

DP

DOMAINE PUBLIC

Analyses, commentaires et informations sur l'actualité suisse

Un point de vue de gauche, réformiste et indépendant

En continu, avec liens et commentaires, sur domainepublic.ch

DP2021

Edition du
06 janvier 2014

DANS CE NUMÉRO

La propriété n'est pas un droit naturel (André Gavillet)

Avec la récente révision de la loi sur l'aménagement du territoire, cantons et communes doivent devenir des acteurs du marché immobilier

Mandat de négociation avec l'Union européenne (Lucien Erard)

Une définition bien formelle de la souveraineté

Vaud: qui a peur de la Cour des comptes? (Pierre Imhof)

Coup de projecteur sur le travail d'une institution méconnue

Genève: boucler ensemble réseau ferroviaire et autoroutier (Invité: Rodolphe Weibel)

Un projet à verser au débat sur les infrastructures de transport du bout du lac

La propriété n'est pas un droit naturel

Avec la récente révision de la loi sur l'aménagement du territoire, cantons et communes doivent devenir des acteurs du marché immobilier

André Gavillet - 04 janvier 2014 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/25028>

Tout homme jouit de droits fondamentaux, dont il peut se réclamer; ils sont individuels et imprescriptibles. En 1789, une déclaration imprimée sur deux colonnes, telles les tables de Moïse, les présente en majesté, approuvée par le roi et placée sous les auspices de l'Être suprême.

C'est une gravure. Deux femmes animent la scène, l'une brisant ses chaînes, l'autre montrant du doigt le bonnet phrygien de la liberté. D'amples draperies les habillent, qui dissimulent leur féminité sous des plis de style baroque.

Cette Déclaration des droits de l'homme et du citoyen est l'aboutissement du travail de l'Assemblée nationale qui s'est autoproclamée en 1789 «*Assemblée constituante*». Elle est révélatrice d'un travail de réflexion politique qui a animé les débats publics ou privés de tout le 18^e siècle.

Son article premier à lui seul est une formule classique de débat philosophique: «*Les hommes naissent et demeurent libres et égaux en droits*». La Déclaration considère comme acquis les droits naturels qu'elle énumère expressément: «*Le but de toute association politique est la conservation des droits naturels et imprescriptibles de l'homme;*

ces droits sont la liberté, la propriété, la sûreté, la résistance à l'oppression» (art. 2). Ils doivent être connus de tous, notamment de ceux qui seront des responsables exécutifs et législatifs.

Le déroulement et les péripéties de la prise de pouvoir révolutionnaire ont montré la difficulté de ce jumelage liberté-propriété, et surtout du jumelage propriété-égalité. D'ailleurs, dans la plupart des citations, ce texte est si l'on peut dire épuré, et il est rare que les Français chantent sur le même ton ces deux valeurs politiques contrastées.

Défense de la propriété

Après que Napoléon eût remis de l'ordre par la rédaction de son Code civil, qui a été imposé ou repris par la majorité des pays européens (dont la Suisse), le fondement et la légitimité de la propriété ont été recherchés dans l'autorité du Parlement.

La discussion qui s'ouvre alors, et que Benjamin Constant a transcrite avec soin dans ses *Principes de politique*, concerne la place qu'il faut laisser à la richesse capitaliste par rapport à la richesse foncière. Les propriétaires y sont jugés plus fiables car leurs revenus sont plus stables, «*de*

même que l'ordre des saisons, la nature du sol, le caractère du climat. [...] Une ferme est une patrie en diminutif» (*Principes de politique*, chapitre 6). Benjamin Constant met en avant le patriotisme «*qui rend capable de bien connaître ses intérêts. Il faut donc une condition de plus que la naissance et l'âge prescrit par la loi. Cette condition, c'est le loisir indispensable à l'acquisition des lumières, à la rectitude du jugement. La propriété seule assure ce loisir: la propriété seule rend les hommes capables de l'exercice des droits politiques*» (idem).

Mais d'emblée est apparu le fait que la réalité ne correspondait pas au tableau idyllique de Benjamin Constant. Le débat sur les vertus de l'industrie et de la recherche scientifique prendra son ampleur avec le démarrage des grandes manufactures ainsi que des transports maritimes et ferroviaires. A partir de 1850, il sera vécu en Suisse avec rudesse, notamment sous la forme de l'exil rural vers les villes.

