TGV : Genève et ses trois gares

Autor(en): **Gavillet, André**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **30 (1993)**

Heft 1150

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1011831

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

TGV

Genève et ses trois gares

Les ministres des transports français et italien ont convenu d'un crédit d'étude de 27 millions de francs pour une ligne TGV directe Lyon – Turin, passant sous le mont Cenis et dont la mise en service est prévue pour 2020. Une décision qui renforce les chances de voir se réaliser une liaison Genève – Paris par Chambéry et Lyon, au détriment de celle par Mâcon, soutenue officiellement par la Confédération et le canton de Genève. Parallèlement se pose la question de l'emplacement de la gare TGV genevoise: Genève-Cointrin, Genève-Aéroport, Genève-Sud sur territoire français ? Question fondamentale pour Genève, importante pour toute la région lémanique. Curieusement, elle n'est jamais débattue publiquement.

REPÈRES

Trois projets sont en gestation pour raccorder la Suisse romande au réseau TGV. Ils peuvent se combiner ou s'exclure. Du nord au sud:

A. Vallorbe – Dole. La ligne existe; elle pourrait être améliorée à moindre coût selon une étude préliminaire commandée par le Conseil régional de la Franche-Comté et la Communauté de travail du Jura.

B. Genève – Mâcon. Ligne essentiellement nouvelle, très coûteuse. 35 kilomètres en tunnel. Efficace pour les liaisons Genève – Paris et Lyon.

C. Genève – Annecy – Chambéry – Lyon. La ligne qui sert le mieux les intérêts français, mais intéressante aussi pour Genève et la Suisse romande grâce au rapprochement avec la Savoie et le Piémont.

En tant que ligne médiane, B exclut A et C. En revanche A et C sont compatibles entre eux.

A LIRE

Rodolphe Weibel: *La Suisse romande à la croisée des chemins de fer*, Georg, Genève, 1993.

(*ag*) Les CFF et M. Ogi pourraient prendre exemple sur la SNCF, qui a tiré les leçons de l'opposition farouche qu'a suscitée la manière autoritaire d'imposer le tracé du TGV Lyon – Méditerranée. Désormais la régie française organise *«très en amont de la décision à prendre»* une concertation soutenue. C'est ainsi qu'elle a mis en discussion préalable le TGV Rhin – Rhône. Trois régions étaient concernées: Alsace, Franche-Comté, Bourgogne. Une commission du suivi a été instituée, composée de personnalités indépendantes.

Cette transparence ne gommera pas les oppositions des intérêts qui surgiront au moment du choix définitif du tracé. Alors que Mulhouse, Belfort et Besançon veulent que le raccordement permette de gagner Dijon par la ligne la plus courte, Dole demande que la ligne s'infléchisse vers le sud pour mieux la desservir. Ce débat concerne aussi la Suisse: Bâle et Zurich ont intérêt à la ligne la plus directe, la Suisse romande (moins Genève) branchée sur la liaison par Vallorbe ne peut que souhaiter que le tracé s'incurve vers Dole. Mais dans une concertation à trois régions, où l'Alsace pèsera d'un grand poids, les Jurassiens français risquent d'être minorisés. Mais où sont les diplomates, les négociateurs suisses ? Les CFF et M. Ogi ont décidé une fois pour toutes qu'il n'y aurait que deux points de connexion au réseau français: Genève et Bâle. Faut-il rêver d'être Français pour pouvoir participer au débat ?

Genève et les études préliminaires

Le Mâcon – Genève est au stade des études de faisabilité et de financement. Cette liaison a été mentionnée dans l'arrêté fédéral sur le transit alpin (article 7). Il fallait, devant le coût des tunnels sous les Alpes, apaiser les Romands et plus particulièrement les conseillers nationaux genevois. Le schéma directeur national français envisage cette liaison s'il y a accord international (notamment de financement).

En fait la région Rhône-Alpes y est opposée. Même les départements français qui se sont associés à l'étude (Haute-Savoie et Ain) n'y croient guère. Le sud de la Haute-Savoie n'y a pas intérêt; l'Ain demande que l'on étudie un tracé *light* par la rénovation de la ligne Bourg – Bellegarde par la cluse de Nantua. On rappellera ici que cette idée n'est pas nouvelle. C'est Michel Béguelin qui le premier l'envisagea et la rendit publique dans le *Cheminot*, ce qui poussa le bureau Bonnard et Gardel à en faire d'abord spontanément l'étude.

Les Français ont parallèlement poussé la première étude dite du sillon alpin (Valence –) Chambéry – Genève. Si les travaux ont été confiés à Sofrerail, sous le contrôle de la SNCF, la commande a été passée, dans un bel exemple de collaboration, par la région Rhône-Alpes, les départements de la Haute-Savoie, de Savoie, de l'Isère, de la Drôme, et les villes d'Annemasse, d'Annecy, de Chambéry, Grenoble, Romans, et Valence. Faut-il rêver d'être français pour connaître la volonté d'initiative des pouvoirs locaux ?

Genève-sud

La traversée alpine Lyon – Turin par le mont Cenis sera une grande réalisation européenne. Il en découle pour la SNCF la nécessité de l'irriguer, tout en améliorant les liaisons sur Paris. Genève aurait tort de bouder cette réalisation qui la liera étroitement à la Savoie et rendra Turin plus proche que Zurich. Quoi qu'il en soit, la perspective d'une gare Genève-Sud sur territoire français est une hypothèse à prendre au sérieux. Elle pose tout le problème du raccordement au réseau suisse, mais plus encore une question fondamentale d'aménagement du territoire. Sera-ce simplement une gare, ou un centre de développement de la «Genève française» ?

Genève de toute évidence n'a pas intérêt à laisser se développer, sous son nom, un pôle concurrentiel. On sortirait, si l'évolution allait dans cette direction, du cadre de la collaboration avec les communes frontalières. Pourquoi, dès lors, ne pas renverser l'ordre des priorités ? Au lieu de calculer le prix en milliards des minutes gagnées en direction de Paris ou de Lyon, ne faut-il pas prévoir d'abord l'impact d'une nouvelle gare sur le développement du canton et de la cité et imaginer que soient d'abord consacrés les moyens financiers à la solution la meilleure pour Genève et la région lémanique ? Car sur un tel objectif, il y aura convergence des Romands.

Étudier comment l'on ira de Genève à Paris, c'est bien. Et pourquoi pas aussi de Genève à Turin et de Genève à Chambéry ? Mais savoir comment l'on ira de Genève à Genève, c'est vital et premier. ■