

Transports et urbanisme : Berne a raison, Genève tort!

Autor(en): **Tille, Albert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **40 (2003)**

Heft 1557

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1021343>

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.

Un canton trop dépendant de sa place financière

La crise du secteur financier touchera l'emploi et les caisses publiques du canton de Genève.

A Genève, l'emploi se porte plutôt bien. Si au dernier trimestre de 2002 le nombre de postes de travail a diminué de 0,3%, l'augmentation reste de plus de 0,6% pour la période qui va de septembre 2001 à décembre 2002. Par ailleurs les données sur les comptes de l'an passé sont relativement bonnes, même si le solde positif a fondu par rapport aux prévisions.

On pourrait donc croire que Genève et ses finances échappent à la crise. Mais les apparences sont trompeuses. La situation économique et financière du canton du bout du lac dépend fortement de la santé de sa place financière. La reprise économique amorcée en 1999 a largement bénéficié du gonflement de la bulle boursière. Et l'éclatement de cette dernière pèse aujourd'hui sur les finances et l'emploi du canton.

Deux chiffres révèlent le poids substantiel du secteur financier dans l'économie genevoise. La valeur ajoutée par poste de travail se monte en moyenne à 95 000 francs; mais elle s'élève à 400 000 francs dans le secteur financier, contre 300 000 francs en moyenne helvétique. On observe un même fossé en matière salariale: 150 000 francs en moyenne dans le secteur financier contre 45 000 francs pour l'ensemble des salariés du canton.

Le secteur financier - banques et intermédiaires financiers - fournissait environ 28% des ressources publiques en 2001 (impôt sur le revenu et sur les sociétés). La chute de l'emploi dans ce secteur, de 23 000 à 20 000, le recul des bénéfices des sociétés, ainsi que la baisse des revenus et de la fortune des contribuables les mieux lotis, auront des consé-

quences importantes pour les caisses publiques, même si l'on tient compte des nouveaux emplois créés dans d'autres secteurs. En 2003, la baisse des rentrées fiscales sera quelque peu atténuée par les substantielles indemnités de licenciement accordées en particulier par les banques privées. Par contre le recul des bénéfices des institutions financières aura des conséquences cette année déjà et dans les années suivantes, car il n'y a aucune raison qu'en période normale la valeur ajoutée par employé dépasse significativement la moyenne suisse. La baisse des rentrées fiscales devrait donc se monter à une centaine de millions et s'aggraver ultérieurement. Or le budget de cette année prévoit une augmentation des ressources de 200 millions, quand bien même les députés disposaient déjà d'analyses conjoncturelles négatives, lors de son élaboration

Une dette publique élevée

Ce déficit budgétaire prévisible s'inscrit par ailleurs dans un contexte d'endettement public élevé - 26 000 francs par habitant contre 8 900 francs en moyenne suisse. Et ce montant n'inclut ni les engagements vis-à-vis de la banque cantonale, 2,6 milliards, ni l'insuffisance des réserves des caisses de pension des employés de l'Etat (2 milliards). Cette dette, qui n'a fait l'objet que de faibles amortissements durant les années de vaches grasses, risque d'aggraver des difficultés financières programmées. C'est dire que les autorités ne pourront longtemps encore ignorer la disparition durable des ressources fiscales engendrées par la bulle spéculative de ces dernières années. *cb*

Berne a raison, Genève tort!

La circulation urbaine dessine la géographie des villes. Avec plus ou moins de bonheur.

L'urbanisme, qui dessine la ville, doit pleinement prendre en compte le développement des transports publics. C'est une évidence. Mais une étude de quatre agglomérations suisses (Bâle, Berne, Genève, Lausanne) montre que la coordination entre transports et urbanisme est loin d'être optimale.

Berne peut servir d'exemple. L'agglomération a hérité de transports ferroviaires très développés. Elle a conservé ses trains et ses trams et a structuré son urbanisme autour du réseau existant. C'est singulièrement le cas pour le projet du Wankdorf: un centre de foire international, un stade de football, un centre commercial, un centre de conférence et l'implantation d'entreprises seront desservis par la prolongation d'une ligne de tram et la construction d'une gare de S-Bahn. A l'inverse, le pôle de La Praille-Brachet à Genève confie l'essentiel de son accès à l'automobile. Le projet se trouve en porte-à-faux avec le plan cantonal des transports qui entend réduire la présence envahissante de la voiture.

Pour les auteurs de l'étude, il est essentiel de pratiquer une politique volontariste. Après un large débat politique, il faut élaborer un projet urbain cohérent et lié à un développement des transports publics à long terme. Les organes techniques doivent alors coordonner la mise en œuvre dans le respect des décisions politiques. Il ne suffit pas, comme c'est trop souvent le cas, de créer une nouvelle ligne ferroviaire pour influencer l'urbanisme. L'effet structurant des

transports publics est faible. La présence de la voiture est si massive que l'adaptation entre le transport routier et l'urbanisme se fait beaucoup plus aisément.

Le subventionnement de la Confédération aux transports urbains n'est pas à l'abri des critiques. Ainsi, à Lausanne, le prolongement du LEB vers le centre s'est fait avec, ou à cause, des subsides fédéraux. Mais sa construction n'était liée à aucune obligation relative à l'urbanisme.

Des sensibilités écologiques différentes

Faut-il en déduire que les Alémaniques font mieux parce qu'ils sont plus sensibles à l'écologie que les Latins? C'est partiellement vrai. Genève et Lausanne ont démantelé leur réseau ferroviaire urbain alors que les Alémaniques l'ont développé. Mais il faut aussi reconnaître que les critères géographiques ont aussi leur importance. Favorisée par sa situation centrale, Berne dispose d'une étoile ferroviaire à douze branches. Genève, au bout du lac et de la Suisse a le handicap du terrain. Elle doit coordonner ses transports au-delà des frontières de la Suisse, obstacle supplémentaire. Les Bâlois, qui sont dans la même situation, le savent bien. Ils ont dû développer une énergie considérable pour imposer leur Ligne verte du Regio-S-Bahn transfrontalier. *at*

Vincent Kaufmann et al., *Coordonner transports et urbanisme*. Presses polytechniques et universitaires romandes. Lausanne, 2003.