

DP

DOMAINE PUBLIC

Analyses, commentaires et informations sur l'actualité suisse

Indépendant, différent, réformiste depuis 1963

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

DP2194

Edition du
19 février 2018

DANS CE NUMÉRO

Désinvestissements: après la sortie du nucléaire, la sortie du fossile (René Longet)

La stratégie climatique doit s'appliquer aussi aux marchés financiers

L'enjeu du 21e siècle: la gouvernance, la régulation mondiale (Mario Carera)

Avenir de la social-démocratie: un nouveau point de vue après celui de Wolf Linder

Genève: un nœud ferroviaire saturé que l'on se refuse à désenchevêtrer (Rodolphe Weibel)

L'autopsie annoncée d'un formidable et coûteux échec de planification des infrastructures publiques

Les Jeux olympiques d'hiver: ni neige, ni montagne (Jacques Guyaz)

Au-delà des Jeux, c'est le tourisme hivernal qui est appelé à évoluer

Désinvestissements: après la sortie du nucléaire, la sortie du fossile

La stratégie climatique doit s'appliquer aussi aux marchés financiers

René Longet - 13 février 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/32763>

Voici plusieurs années déjà, le mouvement antinucléaire interpellait les entités qui finançaient cette forme d'énergie connue pour reporter ses coûts environnementaux sur les générations à venir. C'est d'ailleurs à la suite d'un mouvement de désinvestissement du nucléaire au sein de la caisse de pension des fonctionnaires de l'Etat de Genève qu'est née il y a plus de 20 ans la fondation [Ethos](#), qui depuis lors se bat pour une économie prenant ses responsabilités écologiques et sociales.

Le même mouvement se fait jour actuellement au sujet des investissements dans le fossile. En effet, réduire les émissions de gaz carbonique issues de la mobilité ou du chauffage ne suffit pas. La plupart des stratégies en matière climatique s'arrêtent là. Or il importe de prendre également en compte les effets induits par les investissements hors du territoire national.

C'est d'ailleurs bien ce que prévoit [l'Accord de Paris](#), entré en vigueur en novembre 2016. Mais si son article 2 lettre a) qui demande de contenir «l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels [...]» a été bien

médiatisé, il n'en va pas de même de la lettre c). Cette dernière vise à rendre «*les flux financiers compatibles avec un profil d'évolution vers un développement à faible émission de gaz à effet de serre et résilient aux changements climatiques*». Il y a donc une vraie demande de réorienter les flux financiers vers une meilleure utilisation de l'énergie et les énergies renouvelables.

Retrouver le lien entre les moyens et les besoins

Ce faisant, l'on répondrait aussi à la [déconnexion](#) croissante de la finance du monde réel: «*Un montant non négligeable de l'épargne est dirigé vers des produits financiers construits sur des modèles statistiques et algorithmiques plutôt que vers des projets entrepreneuriaux. [...] (La finance) nourrit une spirale financière qui ne répond plus aux besoins de l'économie réelle mais tourne sur elle-même, très éloignée des difficultés quotidiennes de nos citoyens, salariés et entrepreneurs.*» C'est en s'orientant vers les vrais besoins, en se comportant en partenaire des initiatives prises dans ces directions, que la finance retrouvera sa vraie fonction.

Un [rapport](#) récent de l'Office fédéral de l'environnement *Eclairage sur la cohérence climatique du portefeuille des assureurs et caisses de pension suisses*, portant sur 131 portefeuilles d'assurances et caisses de pension suisses, montre que leurs investissements participent actuellement à un réchauffement trois fois supérieur au maximum admissible.

Selon ce rapport, «*actuellement, les entreprises comprises dans ces portefeuilles investissent pour augmenter la production dans toutes les technologies à forte émission de carbone analysées pour ce projet, notamment le charbon, le gaz, la production de pétrole, la production de gaz et les véhicules (essence / diesel). Parallèlement, les investissements dans des technologies et des agents énergétiques à faible intensité de carbone (énergies renouvelables, énergie électrique, véhicules hybrides) font défaut. De même, des investissements supplémentaires sont nécessaires pour la décarbonisation d'autres moyens de transport (aviation, transport maritime) et de l'industrie (ciment, acier).*» Toutefois, «*les investissements dans les énergies*

renouvelables ont augmenté dans la plupart des régions ces dernières années».

