

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Band:** 27 (1990)  
**Heft:** 991

**Artikel:** L'Europe à grande vitesse : le point mort suisse  
**Autor:** Imhof, Pierre  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1020276>

### **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:** 21.11.2024

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

# Le point mort suisse

(p) Le dossier des liaisons ferroviaires européennes évolue et continue d'intéresser la Suisse, même si notre pays semble davantage subir les décisions de ses voisins qu'y participer.

On sait que le Conseil fédéral a inclus dans sa conception du transit, liée à une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), le fameux «maillon manquant» entre Genève et Mâcon. Cette infrastructure nouvelle sur sol français devrait offrir une liaison rapide avec l'axe TGV Lyon – Paris et constitue donc un plus pour le trafic en provenance de la Suisse orientale tant en direction de Paris et du futur tunnel sous la Manche que vers le sud-ouest de l'Europe.

## Un soutien théorique

Chaque information dans ce domaine confirme pourtant davantage l'impression que ce soutien du Conseil fédéral est purement théorique, destiné qu'il était avant tout à saupoudrer sur la carte de la Suisse les améliorations ferroviaires prétendument liées à la NLFA. Ce projet, comme d'ailleurs l'ensemble du maillage du réseau suisse avec le réseau européen à grande vitesse, n'est pas clairement attribué, que ce soit aux CFF

ou à l'Office fédéral des transports. Et ce sont quelques parlementaires bien informés qui tiennent l'administration au courant des derniers développements appris à l'étranger.

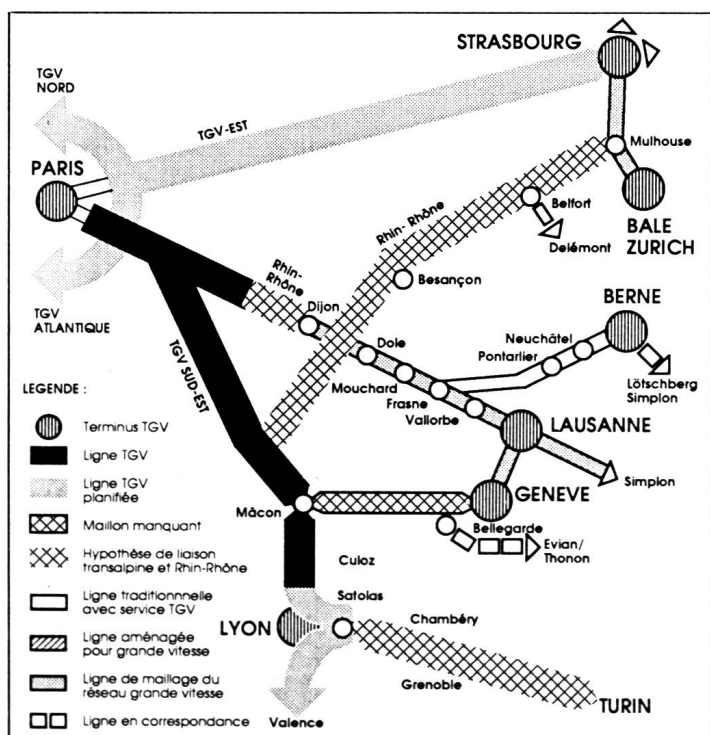
Le Conseil d'Etat vaudois avait dû pour sa part, en réponse à une motion, prendre une douloureuse et courageuse position: en soutenant lui aussi le projet genevois, il prenait le risque de détourner le trafic TGV Lausanne – Vallorbe – Paris par Genève, ce que les communes du nord vaudois lui reprochent. Car à l'époque, deux conceptions étaient en concurrence: l'amélioration du tracé historique par Vallorbe contre le «maillon manquant». Or, il en va aujourd'hui différemment. En premier lieu parce que la SNCF n'est pas prête à réaliser le raccordement Genève – Mâcon. Ses priorités dans la région sont plus au sud. Ensuite parce que le projet de ligne TGV Rhin – Rhône Mulhouse – Lyon par le flanc ouest du Jura avance à grands pas et bénéficie d'un soutien financier de un milliard de francs français de la région Franche-Comté.

