

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

DP 2304

DANS CE NUMÉRO

Edition du
02 novembre 2020

Genevoiserie du siècle contre ingéniosité ferroviaire (Jean-Daniel Delley)

La gare de Cornavin est engorgée. La boucle est la solution permettant d'éviter les travaux titanesques qui y sont prévus. Ce projet doit être soutenu

Empreinte écologique: la peinture helvétique (Philippe Jeanneret)

Quels sont les facteurs d'évaluation qui pèsent sur les résultats de la Suisse en matière de bilan écologique ? Quelques précisions

Devoir de bienveillance envers le sol (Michel Rey)

La Stratégie Sol Suisse 2050 adoptée par le Conseil fédéral n'a pas fait la une, pourtant les enjeux économiques et écologiques sont fondamentaux

Genevoiserie du siècle contre ingéniosité ferroviaire

La gare de Cornavin est engorgée. La boucle est la solution permettant d'éviter les travaux titanesques qui y sont prévus. Ce projet doit être soutenu

Jean-Daniel Delley - 29 octobre 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/37697>

C'est une histoire attristante où l'aveuglement le dispute à la mauvaise foi et dont l'issue risque fort de coûter cher à Genève.

Tout commence par un constat que personne ne conteste. La gare de Cornavin actuelle ne peut répondre à l'augmentation prévue du trafic ferroviaire entre Saint-Gall et Genève et au développement des lignes locales et régionales (CEVA et Léman Express).

Les CFF ont d'abord opté pour une extension en surface qui permettrait la création de deux nouvelles voies dans un premier temps, puis encore deux voies dans un second temps. Ce projet implique la destruction du bas du quartier des Grottes, la disparition de 385 logements à loyer modéré et de nombreux commerces de proximité, ainsi que celle d'une vie de quartier et associative implantée de longue date.

Une association d'habitants sonne la révolte et lance une initiative populaire préconisant une extension de la gare en sous-sol. Funeste idée qui va bloquer l'examen de solutions alternatives, mais à laquelle va se rallier pratiquement toute la République... et les CFF. Berne ne manque pas de rappeler au canton qu'il devra assumer le surcoût de l'opération, soit 550 millions de francs.

Le coût de ce nouveau projet porté par l'Office fédéral des transports (OFT), les CFF et Genève se monterait à quelque 5 milliards de francs. Ce chantier pharaonique perturberait la vie du centre-ville pendant une douzaine d'années et chamboulerait son urbanisme.

L'œuf de Colomb, la boucle de Rodolphe Weibel

De son côté Rodolphe Weibel, un ingénieur à la retraite et passionné de réseaux de transports propose une tout autre approche. Son

raisonnement est d'une telle simplicité qu'on s'étonne qu'il n'ait pas effleuré l'esprit des spécialistes du canton et de la Confédération.

La cause de l'engorgement prévu de Cornavin ? La gare en cul-de-sac de l'aéroport qui oblige chaque Intercity à rebrousser chemin et à passer de ce fait deux fois à Cornavin.

La solution ? Créer une nouvelle ligne qui se prolongerait au-delà de la gare de Cointrin et rejoindrait le tracé existant Genève-Lausanne à la hauteur de Genthod-Bellevue.

Une boucle qui permettrait à un train sur deux d'atteindre directement l'aéroport, retour par Cornavin, et à l'autre de traverser Cornavin pour rejoindre l'aéroport et poursuivre directement vers Lausanne.

Nous avons présenté ce projet à plusieurs reprises (DP [2021](#) et [2194](#)). Et cette solution, soit dit en passant, était déjà prévue lors de la construction de la gare de l'aéroport dans les années 1980. Pour des raisons inconnues, elle n'a ensuite plus été évoquée.

Le prix de la boucle

L'investissement pour cette boucle se monterait à un milliard au plus, sans l'ouverture d'aucun chantier en ville et une mise en service en 2030 déjà. Et Genève n'aurait pas à déboursier le demi-milliard du surcoût de l'extension en sous-sol de Cornavin.

Vous imaginez que les services compétents ont procédé à une étude de faisabilité du projet Weibel tant son coût et le délai de réalisation apparaissent avantageux en comparaison de la solution officielle? Point du tout.