Le document conclut en ces termes: «*Les résultats révèlent un besoin accru pour les acteurs des marchés financiers suisses de développer des stratégies climatiques en réponse à l'Accord de Paris. La large participation volontaire suggère un premier pas prometteur dans la bonne direction.*»

Au niveau international également, de nombreux documents soulignent la nécessité de désinvestir du carbone et de soutenir une nouvelle donne énergétique. Citons ici, parmi des rapports récents, [Recommandations of the Task Force on climate-related financial disclosures](#) et [G 20 Green Finance Synthesis Report](#).

Cette transition vers une économie décarbonée est chiffrée à 1'000 milliards de dollars par an, qui représentent autant d'opportunités d'investissement. Il est vrai que la fixation, sur une échelle au moins continentale et si possible globale, d'un juste prix pour le CO₂ soutiendrait puissamment cette dynamique encore insuffisante.

Une révision de la loi sur le CO₂ bien incomplète

Au même titre que la notion d'énergie grise – soit l'énergie employée pour produire un bien ou un service – n'est pas prise en compte dans les stratégies énergétiques, l'effet hors du pays des investissements suisses ne fait actuellement l'objet d'aucune régulation. Ainsi la révision de la loi sur le CO₂ actuellement en préparation, n'évoque pas ce sujet. Il y a certes quelques propos sur la manière de prendre en compte les réductions de gaz à effet de serre obtenues à l'étranger mais l'orientation des investissements n'est aucunement abordée. On se prive ainsi d'un levier très important, dépassant même le potentiel de réduction des émissions générées sur le territoire national.

S'agissant des communes, environ 430 d'entre elles, abritant près de 60% de la population suisse, sont labellisées Cités de l'énergie. Le [catalogue de critères](#) pour l'octroi du label leur demande de «*disposer d'une stratégie pour minimiser l'impact environnemental de [leurs]*

placements financiers (fortune, emprunts et caisse de pension, entre autres)». Il n'est pas exclu que cette exigence soit prochainement précisée par une mention explicite du retrait du carbone.

En attendant que les législateurs incluent ce point dans une révision de la loi, le mouvement de désinvestissement fait tache d'huile et la pression sur les investisseurs s'accroît. Les annonces de retrait du fossile se multiplient dans le monde: la ville de New York, le fonds souverain norvégien, la compagnie AXA, laquelle en outre n'assure plus les entreprises de l'économie du carbone, la Banque mondiale ont récemment rejoint le mouvement.

En Suisse, l'action citoyenne est fortement relayée par les [Artisans de la transition](#), qui viennent de mettre en évidence l'indifférence aux exigences climatiques des investissements de la Banque nationale suisse. Juste retour des choses: «*Au lieu d'obtenir de solides rendements financiers, la BNS a perdu, avec ses placements dans l'industrie fossile aux Etats-Unis, 4 milliards de dollars/francs en trois ans.*»

L'enjeu du 21e siècle: la gouvernance, la régulation mondiale

Avenir de la social-démocratie: un nouveau point de vue après celui de Wolf Linder

Mario Carera - 19 février 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/32815>

Le débat sur l'avenir des forces socialistes et progressistes en Europe est fondamental et urgent ([DP 2193](#)). En effet, la situation actuelle des forces progressistes ne manque pas d'inquiéter.

En Europe de l'Ouest, seuls trois pays sont encore gouvernés par la gauche: la Suède (avec les Verts), le Portugal (avec une politique de relance intelligente) et l'Italie (avant le prochain stupéfiant retour de Berlusconi?). Et trois grands pays à l'Est (Pologne, Hongrie et République tchèque) sont dirigés, eux, par des forces nationalistes populistes, alors qu'ils bénéficient largement de leur appartenance à l'UE - tout comme les pays baltes. Comment se relever?

Dans la seconde moitié du 20e siècle, la social-démocratie s'est imposée. Elle a en effet réussi à réguler le marché national (droit du travail et fiscalité notamment) et à pratiquer une politique nationale de redistribution sociale (*Welfare State*, service public, éducation). Pour l'UE et les progressistes européens, l'enjeu au 21e siècle est de parvenir désormais à réguler le marché mondial, à y redistribuer la richesse et à développer un *Welfare State* domestique ainsi qu'un marché du travail performant face à la numérisation, à la globalisation

et aux migrations. Pas une mince affaire!

