

# Prospective : l'avenir du futur

Autor(en): **Delley, Jean-Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **28 (1991)**

Heft 1040

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1020839>

## **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.

Suisse centrale et au Tessin pour laisser circuler des trains-marchandises.

### Le jeu européen

Faut-il en conclure que nous ne jouons pas le jeu européen, nous contentant de profiter des réseaux mis en place par nos voisins ? Certes non, car la Suisse accroît considérablement sa capacité de transport Nord – Sud, de même que la rapidité de ces liaisons; elle consent d'ailleurs un effort financier qui, comparé à ce que notre voisin dépensera pour ses TGV, est considérable: l'addition des dépenses pour Rail 2000 et pour de nouvelles transversales alpines est budgétée à la moitié environ des montants que la France dépensera d'ici à 2015-2025 pour achever son réseau TGV.

## Concentration fédérale

*Si l'on veut atteindre une rentabilité acceptable, il convient (...) de concentrer les flux de transport sur un seul axe. De tous les corridors étudiés, celui entre Mâcon et Genève présente les meilleures conditions. Et plus loin: La nouvelle ligne (Genève – Mâcon, réd) n'a de chance que si l'on n'encourage pas simultanément l'itinéraire concurrent passant par Frasne (et Dole, réd).*

Extrait de la réponse du Conseil fédéral approuvée le 5 juin 1990 à une motion Béguelin déposée le 5 février et invitant le Conseil fédéral «à définir rapidement une politique cohérente de raccordement de la Suisse au réseau ouest-européen à grande vitesse». Les signataires réclamaient que les liaisons existantes, notamment par Vallorbe – Dole, soient améliorées. Le 12 juin, le ministre français de l'Équipement rendait public le projet de schéma directeur approuvé la semaine passée; la ligne à grande vitesse était déjà prévue jusqu'à Dole. «L'itinéraire concurrent» était donc «encouragé», sans que les cantons romands ne fussent intervenus, au contraire de la Franche-Comté qui souhaitait que le TGV puisse rouler à pleine vitesse jusqu'à Dole au moins.

Il faut se réjouir que le réseau TGV qui se dessine convienne à la Suisse, mais il ne faut pas en féliciter le Conseil fédéral. Il a toujours présenté le Mâcon – Genève comme un renforcement de la ligne du Simplon et un moyen d'empêcher qu'elle ne soit concurrencée par un axe Lyon – Turin empruntant un tunnel sous le mont Cenis. C'était ignorer qu'il ne faudrait que 4 heures pour relier Paris à Milan par cette ligne, alors que le même trajet par Mâcon et Genève prendrait 90 minutes supplémentaires. Le Conseil fédéral a également défendu le Mâcon – Genève comme devant être l'unique liaison romande au réseau TGV et il a, à plusieurs reprises, reproché aux cantons de ne pas s'être mis d'accord sur ce point. Là encore, l'actualité donne raison à ces derniers et à Michel Béguelin, rédacteur du *Cheminot*, qui n'a cessé de dénoncer cette position. Car le Mâcon – Genève devant être financé par des fonds privés, il est passé par une cure d'amalgissement imposée par les banquiers; si son coût a certes diminué, ses performances aussi. Quant au prix du billet, ces mêmes banquiers sont d'avis de le fixer selon des critères économiques, c'est-à-dire légèrement en dessous du prix de l'avion, plutôt qu'en fonction des kilomètres. Résultat pour toutes les villes romandes sauf Genève: un temps de parcours vers Paris diminué, mais à peu près équivalent à ce qui serait réalisable en profitant du TGV Rhin – Rhône, et un prix de billet nettement plus élevé qu'actuellement. Ce que Michel Béguelin a appelé «le scandale ferroviaire du siècle» dans un de ses éditoriaux.

Il est donc temps que la Suisse officielle revoie sa position. Il faut assurer la réalisation du tronçon Chambéry – Genève qui intéresse davantage la Suisse que la France: une participation à son financement est à envisager. Il faut simultanément assurer la réalisation du TGV Rhin – Rhône, pour lequel la Franche-Comté a débloqué un crédit de 1 milliard de francs français à la condition, satisfaite, que la grande vitesse arrive à Dole. Là aussi, une participation suisse est à étudier, de même que les améliorations réalistes à apporter au tronçon Dole – Lausanne.

Au vu du schéma directeur maintenant arrêté — mais encore à réaliser — M. Ogi et les CFF devront bien accepter de s'intéresser aux autres liaisons que la seule Genève – Mâcon. ■

### PROSPECTIVE

## L'avenir du futur

**(jd) La prospective en dit long sur les représentations que nous nous faisons du futur et sur la manière dont nous façonnons le présent qui n'est rien d'autre que notre futur immédiat. Dès ce numéro nous ouvrons une rubrique «Prospective» où vous trouverez des résultats d'analyses, des projections statistiques et des scénarios pour demain. Nous puiserons nos informations pour l'essentiel dans *Zukunftsforschung*, la publication trimestrielle de la Société suisse pour la recherche prospective. Cette société regroupe 720 membres dont seulement 47 en Suisse romande, une raison suffisante pour donner un écho supplémentaire à cette démarche de ce côté-ci de la Sarine.**

D'une enquête effectuée par l'agence Wirz à Zurich auprès de 203 dirigeants d'entreprises alémaniques et romandes, ces quelques résultats:

- Pensez-vous que nous trouverons facilement une position satisfaisante dans la nouvelle Europe ou que nous sombrerons dans la médiocrité ? Satisfaisante: 59% – Médiocrité: 39%.
- Pensez-vous que la Suisse, solidaire avec l'ensemble de l'Europe, devra céder une part de son bien-être ? Oui: 79% – Non: 20%.
- Croyez-vous que cela est un mal ou plutôt une chance ? Mal: 5% – Plutôt une chance: 92%.
- Beaucoup prétendent que la Suisse a besoin d'une nouvelle vision; d'autres pensent que nous devrions nous concentrer sur nos points forts. Quel est votre avis ? Vision: 79% – Points forts: 21%
- Croyez-vous que nous trouverons une nouvelle vision ? Oui: 81% – Non: 14%
- Quelles branches de l'économie ont des perspectives d'avenir favorables dans une Europe unie ? Chimie: 87%, tourisme 84%, services (avant tout banques et assurances) 79%, horlogerie 75%, publicité, relations publiques, conseils 62%, hôtellerie 59%, machines 52%, électronique 52%, architecture et ingénierie 49%, biens de consommation 48%.