Les interventions de Rodolphe Weibel auprès de l'OFT, des CFF et de l'administration genevoise

n'ont suscité qu'une pluie de [critiques](#): coût sous-estimé, incompatibilité avec le système d'horaire cadencé notamment. Des arguments qui ne tiennent pas la route, d'autant plus qu'ils ne reposent sur aucune évaluation sérieuse.

Mais alors, pensez-vous, le pouvoir politique va réagir, poser les questions qui dérangent. Point du tout (bis).

En décembre 2015, le canton et la ville de Genève signent avec les CFF et la Confédération la convention-cadre qui fixe la répartition du financement de la première étape de l'extension de Cornavin. Un an plus tard, le Grand Conseil et le Conseil municipal adoptent les crédits correspondants.

Rolin Wavre, député PLR, risque une dernière tentative en 2020: il propose de financer une étude de la boucle pour en avoir le cœur net, étude que ni les CFF, ni l'OFT, ni le canton n'ont pris la peine de réaliser. Tous partis confondus, à l'exception de 18 élus, le Grand Conseil refuse ce crédit (1,8 million), modeste en comparaison de la somme prévue pour l'extension de Cornavin. La lecture des débats montre à l'évidence que la grande majorité des députés ne maîtrisent pas le dossier comme l'illustre [l'analyse](#) du concepteur de la boucle.

Entêtement ou chant des sirènes financier

Pourquoi un tel aveuglement ? Tout d'abord, les administrations fédérale et cantonale, dès lors qu'elles ont fait le choix d'une option, peinent à reconnaître une erreur, surtout face à un individu, même si ce dernier dispose de compétences techniques reconnues.

Ensuite les CFF ont un intérêt manifeste à réaliser une extension de la gare de Cornavin qui va générer de vastes surfaces commerciales et immobilières. Comme l'a relevé un membre

de la commission parlementaire des transports, *«les CFF ne sont plus une entreprise de transport, mais une entreprise qui vend des surfaces commerciales en faisant payer les investissements par les collectivités publiques»*.

Enfin, [le conseiller d'État Dal Busco](#) l'a souligné en fin de débat, ce méga chantier représente une injection financière bienvenue *«dans une économie locale qui en aura bien besoin»*. Des motivations qui ont peu à voir avec l'efficacité et l'économicité du projet.

Vaud et Confédération appelés à la rescousse

Peut-être que le canton de Vaud incitera son voisin du bout du lac à plus de clairvoyance. En effet, le gouvernement vaudois propose de financer une étude en faveur d'un projet ambitieux, [Vision 2050](#). Il s'agit notamment de construire une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Lausanne et Genève, indispensable pour désengorger le tracé actuel.

Cette nouvelle ligne s'accroche au réseau genevois en deux points: d'une part jusqu'à Cornavin et d'autre part directement jusqu'à Genève-Aéroport. La solution de la boucle s'inscrit donc parfaitement dans ce concept, ce qui ne serait pas le cas du projet officiel d'extension de Cornavin.

Le temps semble venu que la Confédération rassemble ces éléments disparates et ordonne une étude d'ensemble dans l'optique de *l'Étape d'aménagement ferroviaire 2040-2045*, à venir. Il en va de la cohérence de la politique ferroviaire et de l'usage ménager des finances publiques. Au vu de la mauvaise volonté manifestée jusqu'à présent par l'Office fédéral des transports et les CFF, il revient à la cheffe du département fédéral des transports de prendre la main.

Empreinte écologique: la peinture helvétique

Quels sont les facteurs d'évaluation qui pèsent sur les résultats de la Suisse en matière de bilan écologique ?
Quelques précisions

Philippe Jeanneret - 31 octobre 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/37712>

La charge environnementale de la Suisse est mesurable. Mais la tâche se complique lorsqu'on veut passer de l'optique de la production à celle de la consommation.

Les économistes postulent que la quantification des objectifs est une des conditions du succès de la mise en œuvre des politiques publiques. Cependant, cette approche se heurte à des obstacles importants lorsqu'il s'agit de considérer la préservation de la Terre et de son environnement. À l'heure de la mondialisation, le défi que pose cette quantification est immense.