Terre suisse

En raison de son histoire, qui épargna aux cantons confédérés la participation aux guerres des 18^e et 19^e siècles, en raison aussi de sa géographie, la Suisse afficha sa

singularité. Elle ne fut jamais un territoire conquis (réserve faite des baillages); elle fut le gardien national des grands passages alpins. Les liens des Suisses avec leur sol sont particuliers, comme cela fut souvent relevé, la Suisse n'est pas un Etat-nation.

La relation du peuple suisse à son territoire n'est pas seulement l'expression d'un lien consanguin, mais l'attachement à des vertus dites ancestrales. Les votations nombreuses et récentes sur le statut du sol, son aménagement ont démontré que le combat ouvert à la fin du 18e et au début du 19e a pris une force accrue en raison de l'augmentation de la population.

Plus-value

L'affectation du territoire est une décision politique. Elle laisse apparaître des intérêts privés différenciés et une recherche spéculative. C'est un

fait qu'un terrain qui, pour des raisons objectives - proximité du centre, dessertes de transports publics - prend une valeur qui peut être multiple de sa valeur de base, enrichit son propriétaire ou le prive d'un bénéfice, selon sa situation géographique.

La vie communautaire s'exerce sur le territoire. L'attribution des équipements et des aménagements profite aux uns, prétérite les autres. L'Etat doit répartir judicieusement les avantages et les inconvénients. Si l'autorité politique confirme par des plans d'affectation ces différences, elle crée des inégalités et des injustices arbitraires. Il est de son devoir de les corriger. Il faut, avec fermeté, mettre en valeur les critères d'appréciation du classement des terrains et en compenser les déséquilibres.

Depuis la votation populaire sur la loi sur l'aménagement du territoire, l'Etat, et plus particulièrement les cantons, a

l'obligation d'agir sur ces différences quand elles ne correspondent à aucun travail constructif. Les forces de résistance déjà révélées prouvent qu'un impôt sur la plus-value sera difficile à obtenir. Il devrait être, comme le souhaite le Conseil fédéral, de 20% au moins de la plus-value, même si le fonds n'est pas vendu. Le bénéfice réalisé pourrait être l'objet d'une hypothèque d'intérêt public.

Les sommes acquises par l'impôt sur les plus-values devraient être réinvesties par les pouvoirs publics qui auront à saisir toutes les occasions utiles leur permettant de se rendre propriétaires ou détenteurs d'un droit de superficie. Ils auraient ainsi les moyens de rétablir au profit des coopératives ou autres formes juridiques d'association une indispensable souplesse du marché.

Il n'est pas trop tard pour prendre la Bastille!

Mandat de négociation avec l'Union européenne

Une définition bien formelle de la souveraineté

Lucien Erard - 29 décembre 2013 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/25010>

Le [mandat](#) des négociateurs suisses noie un peu le poisson. Nous sommes prêts, comme le veut l'Union européenne, à reprendre l'acquis communautaire, «*pas automatiquement mais de manière dynamique*» et pas

non plus totalement: nous tenons aux mesures d'accompagnement, d'autres en Europe aussi, heureusement.

Nous refusons la directive sur la nationalité. Surtout, et cela

semble un point soulevé par les cantons, on envisage de reprendre le droit communautaire futur, mais [pas celui déjà en vigueur](#): les cantons, comme d'ailleurs plusieurs pays membres, ne veulent ni les camions de 60

tonnes, ni la circulation de nuit des poids lourds, ni leur cabotage ni non plus la privatisation des transports publics et leur ouverture à la concurrence.

S'engager à reprendre les adaptations futures de directives, de règlements ou de décisions sans adapter également le droit suisse aux textes qui sont ainsi modifiés n'a évidemment aucun sens. Heureusement, les divergences ne sont pas trop nombreuses et les droits suisse et européen sont déjà très largement compatibles, grâce aux accords bilatéraux et surtout à l'effort constant de la Suisse de s'y adapter unilatéralement.

Concrètement, lorsque des divergences de vue seront portées devant le comité mixte, c'est l'Union européenne qui décidera, cas par cas, si elle accepte que la Suisse n'applique pas des décisions qu'elle ou la Cour de justice de l'Union européenne auront prises ou si elle refuse et exige alors des mesures de compensation, voire envisage la dénonciation de tout ou partie des accords bilatéraux.