Une globalisation parfois gagnante

La globalisation se révèle parfois gagnante: le chômage, la précarisation croissante du marché du travail et la croissance des inégalités sociales en Europe - comme ailleurs - ne doivent pas faire oublier le fait que la mondialisation des échanges et l'intégration économique ont permis globalement une [forte réduction de la pauvreté](#) et ont bouleversé les relations Nord-Sud: en 20 ans, de 1990 à 2010, 700 millions de personnes sont sorties de l'extrême pauvreté et une importante classe moyenne s'est développée, surtout en Asie.

Le protectionnisme, promu par certains même à gauche comme une alternative, reste la politique du pire: il appauvrit le monde et stimule le nationalisme, voire la haine, comme on l'a vu dans les années 30 du siècle dernier. Non, c'est ailleurs que se trouvent les réponses: développement de politiques nationales et internationales de régulation, redistribution des richesses, promotion des valeurs de gouvernance mondiale et de multilatéralisme actif (à l'ONU, au FMI, à l'OMC

notamment) mobilisant, outre les gouvernements, la société civile mondiale, le secteur privé et le milieu académique.

Se relevant de la crise, l'UE doit donner de la voix

Crispée sur ses politiques d'austérité, l'Europe a [sacrifié sa jeunesse](#) pendant la crise: le chômage des jeunes a augmenté de 24% au sein de l'UE entre 2007 et 2013 (+ 5,5 millions de jeunes). Pour retrouver crédibilité et attractivité, l'UE doit maintenant donner de la voix sur ces thèmes globaux qui inquiètent. Sans attendre.

Sur l'Europe sociale, cela bouge: le [Sommet de Göteborg](#) de novembre 2017 a défini un socle européen des droits sociaux: égalité des chances, accès au marché du travail à des conditions équitables, soutien aux transitions professionnelles en raison de la digitalisation, protection sociale appropriée, etc.

La politique environnementale est elle aussi cruciale: après la défaillance des Etats-Unis, l'UE a un rôle de *leadership*, avec la Chine, pour relever le défi climatique et lancer l'économie verte: taxation des carbones, efficacité énergétique/technologique, sortie du nucléaire, investissements publics et

privés favorisant la transition.

L'UE veut frapper au portefeuille, la Suisse suit avec réticence

Sur le terrain miné de la fiscalité, mais légitimées par les [Panama Papers](#) qui choquent les opinions publiques, l'Union européenne et l'OCDE ont pris nombre d'initiatives importantes qui touchent aussi la Suisse: échange automatique d'information, *reporting* fiscal pays par pays, listes noires ou grises de pays non ou insuffisamment coopératifs, lutte contre l'érosion de la base imposable, sans oublier le transfert des bénéfices (dit [BEPS](#)) pour lutter contre les économies fiscales choquantes des multinationales. On sait que, chaque année dans les pays de l'OCDE, [entre 100 et 240 milliards de dollars](#) échappent à l'impôt en toute légalité. A elles seules, les pratiques d'optimisation fiscale provoquent des pertes fiscales de [50 à 70 milliards d'euros](#) par année dans les pays de l'UE. Confortable et profilée, la place financière suisse - [toujours en tête](#) du triste classement des paradis fiscaux d'après le critère «*d'opacité financière*» - n'aurait pas bougé, en dépit des pressions internes des milieux progressistes.

De leur côté, les inégalités de revenus et de fortune augmentent dans le monde comme en Suisse. Pire: Credit Suisse constate, dans son dernier [rapport sur la fortune mondiale](#) daté de novembre

2017, que la Suisse, où la fortune moyenne par habitant demeure la plus élevée au monde (537'600 dollars), n'a pas vu de réductions des inégalités depuis un siècle! L'écart entre les hauts et bas revenus se creuse et la pauvreté dans notre pays touche plus de [7%](#) de la population. De façon globale, les inégalités augmentent non par le revenu du travail mais bien par la hausse des actifs financiers (bourse), des actifs non financiers (immobiliers surtout) ou des monnaies. C'est dire si les forces progressistes helvétiques ont une large marge d'action, notamment par la voie d'initiatives populaires dont plusieurs sont en cours.

Défi migratoire et nouveau partenariat avec l'Afrique

Outre l'harmonisation des politiques migratoires au sein de l'UE (accueil, intégration, éducation), le défi migratoire européen renvoie à l'idée d'un nouveau partenariat avec l'Afrique.

