Vaud n'est plus au milieu du monde : la croix sur la croix

Autor(en): **Gavillet, André**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **24 (1987)**

Heft 860

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1019593

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

VAUD N'EST PLUS AU MILIEU DU MONDE

La croix sur la croix

■ (*ag*) Coïncidence des décisions : l'Aar ne sera pas aménagée pour la navigation fluviale, décide le Conseil fédéral ; pas d'autoroute Besançon - Vallorbe, se soudant à la N 9, en construction sur le versant suisse, a décidé le gouvernement français.
La simultanéité des dates permet de faire tenir en une seule page la relation des décisions gouvernementales. Edition du jeudi 16 avril. Les conseils siégaient le mercredi.
Deux titres négatifs, deux tracés barrés : quel symbole pour les Vaudois, touchés dans l'image qu'ils se faisaient de leur pays, que la géographie a voulu protégé par des barrières naturelles, mais carrefour aussi, entre le Sillon subjurassien qui va du "Petit Lac", de la Venoge à la plaine de l'Orbe, puis à celle de l'Aar et la Grande diagonale marquée par le décrochement Vallorbe - Pontarlier dans le Jura sur l'axe de la cluse ouverte par le Rhône jusqu'à Martigny.
Carrefour géographique, confirmé par l'histoire : la voie romaine Grand St. Bernard - Jougne ou le Paris - Milan ferroviaire, et sur l'autre branche de la croix par le rattachement étroit à la Suisse.
La géographie et l'histoire bien réelles ont créé subsidiairement tout un imaginaire, des rêves, une mythologie. Le partage des eaux entre les bassins du Rhône et du Rhin est devenu un milieu du monde (au Moulin Bornu, le "bornel" n'est pourtant qu'un simple tuyau de fontaine) et de l'autre côté du Mormont, le canal d'Entreroches avait vocation européenne de canal du Rhône au Rhin.
"Le carrefour vaudois n'est ni une situation acquise ni un privilège reconnu" (Encyclopédie vaudoise. T.8).
Sept ans plus tard vient la confirmation : la croix sur le carrefour.

Du canal

Le sort du canal qui n'a jamais relié le Léman au lac de Neuchâtel s'est probablement joué au XIXe siècle. Abandonné, après avoir servi pour le transport des vins de Cossonay (le Gollion !) à Soleure ("être sur Soleure"), il ne fut plus utilisé dès le XVIIIe que sur son versant nord avant que son exploitation soit suspendue en 1829. Mais lorsqu'en 1836 William Fraisse présenta deux avant-projets, l'un d'un canal moderne l'autre d'un chemin de fer sur le même tracé, c'est le chemin de fer qui fut choisi.
Certes le succès du port de Bâle, l'aménagement du Rhône (y compris Génissiat) ont renforcé pendant longtemps l'attrait d'une liaison fluviale. En sens contraire, jouaient le déclin des transports pondéreux, l'augmentation des gabarits et des tonnages des chalands, la décision française de contourner la Suisse (mais le projet français lui-même est en rade !)
Malgré la force des symboles, les chances du canal sont aujourd'hui nulles : les arguments économiques pas assez probants pour vaincre les oppositions déterminées ou larvées.

De l'autoroute transjurassienne

J'évoquais dans DP les cordiales rencontres, aux effets évanescents, entre responsables des cantons de l'arc jurassien et notables de l'Ain et de la Franche-Comté. Elles avaient pour but notamment d'aménager les voies de communication. Côté vaudois, la volonté était pourtant déterminée, puisque le canton fit, chose exceptionnelle, une avance à la Confédération pour permettre l'accélération des travaux de la N 9. L'intérêt de la Franche-Comté malgré Paris est toujours d'assurer son arrimage à la Suisse. On verra comment la région réagit aux décisions du gouvernement français. Mais les cantons suisses seront d'autant mieux compris qu'ils seront prêts, sous une forme ou une autre, à faciliter le financement des travaux. Qu'ils se donnent les moyens d'une politique étrangère !

De Genève

La réalité de cette fin du XXe siècle, c'est que le rôle de carrefour, Genève désormais l'assure pour une grande part. L'ouverture de l'autoroute Genève - Mâcon en 1989, et même les intentions françaises de faciliter la traversée du Massif central d'ici à 1995 confirment, avec l'aéroport relié au réseau CFF, avec l'arrivée du TGV, avec l'ouverture sur l'Italie par le Mont-Blanc, ce rôle central. Pas nécessaire pour réussir d'être représenté au Conseil fédéral !

Le problème de Genève, on le sait bien, est l'exiguïté de son territoire. Comment garantir le développement et la prospérité du canton, en contrôlant et contenant sa croissance ?
Tous les commentaires, après la percée des écologistes aux élections communales, tournaient autour de ce problème, sans qu'un concept clair se dégage.
Genève cherche comme toute métropole à élargir sa zone d'expansion. Outre les territoires frontaliers français, le district de Nyon lui assure un espace, avant tout résidentiel. D'où les négociations Vaud - Genève sur les transports, l'école, les soins hospitaliers (l'imposition au domicile ou au lieu de travail ayant, heureusement, été placée sous la pile des dossiers).
Y a-t-il un autre choix possible ? Peut-on échapper au modèle des cercles concentriques, toujours plus larges à partir d'un noyau central ? Par quels moyens promouvoir un aménagement décentralisé ? La limitation de la croissance à Genève serait-elle accompagnée d'une sélection, au profit de ce canton, des activités haut de gamme du tertiaire ? Questions difficiles.
Les choix seront inévitables pourtant. Ou Genève rêve, sans grand espoir, de faire du district de Nyon un demi-canton genevois (son Bâle-Campagne !) ou, en se réservant quelques maîtresses-cartes, elle joue la décentralisation au-delà de sa "regio" naturelle ?

Quant aux Vaudois, en situation de carrefour au temps des voies romaines et des chemins de fer, ils découvrent en cette fin de siècle que les données naturelles ne sont pas acquises. Les liaisons multiples sont désormais intercity et pas simplement à la croisée des chemins. Peut-être réviseront-ils leur image du monde au milieu duquel ils ne sont plus.