Cette réalisation:

- diminuerait la durée du trajet Lausanne – Paris en amenant la ligne à haute vitesse jusqu'à Dijon;
- offrirait un gain de temps spectaculaire pour les liaisons Bâle et Zurich – Paris.

De concurrents, les deux dossiers sont donc devenus complémentaires, avec un retournement des priorités en faveur du tracé historique.

Pour l'instant, les décisions se prennent surtout en France, les Suisses se contentant de compter les gains de temps sur les liaisons améliorées. Cette attitude agace certains responsables de la SNCF, qui voient «européen». Un de leurs objectifs, officiellement partagé par la Suisse, est de diminuer la durée du trajet Paris – Milan. Et pour y parvenir, nous proposons la réalisation du maillon manquant qui se ferait entièrement sur sol français et qui permettrait de gagner une heure environ. Pour leur part, les CFF n'ont à offrir que quelques minutes sur leur territoire, à gagner en Valais grâce à Rail 2000. L'attitude est la même concernant une amélioration de la liaison entre la frontière suisse et la ligne TGV prolongée jusqu'à Dijon par le projet Rhin – Rhône. La SNCF est disposée à entrer en matière, mais pour autant que les Suisses consentent un effort correspondant et ne se contentent



## Retournement de situation

L'Europe des transports ne fonctionnera qu'à l'aide d'un réseau ferroviaire efficace. Les experts se rendent en effet compte que la route ne sera pas à même de satisfaire aux demandes qui existeront dans ce domaine après l'achèvement du marché unique. Ainsi, les planificateurs estiment que même avec dix voies, dont la moitié réservées aux poids lourds, l'autoroute française de la vallée du Rhône ne suffira pas à écouler le trafic de l'an 2000.

Il était jusqu'à maintenant politiquement plus facile d'augmenter la capacité des routes que de diminuer la quantité de trafic... Le moment est proche où c'est l'inverse qui sera vrai.

pas d'exporter les problèmes qu'ils rencontrent avec les populations des régions concernées lors de toute nouvelle réalisation; échaudés par Rail 2000 et son flot d'oppositions, les CFF hésitent évidemment à proposer de nouveaux tracés ou des travaux importants en Suisse.

### Questions sans réponse

L'enjeu, tant social que financier, est bien sûr immense: le TGV est une entreprise qui marche et certains espèrent conquérir grâce à lui 90% du trafic aérien jusqu'à 500 kilomètres. Mais des voix commencent à s'élever ici et là pour rendre attentifs à certains problèmes:

● **Celui d'un réseau à deux vitesses.** En même temps que la SNCF construit un réseau TGV et que chaque région réclame le sien, la desserte régionale continue de se dégrader. La crainte existe de voir se développer un réseau performant de centre à centre, mais totalement inopérant entre les centres et les régions marginales.

● **Celui de la mobilité.** Le réseau ferré à grande vitesse fonctionne et se développe désormais pour lui-même, parce qu'il apporte travail et bénéfices. Mais personne ne s'est jamais interrogé sur ses conséquences en termes de mobilité et de besoins énergétiques. On peut se demander, par exemple, dans le souci d'une gestion économe des ressources naturelles, s'il est bien utile de conquérir des parts du marché aérien en sachant que dans quelques années les avions seront à nouveau pleins... Les TGV viendront s'ajouter aux avions et le résultat de l'opération sera avant tout une augmentation de la mobilité.

On peut légitimement douter que, dans le climat actuel, ces questions trouvent des réponses satisfaisantes. Paradoxalement, ce sont maintenant les écologistes qui s'inquiètent d'un développement mal maîtrisé du réseau ferré, alors que les politiciens aux niveaux régional et national et la Commission européenne, sentant bien que l'accroissement du trafic que provoquera le marché unique ne pourra pas être pris en charge par la route, s'intéressent aux transports publics comme ils ne l'avaient jamais plus fait depuis la démocratisation de la voiture. ■

## FÉDÉRALISME

# Une exportation à garantir

(y) Soit le fédéralisme.

