

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 25 (1988)
Heft: 923

Artikel: Le choix de Divico
Autor: Gavillet, André / Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1018348>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le choix de Divico

LA SUISSE ROMANDE, les Vaudois en particulier, sont placés devant un choix décisif. Par quelle voie, par quelle cluse, par quel col assurer les meilleures liaisons ferroviaires ou routières avec l'extérieur, avec la France et l'Italie? Selon le tracé choisi, il y aura confirmation ou redistribution des rôles géographiques ou politiques traditionnels.

Le dossier n'est pas inédit: avion, TGV, tunnels alpins, autoroutes ont bousculé (rarement emprunté) les cheminements historiques, pavés par les Romains.

Mais un fait nouveau a été rendu public. Il exigera une décision politique. DP ouvre ce dossier.

Le Cheminot du 22 septembre a publié l'étude d'une liaison directe Genève - Pont-d'Ain (-Mâcon), qui permettrait de gagner près d'une heure pour aller à Paris. Quel serait le coût d'une liaison moderne, à double voie? Quels sont les enjeux?

Genève, dans cette seconde moitié du siècle, a réussi son désenclavement d'admirable façon. Le tunnel du Mont-Blanc en fait une ville frontière de l'Italie. L'aéroport est tête de ligne pour l'ensemble de la Suisse romande. Le rattachement de Cointrin au réseau CFF et surtout l'évitement de Lausanne par la ligne directe Neuchâtel-Genève assure mieux son rôle capital pour le Nord vaudois et Neuchâtel. Le TGV dessert directement Genève. L'avance de l'autoroute A40 la rapproche de Paris. De Lausanne, en voiture, on sera bientôt plus vite à Paris par Genève que par Pontarlier avec une plus grande sécurité en toute saison (altitude maximum: 580 m au lac de Sylans contre 1040 m aux Hôpitaux-Vieux). Avion, train, autoroute, la panoplie des moyens de communication est (sera) complète.

Vaud a toujours eu une vocation de carrefour, que lui assure sa configuration: du Jura aux Alpes, du Rhône au Rhin. Le Grand-St-Bernard, la ligne Paris-Milan, l'obligation pour tous les cantons romands, Jura excepté, de passer par son territoire pour communiquer entre eux confirment cette orientation. Le canton, à une époque

où les finances publiques ne débordaient pas d'excédents, n'a-t-il pas fait à la Confédération des avances de trésorerie pour assurer le démarrage des travaux de la semi-autoroute de Chavornay à Vallorbe afin de mieux tendre la main à la Franche-Comté. Laisser déclasser la ligne Lausanne-Dijon au profit de la ligne Genève-Mâcon, ce ne serait pas seulement une question d'horaire, de minutage, ce serait une véritable réaffectation historique. Le choix mettra à l'épreuve l'unité cantonale; mais toute la Suisse romande joue en cette circonstance sa place dans la compétition européenne.

LA QUESTION première est la faisabilité. Quelle solution assure la primauté de la ligne du Simplon pour une liaison accélérée Paris-Milan. Si la SNCF crée (Jeux olympiques obligent) une ligne TGV jusqu'à Ambérieu, un pas supplémentaire sera fait pour le contournement du Simplon par le Mont-Cenis. La ligne Pont d'Ain-Genève serait donc la réplique adéquate.

En face, le projet Centre-Europe, soutenu par les pouvoirs cantonaux et régionaux, suisses et français, de l'arc jurassien a-t-il quelque chance? Pour lui: la supériorité du tracé le plus direct. Contre lui: les réalisations et engagements de la SNCF.

Pour l'un comme pour l'autre, le financement n'est pas assuré. Rien ne se fera de toute façon sans beaucoup de francs suisses.

SI L'OPTION Genève-Mâcon devait l'emporter, l'aménagement du territoire et les décentralisations qu'il implique devraient être pensés à l'échelle romande. Genève, si sa fonction de capitale romande devait être renforcée, n'a pas l'espace territorial qui lui permette d'assumer ce rôle. Et il n'est pas souhaitable que le district de Nyon soit considéré comme sa zone d'expansion naturelle. La redistribution des activités (dans la mesure où elle dépend des pouvoirs publics, qui sont maîtres des plans de

(suite page 2)

La troisième révolution industrielle: un défi pour le Parti socialiste

(jd) En juin 1986 un groupe de travail «Perspectives» publie un texte sur l'avenir du socialisme démocratique. L'objectif est de susciter un débat au sein du Parti socialiste suisse, un parti en perte de vitesse sur le plan électoral, paralysé par un antagonisme stérile entre son aile syndicale et son aile fondamentaliste, et conduit par une direction qui semble incapable d'analyser et de maîtriser cette crise.