Ce continent on le sait souffre de mille maux: large pauvreté, mauvaise gouvernance, vaste insécurité, fuite des capitaux (l'Afrique perd 45 milliards d'euros/an en fuites financières illicites). Sans parler d'une transition démographique non maîtrisée: l'Afrique, qui comptait 1,2 milliard d'habitants en 2015, rassemblera le quart de la population mondiale en 2050, soit [2,3 milliards d'habitants en 2050](#), dont 240 millions dans un [Sahel](#) pauvre, militarisé, aux portes du Sahara et de la

Méditerranée.

En Afrique, ce partenariat doit urgemment et à la fois promouvoir l'éducation et l'emploi, des femmes notamment, neutraliser le racket des multinationales et balayer les dictatures corrompues complices. A défaut, l'Europe et la Suisse courraient le risque majeur de payer leur complicité en termes de flux migratoires incontrôlés.

Regagner les opinions publiques inquiètes

Avec des politiques profilées, en Suisse comme en Europe, sur ces défis majeurs, les opinions publiques, les jeunes, les classes moyennes menacées, les chômeurs comprendraient mieux d'abord que la globalisation n'est pas obligatoirement une «*force surnaturelle*» incontrôlable, ensuite qu'elle peut être dirigée et orientée pour devenir profitable au plus grand nombre, au Nord comme au Sud, et enfin que le modèle néolibéral actuel de laissez-faire ne s'impose pas comme le seul possible sur la planète.

Les populations présentement inquiètes pourraient reprendre confiance en leur avenir, en leur environnement régional et national dans un contexte ouvert, tolérant, démocratique, tournant le dos aux politiques populistes actuelles. De la même manière que la révolution industrielle de type capitaliste a fait surgir, en réaction, des mouvements sociaux et syndicalistes, des gouvernements populaires.

Même si sa vision actuelle se limite aux perspectives «bilatérales», la Suisse fait bel et bien partie de l'Europe

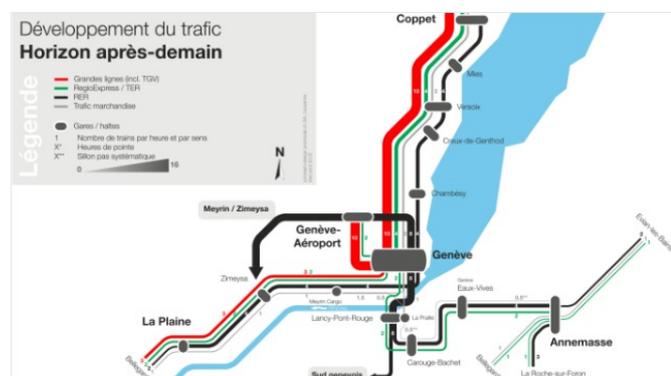
économique, sociale, culturelle, de la formation. Les réponses globales et nationales des progressistes suisses doivent,

pour gagner en force et en impact, se situer et se penser dans cet environnement européen et mondial.

Genève: un nœud ferroviaire saturé que l'on se refuse à désenchevêtrer

L'autopsie annoncée d'un formidable et coûteux échec de planification des infrastructures publiques

Rodolphe Weibel - 15 février 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/32768>



marier les deux approches! Le point à la veille des élections cantonales d'avril.

Le projet de boucles autour de Genève, à la fois ferroviaire et autoroutière, que j'ai proposé en 2014 a trouvé un nom: [GeReR](#) - Genève Route et Rail. Le temps a permis d'en affiner l'étude, de vérifier les tracés à plus grande échelle, en plan et en profils longitudinaux et de développer l'argumentaire.

(Réd.) Il y a 4 ans (DP 2021), DP a ouvert ses colonnes à Rodolphe Weibel, ingénieur qui a passé sa vie à construire des infrastructures routières et ferroviaires, pour présenter sa réflexion sur les débats alors en cours à Genève tant sur le développement du rail après l'achèvement de la liaison Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (Ceva) que sur la mythique traversée (auto)routière de la rade ou du lac. Depuis lors, des décisions ont été prises, qui vont dans le mauvais sens. Rien d'irréparable n'est encore accompli, mais le pire est probable. Le front des technocrates à tous les niveaux (Direction générale des transports du canton, CFF, Office fédéral des transports) a résisté. Entendu, mais pas écouté, Weibel n'est pas parvenu à trouver des appuis politiques. C'est qu'il a un double défaut: non seulement extérieur au canton (et ingénieur en génie civil plutôt que membre de la coterie des ingénieurs en transport), il est aussi - et surtout - un agnostique du clivage rail/route si déterminant à Genève. Impardonnable provocateur, il prétend

Le concept original a parfaitement résisté. Il est beaucoup plus simple que la conception officielle illustrée en tête d'article et représente pour les autorités fédérales et genevoises un investissement ferroviaire de 740 millions seulement contre 4,67 milliards de francs. Il est réalisable en une dizaine d'années sans éventrer le quartier de Cornavin par une extension souterraine de la gare. Il répond parfaitement aux besoins de capacité accrue tant de la gare de Cornavin que de celle de l'aéroport.