Notre souveraineté – décider ce que nous voulons, selon le conseiller fédéral Burkhalter – s'exercerait donc dans des limites très étroites. Formellement, le Conseil fédéral pourra continuer de soumettre aux Chambres fédérales, voire au peuple, les changements de la réglementation communautaire qu'il aura concrétisés dans un

accord bilatéral ou directement dans la législation helvétique.

Concernant le refus de s'adapter à une décision de l'Union européenne, soit celui du Conseil fédéral, du Parlement ou du peuple, il s'agira de savoir ce que Bruxelles peut tolérer. En 1989 déjà, Jacques Delors, président de la Commission européenne, dans un [discours fameux](#) où il esquissait le cadre de l'Espace économique européen, disait: «*Le grand marché sans frontières... forme un tout, avec ses avantages et ses coûts, ses possibilités et ses contraintes. Peut-on en prendre et en laisser? J'ai, à ce sujet, quelques doutes.*» (p. 15)

Depuis lors, le discours n'a pas varié et les négociations actuelles portent précisément sur ce point: les pays membres, pour lesquels on n'autorise aucune exception aux règles communes, ne sont plus prêts à accepter que la Suisse profite de ce qui l'intéresse et refuse ce qui lui déplaît. Certes on peut parier sur la patience et surtout la compréhension de nos voisins pour des institutions démocratiques uniques au monde, mais le pari n'est pas sans risque.

Avec sa vision purement formelle de la souveraineté, le Conseil fédéral nous prépare une sorte de drame permanent, chaque adaptation du droit européen soumise à une procédure législative étant susceptible de remettre en cause l'ensemble de nos relations avec Bruxelles. Rien n'est moins démocratique que

cette façon de revoter sans cesse, sur des sujets variés et quelquefois totalement mineurs, avec pour véritable enjeu la poursuite des accords bilatéraux.

C'est ce qui existe déjà chaque fois qu'on étend à un nouveau pays les accords de Schengen et de Dublin. Le vote du 9 février sur l'initiative «*contre l'immigration de masse*» en est aussi un bon exemple, puisque personne ne sait si en cas de oui l'Union européenne fera le gros dos ou si elle ira jusqu'à dénoncer l'ensemble des bilatérales I ([DP 2020](#)). Il est beau de pouvoir voter sur tout et n'importe quoi, mais il est stupide de soumettre au peuple une décision si importante pour l'avenir du pays sans même que son bulletin de vote et le texte qu'il accepte ou refuse lui en dise un mot.

En pratique, il est prévu que les divergences entre la Suisse et l'Union européenne soient réglées par le comité mixte. La Suisse pourrait y plaider les raisons qui l'empêchent d'accepter tel ou tel point de la législation communautaire ou de jugements de la Cour de justice. Mais c'est Bruxelles qui décidera souverainement d'éventuelles mesures compensatoires. Est-ce ce déséquilibre qui a conduit le chef du département fédéral des affaires étrangères, dans sa [conférence de presse](#), à évoquer le recours à un tribunal arbitral qui se prononcerait sur la proportionnalité de ces mesures?

Vaud: qui a peur de la Cour des comptes?

Coup de projecteur sur le travail d'une institution méconnue

Pierre Imhof - 02 janvier 2014 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/25021>

La Cour des comptes du canton de Vaud a, depuis sa création effective en 2008, toujours eu de la peine à trouver sa place et à convaincre ([DP 2020](#)).

Ses [rapports](#) n'étaient d'ailleurs pas toujours à la hauteur de ses prétentions, consacrés à des sujets certes intéressants, mais manquant généralement de corps et de prises de position claires. Comme si la Cour s'effrayait de sa propre audace et prenait soin de pondérer ses critiques par des justifications qui en limitaient sérieusement la portée. Elle s'interrogeait davantage qu'elle ne posait des faits et des conséquences. Même son [rapport numéro 10](#) sur la Caisse de pension du personnel communal de Lausanne, dont la rédaction lui a été imposée au terme d'une procédure humiliante, excellent dans ses constats, restait très mesuré dans ses recommandations.

