Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 33 (1996)
Heft: 1251

Artikel: Un choix inéluctable, hélas
Autor: Bossy, Jean-Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1025353

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: 12.07.2025

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

Geste gratuit au prix fort

Depuis plusieurs décennies, la question de la traversée de la rade mobilise périodiquement l'agenda politique genevois. Elle polarise tout aussi régulièrement l'opinion publique. Sous quelque angle qu'on les examine, les projets prochainement soumis au suffrage populaire ne convainquent guère.

(*jd*) A l'origine, la traversée de la rade devait s'inscrire dans le réseau des routes nationales et relier l'autoroute du Léman à la France. Avec la réalisation du contournement du canton par l'ouest, cette fonction de liaison a perdu sa raison d'être. Aujourd'hui le projet représente avant tout un enjeu politique, l'occasion de plébisciter ou de désavouer le gouvernement de l'entente bourgeoise qui en a fait délibérément le point fort de son programme. Pour preuve, la parfaite discipline de vote au Grand Conseil, qui a vu s'affronter la droite et la gauche, alors même que dans chaque camp les opinions ne sont pas si tranchées.

Les conditions ne sont donc guère favorables à un débat factuel: le rapport affectif au site, pour les adversaires, et la nécessité d'un «geste urbanistique majeur» susceptible de tirer Genève de sa déprime, pour les partisans du pont, ne laissent que peu de place à l'argumentation. Pourtant un examen attentif et sans passion montre la fragilité des arguments qui pourraient justifier un tel projet:

- Aucune des deux liaisons prévues n'est indispensable au désengorgement du centre-ville. Les mesures d'accompagnement nécessaires à la modération de la circulation ne figurent d'ailleurs pas au programme de la votation. Pire, la charge financière de la traversée risque bien de priver le développement décidé des transports publics. Un vote la tête dans le sac (voir article ci-dessous).
- Les deux projets sont posés sur et sous la rade mais leur intégration au réseau routier est repoussée à plus tard; le financement de cette intégration également. Toujours la tête dans le sac.
- Tout axe routier nouveau induit un développement urbanistique. Or aucune réflexion de ce type ne sous-tend le projet de traversée, selon une pratique genevoise constante, qui découple planification du développement et circulation. Encore la tête dans le sac. (voir p. 3, L' urbanisme, mon dernier souci).

Au-delà de la faiblesse des arguments factuels invoqués, la traversée de la rade représente un investissement symbolique en forme de fuite en avant, parfaitement inadéquat aux besoins réels de la collectivité genevoise. En termes d'emplois et de stimulation économique, elle ne remplacera pas une politique qui fait depuis trop longtemps défaut au canton. ■

REPÈRES

Tant le développement des transports publics que la traversée de la rade trouvent leur impulsion politique dans une initiative populaire: l'initiative «Pour des transports publics efficaces» lancée par les organisations de protection de l'environnement et les milieux populaires, et l'initiative «Pour une traversée de la rade» lancée en 1985 par les clubs routiers et les milieux économiques.

Hasard ou ironie de la démocratie, elles ont été mises en votation le même jour, le 12 juin 1988. Elles ont toutes deux été acceptées par le peuple genevois. Tout au plus peut-on souligner que les transports publics avaient alors pris une légère avance:

78% des votants ont approuvé d'emblée une loi (en faveur de laquelle l'initiative avait été retirée) qui a, par exemple, permis la réalisation de la nouvelle ligne de tram 13, alors que la traversée de la rade en restait à la forme du vœu encore à articuler, dont la légitimité était affirmée par 68% des votants.

Un choix inéluctable, hélas

Développement des transports publics et construction de la traversée de la rade: depuis plus de dix ans ces deux projets se trouvent dans un rapport de compétition à fleurets plus ou moins mouchetés (voir en marge). Les deux sont-ils nécessaires et Genève peut-elle se les offrir tous deux?

(*jpb*) Le discours gouvernemental prétend réaliser l'un et l'autre à la fois par allégeance à la double décision positive du peuple, le 12 juin 1988, et dans un souci de synthèse conciliant si possible tous les intérêts en présence: une réduction importante du trafic automobile est souhaitable et inéluctable, en particulier du point de vue de la pollution de l'air et de la lutte contre le bruit; elle implique un immense développement des transports publics pour répondre néanmoins aux besoins de mobilité individuelle (ligne de métro léger sur l'axe est – ouest Annemasse – CERN et extension du réseau de lignes de tram); la traversée de la rade, si elle n'est nullement indispensable, peut s'insérer harmonieusement dans cette conception en facilitant la réorganisation en cours du plan de circulation qui diffuse, à un niveau encore acceptable, le trafic ainsi réduit (et ses nuisances) le long de l'autoroute de contournement et de la moyenne ceinture, au lieu de le concentrer, à un niveau excessif, au cœur de la ville.

