**Zeitschrift:** Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

**Herausgeber:** Société de communication de l'habitat social

**Band:** 65 (1993)

**Heft:** 2

**Artikel:** Interview : René Longet prône la concertation : se déplacer en ville n'est pas une affaire privée!

**Autor:** Farine, Claude / Longet, René

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-129242

**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:** 16.07.2025

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

RENÉ LONGET PRÔNE LA CONCERTATION

# SE DÉPLACER EN VILLE N'EST PAS UNE AFFAIRE PRIVÉE!

**Genevois engagé, il s'est soucié très tôt des problèmes d'écologie. René Longet, conseiller national socialiste jusqu'en 91, est un observateur privilégié des conflits qui secouent la ville moderne. L'actuel directeur romand de la Société suisse pour la protection de l'environnement (SPE) dit crûment ce qu'il pense du débat actuel sur la mise en place du plan de circulation à Genève. Lucide, il adopte néanmoins une attitude réaliste. Interview.**

René Longet ne coupe pas les cheveux en quatre. L'homme est clair, direct, convaincant. A 42 ans, il a déjà vingt ans d'expérience politique derrière lui – il fut député dès 1973. Critique dans l'analyse, mais aussi ouvert aux nouvelles idées, il est sensible au dialogue. «Il faut que les conflits sortent, qu'il y ait débat, mais aussi décision.»

La ville? Il se passionne dès la première question. «Moi, j'aimerais qu'en ville, le choix des moyens de transports se fasse en fonction de leur utilité et de leur performance propres. Il faut dépassionner le débat, arrêter de penser que voiture égale liberté et transports publics égale enfermement. Nous devons raisonner en termes d'avantages et de coûts globaux.

*– Comment analysez-vous le conflit entre habitat et voiture dans la ville moderne?*

– C'est un conflit d'époque, la voiture étant venue bien après la ville. Malheureusement, l'automobile est devenue bien autre chose qu'un instrument utilitaire. Une espèce de jouet idéologique, un symbole à la fois de fantasmes et de frustrations. On a même vu apparaître un parti de l'automobile, comme si la voiture était une personne qui allait voter pour ses semblables!

Le malentendu, c'est qu'on n'a jamais travaillé pragmatiquement sur la voiture. On ne s'est pas dit: la voiture a une utilité individuelle évidente, mais elle peut détruire le tissu collectif. C'est typique de la manière dont le progrès se développe: on part de l'idée – très libérale – que l'addition des conforts individuels donne la raison collective. Or, ça peut donner une déraison collective...

Rétrospectivement, on peut accuser les planificateurs des années 50-60 d'avoir totalement manqué d'esprit critique. On s'est simplement adapté. Si on avait fait un tout petit peu d'anticipation de manière à répartir les moyens de transports en fonction d'objectifs précis (commodité, efficacité en ville,...), on n'en serait pas là. Au lieu de cela, on a créé toujours plus d'espace pour rouler partout.

Dans ces années-là, on disposait d'ailleurs d'un réseau de transports publics dense. Mais on l'a supprimé sans se poser la moindre question. On disait qu'il était un gêneur! Que le transport public était un service social résiduel et qu'il allait disparaître avec la pauvreté...

*– Comment gérer ce conflit aujourd'hui, en 1993?*

– Depuis 20 ans, la controverse sévit partout et il n'y a pas encore de consensus. Cela dit, la recette universelle n'existe pas. On pourrait poser ces deux extrêmes. Si 10'000 personnes vont au même moment du point A au point B, c'est une aberration qu'ils aillent chacun avec leur véhicule. En revanche, si l'habitat est complètement dispersé et les horaires éparpillés, il n'y a pas de transport public possible.

Donc, il y a un lien évident entre aménagement du territoire et les modalités de transport. Quand on planifie la ville, il faut réfléchir à la manière dont les gens vont se transporter. Jusqu'ici, les gens se sont debrouillés seuls pour se doter de leur moyen de transport, et ils l'utilisent pour tout. Or, cette question n'est pas une affaire privée, comme on l'a pensé jusqu'à maintenant.

Comment faire? Je dirais que dans toute ville, il faut une infrastructure en densité décroissante. Sur les axes centraux, on prévoira une voie ferrée (tram, métro, chemin de fer). Pour les axes moins forts, un service de bus bien organisé. Et pour la desserte fine, cela va de la voiture aux services de taxis organisés. Il faut donc une hiérarchisation au bénéfice de tous.

*– A Genève justement, il y a une redistribution du trafic, avec l'ouverture de l'autoroute de contournement et la mise en place de Circulation 2000. Ce plan vise une amélioration de l'accessibilité au centre, mais implique aussi la fermeture la journée de certaines rues. Votre appréciation?*

– Je juge ce plan bien sûr positif. Mais je suis frappé de voir que, quelle que soit la situation économique, les commerçants réagissent toujours en prétendant qu'il y a un risque pour leur chiffre d'affaires. Franchement, qui se parque encore à la rue du Rhône pour aller faire ses emplettes? Les protestations, quand elles deviennent systématiques, perdent de leur crédibilité. La réponse, c'est évidemment qu'il faut agir pour qu'on puisse accéder au centre-ville en transports publics.