La nécessité de mesures au niveau international et donc de coordonner les politiques nationales est une gageure supplémentaire. L'exemple des efforts internationaux depuis la fin des années 1970 pour protéger la couche d'ozone dans le cadre du [protocole de Montréal](#) permet toutefois de rester optimiste: les taxes d'incitation sur les composés organiques volatils ont réussi à renverser la tendance.

De l'optique de production à celle de consommation

La réduction des gaz dégradant la couche d'ozone s'est limitée à la réglementation des productions nationales. Du fait de l'ouverture des économies, cette limitation est remise en question lorsqu'on considère des phénomènes plus globaux comme le réchauffement climatique et la production de gaz à effet de serre.

Apparu au début des années 2000, le [Global Footprint Network](#) (GFN) a proposé de calculer l'empreinte des différentes économies. Il additionne les surfaces de forêt nécessaires à compenser les émissions de gaz à effet de serre provenant de la consommation.

Cette approche tient compte du carbone produit indirectement à travers les importations. Elle

montre que le secteur énergétique, les transports et l'industrie des petites économies ouvertes comme la Suisse ont un impact nettement plus important que leur simple production directe de carbone.

Sans entrer dans le détail de ces calculs - on peut se demander notamment sur quelle base mesurer l'empreinte carbone de l'énergie atomique - on retiendra que cette approche aboutit au constat que l'économie suisse consomme en réalité une surface grosso modo trois fois supérieure à celle dont le pays dispose.

La Suisse a été un des premiers États à s'intéresser à l'approche du GFN. Plusieurs études ont été soutenues par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et par l'Office de l'environnement (OFEV). Récemment l'OFS s'est attelé à calculer lui-même l'empreinte en matière de gaz à effet de serre. [Une note](#) de quatre pages publiée en février 2018 expose les premiers résultats en concluant que plus de 60 % de l'empreinte helvétique est générée à l'étranger.

Économie ouverte égale mauvais résultats?

Jusqu'ici, au niveau international, ce sont les principes de territorialité et du marché intérieur qui prévalent en matière de bilan des émissions de gaz à effet de serre comme le reconnaît la Confédération dans la définition de ses objectifs climatiques. On observe toutefois une tendance, surtout helvétique, à élargir l'approche à la consommation.

Le pays est un des seuls à utiliser un indicateur de la consommation et l'empreinte carbone fait maintenant partie du système de monitoring du développement durable (MONET). Il faut relever que le système statistique des Nations Unies ne met pas du tout l'accent sur de tels indicateurs,

notamment en raison de problèmes méthodologiques.

Cette circonspection n'est toutefois pas partagée par les protecteurs de l'environnement et par certaines ONG internationales. Ainsi la Fondation Bertelsmann a publié en 2019 [un rapport](#) sur le développement durable qui donne plutôt une mauvaise note à la Suisse et à ses retombées négatives sur les pays en développement.

Approfondir et comparer les quatre rapports annuels publiés par cette fondation allemande depuis 2016 permet d'y voir plus clair. En 2016, la Suisse fait partie des meilleurs en se plaçant au cinquième rang en matière de développement durable, juste après les pays nordiques. En 2019, elle est rétrogradée au quinzième rang alors que, par exemple, la France passe pendant la même période du onzième au quatrième rang.

Ce n'est pas l'adaptation des politiques nationales qui explique ces modifications, mais plutôt le choix des indicateurs de la Fondation Bertelsmann. Choix qui a été élargi à des domaines nouveaux et inconnus des statistiques officielles.

Le score helvétique de 2019 s'explique non seulement par le contenu en CO₂ des importations, mais aussi par les notes défavorables que certaines ONG attribuent à la Suisse en matière de transparence fiscale. On relèvera aussi l'adjonction d'un indicateur sur les accidents de travail qui place le pays en mauvaise position.

Il ne s'agit pas des accidents enregistrés en Suisse, mais de ceux calculés par des universitaires australiens qui ont combiné les données du commerce international avec les statistiques nationales par branches des accidents du travail. À travers ses importations,

la Suisse serait ainsi «*responsable*» d'un grand nombre d'accidents du travail enregistrés dans les pays fournisseurs.

