Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (1975)

Heft: 305

Artikel: Votation sur les transports publics à Genève : des victimes de la circulation qui n'impressionnent pas le TCS

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1028496

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

VOTATION SUR LES TRANSPORTS PUBLICS A GENÈVE

Des victimes de la circulation qui n'impressionnent pas le TCS

Début janvier, la police genevoise annonçait qu'en 1974 la route avait fait vingt-trois victimes de plus que l'année précédente, et était donc la cause directe de soixante-deux morts.
Et un journaliste de s'interroger sur les moyens d'échapper à cette hécatombe. Sans trouver de solution en fin de compte...
Cette solution, elle est à portée de main, pourtant : le 3 mars prochain les citoyens de Genève accepteront ou refuseront le développement de leurs transports en commun. Si la diminution du nombre des victimes de la circulation n'est pas l'objectif premier du projet, elle n'en serait pas moins une de ses conséquences les plus immédiates (voir entrefilet ci-contre).
L'affaire débute il y a trois ans, lorsqu'en plein été 1971, l'Institut de la vie lance son initiative pour la réorganisation et le développement des transports en commun. Ce mouvement veut ainsi mettre fin à une situation inique dans les grandes villes de notre pays : la dégradation constante et accélérée d'un service public vital, dégradation dont les conséquences sont la défiguration d'une ville engorgée de voitures, et le gaspillage des fonds publics et privés.
A l'origine de cette situation, la priorité accordée aux véhicules privés par le gouvernement genevois pendant plusieurs décennies. Et il faut noter ici l'action menée par le conseiller d'Etat radical Henri Schmitt qui, responsable de la circulation à Genève entre 1965 et 1973, s'entêta à rechercher ses appuis électoraux auprès du TCS, délaissant par là-même les citoyens soucieux du développement harmonieux de la ville et du canton. C'est ainsi qu'il acheva le démantèlement du réseau des trams, subordonna le tracé des lignes à la circulation automobile, et donna son accord, pour quelques rares lignes nouvelles, à des tracés sinueux couvrant plusieurs quartiers. Résultat : un trafic toujours plus lent, incommode, et une stagnation, voire une diminution du nombre des usagers.
L'Institut de la vie propose donc une politique radicalement opposée, qui va de la priorité aux transports en commun à leur gratuité, en passant par l'amélioration des conditions de travail des agents de la CGTE (Compagnie genevoise des tramways électriques), la transformation de la dite compagnie en un service public (avec accent mis sur la qualité et la quantité de ses prestations).
C'est mettre le bâton dans la fourmilière.
La percée d'amateurs sur la scène politique n'est pas du goût de tous les professionnels; et d'emblée on a fait donner la grosse artillerie. C'est l'obstacle dressé par le gouvernement sur la forme : « Votre initiative n'est pas constitutionnelle ! » (idée sous-jacente : la direction imprimée par les partis traditionnels est seule démocratique au vrai sens du terme).
Par « malchance », l'expert consulté est le libéral neuchâtelois Aubert; en huit lignes, ce spécialiste conclut que l'initiative est recevable, étant donné la « nature démocratique des institutions genevoises ».
Rassuré sur le plan juridique, le Grand Conseil met pourtant trois ans pour formuler un projet d'article constitutionnel et de loi reprenant cinq des six points de l'initiative (la gratuité, elle, fait l'objet d'une motion au Conseil d'Etat pour qu'il étudie les conséquences d'une telle mesure).
La bataille genevoise du 3 mars ne sera pas facile : l'état actuel d'abandon des transports publics permet difficilement à ceux qui ne les utilisent pas d'imaginer qu'améliorés, ils pourraient demain devenir acceptables, sinon attirants, pour la majorité de la population.

Nourrir la hargne des automobilistes

Un exemple : la réservation de couloirs prioritaires, parce qu'elle n'a été accompagnée d'aucune autre amélioration susceptible de convaincre une clientèle nouvelle, a surtout nourri la hargne des automobilistes. C'est là-dessus que tablent les deux principaux adversaires de l'initiative, le TCS et le parti radical, deux organisations qui à Genève sont très liées (le parti libéral, s'il refuse le projet de loi, accepte l'article constitutionnel).
Les uns et les autres invoquent les « dangers de la priorité à accorder en toutes circonstances aux transports publics ». Cette priorité n'est pas chose nouvelle : pendant des années, elle a orné les discours des responsables politiques genevois et ces fleurs de rhétorique dispensaient leurs auteurs du moindre effort de concrétisation dans ce domaine.
La priorité aux transports privés, elle, pendant ce temps, se passait de grandes déclarations, mais se développait à coups de millions, obtenus qui au chapitre de l'infrastructure routière, qui à celui des parkings souterrains (celui de l'hôpital coûtera trente millions).
On peut aujourd'hui évaluer le coût de cette hypocrisie dont la toile de fond a été la collusion cons-

---

FATALITÉ ET LOBBY

Chaque siècle a la fatalité qu'il mérite. Le nôtre a l'automobile : les cadavres, les blessés qu'elle fabrique le long des routes sont considérés comme les victimes du destin, au même titre que les malades du cancer. Cela arrange bien le lobby de la voiture (constructeurs, vendeurs, TCS, ACS) et lui permet de laisser dans l'ombre des chiffres accusateurs : la voiture privée tue, « dans le meilleur des cas », cent fois plus que le train et les transports en commun par kilomètre/passager parcouru. Quant à l'avion, il se situe entre les deux : dix fois plus meurtrier que le train, il l'est donc dix fois moins que la voiture. Fatalité, quand tu nous tiens...