Ce papier de travail a provoqué des réactions fort divergentes mais n'a trouvé que peu d'écho en Suisse romande. Aujourd'hui, le groupe «Perspectives» édite un ouvrage qui rend compte du débat (*Sozial-demokratie 2088. Perspektiven der SPS im 21. Jahrhundert*). Nous publions dès ce numéro une synthèse du texte de 1986, qui ne se veut pas un catalogue de thèses mais bien une incitation à la discussion.

La troisième révolution industrielle va modifier profondément notre société. L'utilisation des nouvelles technologies permettra une augmentation de la productivité, c'est-à-dire la possibilité de plus de bien-être et de liberté pour chacun, mais aussi le risque d'un chômage structurel permanent et d'une dépendance accrue à l'égard des contraintes techniques et économiques, donc finalement des restrictions de notre liberté.

La croissance économique peut accentuer la destruction de l'environnement, mais le progrès technique ouvre des

perspectives de production respectueuses de la nature. Les structures sociales ne seront pas épargnées — effacement progressif de la classe ouvrière traditionnelle; les valeurs et les institutions seront ébranlées! Mais cette évolution offre des chances à de nouvelles valeurs et à d'autres formes de vie sociale.

Des principes toujours valables

Dans ce contexte, la tâche des socialistes consiste à convertir le progrès tech-

nique et économique en un progrès social. Leurs objectifs fondamentaux — libération de l'homme des dépendances et des contraintes, justice sociale et solidarité — sont toujours valables, mais ils ont à les appliquer à une réalité nouvelle: les contraintes de la technique et les exigences de l'économie ont remplacé aujourd'hui les besoins matériels et la solidarité a pris un sens plus large (tiers monde, générations futures).

Le rôle de l'Etat

Le contenu concret que prendra le progrès social ne peut être dogmatiquement défini, ni par les socialistes, ni par l'Etat. Le rôle de ce dernier est de créer les conditions du progrès, non de l'imposer. A cet égard il faut considérer le marché, la planification et la propriété privée comme des moyens du progrès et non comme des valeurs en soi; des moyens dont l'adéquation est à évaluer dans un contexte historique et de manière pragmatique. Ainsi du marché: lorsqu'il fonctionne effectivement, il favorise la décentralisation du pouvoir et l'allocation efficace des ressources économiques; mais la gestion des ressources naturelles, la minimisation des effets négatifs de la production, la lutte contre la concentration économique exigent des réglementations et une planification étatique.

Une politique réformiste

Ce refus du dogmatisme à l'égard des moyens d'action au profit d'une attitude ouverte à l'expérimentation, à l'apprentissage et à l'adaptation caractérise une politique réformiste. Cette dernière se distingue clairement de la défense du statu quo prôné par les conservateurs — les privilèges et les injustices sont inévitables —, de la croyance des modernistes de droite en un progrès spontané résultant de la croissance économique et du développement technique, du rêve d'une société libérée de ses contradictions et de ses conflits, et de l'utopie d'une communauté tournant le dos à la technique pour retrouver l'état de nature. Le progrès social ne peut se réaliser que par une démarche pragmatique, un apprentissage constant. ■

Le choix de Divico

(suite de l'édito)

zone et quelquefois des terrains) doit être pensée à l'échelle de toute la Suisse romande, dépassant ses querelles de voisinage dont elle est coutumière.

La Suisse, par les liaisons ferroviaires, redécouvre des choix de relations extérieures; ils concernent aussi les cantons. Ne manquons pas ce rendez-vous.

Pour l'instant, il ne s'agit pas de choisir, mais il faut, dans l'étude qui doit être menée au plus haut niveau, aller très vite. La connexion de franchissement du Jura avec la nouvelle transversale al-

pine est évidente. Or la consultation lancée par le département de M. Ogi sera achevée le 15 janvier. D'ici là, DP ne refermera donc pas ce dossier.

Lorsque les Helvètes voulurent quitter leur pays pour la douce Saintonge, ils se concentrèrent aux portes de Genève. Pour gagner le sud, c'était la voie la plus facile. César leur barra la route. Ils traversèrent donc plus péniblement le Jura. Il faudra à nouveau choisir.

AG - PI