Statistiques «durables» : se méfier de conclusions hâtives

Comme le relève elle-même la Fondation Bertelsmann, le choix des indicateurs a pour effet de privilégier les grands pays. L'ouverture de l'économie est un facteur aggravant. Finalement, plus la Suisse commerce avec les pays en développement, plus elle voit son score se péjorer.

L'économie suisse doit-elle se replier sur elle-même, commercer moins et seulement avec les pays proches ? Ce serait peut-être le moyen d'améliorer son rang dans certains classements officiels, mais ce serait surtout renverser les priorités de politique économique extérieure et de développement.

Il ne s'agit pas bien sûr d'abandonner toute vision critique de notre modèle de développement. À n'en pas douter ce modèle amène à des dérives qui doivent être remises en question et combattues (voir l'initiative dite des multinationales responsables). Toutefois la morale qui sous-tend ce genre de mesure de la «*durabilité*» ne semble pas offrir une véritable alternative.

L'exemple du carbone est un premier élément. L'élargissement de la démarche à des phénomènes encore plus difficiles à mesurer - c'est le cas notamment de la biodiversité, thème qui mériterait au moins un autre article - exige de ne pas abandonner une approche critique: ces calculs aboutissent à disqualifier mécaniquement l'ouverture de l'économie, et il est donc indispensable de choisir une approche plus nuancée.

Devoir de bienveillance envers le sol

La Stratégie Sol Suisse 2050 adoptée par le Conseil fédéral n'a pas fait la une, pourtant les enjeux économiques et écologiques sont fondamentaux

Michel Rey - 02 novembre 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/37726>

«Plus aucun sol ne devrait être perdu d'ici 2050», tel est l'objectif central de la [Stratégie Sol Suisse](#) adoptée en mai dernier par le Conseil fédéral. Les médias n'ont guère réagi à cette annonce - une indifférence compréhensible pour un cadre de référence établi pour un horizon à 30 ans.

Le sol constitue une ressource non renouvelable d'une grande importance écologique et économique. Il est essentiel pour la production des denrées alimentaires, du bois et d'autres matériaux. Il fournit de l'eau potable et protège contre les dangers naturels. Le sol joue un rôle primordial pour la biodiversité et l'équilibre du climat. Il est non renouvelable, car la formation d'un centimètre d'épaisseur nécessite environ un siècle.

Les sols subissent une dégradation lente mais continue en Suisse: augmentation régulière des surfaces imperméabilisées - urbanisation oblige - ainsi que, comme le montre la pédologie, épuisement des sols en raison de l'érosion et de la perte de matière organique autant que disparition de certaines fonctions dues à la compaction et à la pollution.

La préservation à long terme des fonctions du sol implique une réduction de sa consommation et une meilleure prise en compte de ces différents usages. Il s'agira aussi de restaurer les sols dégradés.

Le document fédéral dresse un bilan inquiétant de l'évolution et de l'état de la ressource. On est dès lors surpris par le choix des mesures à prendre pour y remédier. On n'annonce aucune contrainte, mais trois interventions sont prévues: améliorer les informations pédologiques, sensibiliser les acteurs et examiner les dispositions légales disponibles.

Un problème d'application

La Confédération veut d'abord combler un déficit d'informations pédologiques. Celles-ci ne sont pas uniformisées ni fiables et ne couvrent pas l'ensemble du territoire. Le Conseil fédéral annonce un plan pour l'établissement d'une cartographie complète des sols de la Suisse ainsi que la mise sur pied d'un centre de compétences dédié.

Le deuxième axe vise la sensibilisation des nombreux utilisateurs directs (exploitants, entrepreneurs, pouvoirs locaux, et al.) ainsi que la diffusion d'une information destinée aux acteurs de l'économie et au grand public. Il s'agit de susciter une meilleure prise de conscience de l'importance et de la vulnérabilité des sols.

Enfin, le Conseil fédéral estime que les prescriptions légales existantes sont adéquates mais insuffisamment appliquées. Compte tenu des différents intérêts en jeu, les autorités politiques et les administrations compétentes, dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de l'agriculture, doivent examiner, de manière coordonnée, la mise en œuvre et l'efficacité de leurs mesures. Et ce, avant d'en proposer éventuellement de nouvelles.

