

Omerta genevoise sur un projet ferroviaire d'envergure : schéma directeur du réseau sur rail mis en consultation : un rappel

Autor(en): **Delley, Jean-Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2019)**

Heft 2237

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1019996>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La position ambiguë des milieux agricoles

Les agriculteurs sont un peu entre le marteau et l'enclume. Ils sont soucieux du maintien de leurs terres agricoles, leur principal instrument de travail. Mais la rentabilité des exploitations agricoles passe souvent par des revenus complémentaires dans le cadre d'activités plus ou moins liées à l'exploitation agricole.

Lors de la procédure de consultation, de nombreux participants ont fait remarquer

que l'agriculture était confrontée à des objectifs contradictoires de la part de la Confédération. On demande aux exploitations agricoles d'être plus grandes et plus efficaces, alors qu'elles sont soumises à des exigences d'aménagement contraignantes concernant la construction et l'exploitation des bâtiments.

Les organisations paysannes souhaitent disposer d'une marge de manœuvre. Elles ne veulent pas que le choix de leurs activités complémentaires

à l'agriculture soit dicté et réglementé par l'aménagement du territoire.

Un combat politique long et incertain

La solution passera par un compromis: ni un laxisme qui multipliera les constructions dans les zones agricoles et protégées, ni une mise sous cloche d'un territoire rural. Le chemin est étroit. D'autant plus que le partage des compétences entre Confédération et cantons reste un sujet fortement conflictuel.

Omerta genevoise sur un projet ferroviaire d'envergure

Schéma directeur du réseau sur rail mis en consultation: un rappel

Jean-Daniel Delley - 22 février 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34640>

L'engorgement de la gare Cornavin ne fait aucun doute. L'augmentation du trafic et la mise en service du Ceva, ce RER qui connecte Genève à Annemasse, exigent d'augmenter la capacité de la gare actuelle. Le projet initial des CFF consistait à élargir les installations en surface, tout d'abord avec deux voies supplémentaires, puis dans un deuxième temps avec deux nouvelles voies.

Pour ce faire, il faut détruire le bas du quartier des Grottes qui jouxte la gare. Les habitants du quartier se mobilisent avec succès contre ce projet. Leur [initiative](#) qui préconise une

solution souterraine est acceptée. Dès lors les partenaires - l'Office fédéral des transports, ville et canton de Genève ainsi que les CFF - abandonnent l'élargissement au profit de la solution souterraine devisée à 1,652 milliard de francs pour une première étape qui doit démarrer en 2024 pour une durée de 6 ans. Devraient suivre une seconde extension souterraine de Cornavin pour 1 milliard puis, en troisième étape, une nouvelle gare à l'aéroport («*raquette*») estimée à 1,8 milliard.

En octobre 2013, Rodolphe Weibel, un ingénieur civil,

présente un projet alternatif global rail-route qui doit résoudre tout à la fois le serpent de mer de la traversée du lac et le désengorgement de la gare Cornavin (DP [2021](#), [2194](#)).

Pour ce qui est de Cornavin, ce projet préconise une boucle ferroviaire qui prolongerait la ligne aboutissant à l'aéroport par un raccordement vers Lausanne à la hauteur de Genthod-Bellevue. De cette manière une partie des trains atteindrait directement Cointrin sans passer par Cornavin. On éviterait ainsi les aller-retour qu'implique la gare en cul-de-sac de Cointrin et l'on

résoudrait l'engorgement de Cornavin en soulageant de moitié son trafic. A noter que le prolongement de la ligne à partir de l'aéroport avait été envisagé par les CFF dès la construction de la gare de Cointrin et figure dans la [légalisation actuelle](#), pour preuve l'existence de voies de dépassement, idée abandonnée on ne sait pourquoi. Le projet Weibel permettrait de résoudre le problème de capacité de Cornavin en une seule étape pour un coût estimé à 730 millions.

Rodolphe Weibel n'a cessé d'affiner son projet et a tenté de le faire prendre en considération tant par les autorités fédérales que cantonales. En vain. Lors d'une [audition](#) par la commission des travaux du Grand Conseil en 2016, ce projet porté par l'association [Genève Route et Rail](#) a rencontré l'intérêt de certains députés.

Mais au final la commission unanime opte pour la solution Cornavin souterrain. Nul doute que la déclaration du représentant des CFF a fini de convaincre les sceptiques. Selon lui, en cas de refus, seul le projet d'agrandissement de Cornavin en surface entrerait en ligne de compte. Et d'ajouter que le projet Weibel ne constitue qu'une ébauche dont les estimations financières restent sommaires. Mais ni l'administration cantonale ni les CFF n'ont jamais entrepris des études pour évaluer le coût et la faisabilité de ce projet.

Nous ne disposons pas des compétences pour juger de la pertinence du projet Weibel. Mais nous sommes en droit de nous étonner du désintérêt manifesté par les instances cantonales et fédérales, alors même que sont en jeu des investissements importants, des chantiers qui vont perturber la ville durant des

décennies et des décisions qui marqueront pour longtemps la mobilité dans la République. D'ailleurs les partis politiques, les organisations écologistes et les médias n'ont pas fait preuve de plus de curiosité.

Cette véritable omerta a permis aux CFF de poursuivre leur projet comme un train sur ses rails, sans rencontrer de résistance. Dans l'intérêt de Genève? Ou, comme le suggérait un député PDC cité dans le rapport de commission parlementaire, dans l'intérêt des CFF *«qui ne sont plus une entreprise de transport mais une entreprise qui vend des surfaces commerciales en faisant payer les investissements par les collectivités publiques»?*

Genève aime à jouer la contestation. En l'occurrence, elle a mis en veilleuse son esprit critique... et le doigt sur la couture du pantalon.

La mendicité vaudoise se jouera à Strasbourg

Une saga politico-judiciaire qui mérite d'être contée dans un contexte plus large

Raphaël Mahaim - 19 février 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34632>

Dans [plusieurs arrêts récents](#), la Cour constitutionnelle autrichienne a jugé qu'une interdiction absolue de la mendicité est contraire aux droits fondamentaux. Un [tribunal administratif de Bordeaux](#) s'est également prononcé dans le même sens

en 2016, jugeant que les potentiels troubles à l'ordre public n'étaient pas suffisants pour justifier une interdiction de toutes les formes de mendicité.

Le Tribunal fédéral, lui, ne voit pas où est le problème et confirme sans sourciller

l'interdiction vaudoise de la mendicité dans un [jugement rendu à la fin 2018](#). La cause sera portée devant la Cour européenne des droits de l'homme par un collectif comprenant des mendiants suisses et roms. Retour sur une saga politico-judiciaire qui