

Transports publics genevois : bouchon législatif

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - (1985)

Heft 788

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1017814>

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.

Bouchon législatif

L'Initiative pour des transports publics efficaces lancée il y a deux ans par les organisations écologistes genevoises a fait un rapide tour de piste au Grand Conseil la semaine dernière: elle a été réexaminée à la commission qui la couve depuis dix-huit mois. Les députés n'ont pas pour autant voulu s'engager par un vote à préparer un contre-projet (destiné à servir d'alternative ou de substitut à l'initiative), ce qui est pourtant la seule justification à un renvoi en commission plutôt que devant le peuple souverain.

C'est que la situation n'est pas simple en matière de transports dans la République du bout du lac, et les rôles mal définis. Dans les années septante, aiguillonnées par la nécessité et dans l'élan de l'aménagement du territoire à planifier, les autorités ont entamé l'étude du Plan directeur des transports. Il a été réalisé sous la haute main du Département cantonal des travaux publics. L'entreprise des transports publics genevois (TPG), régie publique, relève quant à elle du Département de justice et police. La liaison ferroviaire régionale (avec la France), enfin, fait l'objet des soins exclusifs du Département de l'économie publique.

Tout ce qui a trait au Plan directeur des transports est examiné au niveau parlementaire par une commission dite du développement, siégeant avec le chef du DTP. Tout ce qui a trait aux TPG est de la compétence d'une commission des TPG à laquelle participe le chef du DJP. L'initiative populaire a été renvoyée à cette dernière commission. Mais elle demande notamment la réalisation d'un réseau de tram moderne en forme de croix qui figure au nombre des postulats du plan directeur... et qui a donné lieu à une étude de faisabilité dont est saisie la commission du développement. Cette même commission a également traité d'une motion

demandant l'étude d'une alternative au tram, sous forme d'un métro léger. L'initiative a donc été renvoyée en commission dans l'attente du rapport du Conseil d'Etat sur cette motion.

Tout est à l'avenant. Le Plan directeur des transports lui-même n'est qu'une juxtaposition de demandes et non une conception globale reposant sur des choix.

Aujourd'hui un certain consensus paraît exister sur la nécessité de développer les transports publics. Du côté de l'Exécutif on semble prêt à se préoccuper et à «mettre le paquet» pour aller vite et fort. Encore faudrait-il sortir des féodalités qui empoisonnent la vie publique genevoise.

SYNDICATS

Le poids des travailleurs étrangers

Les syndiqués étrangers deviennent plus nombreux à l'intérieur des syndicats suisses. Pour la FTMH ils représentent le 29% de l'effectif total. En 1975, ils n'en constituaient que le 25,7%. Il y a donc eu augmentation, malgré la récession et les pertes d'emploi.

Plus éloquents encore les chiffres par localité et rendus publics par Agostino Tarabusi (*Lutte syndicale*, 4.9.85): «Avec largement plus de 50% des nouvelles adhésions en moyenne, la tendance à la hausse est encore plus marquée dans les sections situées à deux pas de la frontière suisse: par le

Que les trois conseillers d'Etat consentent à se parler (et même davantage) ne suffira d'ailleurs pas. Une politique d'une telle envergure, destinée à marquer pour longtemps la carte du canton, ne se définit pas seulement entre un bureau d'études mandaté et le ou les départements concernés. Un consensus peut se briser irrémédiablement au moment de la réalisation si ses acteurs (députés, représentants de groupes d'intérêts) n'ont pas été associés suffisamment tôt à sa définition. On l'a compris à Bâle-Campagne (pour élaborer la conception énergétique cantonale) et en Valais (pour fixer le tracé de la route d'évitement de Sion). Il faut espérer qu'une telle dialectique ne soit pas trop subtile pour les autorités genevoises.

menu, on compte 61% de travailleurs étrangers organisés à la FTMH à Lugano, 60% à Genève et 54% à Kreuzlingen. A Lausanne, à Bodio et à Nyon, juste la moitié des membres sont des étrangers. Mais aussi les sections de Rorschach (48%), de Vallorbe (45%), de Baden (42%), du Val-de-Travers (42%) et de Rütli (40%) enregistrent un taux étonnamment élevé.»

Il faut, bien sûr, se réjouir de ces adhésions: elles contribuent à la protection des travailleurs étrangers et leur intégration.

Mais cette dominante étrangère implique aussi que les syndicats puissent démontrer que le système suisse de conventions et d'arbitrage aboutit à des résultats originaux et efficaces. Dans l'état actuel de certaines négociations, il ne semble pas que le patronat le comprenne. **A. G.**

RADIO FÖRDERBAND

Conférence de presse transmise en direct par Radio Förderband à Berne le 11 septembre, peu après onze heures. L'auditeur prenait connaissance, avec

les journalistes présents au «Bierhübeli», à Berne, de la solution envisagée par la majorité des animateurs de cette radio culturelle et autogérée. Cela sera-t-il encore le cas dans quelques semaines, lorsque Roger Schawinski, de Radio 24 à Zurich, participera à la S.A. prévue?