

Bien public : ces messieurs de Morges

Autor(en): **Gavillet, André**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(1985)**

Heft 790

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1017832>

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.

de démolition et de changement d'affectation des immeubles, et des réalisations immobilières d'envergure ont démarré. Reste que, dans une perspective de contrôle de la croissance démographique et de maintien d'un équilibre entre la ville et la campagne, il faudra bien un jour s'attacher à une meilleure utilisation du parc immobilier existant et réfléchir à l'impact de la mise à disposition d'un nombre accru de logements sur le développement qu'on prétend précisément freiner.

LE CHAOS DES TRANSPORTS

Autre secteur à problème, les transports. Une politique délibérée d'adaptation à la croissance du trafic motorisé et le démantèlement, il y a une quinzaine d'années, du réseau de tram expliquent la situation chaotique de Genève. L'individualisme bien connu des Genevois n'est qu'un argument facile brandi par les édiles pour faire oublier leurs erreurs de parcours.

Dans ce domaine, la contradiction entre le discours officiel et la réalité est la plus flagrante: comment conjuguer la volonté de maîtriser le développement et ses effets négatifs et la véritable frénésie d'équipement (axes routiers, tunnels, ponts, parkings) qui règne actuellement? Dans cette gabegie où la seule priorité décelable consiste à répondre à la motorisation croissante, les transports publics — probablement les plus mauvais de Suisse — ne peuvent prétendre à l'attractivité nécessaire pour briser la tendance actuelle.

Alors, c'est la fuite en avant; on parle maintenant d'un métro, manière élégante d'enterrer ses contradictions. Et les commerçants du centre continuent, contre toute logique — voir le succès des rues piétonnes partout ailleurs en Suisse et en Europe — de revendiquer le droit pour les automobiles de venir lécher leurs vitrines.

Face à ces problèmes dont on a vu qu'ils suscitent plus d'interrogations que de réponses, le pouvoir politique ne paraît pas à la hauteur. Un gouverne-

ment très moyen, tirailé à l'intérieur et départementalisé à l'extrême (cf. DP 78, «Bouchon législatif»), plus porté à gérer les tendances «naturelles» qu'à concrétiser des priorités. Un Parlement amateur, au mauvais sens du terme, qui s'est fait une spécialité dans la temporisation et dans l'enterrement des initiatives populaires.

Pour les prochaines élections les libéraux, qui font volontiers dans le jeune et le dynamique, n'ont rien trouvé de mieux que de représenter un tandem usé et peu convaincant; idem pour les radicaux qui proposent un candidat provisoire — Robert Ducret ne pense pas finir la législature — et un magistrat — Alain Borner — incapable de maîtriser son sujet. Le dynamisme des jeunes loups socialistes suffira-t-il à faire bouger cette galère?

En l'état, on voit mal comment la barque naviguera, pilotée par des libéraux arrogants et conscients que le vent souffle de leur côté, des partis de l'entente désunis et jaloux les uns des autres, et une gauche dont la composante communiste s'effrite. Dans ces conditions, il n'est pas impossible que Vigilancia puisse faire fructifier le sentiment xénophobe et que les écologistes profitent de l'effet de nouveauté dans un contexte général de morosité.

BIEN PUBLIC

Ces Messieurs de Morges

Dans les grands centres, on ne crée plus un parking sans opposition écologiste décidée à combattre toute attraction du trafic au cœur de l'agglomération. Rien de semblable à Morges, où l'insertion dans un vaste complexe — regroupant un centre commercial, du logement, un home pour personnes âgées et des installations sportives — d'un parking de 614 places (jusqu'au cinquième sous-sol!) n'a rencontré aucune opposition fondée sur des raisons d'urbanisme. Parquer une voiture à Mor-

ges est en effet un exploit! En revanche, les conditions faites par la commune à la SA Parking des Charpentiers, conditions plus que généreuses pour les SA, allant bien au-delà de ce qui a été fait dans des situations analogues à Lausanne ou Vevey, ont suscité dans le débat au Conseil communal une opposition animée par le groupe socialiste (proposition de renvoi) et un courageux radical (proposition d'amendement). Sans succès, bien sûr.

Voyons de plus près!

1) Le droit de superficie sur le terrain nécessaire à la construction du parking, propriété de la commune, est concédé gratuitement. Raison principale: intérêt public de l'ouvrage.

Le plan financier fait pourtant apparaître des possibilités de rendement intéressantes, même si les premières années ne dégagent pas de bénéfice, parce que le plein de l'exploitation n'est pas immédiat et que les installations techniques sont, comptablement, amorties d'emblée.

On s'étonne donc que la commune renonce, lorsque le rendement en moyenne annuelle dépassera celui des obligations de premier ordre, à réclamer un rendement du droit de superficie.

2) Au vu du plan financier, la rentabilité est intéressante surtout dans la durée; or le droit de superficie est concédé pour cent ans, c'est-à-dire au-delà de la durée de l'amortissement total de l'ouvrage.

3) A l'extinction du droit de superficie, les constructions et installations reviendront à la commune de Morges. Mais elle devra verser pour cela une indemnité correspondant à la valeur vénale des constructions et installations à la date de l'extinction du droit de superficie.

Rachat à la valeur vénale après 100 (cent) ans de droit de superficie gratuit!

Ajoutons que la SA sera indépendante et maîtresse de ses adjudications. On ignore si le syndic de Morges, entrepreneur et administrateur du parking, verra sa société sur les rangs des soumissionnaires. Disons enfin que M. Pierre Fehlmann senior est un des administrateurs du Parking-centre.

A. G.