

Maldéveloppement genevois : un malaise structurel : le Département cantonal du territoire invite la population à dialoguer sur le développement de Genève : une première contribution à ce débat

Autor(en): **Longet, René**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2020)**

Heft 2294

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1024130>

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.

Maldéveloppement genevois: un malaise structurel

Le Département cantonal du territoire invite la population à dialoguer sur le développement de Genève. Une première contribution à ce débat

René Longet - 10 août 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/37157>

Le malaise à propos du développement de Genève ne date pas d'aujourd'hui. Les enjeux principaux restent les mêmes depuis les années 1950 et se manifestent par une double crise des transports et du logement.

Une crise endémique du transport

La forte densité automobile, dès les années 1930, a rapidement tourné en idéologie pro-voitures. Cette idéologie, longtemps partagée par une grande majorité de la classe dirigeante économique et politique, a bloqué durant des décennies tout développement significatif de la mobilité douce et des transports publics.

Pire, elle a conduit, durant les Trente Glorieuses, à démanteler pratiquement la totalité d'un réseau de trams de 125 km, performant et comportant cinq lignes transfrontalières. Alors que Bâle, Berne et Zurich maintenaient et modernisaient leur réseau. La reconquête, depuis une trentaine d'années, est lente et demeure incomplète; le redéploiement de la mobilité douce et des transports publics reste encore bien en-deçà des besoins.

Et celle, tout aussi endémique, du logement

La politique de développement de Genève, autour d'activités économiques, scientifiques, politiques et humanitaires internationales, menée depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, correspond certes à une facette de l'identité et de la vocation de la cité. Mais au lieu de s'orienter sur des priorités claires, elle est devenue rapidement «*attrape-tout*» et a créé un appel d'air puissant, en termes d'activités et d'emplois localisés sur le territoire genevois, dépassant largement la capacité d'accueil du parc immobilier.

Actuellement, le canton de Genève offre environ 390 000 emplois (correspondant à quelque 320 000 emplois plein temps), mais la population active du territoire n'est que de 240 000 personnes !

Même l'installation dans les territoires voisins, essentiellement en France, de ces 150 000 personnes travaillant à Genève sans y résider n'a pas pu réduire la pression sur le marché du logement, où la pénurie règne depuis les années 1950, du moins dans les catégories de prix accessibles aux ménages à budget modeste. Les mêmes distorsions se manifestent dans

les territoires limitrophes, les prix du foncier devenant hors de portée des résidents.

La création de «*cités satellites*» entre les années 1950 et 1970 dans la couronne suburbaine de la rive gauche - Meyrin, Vernier, Onex, Lancy et Carouge - a constitué une première réponse. Et depuis, on a beaucoup construit, même si d'aucuns auraient voulu faire davantage.

Il n'empêche: l'offre de logements, quel que soit son dynamisme, semble condamnée à rester désespérément en retrait sur la demande. Genève étouffe d'avoir trop bien «*réussi*». En même temps, ce développement en fait un peu un colosse aux pieds d'argile, car très dépendant des mouvements d'humeur du monde.

Nervosité croissante

Force est de constater l'échec d'un demi-siècle de fuite en avant. Les crises endémiques du transport et du logement pèsent fortement sur la qualité de vie de la population, sur son budget-temps et son budget financier. Les chantiers permanents et les énervements quotidiens créent une ambiance peu conviviale; on ressent une nervosité croissante.

Où veut-on encore construire ces logements tant réclamés? En zone agricole, qui représente 40 % du territoire et dont on redécouvre depuis une vingtaine d'années la légitimité et les mérites à l'heure du «*manger local*», à l'aune de la loi sur la promotion de l'agriculture genevoise? Cette production ne représente que 10 à 20 % de l'alimentation de la population et encore, une partie appréciable est exportée hors du canton. Mais c'est déjà ça.

En zone de forêts, soit 10 % du territoire ? Pas envisageable en la forme légale et très mauvaise idée quant au fond. Continuer à alimenter l'habitat dispersé en France voisine et sa conséquence, les embouteillages permanents ?

Restent les zones à bâtir, urbaines et d'habitat individuel - d'où l'appel quasiment incantatoire à leur densification. À moins que l'on s'attaque aux nombreux bureaux vides en lançant un vaste programme de transformation en logements ? Mais seule une partie d'entre eux serait adaptable pour l'habitat.

Densifier, mais jusqu'où ?

Cette densification, qui peut dans de nombreux cas s'avérer de bonne qualité, ingénieuse et même propice à la qualité de vie des habitants, ne pourra pas se poursuivre sur la durée. Il y aura peu à peu un sentiment d'étouffement que ne pourra pas surmonter le bâtisseur le plus créatif.

Et à l'heure où il est impératif - la crise Covid-19 le rappelle - de retrouver des équilibres avec la nature, la biodiversité s'invite avec force dans le débat: nous avons désormais à partager notre espace avec les espèces - animales et végétales - qui forment la trame de la vie... Tout comme il nous faut aller vers l'économie circulaire ou l'autonomie énergétique, notions qui soulignent le devoir de chaque territoire à assurer les bases de son développement.

