# Le faux courage du péage : la Ville de Genève se paie de mots pour maîtriser le trafic automobile

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (2008)**

Heft 1770

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1012426

**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**

conseillère fédérale Doris Leuthard. Au niveau national, c'est le même refrain de la part des directeurs et cadres des grandes entreprises. Mais alors, qui s'est opposé à cet accord lors de l'assemblée des délégués de la Société suisse des entrepreneurs (SSE) en janvier 2008? On ne savait pas aussi nombreux les patrons de la construction liés à l'Union démocratique du centre, pour qui les syndicats sont inutiles voire malfaisants.

Du côté des organisations ouvrières c'est au niveau des comités régionaux et cantonaux que se pose la question de la signature de CCT région par région ou canton par canton. Au Tessin, patronat et syndicats ont conclut un accord qui reprend le texte rejeté par les délégués de la SSE. A Genève, la trêve instaurée depuis fin 2007 sur la base de l'ancienne CCT est terminée. Dans un canton où, comme au Tessin la mobilisation et la détermination des travailleurs ont été et restent très fortes, les patrons déjà dubitatifs sur l'efficacité sociale de la ligne Messmer, président central de la SSE, une ligne dure pour la rupture, pourront-ils refuser l'exemple tessinois? Est-ce le début d'une stratégie syndicale qui, faute de répondant national, viserait à instaurer, utilisant la décentralisation souvent décriée de l'Etat helvétique, un mitage du territoire fédéral par des CCT cantonales voire régionales?

Les organisations syndicales hésitent à explorer une autre piste, celle de la signature d'un accord national séparé avec les grandes entreprises dites entreprises générales ou intégrales qui réunissent en leur sein tous les corps de métiers, toutes les entreprises concernées par le processus de construction, voire toutes les activités des secteurs de l'immobilier et de la construction, de la conception à l'utilisation en passant par la matérialisation, le chantier. Ces entreprises intégrales ont besoin de stabilité et de perspectives à long terme, ce qui n'est pas le cas de leurs consoeurs moyennes et petites qui travaillent au coup par coup. En Allemagne aujourd'hui, outre deux conventions ordinaires qui s'appliquent l'une à l'ouest, l'autre à l'est du pays, existent deux autres accords qui, toujours selon ce découpage géographique, concernant les grandes entreprises.

Les syndicats justifient leurs réticences: en Suisse, ces grandes entreprises ne regroupent proportionnellement que peu d'ouvriers par rapport à d'autres pays européens et la prolifération des conventions ne facilite pas leur travail.

Mais l'évolution du bras de fer n'est pas terminée.

## Le faux courage du péage

*La Ville de Genève se paie de mots pour maîtriser le trafic automobile*

Pierre Imhof (3 mars 2008)

La Ville de Genève a relancé le débat sur le péage urbain en se déclarant favorable à ce mode de gestion du trafic et en annonçant une étude de faisabilité sur le sujet d'ici à l'été. Elle répond ainsi à la volonté du Conseil fédéral de rendre possible le péage à titre expérimental, surtout dans les villes et les agglomérations, ce qui nécessite de créer une base légale et ne laisse donc pas entrevoir une réalisation avant quelques années.

La manière dont Genève empoigne ce problème n'est hélas pas exemplaire et risque de compromettre le projet: aucune concertation avec le canton, qui possède de larges prérogatives en matière de trafic routier, une étude qui devra être terminée d'ici quelques mois alors que la problématique est particulièrement complexe et, surtout, concentration sur une solution, intéressante mais incertaine, alors que d'autres actions sont possibles.

La volonté de maîtriser le trafic urbain est un souci de la plupart des villes, à cause de la pollution, des risques que le trafic fait courir, de la dégradation de la qualité de vie

et de l'espace consommé, indisponible pour d'autres usages. L'accessibilité des villes en voiture a un coût extrêmement élevé.

Dans le contexte urbain, le péage a un double avantage. Il limite le nombre de personnes accédant au centre des villes en voiture. Et il dégage des moyens financiers importants qui permettent de développer des modes de déplacement alternatifs: transports publics, marche, vélo. Il favorise également le co-voiturage. Mais il a aussi des inconvénients: la limitation d'accès se fait par le prix et n'est donc pas sociale; et le système est très coûteux à mettre en place et à gérer. Mais l'étude genevoise devrait nous renseigner plus complètement sur ces aspects.

Ce qui est certain, c'est que le péage urbain n'est pas une mesure suffisante: il n'a de sens qu'inscrit dans un plan de gestion de la mobilité beaucoup plus large qui garantisse un maitien de l'accessibilité des centre-villes. Et c'est la faiblesse de l'annonce genevoise que de se limiter à cette solution, forcément partielle et incomplète. On sait que Londres, par exemple, a développé une politique de la mobilité très ambitieuse, financée par les recettes du péage.

Car il existe de nombreuses manières pour maîtriser le trafic, pas forcément coûteuses, et techniquement simples à mettre en place à l'image de la politique suivie à Paris qui a également enregistré d'importantes baisses du trafic routier. Il y a le développement des transports publics. Or la vitesse commerciale des bus ne cesse de se dégrader, à Lausanne comme à Genève, parce que les autorités peinent à leur donner une véritable priorité aux carrefours et à organiser les espaces pour favoriser une bonne exploitation. On sait pourtant qu'une diminution des temps de déplacement attire une clientèle nouvelle (bien plus qu'une baisse des prix) et diminue les coûts d'exploitation. La gestion du stationnement est également un excellent moyen de maîtriser le trafic. Mais le courage manque quand il faut supprimer des places de parc, dont le nombre, d'ailleurs, augmente à cause des autorisations de construire de nouveaux parkings données par les autorités. Le développement des aménagements cyclistes, l'extension des zones piétonnes, la limitation du trafic par simple signalisation, sont autant de mesures pour lesquels le courage manque trop souvent.

Et quand on voit que la Ville évite même d'aller discuter de son projet avec le Conseil d'Etat, on est en droit de se demander si elle sera capable de la concertation nécessaire pour introduire un péage, avec toutes les autres mesures indispensables pour en assurer l'acceptabilité et le succès.

## Les outils négligés de l'aménagement du territoire

*Ils sont connus et ne demandent qu'à être utilisés, pour autant que la volonté politique soit suffisamment forte*

André Gavillet (3 mars 2008)

Il y a des bourgades modestes que domine une église, une cathédrale, construites à une autre échelle. Il y a un château ou la maison d'un seigneur sans commune mesure et mensuration avec la pauvreté des logis environnants.

A cette aune, notre époque est restée moyenâgeuse. Elle donne à voir un musée, une tour, un opéra, le réaménagement des côtes portuaires – ces fleurons des architectes de la *jet society*. Mais ces réalisations souvent admirables ne font pas oublier