

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

Artikel: L'urbanisme : mon dernier souci
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1025355>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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



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

(résumé) 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

POINT DE VUE

Oui à la ville, oui au pont

(*réd.*) Daniel Marco, animateur du mouvement «500 mètres de ville en plus», voit dans la réalisation d'un pont sur la rade la possibilité de rééquilibrer le développement urbain sur la rive gauche du lac, malgré l'absence de volonté urbanistique des partisans de la traversée.

La traversée de la rade anime le débat public. Le signe est positif dans la mesure où les problèmes liés à l'espace occupent la scène politique, alors que la crise économique focalise exclusivement l'attention sur la question du temps, le temps du travail notamment. Malheureusement, il faut relever la pauvreté de l'argumentation, figée dans des positions partisans.

Pauvre argumentation

Les promoteurs de la traversée restent empêtrés dans les contradictions. Entichés de modernité, ils ont oublié d'intégrer la traversée dans un projet global pour la ville, projet seul à même de justifier l'enjambement de la rade. Ne leur reste plus dès lors que de maigres raisons liées aux transports, d'abord privés, et au sursaut nécessaire pour sortir Genève de la crise.

En face, les opposants manient un vocabulaire emphatique et un style incantatoire. Le

projet est «intolérable», «destructeur», «catastrophique», «mégalomane». Pour le comité «Sauvons la rade», le pont est un «ouvrage aux dimensions monstrueuses». Cette référence à l'animalité renvoie au conte *La Belle et la Bête* et à ses connotations infantiles. Si les enfants acceptent que la Belle et la Bête se fondent dans un délicieux compromis, qu'en est-il des adultes? La défense de la virginité (de la rade) constitue-t-elle la revanche de l'impuissance (politique)?

«Il est triste de constater que notre dépendance à l'égard de la voiture puisse provoquer de tels égarements», poursuit le comité qui se pose en défenseur de l'environnement contre la société humaine. Peu ou prou adeptes de la croissance zéro, les adversaires de la traversée refusent une Genève de 800 000 habitants. Oubliant que la croissance zéro est déjà réalité

Cette position malthusienne refuse le dé-



base du plan directeur dressé par la Commission d'urbanisme et présenté au public en avril 1963. Or ce développement est-il favorable et sera-t-il réalisable?

Fragilité du plan directeur

Le principe de base ayant servi à l'établissement du plan directeur pour une population de 700 000 habitants est de rétablir l'équilibre du développement de l'agglomération de chaque côté du lac – alors qu'elle a plutôt tendance à s'étendre dans la direction du sud-ouest – d'une façon radio-concentrique. Nous pensons que les arguments soutenant cette hypothèse sont fragiles, à cause de la faiblesse de l'appareil législatif qui devrait permettre d'assurer le développement tel qu'il est prévu par le plan directeur.

A ce sujet, il est bon de rappeler l'une des rares études d'urbanisme entreprises à Genève: «Rapport général de la Commission d'études pour le développement de Genève», 1948, par un groupe mandaté par le Département des travaux publics.

Les prévisions et le plan directeur recommandé par ce rapport sont devenus très rapidement caducs et, vingt-cinq ans après, la réalité est tout autre que ce qu'il avait prévu. Exemples: capacité maximum du canton: 300 000 habitants alors qu'actuellement on parle de 800 000; restructuration des quartiers existants alors qu'on a continué à reconstruire sur les données urbanistiques de 1850; extension de la zone urbaine dans les quartiers de Champel et Malagnou alors que ces quartiers sont toujours des quartiers de villas; création d'une cité satellite à Peney près de la voie fluviale, cité qui

n'existe toujours pas; etc. Et quel est l'urbaniste qui aurait pu prévoir la création de la cité satellite de Meyrin cinq ou dix ans à l'avance?

Divers développements possibles

Le développement radio-concentrique de la ville est une possibilité. Mais il en est d'autres que l'on ne peut écarter a priori. Pourquoi Genève ne se développerait-elle pas uniquement sur la rive gauche du lac, à Cologny et Collonges-Bellerive? Pourquoi ne pourrait-on pas concentrer les nouveaux développements en une cité satellite dans la région de Jussy et de Russin? Pourquoi pas un développement en fuseaux ou en croix ou linéaire dans la région sud-ouest?

En fait, ces problèmes ne sont pas posés parce qu'ils ne sont pas sérieusement étudiés et ils ne sont pas sérieusement étudiés parce que les solutions que l'on trouverait théoriquement ne pourraient pas, il faut bien le dire, être réalisées. Deux chiffres sont significatifs. La commission d'urbanisme a mis environ un an pour établir un plan directeur qui sera valable pour 800 000 habitants, prétendument jusqu'à l'an 2000, plan qui représentera, lorsqu'on passera à l'exécution, un montant global d'investissements dans les constructions d'environ 30 milliards, et l'on a mis un an aussi pour étudier la traversée de la rade qui représente un investissement cent fois plus faible, 140 à 200 millions).

Les études théoriques à grande échelles sont rapidement menées parce qu'on connaît leur fragilité inévitable. Et toute l'attention est concentrée alors sur les problèmes de circulation qui s'imposent comme immédiatement impériaux. ■

(DPN° 12 du 7 mai 1964)