Cornavin - Faux Vives - Annemasse : Genève ferroviaire: la boucle est bouclée

Autor(en): **Marco, Daniel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **43 (2006)**

Heft 1704

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1009162

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Genève ferroviaire: la boucle est bouclée

A Flims, le Conseil national a donné son aval, à une très large majorité, à un fonds d'infrastructure de 20,8 milliards de francs à investir pendant vingt ans et destinés à financer des mesures de désengorgement des trafics routier et ferroviaire dans toute la Suisse. Six milliards sont affectés aux infrastructures de transports publics et privés dont fait partie la ligne Cornavin - Eaux Vives - Annemasse dite ligne CEVA.

Après cent cinquante ans de projets et de contreprojets, d'expertises et de contre-expertises, de débats, de propositions et d'oppositions, Genève va sans doute résoudre l'un de ses principaux problèmes d'aménagement du territoire: la création d'un réseau ferroviaire régional et sa connexion avec des réseaux nationaux et internationaux. Il s'agit de réaliser un projet qui reprend une proposition contenue dans une convention signée en 1912, soixante ans après que la question du rail se soit posée dans la cuvette du bout du Lac Léman; convention dans laquelle la Confédération, les CFF et l'Etat de Genève s'engageaient à boucler la boucle entre les gares de Genève-Cornavin et d'Annemasse en France.

Genève - la métropole, pas la commune - compte 750 000 habitants. Elle se développe entre Jura et Salève, Lac Léman et montagne du Vuache, non seulement sur le territoire du canton éponyme, mais aussi sur celui de nombreuses communes du district de Nyon (VD) et des départements de l'Ain et de la Haute Savoie. Le sous-équipement ferroviaire de cette région urbaine soumet les déplacements, notamment les déplacements quotidiens entre habitat et travail, aux aléas de la motorisation automobile individuelle, toujours en augmentation: saturation quotidienne du réseau routier du matin au soir, accidents, explosion du coût des carburants, etc. Cette médiocre qualité de la vie quotidienne en ville s'accompagne de pollutions atmosphériques et sonores, insalubres et malsaines. Les investissements acceptés par le Conseil national vont permettre d'améliorer sensiblement cette situation.

Par ailleurs, la réalisation de ce projet est très importante pour les frontaliers, à propos desquels se développe jusque dans les rangs des syndicats et de la gauche que l'on appelle extrême, des positions sociales nationalistes et xénophobes. Il n'y a pas de frontaliers, il n'y a que des habitants d'une même grande ville.

C'est aussi un revers historique pour ce qu'on peut appeler, avec Aragon, *Les beaux quartiers*. Depuis l'avènement de l'industrialisation de la Suisse, il y a toujours dans la cité de Calvin, un camp, héritier de l'Ancien Régime, qui s'oppose à l'industrie et au chemin de fer, et veut éloigner lignes et gares du centre urbain. Un camp pour une grande part responsable du retard genevois en matière ferroviaire.

A relever enfin que trois nouvelles gares de la ligne seront construites selon des dessins de l'architecte Jean Nouvel. *dm*

Classements

La Suisse devance le reste du monde

Ainsi le WEF (World Economic Forum) a classé la Suisse au premier rang des pays les plus compétitifs de la planète. De nombreux organismes proposent aujourd'hui ce genre de classement avec des critères et des méthodes rarement explicitées. C'est le mérite de l'Agence française pour les investissements internationaux (AFII) d'avoir publié un rapport critique sur ce type de publication.

Cet organisme français passe en revue une dizaine de classements différents et, première surprise, considère que les plus crédibles et sérieux sont les deux enquêtes réalisées par des institutions suisses, le WEF à Genève et l'IMD à Lausanne. Le WEF et l'IMD ont publié un classement commun jusqu'en 1996. L'IMD cherche surtout à mesurer ce que le monde économique appelle les conditions cadres, c'est-à-dire la capacité à créer un environnement favorisant la vie des entreprises. Le WEF cherche plutôt une projection dans un futur proche et essaie de déterminer quelle est l'économie qui pourra se développer le plus rapidement à court et moyen terme. Les deux organismes, WEF et IMD, construisent leurs indices sur la base de statistiques publiques disponibles auprès de l'OCDE et des organismes nationaux ainsi que sur des enquêtes effectuées auprès des chefs d'entreprise.

L'indice de l'IMD est considéré par les analystes de l'AFII comme le meilleur et le plus complet, car il s'appuie sur plus de 312 critères répartis en quatre grandes catégories: la performance économique, l'efficacité du secteur public, l'efficacité des entreprises et les infrastructures. Le nombre d'indicateurs utilisés par le WEF est beaucoup moins important, quelques dizaines au plus; par contre les organisateurs de Davos ont créé un réseau d'organismes nationaux qui les aide dans la collecte et la validation des informations.

La principale fragilité méthodologique tient aux sondages où l'on demande l'avis de chefs d'entreprise. La comparaison de leurs réponses d'un pays à l'autre est pour le moins hasardeuse, car leurs présupposés peuvent être différents et leur patriotisme peut les pousser à valoriser les performances de leurs pays. Même si les responsables d'entreprises sortent souvent du même moule des grandes écoles de management mondial, il est pour le moins risqué de considérer qu'ils comprennent tous de la même façon les questions qui leur sont posées.

Il faut noter que le document réalisé par ces experts français accorde tout de même un satisfecit aux classements de l'IMD et du WEF considérés comme un bon reflet de la situation des différents pays. Donc s'il ne faut pas prendre trop au sérieux la première place de la Suisse, notre pays sera peut-être 4ème ou 5ème l'année prochaine, il faut tout de même considérer que ces classements reflètent bel et bien la capacité économique des différentes nations. *jg*