Un type de structure de l'Etat, constitué par assemblage (la Suisse) ou par découpage (décentralisation). Un terme utilisé en Suisse, et particulièrement dans le canton de Vaud, dans un sens paradoxal, puisque chez nous est fédéraliste celui qui s'oppose à l'Etat fédératif au nom des Etats fédérés, réunis eux-mêmes en une «Confédération» qui n'en constitue pas vraiment une. Un produit original donc, typiquement «Swiss made», destiné à la consommation intérieure, par des citoyens avisés de la chose institutionnelle. Un article non inscrit au tarif douanier, qu'il faudrait y faire figurer avec un droit zéro, et assortir d'une garantie en forme de mode d'emploi si on songeait à l'exporter.

Or il faut y songer. Car il y a présentement une grave et pressante demande extérieure pour le produit fédéralisme de la part des pays de l'Est en général, et de l'URSS en particulier. Il suffit d'avoir eu le privilège — et le plaisir désormais — de rencontrer au moins l'une des innombrables délégations qui viennent respirer l'air de la démocratie et chercher des recettes en matière de croissance économique et d'organisation sociale pour savoir la curiosité universelle de ces nouveaux «touristes», et surtout leur intérêt passionné pour nos institutions. Ils nous harcèlent de questions sur le fonctionnement des institutions, et veulent en savoir davantage sur le fédéralisme pratique: Qui peut adhérer à une union? Qui peut la quitter et à quel prix (la peur des sanctions est manifestement répandue dans les «républiques»-provinces en mal d'autonomie accrue)? Comment les Etats fédérés organisent-ils leur vie commune et leur sphère «privée»? Qui prélève des impôts ou

taxes? Qui finance quoi? (émouvante, la découverte des mécanismes de péréquation)? Y a-t-il une police fédérale et dans quelles conditions intervient-elle dans les Etats (ni l'existence, ni le pouvoir d'une telle milice ne sont mis en doute). Etc..., etc.

On comprend l'inspiration des questions. On y répond avec toute la bonne volonté possible. Mais il faudrait faire mieux, plus détaillé, plus nuancé. Pour cela, les voyages les plus sérieux et les entretiens les moins protocolaires ne suffisent pas. Il faut encourager les possibilités de formation, ici bien sûr (surtout pour l'économie), mais avant tout sur place. On rêve d'un institut du fédéralisme à Moscou, qui transmettrait moins la tradition vaudoise que les principes constitutionnels helvétiques, avec tous les risques inhérents à leur application. On imagine un Jean-François Aubert tenant école sur les bords de la Moskova. Le tabac garanti.

Dans son message du 22 novembre dernier concernant le renforcement de la coopération avec des Etats d'Europe de l'Est et les mesures immédiates d'aide correspondante, le Conseil fédéral affirme sa volonté de faire «mieux connaître notre culture, y compris nos traditions politiques». Il dit aussi vouloir «intensifier les visites, de part et d'autre, de personnalités de la vie publique, dont les déplacements sont souvent liés à la présentation de conférences».

Alors, à quand une démonstration-vente (gratuite) du produit fédéralisme? Le marché est demandeur, comme disent les courtiers; il est potentiellement énorme, ajoutent les commerçants. De fait, cette demande nous interpelle. Il serait dangereux, pour la Suisse aussi, de ne pas y répondre. ■

## Chevallaz censuré

Que peut bien contenir le plan fixe consacré à Georges-André Chevallaz pour qu'il soit interdit aux jeunes en-dessous de 14 ans? Ou craignait-on que la foule de ses jeunes fans ne fasse ressembler la diffusion

de ce portrait à un concert de Dorothee? La question reste ouverte.

Programme paru dans 24 heures du 3 avril.

Cinemathèque  
Montbenon  
Tel. 021.23.74.07

**Le rendez-vous de minuit.** 15. Int. aux moins de 16 ans rév. **Tri.** 18.30. Int. aux moins de 16 ans rév. (P). **L'île au trésor.** 20.30. Dès 14 ans (P). **PLANS FIXES: Benjamin Romieux - Pierre Arnold.** 18.30. Dès 14 ans (C). **Alberto Camenzind - Georges-André Chevallaz.** 20.30. Dès 14 ans (C).