Actuellement, la Confédération ne dispose que d'un seul instrument de planification qui tient compte de la qualité des sols et pas uniquement de leur surface. Il s'agit du plan sectoriel des surfaces d'assolement (SDA) qui vise à assurer la qualité des terres agricoles les plus fertiles.

En fonction de sa taille et des spécificités de son territoire, chaque canton est tenu de garantir le maintien d'un certain contingent de surfaces d'assolement. La cartographie envisagée permettra d'améliorer la connaissance de la

qualité de ces surfaces, et de préciser les attentes.

Plafonner la consommation

La stratégie sol a aussitôt suscité deux interventions parlementaires. La première a pris la forme d'[une interpellation](#) du conseiller national Kurt Fluri (PLR/SO), par ailleurs président de la Fondation Suisse pour la protection du paysage. Cette dernière est l'une des quatre organisations à l'origine de l'initiative fédérale sur le paysage lancée en même temps que sa jumelle sur la biodiversité et qui ont abouti les 14 et 15 octobre dernier. La seconde intervention est un simple [postulat](#) du groupe libéral-radical au Conseil des États, qui l'a promptement adopté.

Également président de l'Union des villes suisses, Kurt Fluri propose d'ancrer le plafonnement de la consommation des terres cultivables dans la révision en cours de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT2). Cela permettra de freiner les nouvelles constructions en dehors des zones à bâtir, comme le réclame l'initiative pour le paysage précitée.

L'interpellateur constate que le projet du Conseil fédéral ne dit pas un mot concernant la limitation de la consommation des terres

cultivables. Or l'on sait que les surfaces de bâtiments construits [hors zone à bâtir](#) ont augmenté de 10 000 hectares entre 1975 et 1985, d'une part et entre 2013 et 2018, d'autre part.

Dans sa réponse, le Conseil fédéral estime que les instruments actuels de la LAT sont suffisants. Il renvoie à la révision de la LAT2 qui pourra prévoir de nouvelles mesures pour économiser le sol. Le Conseil des États examinera le projet l'année prochaine, puisque sa [commission](#) est entrée en matière.

Quant au groupe libéral-radical, il estime dans son postulat que l'objectif «*zéro consommation nette du sol en Suisse visé en 2050*» est problématique. Pour lui, en effet, cette stratégie pourrait réduire la marge de manœuvre des générations futures et entraîner un renchérissement de la propriété foncière. Pour prévenir cette évolution, la consommation de sol à des fins de construction doit pouvoir être autorisée. Dans le cas où elle génère une perte des fonctions du sol, il faut la compenser par des réhabilitations de sol ailleurs – opération pour le moins difficile dans les cantons-ville (BS et GE).

Le [Conseil fédéral](#) a préconisé le rejet du postulat, ce qui n'a pas empêché le Conseil des États de l'accepter. La balle est désormais dans le camp du Conseil national.

Ce magazine est publié par [Domaine Public](#), Lausanne (Suisse). Il est aussi disponible en édition eBook pour tablettes, 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

Genevoiserie du siècle contre ingéniosité ferroviaire

<https://www.domainepublic.ch/articles/25038>

<https://www.domainepublic.ch/articles/32768>

<https://mobilite.blog.tdg.ch/index-3.html>

<https://mobilite.blog.tdg.ch/>

<https://ge.ch/grandconseil/memorial/seances/020303/14/25/>

<https://www.vd.ch/toutes-les-actualites/news/13265i-vision-2050-vers-un-developpement-ambitieux-du-rail/>

Empreinte écologique: la peinture helvétique

https://ec.europa.eu/clima/policies/ozone_fr

<http://www.footprintnetwork.org/>

<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/espace-environnement/indicateurs-environnement.asset.detail.4322943.html>

https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BSt/Publikationen/GrauePublikationen/Sustainable_Development_Report_2019_complete.pdf

Devoir de bienveillance envers le sol

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/sol/info-specialistes/mesures-de-protection-des-sols/bodenstrategie-schweiz.html>

<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20203605>

<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20203477>

<https://www.domainepublic.ch/articles/37452>

<https://www.parlament.ch/press-releases/Pages/mm-urek-s-2020-10-16.aspx>

<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20203477>