Circulation à Genève : quand les commerçants crient "au loup!", ils ne sont pas crédibles

Autor(en): **Bossy, Jean-Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **30 (1993)**

Heft 1124

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1011534

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

CIRCULATION À GENÈVE

Quand les commerçants crient «au loup !», ils ne sont pas crédibles

Selon un rituel rodé jusqu'à la nausée, l'annonce de la modification du plan de circulation au centre-ville, que le Département de justice et police entend mettre en place au moment où va s'ouvrir l'autoroute de contournement, soulève de véhémentes protestations de certains commerçants et des milieux automobilistes. Décorticage d'un mélange de mauvaise foi et de désinformation.

(*jpb*) Le 15 juin 1980, le peuple genevois a approuvé, sur référendum, le tracé de l'autoroute de contournement de l'agglomération par l'ouest pour se connecter sur le réseau français à Bardonnex. C'est donc la thèse des partisans qui l'a emporté: l'autoroute est bonne et elle permettra de désengorger la ville.
Dix ans plus tard, le nouveau chef du Département de justice et police (dont dépend, à Genève, la politique de la circulation), le socialiste Bernard Ziegler, s'attaque à la mise en œuvre de l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air: au bout du lac, elle passe par la politique des transports car c'est surtout pour le NO_2, émis principalement par les véhicules motorisés, que les valeurs limites sont dépassées. Et le Conseil d'Etat approuve le 27 mars 1991 (dans un climat de consensus général, il faut le souligner) un «plan de mesures» qui s'articule essentiellement sur une politique de réorganisation de la circulation et du stationnement (dont la première étape doit intervenir avec l'entrée en service de l'autoroute de contournement) et de développement des transports publics.

Un objectif: le transfert modal

Pour ce qui est des transports publics, et malgré quelques combats d'arrière-garde des libéraux contre la nouvelle ligne de tram13 ou contre la ligne de métro automatique léger appelée à devenir la colonne vertébrale à l'échelle régionale (entre l'Ain, Genève et la Haute-Savoie) du transport public d'agglomération, le réseau est finalement voté en mars de cette année. Il s'agit maintenant de le construire en veillant à ce que, comme prévu, ses étapes de réalisation concrétisent bien un transfert modal de la voiture vers les transports publics et non une simple augmentation générale de la mobilité (comme en son temps le RER zurichois).
C'est en tout cas le type de démarche préconisée par le plan de mesures de 1991, détaillée dans une «Conception globale de la circulation à Genève», mise en consultation publique en été 1992, et confirmée par une expertise du professeur Philippe Bovy de l'EPFL (publiée le mois dernier). Mais certains milieux économiques et automobilistes refusent aujourd'hui la concrétisation, à l'occasion de l'ouverture de l'autoroute de contournement, de ce qu'ils ont dit en1980 et qu'ils ont approuvé en 1991. En d'autres termes, ils veulent le beurre et l'argent du beurre: l'autoroute, mais pas la réduction du trafic au centre-ville. Et il n'y a pas de raison que la même attitude ne se répète pas plus tard, pour refuser que le développement des transports publics se traduise par un transfert modal, ou pour refuser que la traversée de la rade libère les quais comme c'est semble-t-il son but. En réalité, la traversée de la rade a repris, dans l'imaginaire collectif, le rôle tenu, jusqu'à ce qu'elle soit en voie d'achèvement, par l'autoroute de contournement comme solution à tous les problèmes existentiels de Genève.

Projets mesurés...

Et pourtant, les projets présentés sont bien mesurés: aucune suppression de place de parc au centre (il y a même une légère augmentation); une modeste zone piétonne supplémentaire au bout du quai des Bergues (ironiquement, elle présente l'avantage pour les automobilistes d'augmenter nettement la capacité d'écoulement de la traversée du pont du Mont-Blanc en simplifiant le carrefour); la mesure essentielle consiste en une simple discrimination entre le trafic de transit (exclu de trois axes de l'hyper-centre de Genève, compte tenu du report qui s'effectuera tout naturellement avec la mise en service de l'autoroute de contournement) et le trafic utilitaire, les livraisons, les TPG, les taxis, les habitants ou les handicapés qui, eux, continueront à pouvoir emprunter ces axes.

... contre irrédentistes

Cela n'empêche pas les adversaires de Bernard Ziegler de faire comme s'il voulait supprimer des centaines de places de parc et interdire les livraisons... Et ils poussent le culot jusqu'à inverser la proposition: d'accord avec la suppression du transit, mais seulement en échange de la traversée de la rade et de parkings supplémentaires.
La mise en place effective des mesures d'accompagnement à l'ouverture de l'autoroute de contournement est ici un test décisif: l'autorité politique est-elle capable de faire respecter l'intérêt général, ou est-elle soumise aux fantasmes machos d'automobilistes cul-de-jatte et de commerçants plus préoccupés d'idéologie que de la santé économique du centre-ville ? Réponse fin juin. ■

MÉDIAS

Plusieurs journaux suisses ont participé à la campagne d'information sur le quotidien bosniaque *Oslobodenje* (Libération) qui continue de paraître dans des conditions extrêmement précaires à Sarajevo. Depuis quelque temps, une édition hebdomadaire est publiée à Zagreb à l'intention des Européens de l'Ouest.

A la suite de divergences sur la conception de *Moneta*, organe de la Banque alternative BAS, le rédacteur en chef et deux rédactrices ont quitté la rédaction après la publication du1er numéro trimestriel de cette année. Sous-titre français de *Moneta:* «Finances et consciences».

Pour les jeunes de 14 à 24 ans, les éditions du *Tages-Anzeiger* ont lancé un mensuel sur vidéo appelé *Code*. La bande est réutilisable si le spectateur ne désire pas en conserver les informations.