Plus de routes pour moins de voitures: un paradoxe hors de prix

Cette politique trouve son fondement dans le rapport d'un groupe de travail Etat – Ville sur la traversée de la rade présenté par le professeur Philippe Bovy et dans le «plan de mesures» en vue de l'assainissement de l'air, qui ont tous deux été approuvés par le Conseil d'Etat le 27 mars 1991, ainsi que dans la conception globale *Circulation 2000* qui a suivi. Genève était un peu dans la situation de l'automobiliste qui, excédé par l'entrée en vigueur de l'obligation de s'attacher, puis les limitations de vitesse à 50/80/130 km/h et la multiplication des zones 30 km/h en ville, s'achèterait une voiture plus grande et plus puissante pour compenser...

Payer le prix fort pour surmonter les antagonismes est une politique d'un luxe révolu depuis que la crise des finances publiques est apparue. Avec le gouvernement monocolore qui a évincé Bernard Ziegler et marginalise ●●●

●●●

Guy-Olivier Segond, on peut d'ailleurs douter que la stratégie fixée en 1991 soit véritablement maintenue même si c'était financièrement possible. Sous son impulsion, la majorité du Grand Conseil se contente de soumettre au peuple deux traversées de bord à bord, sans l'extension qui, sur la rive gauche, est indispensable pour permettre de capter le trafic entrant en ville. Elle a de même refusé de chiffrer et d'inclure les mesures d'accompagnement indispensables pour qu'à cette nouvelle infrastructure corresponde bien une réduction organisée et non une augmentation naturelle du trafic.

Ce qui est sûr, c'est qu'il est possible de réduire le trafic tout en assurant la mobilité sans traversée de la rade, alors que c'est impossible sans développement des transports publics. L'acceptation de l'un ou l'autre projet en compétition pour la traversée de la rade placerait Genève (ses finances publiques comme ses entreprises) dans une situation très difficile aussi bien en raison du volume et de la concentration des investissements dans le domaine des transports qu'en raison de l'effet, pour le budget de fonctionnement, de l'amortissement, des intérêts et des charges d'exploitation et d'entretien de toutes ces nouvelles infrastructures. Les transports publics en feraient alors immanquablement les frais, et avec eux tout espoir d'une amélioration de la qualité de la vie au travers de la mise en œuvre de *Circulation 2000*. ■

DÉMOCRATIE MATHÉMATIQUE

Deux variantes, trois possibilités: six manières de voter

C'est la première fois que le peuple genevois utilisera la méthode du vote éventuel avec question subsidiaire pour départager une initiative et un contre-projet. Elle a été introduite dans la Constitution fédérale en 1987 et dans la Constitution cantonale en 1992.

(*fb*) D'ordinaire, le vote porte sur un seul objet présentant deux possibilités; oui ou non. Le débat sur la traversée de la rade est plus complexe puisqu'il offre le choix entre le maintien du statu quo, la moyenne traversée en tunnel ou la grande traversée en pont. Au travers des trois questions qui seront posées (acceptez-vous le tunnel? acceptez-vous le pont? Si tous les deux sont acceptés, lequel préférez-vous?), les six ordres de préférence possibles pourront s'exprimer de la manière la plus claire.

Les partisans de n'importe quelle traversée de la rade et les défenseurs du statu quo (parmi lesquels on trouvera les adversaires de l'augmentation de l'impôt auto) voteront deux fois oui ou deux fois non aux deux premières questions. A la question subsidiaire, il répondront «tunnel» ou «pont» selon leur tempérament, ou ils ne répondront pas si cela leur est vraiment indifférent. Indépendamment de l'aspect esthétique, les adversaires de la traversées de la rade choisiront le pont s'ils veulent limiter les dégâts, ou le tunnel s'ils sont adeptes de la politique du pire (en faisant le pari que le Tribunal fédéral finira par annuler l'autorisation de construire en raison de l'impact sur l'environnement).

La question subsidiaire ne joue cependant de rôle que si les deux projets sont acceptés. Elle n'en joue pas s'ils sont tous deux refusés, et pas davantage si seul le tunnel, ou seul le pont, obtient davantage de oui que de non. C'est dire que ceux qui entendent s'exprimer de manière nuancée devront le faire au travers des trois questions.

On peut ainsi vouloir une traversée de la rade, mais être viscéralement opposé au projet de pont qui modifierait le paysage de la rade: il faut alors voter oui + non + tunnel. Ou l'on peut vouloir le pont mais refuser la moyenne traversée (tunnel) en raison de son impact négatif sur l'urbanisme et l'environnement: c'est le non + oui + pont. ■

L'urbanisme, mon dernier souci

(réd) Nous avons retrouvé dans DP 12 (7 mai 1964) un texte commentant une exposition sur six projets de traversée de la rade déjà organisée par le Département des travaux publics. Comment l'urbanisme exprimant une volonté de développement raisonné cède le pas aux réponses ponctuelles à des problèmes plus pressants. Extraits.

Deux justifications de la traversée

Avant de savoir si la traversée de la rade doit se faire par un pont ou un tunnel, en aval ou en amont, il faudrait être certain de sa nécessité. Cette nécessité, elle résulte, nous dit-on, de deux données. Les comptages de circulation qui montrent la nécessité de dégorger les ponts du centre de la ville pour doter Genève d'une grande ceinture (enquête Biermann).

D'autre part, la traversée telle qu'elle est prévue se justifiera par le développement urbain intensif de la rive gauche dans la région Chêne-Vandœuvres-Cologny. C'est une des idées de