Je dirais cependant aux commerçants et aux milieux économiques: si l'on fait la guerre sur un point, faut-il faire la guerre sur tout? Voyons les éléments de convergence qu'on peut promouvoir ensemble (nombre de parkings, redéploiement des transports publics, fonction de l'autoroute). Quant au point litigieux, la circulation au centre, mettons-le concrètement à l'épreuve et on fera le bilan ensuite. Le drame à Genève, c'est qu'on ne discute pas, mais on s'engueule... et l'on ne décide pas non plus. Il faut débattre et ensuite décider.

*– On est là en face d'un plan technocratique qui vise finalement à mieux gérer le trafic, à améliorer la mobilité sans se soucier de l'aménagement du territoire. Ça ne vous gêne pas?*

– On n'arrivait même plus à gérer la situation jusqu'ici! L'équipe du professeur Bovy de Lausanne, par ses étu-

des sur le trafic, a obligé les gens à sortir des propos du café du commerce, des visions complètement caricaturales, du genre: «Je n'aime pas les écologistes». Ce plan est donc une innovation. Pour la première fois, on conditionne la mise en service d'une infrastructure (l'autoroute) au soulagement d'autres régions. Simplement cela, c'est une révolution intellectuelle!

Cela dit, si on n'arrive pas à faire le lien entre les transports et l'aménagement, c'est parce qu'on n'a pas de vision globale de l'avenir de Genève! Ça nous ramène directement au style politique de ceux qui gouvernent ce canton. Chacun s'attache à gouverner son pré carré en jalousant l'autre, sans politique d'ensemble.

Au-delà, peut-on comme cela repenser la logique de développement de Genève? Par exemple, faut-il vraiment amener les gens au centre? Ce qu'on peut constater, c'est que le centre est devenu un vaste centre commercial, qui vit pas mal sur l'extérieur et sur le tourisme (de passage, de congrès, de luxe). Genève s'est offerte à une vitesse phénoménale à des tendances qui ne sont peut-être pas solides. Mais le centre doit-il avoir ce rôle-là? Nous, nous nous sommes toujours battus pour un certain équilibre des fonctions – habitat, travail, commerce et loisirs.

*– Ce plan de circulation pose néanmoins une question de micro-démocratie. Comment développer au mieux la concertation?*

– Dans l'opposition actuelle, il y a un côté mobilisation préélectorale, de démagogie (Genève a des élections cantonales cet automne, *ndlr*). Sur le fond, je serais inquiet que l'on en vienne à un processus hyper-perfectionniste de planification. A mon sens, il faut que l'information soit bien faite, de qualité. Lors de la consultation, chacun doit savoir ce qui se passe à quel moment. Mais il faut aussi agir comme en démocratie directe, on ne peut pas toujours revenir en arrière.

*– Mais dans le cas d'une route qu'on voudrait imposer à un quartier, n'y a-t-il pas un maillon de démocratie à inventer?*

– Il existe dans ce cas des voies de recours. Et l'Etat doit arbitrer les égoïsmes divers qui s'expriment, les confronter à l'intérêt général. Mais on peut se demander si le droit de recours – avec un réponse oui/non – n'est pas un peu simple et s'il ne faut pas un processus de négociation collective. Où l'on présente aux gens des variables qu'on négocie... Ce serait l'occasion de voir si la démocratie de quartier est capable de générer de vraies alternatives, concrètes. Mais il faut aussi être lucide sur les limites de cette démarche: ça n'est pas par la somme des égoïsmes qu'on trouve l'intérêt général!

*– Au fond, comment rêvez-vous la ville moderne?*

– C'est une vaste question. Elle soulève tout de suite deux problèmes. Le premier, c'est qu'on est dans une période de repli sur soi, d'individualisme. Faire des projets pour les autres n'est pas aisé. Le second écueil, c'est que les modèles de cités utopiques ont toujours conduit à des réalisations unilatérales. Les villes faites de toutes pièces ne sont pas des entités où l'être humain se retrouve...

Alors? Dans une ville, je crois qu'il faut accepter un certain désordre. Les gens qui ont un projet pour la ville ont une vision trop souvent perfectionniste.

Or, je pense qu'elle est une création constante. Il faut que les gens se sentent membres d'un corps social, d'un projet en action, qui offre une certaine diversité dans les équipements.

Mais il faut surtout que les citadins créent leur ville: qu'il y ait des espaces de création, des espaces en friche, des quartiers où l'on puisse démolir et construire. La pire des villes serait celle qui serait complètement faite – elle deviendrait musée!

Et puis, la ville c'est aussi des endroits où les gens se retrouvent et font quelque chose ensemble – c'est le côté convivialité, bistrots, place publique, ce côté culture aussi. La ville est tuée si elle n'est plus qu'une addition d'individus – la ville se transforme alors mentalement en immense zone villas. Mais on est un peu dans cette phase en ce moment. C'est pourquoi les pouvoirs publics doivent aussi faire un effort pour ancrer une conscience urbaine.

*Propos recueillis par Claude FARINE*

*photo E. Mottaz*