Et pourtant, c'est vers tout autre chose que l'on se dirige. Reprenons dans le détail les deux volets du dossier.

Le volet routier

Pour l'achèvement du contournement autoroutier de Genève, l'Etat s'est figé sur un tracé dessiné dans le cadre d'une [étude de faisabilité](#) datant de 2010-2011, publiée en mars 2011. Ce tracé prévoit entre l'embouchure du

Vengeron et la douane de Thônex-Vallard un très long détour, inutile, par la réserve naturelle de la Pointe à la Bise puis à travers la campagne, frôlant Puplinge, s'achevant en forme de virgule pour s'aligner sur l'autoroute à Thônex (voir aussi [ici](#)). L'étude a certes montré la faisabilité de ce tracé de 14 kilomètres; mais aucune étude, rigoureusement aucune, n'a démontré qu'il est favorable. Il passe à travers la réserve naturelle de la Pointe à la Bise, c'est faisable, oui, mais est-ce souhaitable? Même constat, même interrogation à propos du passage là où le fond du lac est constitué des pires et plus épaisses couches de vase de la région - 35 mètres d'épaisseur! - puis à travers le bourg de Vézenaz, en zigzag à travers la campagne précieuse et en un délicat tunnel sous l'agglomération densément construite de Thônex - Chêne-Bourg.

GeReR propose au contraire un tracé très direct, de 9 kilomètres, que l'étude de faisabilité mentionnée ci-dessus a révélé aussi favorable à l'équilibre des charges de trafic que celui retenu par l'Etat. Entièrement en tunnel sur toute sa longueur, il traverse le lac à faible profondeur, atteint la rive gauche peu en amont de Genève-Plage et poursuit en tunnel sous la route de Malagnou pour rejoindre l'autoroute Blanche.

Contrairement à celui de l'Etat, ce tracé se prête parfaitement au rail, qui accompagne l'autoroute à travers le lac dans un même ouvrage, puis s'en sépare pour rejoindre le Ceva à la forte courbe que celui-ci dessine juste à côté de la gare des Eaux-Vives. Le passage par le lac plutôt que par Cornavin réduit le temps de parcours depuis les haltes et gares de la Côte vaudoise jusqu'à Champel de 12 minutes, jusqu'aux Eaux-Vives de 17 minutes, et jusqu'aux Trois-Chêne, Annemasse et au-delà de 20 minutes. En outre, en formant une boucle, cette traversée ferroviaire offre un second trajet entre Genthod-Bellevue et la rive gauche, déchargeant toute la ligne Genthod-Bellevue - Cornavin - Saint-Jean - Eaux-Vives de la moitié de ce trafic, sans réduction de la fréquence des dessertes. Cette économie de trafic dégage des réserves de capacité qui garantissent la pérennité du système ferroviaire genevois.

Le volet ferroviaire

Pour résoudre le problème de l'insuffisante capacité du nœud ferroviaire de Genève, l'Etat envisage deux grands chantiers (voir aussi [ici](#)).

1. A Cornavin, une nouvelle gare souterraine de quatre voies et deux quais, qui serait réalisée en deux étapes: la première, qui devrait être achevée en 2030, comprendrait un quai et deux voies, coûterait 1,67 milliard, son financement étant déjà assuré selon la clé de répartition suivante: Confédération 1,09 milliard, canton 420 millions et Ville de Genève 110 millions, outre les 50 millions provenant de quelques sources disparates. La seconde étape, nécessaire pour la «*raquette*» décrite ci-dessous, a été devisée à un milliard. Le coût total de l'extension de Cornavin se monterait donc à 2,67 milliards. Quel chantier, en pleine ville!
2. Une ligne nouvelle, dite «*raquette*», qui quitterait Cornavin en direction des Nations, rejoindrait l'aéroport, où serait construite une seconde gare, sise en dessous de la gare actuelle, avant de poursuivre sous la piste d'aviation jusqu'à Meyrin et rejoindre la ligne de La Plaine à la halte de Zimeysa. Estimée à plus de deux milliards, cette desserte «*capillaire*» risque fort de ne pas être prise en charge par la Confédération.

