Rectificatif : le mystère du Paris-Milan

Autor(en): **Brutsch, François**

Objekttyp: **Corrections**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **32 (1995)**

Heft 1199

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

la création du Cycle d'orientation.

La solidarité internationale du mouvement ouvrier revêt aussi chez André Oltramare un aspect particulier, qui s'inscrit dans la tradition cosmopolite des élites anciennes, revivifiée par l'installation de la Société des Nations, au bout du lac. Avant de créer les Amis de l'Espagne républicaine pour aider ceux qui, de toute l'Europe, s'engagent outre-Pyrénées pour combattre le fascisme, Oltramare a offert, avec le Foyer socialiste international, un lieu d'accueil et d'échanges à la gauche démocratique attirée par l'activité de la Société des Nations. Il a créé ainsi un pont entre la Genève internationale et la Cité, un pont que l'on oublie parfois en évoquant les rapports distendus de l'organisation internationale avec la ville qui abritait son siège.

Face au réformisme, le syndicalisme révolutionnaire, puis, dans l'entre-deux guerres, le pôle nicoléen, ont recueilli et enrichi un autre héritage doctrinal et stratégique, celui de la rupture. Les conflits n'ont donc pas manqué dans le socialisme genevois, tout particulièrement pendant les années de plomb qui précèdent la Seconde guerre mondiale. Après les études consacrées à la Genève rouge de Léon Nicole, marquées par le retour de flammes gauchiste des années 60, le moment n'est-il pas venu de s'intéresser à cet autre pôle de la culture politique locale? Comme le relève sa biographie, André Oltramare y est présent par ses initiatives et ses projets, façonnant ainsi le visage que prend le parti après la rupture d'avec son chef charismatique Léon Nicole, au moment de la guerre froide et de la refondation du mouvement communiste en Suisse. Le travail d'Ariane Schmitt invite donc à une relecture qui offrira l'occasion de corriger et de réévaluer avec plus de précision et au-delà du mythe le rôle respectif des uns et des autres. Une tâche qui n'est peut-être pas inutile en cette époque de remise en question. ■

RÉFÉRENCE

André Oltramare. Un précurseur oublié, Ariane Schmitt, Editions Suzanne Hurter, Genève, 1994

TGV

Intérêts romands et tracé jurassien

(*ag*) Le tracé du TGV Rhin-Rhône n'est pas tranché. Les élus jurassiens ont fait connaître leurs revendications (cf. *Le Monde*, 17 janvier).

Partant de Mulhouse, par Belfort et Besançon, comment le TGV rejoindra-t-il Dijon? Au plus court, par le nord du massif de la Serre, ou en s'incurvant vers le sud près de Dole? Deux minutes sont en jeu. La coalition la plus forte est pour le tracé nord: les Alsaciens et une partie des Francs-Comtois souhaitent joindre Paris au plus vite. Les Bourguignons veulent renforcer le rôle de Dijon comme centre ferroviaire.

Mais les Jurassiens, en se battant pour le tracé sud, défendent aussi les intérêts romands liés à la ligne du Simplon. Plus le tracé TGV en direction de Dole est long, plus fort est le gain de temps en direction de Vallorbe–Lausanne–Milan.

La diplomatie suisse et romande aurait une partie importante à jouer. C'est la clientèle suisse alémanique qui pour une grande part va assurer la rentabilité du Rhin-Rhône. La Suisse d'autre part pourrait, par les cantons intéressés, participer au financement, par exemple en cautionnant des emprunts sur le marché suisse des capitaux.

Certes les Bâlois ou les Zurichois pourraient partager la philosophie du chemin le plus court, mais il leur en coûterait peu de l'infléchir pour tenir compte des intérêts romands. Belle partie diplomatique à jouer, interne et externe.

Hélas, il semble que l'affaire soit considérée uniquement comme un problème intérieur français. ■

RECTIFICATIF

Le mystère du Paris-Milan

(*fb*) Dans *DP* 1169 du 12 mai 1994, nous annoncions la future mise en service pour la fin de l'année de trois liaisons ferroviaires quotidiennes Paris-Milan via Lyon en 6h16, 6h31 et 6h40. Ces nouveaux trains représentaient une concurrence certaine pour la liaison Paris-Milan via Lausanne, assurée trois fois par jour, en 7h10, 7h15 et 7h26.

Bien que fondée sur le projet d'horaire de la SNCF alors en circulation, notre information s'est finalement révélée fausse; il n'y a toujours qu'une liaison Paris-Milan évitant Lausanne, en 8h05.

S'agit-il d'un simple report pour un projet bien réel? Dans ce sens, l'*International Railway Journal* de janvier 1995 fait état d'une déclaration du directeur des chemins de fer italiens annonçant la mise en service d'une liaison directe SNCF/FS par TGV et Pendolino entre Paris et Milan pour la fin de l'année. Pour d'autres, en particulier l'ingénieur vaudois Rodolphe Weibel, auteur du livre *La Suisse romande à la croisée des chemins de fer* (Goerg, 1993) et défenseur d'une solution originale, le TGV Jura Simplon, tout cela n'est qu'«une manœuvre d'intoxication de longue haleine, qui se poursuit aujourd'hui encore, et qui a pour objectif de discréditer le Simplon en faveur du Mont-Cenis». Nous devons à tout le moins lui rendre justice: c'est dès la parution de notre article qu'il nous a prédit que ces trains ne seraient pas mis en service, ce qui s'est révélé parfaitement exact. ■