

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 25 (1988)  
**Heft:** 923

## Titelseiten

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.01.2025

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

## Le choix de Divico

**L**A SUISSE ROMANDE, les Vaudois en particulier, sont placés devant un choix décisif. Par quelle voie, par quelle cluse, par quel col assurer les meilleures liaisons ferroviaires ou routières avec l'extérieur, avec la France et l'Italie? Selon le tracé choisi, il y aura confirmation ou redistribution des rôles géographiques ou politiques traditionnels.

Le dossier n'est pas inédit: avion, TGV, tunnels alpins, autoroutes ont bousculé (rarement emprunté) les cheminements historiques, pavés par les Romains.

Mais un fait nouveau a été rendu public. Il exigera une décision politique. DP ouvre ce dossier.

*Le Cheminot* du 22 septembre a publié l'étude d'une liaison directe Genève - Pont-d'Ain (-Mâcon), qui permettrait de gagner près d'une heure pour aller à Paris. Quel serait le coût d'une liaison moderne, à double voie? Quels sont les enjeux?

Genève, dans cette seconde moitié du siècle, a réussi son désenclavement d'admirable façon. Le tunnel du Mont-Blanc en fait une ville frontière de l'Italie. L'aéroport est tête de ligne pour l'ensemble de la Suisse romande. Le rattachement de Cointrin au réseau CFF et surtout l'évitement de Lausanne par la ligne directe Neuchâtel-Genève assure mieux son rôle capital pour le Nord vaudois et Neuchâtel. Le TGV dessert directement Genève. L'avance de l'autoroute A40 la rapproche de Paris. De Lausanne, en voiture, on sera bientôt plus vite à Paris par Genève que par Pontarlier avec une plus grande sécurité en toute saison (altitude maximum: 580 m au lac de Sylans contre 1040 m aux Hôpitaux-Vieux). Avion, train, autoroute, la panoplie des moyens de communication est (sera) complète.

Vaud a toujours eu une vocation de carrefour, que lui assure sa configuration: du Jura aux Alpes, du Rhône au Rhin. Le Grand-St-Bernard, la ligne Paris-Milan, l'obligation pour tous les cantons romands, Jura excepté, de passer par son territoire pour communiquer entre eux confirment cette orientation. Le canton, à une époque

où les finances publiques ne débordaient pas d'excédents, n'a-t-il pas fait à la Confédération des avances de trésorerie pour assurer le démarrage des travaux de la semi-autoroute de Chavornay à Vallorbe afin de mieux tendre la main à la Franche-Comté. Laisser déclasser la ligne Lausanne-Dijon au profit de la ligne Genève-Mâcon, ce ne serait pas seulement une question d'horaire, de minutage, ce serait une véritable réaffectation historique. Le choix mettra à l'épreuve l'unité cantonale; mais toute la Suisse romande joue en cette circonstance sa place dans la compétition européenne.

**L**A QUESTION première est la faisabilité. Quelle solution assure la primauté de la ligne du Simplon pour une liaison accélérée Paris-Milan. Si la SNCF crée (Jeux olympiques obligent) une ligne TGV jusqu'à Ambérieu, un pas supplémentaire sera fait pour le contournement du Simplon par le Mont-Cenis. La ligne Pont d'Ain-Genève serait donc la réplique adéquate.

En face, le projet Centre-Europe, soutenu par les pouvoirs cantonaux et régionaux, suisses et français, de l'arc jurassien a-t-il quelque chance? Pour lui: la supériorité du tracé le plus direct. Contre lui: les réalisations et engagements de la SNCF.

Pour l'un comme pour l'autre, le financement n'est pas assuré. Rien ne se fera de toute façon sans beaucoup de francs suisses.

**S**I L'OPTION Genève-Mâcon devait l'emporter, l'aménagement du territoire et les décentralisations qu'il implique devraient être pensés à l'échelle romande. Genève, si sa fonction de capitale romande devait être renforcée, n'a pas l'espace territorial qui lui permette d'assumer ce rôle. Et il n'est pas souhaitable que le district de Nyon soit considéré comme sa zone d'expansion naturelle. La redistribution des activités (dans la mesure où elle dépend des pouvoirs publics, qui sont maîtres des plans de

(suite page 2)