

4 / 2010
25^e année

LE MAGAZINE DE
LA NOUVELLE GESTION PUBLIQUE

AFFAIRES PUBLIQUES

No 099 Cmt S.S. → fin 012

1. Tot: 45

Attention p.ages 39-40

2.

Chkl: Det: Det

3.

retour: 061-11

Vevey

Quels enjeux pour demain?

Michel Chevrolet
*Sa recette pour débloquer
la construction à Genève*

Mobilité
*Faut-il généraliser le
30 km/h en ville?*

Formation
*Les nouvelles ambitions
de l'IDHEAP*

10 DEC. 2010

LE MAGAZINE DE LA
NOUVELLE GESTION PUBLIQUE

N° 4/2010 – décembre 2010

**Rédaction, administration
et service des abonnements:**

Promoédition SA
35, rue des Bains – CP 5615
1211 Genève 11
Tél. 022 809 94 60
Fax 022 781 14 14
E-mail: redaction@affaires-publiques.ch

Editeur: Roland Ray

Chef de produit:
Jean-Pierre Grey

Rédacteur en chef:
Fabio Bonavita

Chef d'édition:
Fabio Bonavita

Ont collaboré à ce numéro:

Charaf Abdessemed, Didier Planche,
Vincent Gillioz, Pierre-Henri Badel,
Anthony Kaeser.

Production: Maryse Avidor

Marketing: Florence Ray

Coordination pub: Dalila Talbi

Publicité: Promoguide SA

Ruchligweg 101 - CP 52
4125 Riehen-Basel 2
Tél. 061 606 50 20
Fax 061 606 50 29
Contact: Lila Maalem,
responsable commerciale
E-mail: ap@promoguide.ch

Conseillères commerciales:

Maryam Maalem
Farrida Younes

Siège:

Promoguide SA
35, rue des Bains – CP 5615
1211 Genève 11
Tél. 022 809 94 55
Fax 022 809 94 99

Photolitho - Mise en page - Prépress:

Laurence Bullat / Promoédition / Genève

Impression:

SRO-Kundig / Genève-Châteline

La reproduction même partielle des
articles, photos et illustrations parus dans
Affaires Publiques n'est autorisée qu'avec
l'accord formel de l'éditeur. L'éditeur
n'assume aucune responsabilité pour les
textes et les illustrations qui ne sont
pas issus de la Rédaction du magazine.

ISSN: 1660-4962

Prix au numéro: Fr. 8.50

Abonnement annuel: 4 numéros: Fr. 32.–

© 2010, Promoédition SA

Couverture: © Vevey

Le Gothard: un TGV pour les Zurichois

Depuis quelques semaines, la Suisse n'a d'yeux que pour le Saint-Gothard. Magnifié, adoré, presque adoubé, il semble fédérer tout un peuple. La retransmission télévisée, en direct, du percement des derniers centimètres fut un événement en soi. Les médias en ont fait leurs choux gras. Et l'imaginaire collectif s'est abreuvé à la source des symboles: le massif, le col, le nouveau tunnel. Goethe en 1779, avait déjà tout prévu. Il écrivait: «Le Gothard occupe le rang d'une montagne royale, car les plus grandes chaînes montagneuses tendent vers lui et s'appuient sur lui.» Pourtant, à y regarder de plus près, le nouveau tunnel semble loin des attentes infinies qu'on veut bien lui accorder.

D'abord, les surcoûts. Si l'on tient compte des intérêts, de la TVA et du renchérissement depuis 1998, les deux nouvelles transversales auront coûté la bagatelle de 24 milliards de francs. C'est une somme conséquente qui pèse de tout son poids sur d'autres investissements ferroviaires, notamment en Suisse romande. Le plus long tunnel ferroviaire du monde (57 kilomètres) fait peur aux Romands. Surtout, depuis la nouvelle du rehaussement des tunnels de la ligne du Gothard. 30 tunnels et 70 ponts devront être modifiés afin de permettre aux semi-remorques de passer. 20 centimètres supplémentaires entraînant un surcoût de 600 millions. Ce nouvel élément a provoquer deux empresses. D'abord l'Office fédéral des transports (OFT) qui s'est dépêché d'annoncer son souhait de réaliser ce rehaussement dans les plus brefs délais. Puis, ce fut au tour du gouvernement vaudois de demander en toute hâte 194 millions de francs au législatif afin de préfinancer la 3^e voie CFF Lausanne-Genève. But avoué: gagner quatre ans sur les prochaines réalisations ferroviaires dans le canton et ainsi matérialiser les

premières infrastructures dès 2018. Le piège à éviter est de tomber dans l'opposition trafic d'agglomération et transport des marchandises. Et si les critiques commencent à se faire jour, c'est que l'utilité même des nouvelles transversales est remise en cause. Nous sommes bien loin de l'accolade pleine d'émotion entre Adolf Ogi et Moritz Leuenberger, loin du récit de l'époque des pionniers, ces hommes qui ont donné leur vie au premier tunnel du Gothard, loin de l'émotion et de l'Histoire. Si le premier tunnel avait fait du Gothard la voie incontournable de l'axe nord-sud, la suite fut moins glorieuse. En effet, la suprématie du rail avait été rapidement reléguée aux oubliettes suite à l'explosion du trafic routier. Certains spécialistes s'accordent à dire que le nouveau tunnel est amené à subir le même sort. Sauf si cet axe nord-sud est complété par un axe est-ouest et si les voies d'accès sont adaptées à des vitesses d'au moins 250 km/h. Car l'adhésion à l'Union Européenne des pays de l'ancien bloc de l'est à changé la donne en matière de trafic. Pendant ce temps, la Suisse creuse ses tunnels, isolée et peu soucieuse de s'intégrer au sein d'un réseau qui a évolué. Le rail a perdu la bataille du transport des marchandises, et la mise en service du Gothard n'inversera certainement pas la tendance. Il modifiera par contre les temps de parcours entre Zurich et l'Italie dès l'ouverture du tunnel du Ceneri en 2019. Il placera Zurich à 1h22 de Lugano et à 2h40 de Milan. 24 milliards pour un TGV? L'idée semble avoir séduit. A Zurich et surtout à Berne.



Fabio BONAVITA
Rédacteur en chef