Au total, le coût des projets de l'Etat pour résoudre le problème de capacité du nœud de Genève se monterait ainsi à plus de 4,67 milliards. Et pourtant ils ne permettent même pas de satisfaire l'offre promise.

Le canton de Genève, l'OFT et les CFF n'ont certes pas imaginé ces infrastructures sans avoir défini au préalable les besoins, d'abord, puis l'offre de trafic permettant la satisfaction de ces besoins, ensuite. La carte d'illustration en tête de cet article, dessinée par les CFF, validée par la Direction générale du projet, présente le schéma d'offre pour «*après-demain*», soit dans 32 ans.

En 2050, chaque heure 57 trains de voyageurs (32 trains régionaux, 25 trains de grandes lignes) et 4 trains de marchandises passeraient par la gare de Cornavin, soit au total 61 trains:

- 4 RER (en noir) de la ligne Sud genevois-Zimeysa dans chaque sens, 8 en tout;
- 4 RER de la ligne Annemasse-Zimeysa dans chaque sens, 8 en tout;
- 4 RER de la ligne Coppet-La Plaine dans chaque sens, 8 en tout;
- 2 Express régionaux de la ligne Annemasse-Nyon (en vert) en direction d'Annemasse, 2 en direction de Nyon, 4 en tout;
- 2 Express régionaux de la ligne Aéroport-Nyon en direction d'Aéroport, 2 en direction de Nyon, 4 en tout;
- 10 départs de grande ligne Lausanne-Genève-Aéroport (en rouge) en direction d'Aéroport, 10 en direction de Lausanne, 20 en tout;
- 3 départs de grande ligne Bellegarde-Cornavin (ces trains ne traversant pas Cornavin);
- 2 départs d'Express régionaux Bellegarde-Genève (ces trains ne traversant pas Cornavin);
- 2 départs de trains de marchandises (en gris) vers Lausanne, un vers La Plaine, un vers La Praille, 4 en tout.

Or la capacité de la gare de Cornavin a été calculée dans une [expertise](#) réalisée pour la Confédération, le canton, la Ville et les CFF: «à plus long terme (après extension à 4 voies)», elle sera de 48 départs par heure (page 32).

Ainsi, la capacité de Cornavin, même après y avoir dépensé 2,65 milliards, après avoir éventré le quartier de Cornavin pendant deux décennies, ne sera que de 48 départs par heure, alors que l'on attend, que l'on promet 57 trains de voyageurs (auxquels s'ajoutent quatre trains de marchandises, qui ne s'arrêtent pas à quai)! Cette constatation invalide toute la conception du nœud de Genève élaborée par l'Etat, avec le concours de l'OFT et des CFF.

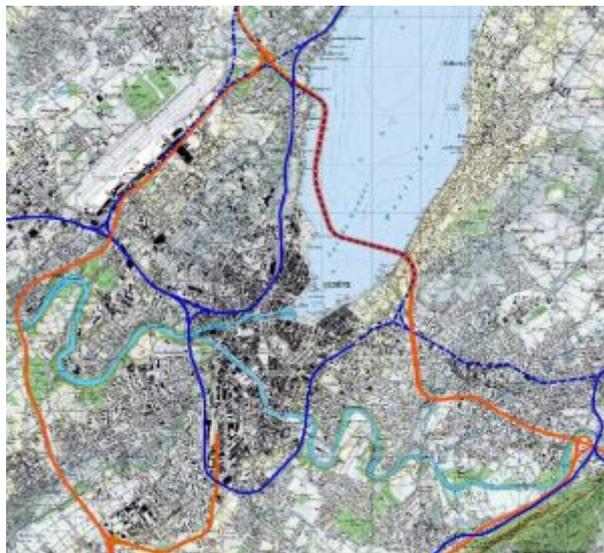


Schéma [GeReR](#)

Le concept GeReR repose sur une tout autre approche, suivant une logique de système. Il propose une boucle réalisée en prolongeant l'antenne de l'aéroport jusqu'à ce qu'elle rejoigne à Genthod-Bellevue la ligne de Lausanne. Le principe de cette boucle date de la réalisation de la ligne de l'aéroport, mise en service en 1987. Elle devait être réalisée lorsque la capacité du nœud ferroviaire de Genève arriverait à saturation. Or c'est le cas aujourd'hui.

