Liaisons TGV : Gérard Ramseyer à contre-pied d'une collaboration romande

Autor(en): **Gavillet, André**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 1206

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1015438

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

LIAISONS TGV

Gérard Ramseyer à contre-pied d'une collaboration romande

REPÈRES

L'article 7 de l'arrêté sur le transit alpin (4 octobre 1991) précise:

«La Confédération s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse occidentale au réseau européen à haute performance et fait en sorte que le tronçon et le raccordement de Bâle soient construits et modernisés.

Elle s'emploie à promouvoir la réalisation de meilleures liaisons vers la France, entre Bâle et Genève, ainsi que vers l'Italie».

Dans le message du 23 mai 1990, le Conseil fédéral se contentait de promouvoir *«la construction et la modernisation du tronçon Genève–Mâcon dans le but de relier la ligne du Simplon au réseau français à haute performance».*

Les débats parlementaires ont à la fois durci ce texte pour Genève–Mâcon et réintroduit les autres liaisons avec la France. D'où l'ambiguïté.

(*ag*) Le conseiller d'Etat genevois Gérard Ramseyer est responsable du dossier des transports. Interrogé par le *Nouveau Quotidien* (7.3.95), il a souligné sa volonté de faire avancer le projet de liaison ferroviaire TGV: Genève–Mâcon. C'est dans l'ordre.

Mais un des arguments avancés étonne; le peuple suisse aurait plébiscité le Mâcon–Genève en votation populaire. A sa manière à la fois lourde et satisfaite, le conseiller insiste: «La rencontre que j'ai eue avec Adolf Ogi, Benedikt Weibel, directeur des CFF, et Bernard Bosson, ministre français des Transports, en juin 94, était d'ailleurs symptomatique. Bernard Bosson semblait ignorer qu'il y avait eu une votation populaire en Suisse qui plébiscitait le Mâcon–Genève». Bernard Bosson était en bonne compagnie. Jamais le vote du peuple suisse sur les NLFA, où prédominait le souci de respecter l'accord conclu avec l'Union européenne et le choix Gothard-Lötschberg, n'a été pris en fonction de la variante de raccordement au réseau TGV. Ni les résultats vaudois ni les neuchâtelois ne le révèlent. Et même ceux qui se seraient arrêtés à cette question n'auraient pu que constater l'ambiguïté de la position fédérale. Car l'article 7 de l'arrêté sur le transit alpin laisse toutes les portes ouvertes, même si la liaison Genève–Mâcon est privilégiée (cf. marge).

S'il y avait eu plébiscite, la question aurait été définitivement tranchée. Or, selon le conseiller fédéral Ogi (courrier privé, 7.10. 1994), la situation est la suivante: «Le 2 septembre 1994 s'est réuni à Paris le groupe de travail ferroviaire franco-helvétique. Cette réunion s'est déroulée dans une atmosphère cordiale, ouverte et constructive. Elle a notamment permis d'adopter le plan de travail suivant:

- dans une première phase, il s'agira de mettre à niveau les dossiers des différentes infrastructures en discussion (Sillon alpin, TGV Mâcon–Genève et raccordement au TGV Rhin–Rhône par Vallorbe);
- dans une deuxième phase, il conviendra d'élaborer les critères qui permettront d'évaluer les projets, afin de pouvoir soumettre une proposition aux gouvernements français et suisse; au cours de cette phase seront également examinés en détail les mécanismes de financement;
- enfin, dans une troisième étape, après un choix politique, il y aura lieu de préparer un projet de convention internationale.

Nous espérons mener à bien la première phase d'ici à la fin juin 1995. D'entente avec la partie française, les régions concernées seront associées aux travaux au cas par cas». Dernier point soulevé par M. Ramseyer: le schéma directeur français. Le communiqué adopté le 14.5.1991 par le Comité interministériel d'aménagement du territoire précise: «Le schéma des TGV retient:

– le principe d'une liaison à caractère international Mâcon–Genève, qui a fait l'objet d'une demande formulée par le Gouvernement suisse et devra faire l'objet d'un accord financier entre les deux pays;

– l'amélioration du TGV Transalpin avec une modernisation de la desserte de Genève par le Sillon Alpin.

Une desserte TGV remontant au nord de Chambéry vers la Haute-Savoie, avec un prolongement international possible vers Genève, présente plusieurs avantages:

– elle assure une bonne qualité de desserte à la Haute-Savoie, avec les enjeux touristiques et d'aménagement du territoire qui s'y attachent;

– elle assure un rayonnement européen vers l'Europe du Sud et notamment l'Espagne via Grenoble et le Sillon Alpin, vers la Méditerranée via le TGV Provence, et vers l'Italie via la liaison Lyon-Turin».

Pour qui sait lire, le gouvernement français, tout en ménageant la susceptibilité suisse, marque clairement sa préférence.

Le resserrement des rapports entre les cantons de Vaud et Genève est souhaitable, souhaité et difficile, en raison de la pesanteur de l'histoire. D'une part, une cité orgueilleuse, aujourd'hui internationale, habituée à animer et dominer sa région, et d'autre part, un pays fait de régions rassemblées, de tradition plus campagnarde qu'urbaine, malgré l'importance de ses «bonnes villes». La réussite de la collaboration (par exemple pour obtenir la nécessaire troisième voie Lausanne–Genève) implique une concertation constante et l'acceptation réciproque d'une règle du jeu sur les dossiers essentiels. Le prétendu «plébiscite» de M. Ramseyer y contrevient. ■

MUNICIPALITÉ DE LAUSANNE

Election

(*ag*) L'élection complémentaire à la Municipalité de Lausanne a vu le succès du candidat popiste. Comme le dicastère laissé libre est celui de la police, la question est posée (et même en affichette publique): l'appartenance de Bernard Mettraux et cette fonction sont-elles compatibles? On ne voit pas pourquoi elles ne le seraient pas. La dernière fois qu'un popiste siégea à la Municipalité (1945-49), il fut directeur de la police. Et ce n'était pas moins que le leader du parti: André Muret. L'histoire n'a pas retenu que la Ville de Lausanne ait connu à cette époque l'anarchie ou un régime policier. ■