

Transport : liaisons TGV : quand l'attentisme menace

Autor(en): **Béguelin, Michel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **34 (1997)**

Heft 1289

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1015015>

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.

Liaisons TGV: quand l'attentisme menace

Nous reproduisons l'éditorial de Michel Béguelin, paru dans Travail et transport le 6 février 1997. Il y fait le point sur les réticences suisses dans la mise sur pied des liaisons TGV.

«**C**OMME ON LE sait, la France est en train de revoir à la baisse son programme de construction de lignes nouvelles TGV. Plus de la moitié des projets sont renvoyés à des temps hypothétiques pour rentabilité insuffisante, encore aggravée par les prix de dumping actuellement pratiqués par le trafic aérien. Et pour les projets restants, la SNCF étudie les coûts en jouant sur la combinaison entre des investissements «lignes nouvelles» et «rames pendulaires», de façon à conquérir un maximum de trafic au moindre coût. (...)

Incidences pour la Suisse ?

Concrètement, que peut-il en résulter pour la Suisse? Pour le Mâcon-Genève, un nouveau tronçon Mâcon-Nantua-Bellegarde conçu pour du matériel pendu-

COURRIER

La dette de la Suisse pour sa sécurité passée et présente

POUR NOS RELATIONS avec les milieux juifs internationaux il faut lire le rapport complet de l'ambassadeur C. Jagmetti, qui est excellent. Rédigé pour le gouvernement suisse il a bien indiqué que les problèmes historiques et les controverses actuelles qui leur sont liées ne seront pas un épisode, mais seront longs à résoudre.

Pour réveiller les responsables à Berne il a parlé d'«une guerre à gagner», ce qui, lu dans le contexte, est adéquat. Les solutions possibles ont été fort justement analysées, par exemple une indemnisation globale («deal») ou un épiluchage juridique des problèmes. On trouve dans ce rapport un reflet exact des différentes péripéties. Monsieur C. Jagmetti indique à plusieurs reprises que l'attitude suisse doit être «prévenante et ferme».

Quant aux fonds en déshérence depuis la seconde guerre mondiale qu'on pourrait encore trouver au troisième ratisage, ils seront probablement minimes. Il faudrait les compléter d'un généreux bonus chaque fois que les lourdeurs bureaucratiques de la Suisse ont

laire paraît constituer la première étape apportant le meilleur rapport coût/gain de temps. Pour le TGV Rhin-Rhône, l'axe pouvant apporter le plus à la Suisse, les études techniques de la première étape de la ligne nouvelle Mulhouse-région Dijon/Dole sont terminées.

Deux poids et deux mesures ?

Ce tronçon de ligne à 300 km/h apporte un gain de temps décisif bien au-delà de celui qui résulterait de la pendulation; de plus, il est celui dont la rentabilité est la meilleure. Mais pour pouvoir passer à la phase suivante, celle de la «déclaration d'utilité publique», il faut présenter un montage financier réaliste. Du côté français, la SNCF, l'Etat et les régions de Bourgogne et de Franche-Comté payeront la plus grande part.

empêché les ayants-droit à les recevoir plus tôt.

Un fonds global, comme les banques viennent de le créer sans en définir l'affectation, va créer des problèmes de convoitises insolubles dans un esprit d'équité. Le comportement criminel d'Hitler, qui ne reculait devant aucun bain de sang, nous a valu 60 millions de morts entre 1939 et 1945. Qui faut-il indemniser aujourd'hui? Dans les années d'après-guerre les alliés ont imposé des compensations partielles pour des pertes subies. Ils étaient alors informés au mieux; devons-nous rejurer toutes les causes? Cela est contraire au bon sens.

Enfin, si on cherche une dette impayée de la Suisse, rappelons qu'elle a vécu quarante ans sous le bouclier américain, protégée de l'expansion soviétique grâce à l'engagement physique et matériel américain en Corée, à Berlin et ailleurs. Pour honorer cette dette, pour notre sécurité future il faut adhérer complètement à la solidarité de défense des pays de l'OTAN.

Adrien Kesselring, Gex (France)

Mais une contribution de la Suisse est attendue, en bonne logique, compte tenu des gains de temps offerts. Il s'agirait d'un montant de 200 millions de francs à négocier. Or, pour le moment, à l'Office fédéral des transports, on considère le TGV Rhin-Rhône comme un «projet franco-français dont le financement et la réalisation sont encore loin d'être assurés». Cette position dénote tout d'abord une différence de traitement inexplicable par rapport au Mâcon-Genève: pour ce dernier, la Suisse a toujours dit qu'elle serait prête à participer à son financement. Or ce projet prend du retard par rapport au TGV Rhin-Rhône et il apporte moins à la Suisse que ce dernier. Alors pourquoi ces réticences à l'égard du TGV Rhin-Rhône?

La Suisse doit manifester son intérêt maintenant, dans une conception franco-suisse de la ligne. Attendre que la France fasse tout, toute seule, puis venir ensuite, la bouche en cœur, demander l'amélioration des liaisons Suisse-France, relèverait de l'abus de confiance. Si la Confédération ne rectifie pas rapidement le tir, il appartiendra aux cantons de lui rappeler ses devoirs.» Michel Béguelin

IMPRESSUM

Rédacteur responsable:

Jean-Daniel Delley (jd)

Rédaction:

Claude Pahud (cp)

Géraldine Savary (gs)

Ont collaboré à ce numéro:

André Gavillet (ag)

Jacques Guyaz (jg)

Yvette Jaggi (yj)

Charles-F. Pochon (cfp)

Le Débat: Jean-Pierre Ghelfi

Composition et maquette:

Claude Pahud, Géraldine Savary,
Jean-Luc Seylaz

Secrétariat: Murielle Gay-Crosier

Administrateur délégué: Luc Thévenoz

Impression:

Imprimerie des Arts et Métiers SA,
Renens

Abonnement annuel: 85 francs

Etudiants, apprentis: 60 francs

Administration, rédaction:

Saint-Pierre 1, case postale 2612
1002 Lausanne

Téléphone: 021/312 69 10

Télécopie: 021/312 80 40

E-mail: domaine.public@span.ch

CCP: 10-15527-9