---

tante de la majorité du gouvernement avec le TCS, hypocrisie qui devient inadmissible lorsque s'imposent les statistiques des victimes de la circulation.
Ce n'est pas sans mérite que la gauche appuie le projet. Chacun connaît le rôle compensateur que joue l'automobile dans le monde d'aujourd'hui : l'homme du XXe siècle, et en particulier celui des milieux populaires en est souvent réduit à retrouver un semblant de liberté et de puissance le pied sur la pédale des gaz.
L'appui démocrate-chrétien à l'initiative est, lui, intéressant à deux titres : c'est à un des membres du PDC, le conseiller d'Etat Fontanet qu'est dévolu actuellement la responsabilité des transports publics genevois, et ses prises de position, son activité passée, le mettent au bénéfice d'un préjugé favorable. Ce « oui » est en outre un point de rupture supplémentaire avec l'autre parti gouvernemental, le parti radical qui, tout à son électoralisme primaire, veut ignorer les enjeux véritables d'un développement approprié des transports publics.
Rendre effective la priorité aux transports publics, c'est non seulement redonner aux citadins un espace qui tend à se raréfier, c'est aussi redonner de l'oxygène à une économie qu'asphyxient le gaspillage et le coût de l'énergie.

LE CARNET DE JEANLOUIS CORNUZ

Tout va bien

« Par conséquent, ceux qui ont avancé que tout est bien ont dit une sottise; il fallait dire que tout est au mieux. » Ainsi parle l'illustre Pangloss, professeur de métaphysico-théologo-cosmolo-nigologie.
En particulier, en ce qui concerne notre bien-aimé pays, et plus en particulier encore, en ce qui touche au problème de l'objection de conscience et du service civil, vu l'initiative dite de « Münchenstein », dont tout laisse à penser qu'elle sera repoussée avant l'an 2000 (le temps de s'apercevoir pour les partisans et les adversaires qu'elle ne répond pas aux vœux des premiers — un service *international* non contrôlé par l'armée — et ne résout pas le problème des seconds, qui ont affaire de plus en plus à une majorité d'objecteurs « politiques » non couverts par l'initiative) il n'est pas exagéré de dire que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles.
Cependant, les condamnations d'objecteurs continuent d'aller bon train, et les peines exécutées souvent aux Etablissements de la plaine de l'Orbe (EPO, alias Bochuz), c'est-à-dire dans une prison prévue pour des délits de droit commun. Avec toutes les conséquences prévisibles et d'ailleurs prévues.
Soit le condamné (cf. également DP 297), condamné à quatre mois et demi d'emprisonnement, la libération conditionnelle (d'ordinaire automatique en cas de « bonne conduite ») devant lui permettre de sortir après trois mois de détention, soit en novembre 1974.
Notons en passant que la clause de la libération conditionnelle n'a guère de sens ici, puisque celle-ci intervient lorsque l'autorité a la certitude qu'il n'y aura pas récidive, le condamné s'étant « amendé », mais que dans le cas d'un objecteur de conscience, dans la mesure même où il est sincère, il y aura certainement récidive — ce qui démontre que la loi est à la lettre inapplicable.
Entre-temps, au mois d'octobre 1974, X fait usage de son droit de plainte, garanti par l'article 145 des EPO, contre un gardien qui voulait l'obliger, sous menace du cachot, à effectuer un travail dangereux (ramassage de pommes de terre tombées sur une voie de chemin de fer sur laquelle avaient lieu des manœuvres, ce qui avait failli provoquer un accident quelques jours plus tôt). Non seulement sa plainte est jugée « non fondée », voire « abusive », mais X reçoit une admonestation.
Fin octobre, sa demande de libération conditionnelle est refusée — aucun rapport, bien entendu, si l'on en croit l'autorité, entre cet incident et le refus, qui serait dû au fait que X ne fait preuve d'aucune bonne volonté dans son travail, se montre distrait et « sans initiative » (sic) (préavis du directeur des EPO, lequel semble pourtant avoir admis lors d'une rencontre avec deux membres du Comité de soutien du MSCC (refus collectif de servir) que ce préavis avait été établi entre autres sur des « préjugés subjectifs de certains gardiens » à l'endroit de X)... Ce qui montre ce qu'il faut penser des plaintes acheminées par la voie de service et des « droits » des détenus. Etc.
X reste donc en prison jusqu'à la fin de décembre. CQFD.

J. C.

De l'apartheid aux saisonniers

« La dure règle de l'apartheid décrète que les familles doivent rester dans leurs réserves pendant que les hommes vont travailler en ville ».
Ces lignes, tirées du « Rand Daily Mail » de Johannesburg. Situation déplorable, dira-t-on !
Maintenant, un petit jeu. Remplaçons « apartheid » par « statut des saisonniers », « réserves » par « pays », et enfin « ville » par « étranger ».
N'est-ce pas un exact reflet de la situation faite à certaine catégorie de travailleurs étrangers dans notre pays ?
Et voilà la conclusion du quotidien de Johannesburg cité plus haut :
« Ainsi les maris sont séparés de leurs épouses et de leurs enfants pendant de longues périodes, ce qui engendre des souffrances sans fin et conduit à des problèmes sociaux... Cette situation abominable ne devrait pas être tolérée une minute par une société ayant, ne serait-ce que les plus infimes prétentions de civilisation ».
Un autre commentaire est-il nécessaire ?