Sortir de la politique de l'attrape-tout

De manière plus générale, est-il normal, judicieux, souhaitable, que les campagnes européennes se vident toujours plus, pour que les sols cultivés retournent en friche ou soient jetés en pâture à cet agrobusiness qui agresse autant notre santé que celle de la Terre ? Est-ce une bonne chose que les villes croissent toujours plus?

L'idéologie de la concentration des populations sur les villes demande à être au moins questionnée. Et avant de les faire croître en quantité, ne faudrait-il pas assurer la qualité des villes?

Genève est là aussi un bon exemple, avec ses fortes disparités de conditions, situations et revenus: des milliers de clandestins et sans-papiers - pourtant au service (illégalement s'entend) durant des années par d'employeurs helvétiques peu scrupuleux - qui sans leur cabas alimentaire

hebdomadaire n'auraient rien ?

Ces *working poor* qui peinent à joindre les deux bouts dans une ville parmi les plus chères du monde? Ces richesses insolentes dans certains secteurs qui vont souvent de pair avec une grande indifférence. Avant de voir toujours plus grand, de célébrer le fait d'avoir dépassé, avec le Grand Genève, le million d'habitants, ne faudrait-il pas assurer justice et équité pour tous sur l'ensemble du territoire ?

Choisir la résilience

De manière plus spécifique à Genève, quels types d'activité veut-on prioriser, promouvoir ? Genève héberge à la fois l'humanitaire et le trading, de nombreuses sociétés agissant globalement, un des sièges de l'ONU et de ses agences. Il est temps d'ajouter au pilier mondialiste, sans pour autant le renier ou l'affaiblir (si ce n'est veiller à la moralisation des actions des traders et multinationales), un pilier plus local.

La Covid-19 a rappelé le bien-fondé d'une certaine résilience aux influences et turbulences globales, non pas dans le sens d'un repli sur soi, mais bien d'une relocalisation solidaire.

Dans ce contexte, il convient de se fixer quatre objectifs:

- une réécriture du concept économique genevois sur la base de la recherche d'un meilleur équilibre entre activités

- exogènes et endogènes;
- une véritable concertation transfrontalière sur les enjeux économiques et d'aménagement, le Grand Genève étant pensé comme un ensemble et non comme une juxtaposition de concepts territoriaux spécifiques;
 - une subordination de tout nouveau développement

- quantitatif à l'existence d'une desserte efficace et crédible par les transports publics et les formes de mobilité douce;
- une planification de trames et espaces verts compris comme une infrastructure écologique à assurer sur tout le territoire du Genevois.

Le discours officiel ne peut plus se contenter de répéter qu'il est salubre, juste et bon de densifier toujours davantage. Car cette densification tant portée aux nues ne peut pas tenir lieu de vision durable ni d'un projet de société. Au contraire, son invocation permanente ne fait que mettre en évidence l'absence d'une vraie stratégie d'avenir.

Rififi sur l'alpage entre résidents, randonneurs et vététistes

Le vélo a le vent en poupe. En montagne, il diversifie l'offre d'activités, mais ceci non sans tensions toujours plus perceptibles

Michel Rey - 14 août 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/37201>

Le succès du vélo, notamment électrique, constitue certainement un des effets collatéraux positifs de la pandémie. Certes les ventes avaient déjà doublé l'an passé, mais la pratique du deux-roues a explosé ces derniers mois.

Le 12 août dernier, le Conseil fédéral a proposé une [révision partielle](#) de la loi sur la circulation routière. Prévoyant la pose obligatoire d'un compteur de vitesse sur les vélos électriques, elle vise entre autres à renforcer la sécurité des cyclistes, puisque «*le nombre d'accidents graves à vélo électrique a quasiment été multiplié par cinq*».

Pour leur part, les villes ont pris rapidement des initiatives afin de créer de nouvelles pistes cyclables, au détriment

de la circulation automobile. Et, même si l'engouement pour la *mountain bike* n'est pas nouveau, ce boom se vérifie aussi dans les régions de montagne.

Les stations touristiques des Alpes et du Jura sont heureuses d'accueillir un nombre croissant de cyclistes. Depuis quelques années, les stations des Portes du Soleil ont aménagé des parcours qui leur sont réservés, avec la possibilité d'y accéder via les remontées mécaniques.

Mais l'essor du VTT électrique (e-VTT) a popularisé et facilité cette activité. Avec une assistance motorisée, la montagne devient accessible à plus de monde. On va plus loin et plus haut.

Partager la montagne

Aussi les conflits sont-ils programmés. Il s'agit de partager l'espace montagnard entre les différents utilisateurs sportifs et de loisirs. Si les acteurs publics et privés ne prennent pas de nouvelles initiatives, les tensions vont s'intensifier entre cyclistes et randonneurs, mais aussi avec les exploitants agricoles d'alpages.

Si la montagne appartient finalement à tout le monde et qu'il est normal de pouvoir y accéder, il y a toutefois des règles à respecter, à l'égard des éleveurs et du bétail dans les pâturages, en particulier.

En 2019, les organisations de protection de la nature ont publié leurs