S'il lui a fallu du temps pour produire son premier rapport en 2008, elle les a ensuite publiés à un rythme constant de six par année de 2009 à 2011, nombre diminuant ensuite de deux pour s'établir à quatre en 2012 et 2013. Ceux de cette année ont tous été rendus publics en moins d'un mois, entre le 20 novembre et le 18 décembre. Cette pause est-elle le signe d'un changement ou d'un

mûrissement, d'une anticipation de la nouvelle législation qui va limiter à trois le nombre de ses magistrats (qui ne sont d'ailleurs déjà plus que quatre à ce jour)? Il faut en tout cas relever la qualité de la production 2013 qui montre l'utilité de l'institution.

Ses derniers rapports concernent le contrôle des denrées alimentaires, le contrôle par l'Etat de l'efficacité des transports publics, la gestion des risques et le risque de corruption et de conflits d'intérêts dans l'administration cantonale. L'approche des sujets est professionnelle, la démarche systématique et les recommandations simples et claires, bien loin de la langue de bois des débuts.

On relèvera particulièrement le domaine des transports publics où l'approche est clairement centrée sur l'utilisateur, l'efficacité consistant à lui offrir des prestations de qualité et non seulement à respecter les procédures. L'objectif de protection de l'environnement est également fort opportunément rappelé.

Le sujet du risque de conflits d'intérêts et de corruption est également efficacement envisagé après une démonstration de son actualité, même en Suisse.

Ces quatre derniers rapports, à la fois critiques et constructifs, concernent tous l'administration cantonale, secteur dans lequel les magistrats sont probablement plus à l'aise: deux d'entre eux sont d'anciens municipaux lausannois et un troisième était haut fonctionnaire dans cette commune. Mais aussi un secteur où les rapports de la Cour ont probablement davantage d'effets. On comprend pourquoi: considérée comme une institution de l'Etat cantonal, la Cour des comptes ne suscite que méfiance et solidarité de la part des communes qui ne comprennent pas qu'elle puisse venir les auditer.

S'il faut donc espérer que la qualité grandissante de sa production se poursuive, que son indépendance se consolide, il reste à s'interroger sur les conséquences effectives des rapports de la Cour des comptes. On a parfois l'impression qu'elles se limitent à un communiqué du Conseil d'Etat qui en prend acte et annonce sa volonté de réagir, sans que suite soit effectivement donnée. La [nouvelle loi](#), qui entrera en vigueur en mars 2014, prévoit heureusement un dispositif de suivi de ses recommandations, hélas plus contraignant pour l'administration cantonale que pour les communes...

Il est encore un champ d'investigation peu investi pas la Cour: celui des «*personnes morales de droit public et des personnes morales et*

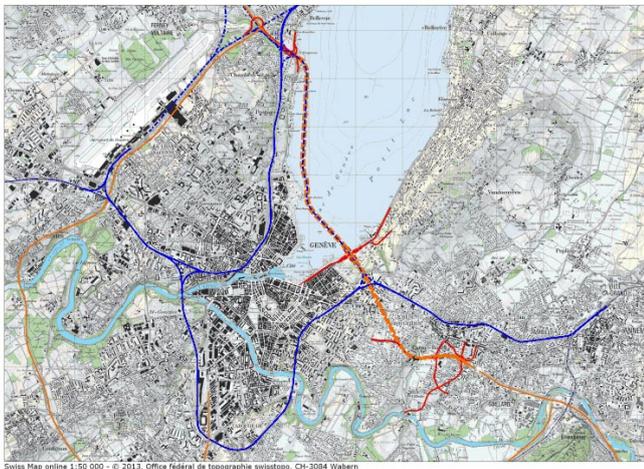
physiques auxquelles l'Etat ou une commune délègue une tâche publique», pour reprendre les termes de la loi.

Ces établissements et surtout sociétés privées aux mains des entités publiques sont nombreux, souvent mal connus et peu contrôlés.

Genève: boucler ensemble réseau ferroviaire et autoroutier

Un projet à verser au débat sur les infrastructures de transport du bout du lac

Invité: Rodolphe Weibel - 06 janvier 2014 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/25038>



Genève rencontre comme beaucoup d'autres villes situées à l'exutoire d'un lac (voir aussi Zurich et Lucerne) les difficultés de mobilité propres à cette situation: le trafic de l'une à l'autre rive tend à passer au plus court, par le passage situé le plus en amont: à Genève, le pont du Mont-Blanc.