Cette boucle permettra à tout train venant de la Côte à Genève de traverser la gare de l'aéroport sans avoir à y rebrousser chemin pour repasser une seconde fois sur le même tronçon au cours du même voyage Lausanne - Genève - Lausanne (ou Nyon - Genève - Nyon). Ceci apporte deux avantages majeurs:

- La gare de l'aéroport verra sa capacité triplée (24 trains pourront la visiter chaque heure, contre 8 dans sa situation actuelle), parce que les trains pourront la traverser plutôt que de devoir y rebrousser chemin.
- Chaque train desservant Genève n'empruntera le tronçon de ligne Genthod-Bellevue-Cornavin-Châtelaine-Aéroport qu'une seule fois, alors que l'impasse à l'aéroport force chacun d'eux à le parcourir deux fois: une fois dans un sens, et un peu plus tard dans l'autre. Ainsi, pour une même fréquence de desserte de

Genève, la charge de la gare de Cornavin sera réduite de moitié, ce qui la rendra, dans son état actuel, suffisante pour absorber tout le trafic attendu.

Un train sur deux parcourra la boucle dans le sens Aéroport-Cornavin, l'autre dans le sens inverse. Un train sur deux favorise le voyageur de l'aéroport, un train sur deux favorise le voyageur de Cornavin. Le détour par l'autre gare dure environ 12 minutes. Les voyageurs de l'aéroport bénéficient par rapport à la situation sans boucle d'un avantage d'une douzaine de

minutes. Il en est prévu 70'000 en moyenne par jour!

La boucle permettra une offre nettement supérieure à celle de l'Etat, tout en coûtant moins du sixième de ses projets. Elle ne nécessite aucune gare supplémentaire, aucune extension de gare et évite les dantesques chantiers prévisibles autour de Cornavin.

Par quelle folie des grandeurs ferroviaires les autorités fédérales, du canton et de la Ville de Genève s'obstinent-elles à ne pas vouloir reconsidérer leur soutien au projet officiel?

Les Jeux olympiques d'hiver: ni neige, ni montagne

Au-delà des Jeux, c'est le tourisme hivernal qui est appelé à évoluer

Jacques Guyaz - 17 février 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/32811>

Bis repetita... comme on disait au temps où placer une citation latine à bon escient était un signe de distinction sociale. Désormais tous les quatre ans lors des Jeux olympiques d'hiver reviennent les mêmes discours sur l'[absence de neige](#), le réchauffement climatique et l'aberration d'organiser des compétitions dans des lieux totalement inadéquats.

Voici 8 ans, à Vancouver, ville au climat océanique plutôt doux, il fallut transporter de la neige par hélicoptère sur les sommets avoisinants. Il y a quatre ans, la Russie a trouvé le moyen d'organiser des Jeux dans la région de Sotchi, la seule où règne un environnement quasiment subtropical. Evidemment, les lieux ont été aménagés à grand

renfort d'investissements absurdes – plus de 36 milliards de dollars ou d'euros, peu importe la monnaie de compte – de canons à neige et de dopage pour les athlètes du pays.

Cette année, personne n'avait semble-t-il réalisé que la Corée subissait en hiver le climat de la Sibérie voisine, excessivement froid, très sec, pratiquement sans neige et très venteux.

Dans quatre ans, Pékin, dont la réputation comme station de sports d'hiver reste à établir, accueillera les jeux d'hiver dans une zone climatique pas très éloignée de celle de PyeongChang, avec la pollution en plus, sachant que les montagnes les plus proches de la capitale chinoise sont à 150

kilomètres.

Peut-être une chance pour la candidature de Sion en 2026, qui a au moins le mérite d'être au cœur d'une région de sports d'hiver avec des [coûts estimés](#) cinq fois inférieurs à ceux des jeux coréens, mais tout de même de l'ordre de deux milliards de francs, sans parler de la nécessité de traverser le Lötschberg pour le saut à ski, d'aller à Saint-Moritz pour les épreuves de bob et parfois à Bienne pour certains matchs de hockey. Dans ces conditions les réticences de la population suisse sont on ne peut plus compréhensibles.

La réalité du réchauffement climatique rend très précaire l'avenir des sports de neige et des Jeux olympiques d'hiver ([DP 2041](#)). Un audit de la [Cour](#)

[des comptes](#) du canton de Vaud de 2012 indique quelques pistes intéressantes, loin des anathèmes contre les canons à neige et des avis péremptoirs. Tout d'abord une prise en compte transparente des coûts hydrauliques, à travers la construction de bassins d'accumulation par exemple, ainsi que des coûts d'électricité

pour l'enneigement artificiel.

