Genève

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (1977)**

Heft 423

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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

GENÈVE

Le Conseil d'Etat a manqué le tram

Le dernier en date des programmes d'extension et de modernisation des TPG (Transports publics genevois), pour les années 1977 à 1981, a été refusé par le Conseil d'Etat genevois. Motif : il contenait un plan d'investissement trop rapide et trop coûteux. Peut-être...

Pourtant ce programme d'investissement, environ 240 millions en cinq ans, soit 48 millions par an, ne paraît pas excessif si l'on considère d'une part l'ampleur des besoins, vieillissement du matériel, nécessité de prolonger certaines lignes (vers la banlieue), et surtout le retard pris dans l'extension et l'amélioration des équipements fixes. En effet, l'objet le plus important de ce programme, l'amélioration et l'extension des dépôts et ateliers, représente un rattrapage. Déjà budgetée dans le programme 1972—1976, la partie « construction » n'a pas reçu le plus petit commencement de réalisation. « Il en résulte, selon le rapport des TPG, que nos bâtiments sont maintenant saturés et qu'il est impossible d'envisager une extension quelconque du parc de véhicules sans avoir au préalable construit de nouveaux dépôts et aménagé de plus vastes ateliers. » Tout développement des TPG est donc bloqué pour le moment.

Investissements consentis en faveur des transports publics dans les deux autres grandes villes de Suisse qui ont donné une majorité à l'initiative Albatros (pollution par les véhicules à moteur) :
— Zurich : pour les années 1976—1980, 301 millions, soit plus de 60 millions par année.
— Bâle : 318 millions en six ans, soit 53 millions par année pour les deux demi-cantons.

Pourtant, la loi sur les TPG du 21 novembre 1975 prévoit de tout mettre en œuvre pour « intensifier la fréquence et la rapidité des courses, améliorer la qualité des véhicules et le confort des passagers, ... etc. ».

Pourtant, la population genevoise a clairement exprimé a plusieurs reprises son désir de disposer d'un service de transports publics rapide et efficace dans un milieu urbain amélioré en ce qui concerne la pollution, le bruit, la commodité de déplacement, etc... Dernière expression de cette volonté, la pétition lancée par la CITRAP (Communauté d'intérêts pour les transports publics) pour l'établissement d'une ligne de tram entre Cornavin et Meyrin. La CITRAP, sans vouloir remettre en cause la répartition modale des transports (publics et privés), estime que les plus écologiques, et surtout les transports publics, n'ont pas été traités équitablement en ce qui concerne les investissements.

Le nerf de la guerre

Il est donc urgent de donner aux TPG les moyens d'un développement nécessaire. Ceci suppose que soit reconnue, et pas seulement sur le papier, une priorité aux transports publics (loi de 1975 : Les TPG sont mis au bénéfice, lorsque l'intérêt général le commande, de la priorité sur les autres modes de transports) dans le cadre d'une politique de transports urbains clairement définie.

A la suite du refus du Conseil d'Etat, les TPG, tout en proposant un étalement de leurs projets d'acquisition, une renonciation provisoire de la prolongation de certaine ligne, mettent en garde le Conseil d'Etat : « Compte tenu de l'état de fatigue du matériel ferroviaire, nous pensons que nous pourrions retarder tout au plus de deux ans, soit jusqu'en 1981, la mise en service des motrices articulées. Toutefois, les entrepôts destinés à recevoir ce matériel ferroviaire devront être préalablement construits. Nous pensons que pour assurer une gestion normale des TPG, il est indispensable que l'Etat nous donne l'assurance formelle que les nouveaux entrepôts seront à disposition dans ce délai prolongé. »

Souhaitons que la période de réflexion que s'accorde le Conseil d'Etat ne sera pas trop longue et que le retard accumulé pour le développement des TPG sera résorbé progressivement, mais sans délai supplémentaire !

Juste à côté de Chiasso Balerna en amiante

Seveso, le « scandale du siècle » a jeté dans l'ombre une affaire très significative, moins spectaculaire certainement, qui a pour cadre la commune tessinoise de Balerna (3500 habitants), voisine de Chiasso.

Voyons ce qui se passe là-bas depuis ce printemps, en marge des grands titres de la presse quotidienne.

En pleine agglomération, il y a quelques mois, la construction d'une usine est presque terminée. Tout est prêt pour démarrer l'exploitation. On sait que près d'une cinquantaine d'ouvriers trouveront là du travail. Le propriétaire, un groupe industriel italien, présente toutes les apparences de l'honorabilité; les autorisations de construire ont été données en bonne et due forme, tant au niveau communal qu'au niveau cantonal; l'accord de la Caisse nationale contre les accidents (CNA) est acquis. Bref, on n'attend plus que le blanc-seing officiel indispensable — une simple formalié — pour passer à l'action.

C'est alors que se produit le premier couac. Un citoyen de Balerna, lecteur assidu de la presse italienne, sensibilisé par la lecture des multiples rapports et enquêtes faisant le point, après Seveso, des dangers que comportent certaines productions industrielles, fait un rapprochement que jusque-là personne n'avait osé : les journalistes italiens mettent particulièrement l'accent, après de multiples publications scientifiques, sur les risques élevés qu'entraîne la production de l'amiante; or c'est précisément, à ce que l'on croit savoir, à quoi l'usine Boxer de Balerna est destinée...

Poussant plus loin son enquête, notre homme