

Démocratie mathématique : deux variantes, trois possibilités : six manières de votre

Autor(en): **Brutsch, François**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **33 (1996)**

Heft 1251

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1025354>

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.



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 placera 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, ils 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