne de trains entre Bâle et Nice par Genève, Grenoble et Marseille. Un tel accord est déjà une performance en cette époque de déséquipement du réseau classique français. Ce train aurait été un des deux seuls convois internationaux classiques pénétrant encore en Suisse depuis la France. (Alors que, rappelons-le, aux autres portes helvétiques, c'est au rythme horaire ou bi-horaire que les trains allemands, italiens ou autrichiens passent la frontière.) Or le Bâle - Nice n'a jamais pu exister, parce que le canton de Genève a refusé d'effectuer le contrôle douanier dans le train en marche entre Bellegarde et Genève ! Prié de s'expliquer, Bernard Ziegler, conseiller d'Etat responsable de ce dossier, écrivait dans sa réponse qu'on ne pouvait pas laisser passer sans contrôle un train venant d'endroits aussi dangereux que Toulon et Marseille ! Savait-

il seulement que chaque jour des trains soumis au seul contrôle «roulant» arrivent à Genève venant de Zagreb ou Naples, mais par d'autres «portes» ?

### Les petits problèmes ont la vie dure

On pourrait être tenté de relativiser cet exemple en pensant qu'il s'agit là du bon vieux réseau des trains de grand-papa, qu'actuellement les gens sérieux parlent du réseau des trains à grande vitesse et supputent les taux de rentabilité des divers tronçons étudiés. Dans la mise en place progressive de ce réseau, ces petits problèmes se résoudreient naturellement. Pas si sûr, les images mentales collectives ont un poids redoutable, et si Genève ne perçoit pas sa situation comme celle d'une porte, on risque bien de faire des investissements par centaines de millions qui coupent la voie naturelle et historique du Rhône pour les transports publics.

De toute manière, il ressort que malgré tous les discours sur le renouveau indispensable du rail, malgré la saturation des autoroutes de la vallée du Rhône, personne n'envisage sérieusement que le trafic Suisse de l'Ouest - Méditerranée puisse s'effectuer davantage par ces transports publics. M. Kesselring (DP n° 1152) mentionne que 80% des voyageurs en direction de la France gagnent Paris et 20% seulement prennent une autre direction; et il ajoute qu'il n'y a pas de raison que cela change. Certes si l'on continue à pénaliser les voyageurs du chemin de fer et si le réseau rapide ne se développe qu'au nord-ouest de l'Europe ! Mais en soi une telle affirmation est stupéfiante quand on connaît l'attraction de la Provence, de la Côte, de l'Espagne, du Midi en général, sur la population de la Suisse occidentale (plus de 2 millions d'habitants affichant un taux de départ particulièrement élevé). Mais quelle autorité va prendre en charge l'amélioration de la porte de Genève, la promotion du transport public ? Les cafouillages de Berne par rapport aux liaisons franco-suissees ne sont pas de bonne augure.

Jacques Longchamp

## Une première

Berne, première université de langue allemande à nommer, au XIX<sup>e</sup> siècle, des professeurs juifs, vient de se distinguer une fois de plus en désignant, pour la première fois, une femme à une chaire de la faculté de médecine-vétérinaire fondée en 1805. Il s'agit de l'Argovienne Maja Suter. ■