Ce passage exerce un attrait mécanique sur tout le trafic qui veut traverser le lac: entre Evian, Thonon et Annemasse d'une part, Versoix, Coppet et Nyon d'autre part, et aussi, en trafic lointain, entre d'un côté la plaine du Pô et le tunnel du Mont-Blanc, de l'autre la partie occidentale du plateau suisse.

Ce trafic n'a rien à faire au pont du Mont-Blanc. En outre, Genève a besoin d'une route périphérique complète, de grande capacité, qui draine le trafic interne et en décharge le centre urbain.

En 2017 sera mis en service le Ceva. Il s'agit d'une ligne ferroviaire à haute capacité, équipée sur toute sa longueur d'une voie double, desservant sur son tracé cinq gares et haltes intermédiaires, généreusement dimensionnées et équipées. Le Ceva amorce un réseau à la fois métropolitain et régional, de forte capacité, bien réparti, de haut niveau de service. Mais il restera un long chemin à faire pour que cela s'accomplisse.

Deux questions se posent donc simultanément: comment parachever le réseau ferroviaire? comment parachever le réseau autoroutier?

L'incontournable périphérique autoroutier

Le réseau autoroutier suisse est d'intérêt national. Le rapport du coût de l'investissement à l'intérêt confédéral détermine la décision de la Confédération quant à un projet d'autoroute.

Une traversée du lac présente un fort intérêt confédéral si elle s'inscrit comme un maillon manquant et efficace du réseau autoroutier et si son coût d'investissement est modéré. Ce sont les deux conditions essentielles qui doivent être réunies pour que la Confédération la paie. Pour aboutir, il faut encore, bien sûr, que Genève y trouve son compte.

Il n'y a pas et il n'y a jamais eu de débat sur le point de départ de la traversée du lac en rive droite. La disposition des lieux au Vengeron, telle qu'elle existe depuis la construction de

l'autoroute A1 en 1964, en a fait le lieu de départ de toutes les solutions envisagées.

Tous les projets esquissés ont tendu à réduire au plus court la longueur de l'ouvrage d'art. Ils aboutissent par conséquent tous à proximité de la Pointe-à-la-Bise. Depuis là, en revanche, la multiplication des variantes de tracés, fort diverses, trahit bien l'hésitation générale. Aucun projet de raccordement au réseau de rive gauche ne s'est à ce jour imposé comme une évidence.

Le [projet](#) présenté ici suit deux prémisses tout à fait différentes. La première tient au coût: ce qui renchérit le projet de traversée à cet endroit, ce n'est pas forcément la longueur de l'ouvrage d'art, c'est aussi, surtout, la profondeur et la géologie du fond du lac, les difficultés de sa sortie sur la rive gauche. La seconde prémisses tient à la logique autoroutière, qui ne supporte guère les détours.

Sur ces deux prémisses, le projet propose un tracé qui suit au plus serré la ligne droite la plus courte entre le Vengeron et Vallard: du Vengeron au quai Gustave-Ador en longeant la rive droite du lac à faible profondeur, puis en souterrain du quai Gustave-Ador jusqu'au vallon de la Seymaz, et enfin rejoignant l'antenne de Vallard par la route Blanche élargie.

On verra plus loin que ce tracé répond également aux impératifs d'une traversée ferroviaire.

Un réseau ferroviaire maillé, la panacée

Lors de la mise en service du Ceva, un certain nombre de questions se poseront, ou auront dû être résolues:

- Dans son extension actuelle, la gare de Cornavin ne suffira pas à accueillir tous les trains prévus.
- La gare de l'aéroport a déjà aujourd'hui atteint sa limite de capacité, en accueillant six (exceptionnellement sept) trains par heure. Conçue à son origine comme gare «traversée», elle est en impasse, sans voie de garage; les manœuvres de rebroussement y sont laborieuses, dévoreuses de place et de temps.

- Les temps de parcours de certains trajets seront peu attrayants.
- L'offre de trajets directs, sans changement de trains, sera modeste.

Pour répondre à ces questions, le présent projet propose de réaliser deux boucles qui forment un réseau maillé.

