

# Un TGV Genève-St Maurice?

Autor(en): **Brutsch, François**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 862

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1019620>

## **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.

# Un TGV Genève-St Maurice ?

■ (fb) Donc le Conseil du Léman, nouvellement créé et composé d'élus des cantons du Valais, de Vaud et de Genève ainsi que du département de la Haute-Savoie, s'est donné d'entrée un enjeu de prestige pour les notables qui l'animent : l'autoroute Genève-Valais au sud du lac. Les Vaudois y voient un délestage possible de leur rive (DP 854). Derniers feux – ce sont les plus éclatants – d'une société de l'automobile sur le déclin.

La proposition pourrait bien passer au-dessus de la tête des intéressés. Le problème de communication est réel. Une solution ferroviaire avait – déjà – été préconisée à l'occasion d'une journée de réflexion et de concertation d'élus haut-savoyards, valaisans et genevois le 27 avril 1985. Ouverte à la fin du siècle dernier, la ligne de chemin de fer du sud du Léman a été fermée au trafic voyageur sur son tronçon Evian-Saint-Gingolph en 1938. La "ligne du Tonkin" n'est depuis lors plus utilisée que par un train de marchandise quotidien roulant à 30km / h maximum et qui s'arrête au passage à niveau pour laisser passer les autos ...

De quoi séduire les fanatiques de "p'tit train". Ils s'inscrivent en masse aux excursions très spéciales organisées régulièrement (avec un point d'orgue en 1986, année du centenaire de la ligne) par des associations locales ou l'*International Ferroviare Club* (sic) d'Aulnay-sous-Bois (Genève-Eaux-Vives - Evian - Saint-Gingolph - Monthey - Saint-Maurice - Montreux - Lausanne - Nyon - Genève-Cornavin - Bellegarde).

Pourtant, la réhabilitation de cette ligne de 17,5 km n'offrirait pas que des satisfactions aux nostalgiques mais surtout des

perspectives intéressantes sur le plan économique : désenclavement rapide et à bon compte du nord de la Haute-Savoie vers la Suisse et le Valais et inversement ; transport des frontaliers travaillant à Genève ou en Valais (voire de l'un à l'autre!) ; promotion de la gare de Genève-Eaux-Vives au rang de terminus régional ; desserte des stations françaises et suisses des Portes du Soleil plus facile et plus courte au départ de Genève ; possibilité de prolonger jusqu'à Monthey le "TGV des neiges" Paris-Evian (après électrification) ; bouclage de deux circuits ferroviaires attractifs, le tour du lac Léman et le tour du Mont-Blanc ; possibilités d'excursions en correspondance avec les bateaux du lac et les trains de Monthey, Aigle ou Martigny.

Du sénateur Pellarin, président du Conseil général de Haute-Savoie, à Robert Ducret, président en exercice du Conseil d'Etat genevois, les poids lourds de l'officialité militent pour l'autoroute... dont le tracé le plus vraisemblable emprunte directement l'emplacement de la ligne de chemin de fer ! La SNCF, quant à elle, paraît se désintéresser de la situation.

La Suisse est directement concernée. Il est vraisemblable que l'autoroute assènerait un mauvais coup à la ligne du Simplon, pour laquelle les Romands se sont mobilisés il n'y a pas si longtemps. La décision ne viendra pas uniquement de France, mais bien de l'ensemble de la région transfrontalière intéressée, très certainement appelée à participer financièrement à l'une ou l'autre solution. Une raison de plus pour que le débat s'engage en Suisse aussi.

## Tout savoir sur les affaires publiques

■ Les éditions Steiner et Grüniger publient depuis six ans un périodique original et fort utile. *Traktandum* se présente comme un recueil de fiches de documentation politique, sociale, culturelle, écologique, etc... Les sources sont toujours citées, il s'agit principalement de la grande presse, mais également de revues spécialisées. L'avantage est d'avoir directement à disposition, sous une forme facilement utilisable, une documentation classée par thèmes. Le tout est complété par un *Traktandum Magazin* bisannuel, qui contient des contributions originales.

*Affaires publiques*, dont le premier numéro vient de paraître, en constitue plus ou moins la version romande. Magazine

d'information sur la politique communale et cantonale, il s'adresse aux élu(e)s locaux, aux fonctionnaires et à tous ceux qui s'intéressent à la chose publique. Il paraîtra deux fois par an. L'éditeur envisage pour plus tard un *Traktandum* romand. Une initiative bienvenue pour les politiciens cantonaux et communaux de milice, qui ont souvent bien de la peine à trouver l'information nécessaire à leur travail et un moyen efficace de faire connaître les réalisations locales et circuler les idées.

Editions Steiner et Grüniger à Schleithelm. Rédaction: case postale, 4016 Bâle, tél. 061/44 77 77.

■ Unanime (!), le parlement français vote une nouvelle loi plus dure pour les conducteurs pris de boisson, ils risqueront désormais de deux mois à deux ans d'emprisonnement et une amende qui peut aller jusqu'à 9000 FF. Il était temps : 40% des accidents de la route sont dus à l'alcool. Ces mesures n'ont pas d'équivalent en Suisse, où les peines sont laissées à l'appréciation (et à la complaisance) des juges cantonaux.

## Egoïsmes

Si la conduite d'un vélo en état d'ébriété est moins dangereuse, les cyclistes du dimanche ne sont pas forcément plus civilisés.

Le Groupe de liaison genevois des associations de jeunesse (GLAJ) a de la suite dans les idées : le 31 mai 86, il lançait dans la jungle urbaine genevoise 120 bicyclettes roses, publiques et à usage gratuit (DP 821). Un an plus tard, c'est le constat d'échec. Si les "privatisations" ont été relativement rares, la plupart des vélos ont fini endommagés et abandonnés sans réparations. Le GLAJ va en remettre vingt-quatre à disposition. Mais plus question de les abandonner dans les rues. Ils seront confiés à des groupes de personnes contre promesse de bons soins et de restitution après usage. Nos maîtres d'école nous le disaient déjà : "si vous n'êtes pas capables de vous conduire de manière responsable, il va falloir faire de la discipline".