La poursuite du réchauffement pourrait entraîner une diminution importante de la pratique des sports de neige en moyenne montagne à l'horizon 2040, ce qui correspond pratiquement à la durée d'amortissement des projets d'investissement touristiques élaborés aujourd'hui. Un

atterrissage en douceur du tourisme hivernal et des sports de neige est tout à fait possible.

A condition de se mettre à l'échelle du long terme, de prévoir des installations adaptées à un tourisme sans neige et de se situer loin, très loin des extravagances olympiques actuelles.

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

Désinvestissements: après la sortie du nucléaire, la sortie du fossile

<https://www.ethosfund.ch/>

<https://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/fre/l09f.pdf>

<https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/50024.pdf>

<https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/50024.pdf>

<https://www.fsb-tcfd.org/publications/final-recommendations-report/>

http://unepinquiry.org/wp-content/uploads/2017/07/2017_GFSG_Synthesis_Report_EN.pdf

http://www.citedelenergie.ch/fileadmin/user_upload/Energierstadt/fr/Dateien/Le_Label/Catalogue_Citedelenergie_2017_fr.pdf

<http://www.artisansdelatransition.org/assets/banque-nationale-suisse-carbone.pdf>

L'enjeu du 21e siècle: la gouvernance, la régulation mondiale

<https://www.domainepublic.ch/articles/32727>

<https://www.domainepublic.ch/articles/32741>

<http://www.un.org/en/development/desa/publications/files/2015/01/SynthesisReportFRE.pdf>

http://www.lemonde.fr/emploi/article/2016/01/13/l-europe-a-sacrifie-sa-jeunesse-sur-l-autel-de-l-austerite_4846521_1698637.html

<http://www.socialsummit17.se/>

<https://www.icij.org/investigations/panama-papers/>
<http://www.oecd.org/tax/beps/>
<https://www.oecd.org/fr/ctp/note-de-synthese-beps-2015.pdf>
<https://www.letemps.ch/suisse/transparence-exigee-multinationales>
<https://www.letemps.ch/economie/suisse-reste-tete-classement-paradis-fiscaux>
<https://www.letemps.ch/economie/nombre-millionnaires-augmente-inegalites>
<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/situation-economique-sociale-population/bien-etre-pauvrete/pauvrete-et-privations-materielles/pauvrete.html>
http://www.lemonde.fr/demographie/article/2017/09/20/la-population-de-l-afrique-devrait-doubler-d-ici-2050-quadrupler-d-ici-2100_5188094_1652705.html
http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/01/16/le-sahel-est-une-bombe-demographique_5063147_3212.html

Genève: un nœud ferroviaire saturé que l'on se refuse à désenchevêtrer

<https://www.domainepublic.ch/articles/25038>
<http://www.gerer.ch/>
https://www.ge.ch/dcti/presse/2011-04-11_conf_annexe.pdf
<https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbXwYXN0b3VjaGVhY29ybmF2aW58Z3g6MTFmMTlyYjllMzE1ZGZINA>
<https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbXwYXN0b3VjaGVhY29ybmF2aW58Z3g6NjMwMmViYzVjZTQ2OTEzZA>
https://www.citec.ch/wp-content/uploads/2014/03/Citec-Buri_20140303_Article-VSS_Expertise-Cornavin.pdf
<https://www.domainepublic.ch/wp-content/uploads/2014.11.22-gerer-2.jpg>
<http://www.gerer.ch/>

Les Jeux olympiques d'hiver: ni neige, ni montagne

http://www.lemonde.fr/idees/article/2018/02/05/rechauffement-climatique-une-armada-de-stations-de-sport-s-d-hiver-devront-fermer-ou-se-reinventer_5251889_3232.html
<https://www.lenouvelliste.ch/dossiers/jeux-olympiques-d-hiver-2026/articles/sion-2026-quel-est-le-vrai-cout-d-es-jo-711350>
<https://www.domainepublic.ch/articles/25928>
http://www.publidoc.vd.ch/guestDownload/direct?path=/Company%20Home/VD/CHANC/SIEL/antilope/objet/CE/Communiqu%C3%A9%20de%20presse/2012/11/397477_CdC-Audit%20de%20performance%20de%20la%20l%27enneigement%20artificiel_20121121_978794.pdf