La première boucle s'établit grâce à une traversée ferroviaire du lac. Décrite dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, à partir de Cornavin, elle passe par Saint-Jean, Lancy Pont-Rouge, Carouge Bachet, Champel, Eaux-Vives, Vengeron, Pregny-Chambésy, Sécheron, Cornavin.

La seconde boucle s'établit entièrement sur rive droite en prolongeant l'antenne de la ligne de l'aéroport jusqu'à la ligne de Lausanne dans la région du Vengeron, comme cela avait été prévu d'emblée, en 1985. Décrite dans le sens des aiguilles d'une montre, elle part de Cornavin, passe à Saint-Jean, Châtelaine, Aéroport, Grand-Sacconnex, Vengeron, Pregny-Chambésy, Sécheron, et s'achève à Cornavin.

Les deux boucles ont en commun le tronçon Saint-Jean - Cornavin - Vengeron. Le vallon du Vengeron se prête bien à la construction des différents raccordements nécessaires. La traversée du lac y trouve tout naturellement son portail de rive droite. A l'autre extrémité de la traversée, c'est au coude que le Ceva dessine immédiatement à côté de la gare des Eaux-Vives qu'elle se raccorde, dans les deux directions. Le tracé de la traversée ferroviaire du lac se superpose parfaitement à celui de la traversée autoroutière.

Ces deux mailles sont rattachées aux trois lignes qui convergent vers Genève depuis Annemasse, Nyon-Coppet, et La Plaine. Ce sont ainsi six lignes qui sont formées, passant toutes par Cornavin, qui garde sa fonction centrale: Annemasse - Aéroport, Annemasse - Champel, Coppet - Aéroport, Coppet - Champel, La Plaine - Aéroport, La Plaine - Champel. Ce dispositif de six lignes est complété par une ligne circulaire.

A Cornavin, ce réseau maillé permet de réduire de 22 trains par heure la charge de la gare tout

en offrant la même fréquence de desserte à toutes les gares du réseau. Il rend inutile l'extension du nombre de voies en gare de Cornavin. Deux facteurs rendent possible cet extraordinaire résultat.

Pour faire comprendre le premier, je propose un exemple. Deux tracés s'offrent au voyageur qui de Coppet souhaite rejoindre Carouge Bachet: il peut passer par Cornavin et rejoindre en 30 minutes Carouge Bachet en parcourant la boucle dans le sens des aiguilles d'une montre; deux trains par heure font ce trajet. Il peut aussi choisir de traverser le lac, passer par les Eaux-Vives, et parcourir la boucle dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, également en 30 minutes; deux trains par heure également font ce trajet. Quatre possibilités par heure s'offrent ainsi à lui pour se rendre à Carouge Bachet. Alors qu'elle est desservie quatre fois par heure, la gare de Carouge Bachet n'est parcourue que par deux trains par heure et par sens. Sans maillage, sans traversée du lac, ce seraient quatre trains par heure et par sens qui seraient nécessaires pour assurer la même fréquence de quatre dessertes par heure.

Cornavin bénéficie de la même réduction. Le maillage du réseau réduit de moitié le besoin de capacité d'accueil des trains métropolitains de la gare de Cornavin. L'économie de charge est considérable: huit trains par heure et par sens.

Le second des facteurs qui soulagent la gare de Cornavin résulte de la circulation dans un seul sens des six trains Intercités et Interrégionaux. Venant de Lausanne et de Nyon, ils parcourront la boucle de l'aéroport dans le seul sens des aiguilles d'une montre et ne feront que traverser les gares de Cornavin et de l'aéroport pour poursuivre leur chemin vers Nyon et Lausanne, sans rebroussement. L'avantage du maillage est immense: il soulage Cornavin de huit trains circulant en direction de l'ouest, et de quatorze trains circulant vers l'est. Le maillage rend l'extension de la gare de Cornavin inutile.

A l'aéroport, le maillage changera du tout au tout le fonctionnement de la gare, qui sera désormais exploitée comme cela était initialement prévu. Elle pourra accueillir sans

aucun agrandissement les sept trains métropolitains prévus par heure et par sens et les six trains Intercités et Interrégionaux qui ne circuleront que dans la direction est: en tout treize trains par heure en direction nord-est, et sept en direction sud-ouest s'y arrêteront. Les trains Intercités et Interrégions seront à partir de Cornavin forcés au détour par l'aéroport. Les voyageurs de la région genevoise qui voudront se diriger vers Lausanne auront le choix de se rendre à Cornavin pour prendre le train, prolongeant certes leur trajet de six minutes, ou directement à l'aéroport, qui sera bien desservi par le réseau métropolitain.

