

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 28 (1991)
Heft: 1046

Artikel: Relations TGV Suisse - France : a quitte ou double
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1020926>

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: 30.03.2025

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

A quitte ou double

En s'obstinant à ne prendre en compte que la liaison Mâcon - Genève pour raccorder la Suisse occidentale au réseau TGV français, l'Office fédéral des transports — et les Romands avec lui — risquent d'être doublement perdants.

(pi) La *Vie économique* (n° 7/91) publie un article de Hans-Peter Faganini, sous-directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), sur le schéma directeur français des TGV. Nous savons que l'office a pris très clairement position en faveur d'un raccordement de la Suisse romande par la construction d'une ligne entre Mâcon et Genève impliquant l'abandon de la desserte de Lausanne par Vallorbe... pour autant que cette dernière liaison ne soit pas trop améliorée. Or justement, des travaux sont prévus entre Dijon et Dole, en relation avec le TGV Rhin - Rhône. Logiquement, la Suisse devrait s'y intéresser et s'assurer que ces aménagements profitent également au trafic Paris - Lausanne grâce à un bon raccordement entre la ligne normale et la nouvelle ligne TGV, ce qui n'est pour l'instant pas acquis.

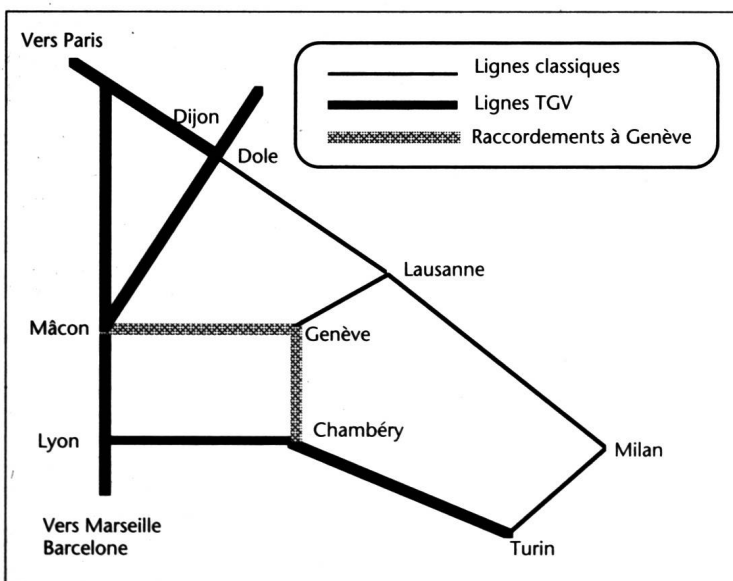
Mais en s'intéressant exclusivement au Genève - Mâcon, l'OFT joue à quitte ou double. Car s'il sort perdant, non seulement le trafic Genève - Paris passera par Chambéry, mais le trafic Lausanne - Paris risque de ne profiter que marginalement des travaux entrepris entre Dole et Dijon...

L'article de M. Faganini continue de présenter le Mâcon - Genève comme destiné à revitaliser la ligne du Simplon, ce qui est pure illusion: lorsque

destinations actuelles du trafic. Mais c'est folie de feindre que c'est forcément celle qui sera réalisée plutôt que la liaison par Chambéry. Parce que pour arriver à un taux de rentabilité favorable pour le Mâcon - Genève, il faut que le trafic de Lausanne y passe. La durée du trajet Lausanne - Paris sera en effet plus courte via Genève et Mâcon que par Vallorbe... pour autant que cette dernière liaison ne soit pas trop améliorée. Or justement, des travaux sont prévus entre Dijon et Dole, en relation avec le TGV Rhin - Rhône. Logiquement, la Suisse devrait s'y intéresser et s'assurer que ces aménagements profitent également au trafic Paris - Lausanne grâce à un bon raccordement entre la ligne normale et la nouvelle ligne TGV, ce qui n'est pour l'instant pas acquis.

Mais en s'intéressant exclusivement au Genève - Mâcon, l'OFT joue à quitte ou double. Car s'il sort perdant, non seulement le trafic Genève - Paris passera par Chambéry, mais le trafic Lausanne - Paris risque de ne profiter que marginalement des travaux entrepris entre Dole et Dijon...

L'article de M. Faganini continue de présenter le Mâcon - Genève comme destiné à revitaliser la ligne du Simplon, ce qui est pure illusion: lorsque



des TGV circuleront entre Lyon et Turin, il faudra 4 h 15 pour relier Paris à Milan par cet itinéraire et 5 h 30 pour faire le même trajet via Mâcon et Genève...

Enfin, l'article ne dit pas si les TGV Paris - Mâcon - Genève circuleront jusqu'à Lausanne. Cela nous semble pour l'instant improbable, tant à cause des contrôles douaniers que les Genevois continuent d'effectuer comme si nous étions encore en 1900 — mais cela devrait être négociable — que pour des raisons de capacité entre les deux villes lémaniques. ■

Le choc des mots

(pi) Si les accidents de la route sont aujourd'hui faits banals, au point que la presse ne relate que les plus meurtriers d'entre eux, il n'en va pas de même de ceux qui impliquent un train ou le tout nouveau Métro-Ouest qui circule entre Lausanne et Renens. Le 26 juin, une rame et une voiture entraient en collision à un passage à niveau muni de feux mais non de barrières. Et *24 Heures* de titrer sur quatre colonnes avec photo à l'appui: «Le TSOL percute une voiture». Celle-ci a été «prise en écharpe» et «traînée sur une vingtaine de mètres». On nous explique tout de même, plus loin, que le conducteur «n'a pas respecté la signalisation». Il est «grièvement blessé». Les affichettes des journaux étaient aussi spectaculaires: «Voiture sous le TSOL» pour *Le Matin*, par exemple. A noter par ailleurs que l'accident s'est produit au débouché d'une route fort peu importante et que le conducteur était un habitué des lieux.

Le même jour, M. Mange, septuagénaire «heurté par une motocyclette alors qu'il s'avancait à pied sur la route» et décédé des suites de cet accident n'a eu droit qu'à vingt lignes, d'une impartiale neutralité quant à la responsabilité de ce tragique accident.

Certes, le Métro-Ouest comporte de nombreux passages à niveaux non munis de barrières. Il faut pourtant dire que si l'on n'imputait pas chaque installation de sécurité, au moment de la construction, au compte transports publics mais à un compte mixte englobant les transports privés, pareilles économies seraient moins fréquentes.