Le maillage offre encore deux avantages. Il multiplie les possibilités de trajets directs. Toute gare du réseau central (à l'intérieur du triangle Annemasse - La Plaine - Coppet) peut être atteinte en direct, sans changement de train, depuis n'importe quelle autre gare du réseau central, à une fréquence minimum de deux trains par heure, le plus souvent à une fréquence de quatre trains par heure.

Le maillage court-circuite enfin certains trajets dissuasifs, par exemple entre la rive droite et les Eaux-Vives. Le détour de près d'un quart d'heure qu'impose à ce trafic le passage par Cornavin et La Praille affaiblit la compétitivité et l'attrait du rail.

Une économie de 2,6 milliards de francs

Sur deux tronçons au moins, le réseau ferroviaire et le réseau autoroutier du futur se superposent parfaitement bien. La traversée du lac est le cas le plus significatif. Il en découle une conclusion frappante: même si les échéances de réalisation de la traversée ferroviaire et de celle de la traversée autoroutière n'étaient pas les mêmes, il serait raisonnable de les réaliser simultanément pour des raisons d'économie financière, d'économie d'espace, d'économie de désordres. Or il se trouve que l'échéance est la même pour les deux. Un autre tracé suscite la même réflexion, celui qui longe l'aéroport depuis la gare jusqu'au ruisseau du Vengeron. Il est prévu à échéance prochaine d'élargir l'autoroute pour en augmenter la capacité. Il serait déraisonnable de

ne pas étudier simultanément le prolongement de la ligne ferroviaire, prévu de tous temps, dont le tracé sous la plate-forme de l'autoroute est réservé.

L'ensemble du [projet](#) présenté ici est devisé à 4,1 milliards. Il rend caducs des projets d'un montant de 6,7 milliards. Il en résulte donc une économie de l'ordre de 2,6 milliards.

Ce magazine est publié par [Domaine Public](#), Lausanne (Suisse). Il est aussi disponible en édition eBook pour Kindle (ou autres liseuses) et applications pour tablette, smartphone ou ordinateur.

La reproduction de chaque article est non seulement autorisée mais encouragée, pour autant que soient respectées les conditions de notre [licence CC](#): publication intégrale et lien cliquable vers la source ou indication complète de l'URL de l'article.

Abonnez-vous gratuitement sur [domainepublic.ch](#) pour recevoir l'édition PDF de DP à chaque parution. Faites connaître DP - le magazine PDF à imprimer, l'eBook et le site - autour de vous! Vous pouvez aussi soutenir DP par un [don](#).

Index des liens

La propriété n'est pas un droit naturel

Mandat de négociation avec l'Union européenne

<http://www.admin.ch/aktuell/00089/index.html?lang=fr&msg-id=51490>

<http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Fussfesseln-fuer-den-Schweizer-Aussenminister/story/15970349>

http://www.cvce.eu/obj/discours_de_jacques_delors_devant_le_parlement_europeen_17_janvier_1989-fr-b9c06b95-db97-4774-a700-e8aea5172233.html

<http://www.domainepublic.ch/articles/24967>

http://www.tv.admin.ch/fr/archiv?video_id=922

Vaud: qui a peur de la Cour des comptes?

<http://www.domainepublic.ch/articles/24997>

<http://www.vd.ch/autorites/cour-des-comptes/rapports-et-communiques/>

http://www.publidoc.vd.ch/guestDownload/direct?path=/Company%20Home/VD/CHANC/SIEL/antilope/objet/CE/Communiqu%C3%A9%20de%20presse/2010/04/341819_Rapport_Cour_des_Comptes_CPCL_20100430_788549.pdf

http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/gc/fichiers_pdf/2012-2017/17_LCComptes_FAO.pdf

Genève: boucler ensemble réseau ferroviaire et autoroutier

<https://sites.google.com/site/geneverailroute/etude>

<https://sites.google.com/site/geneverailroute/etude>