

Zeitschrift: Neue Schweizer Rundschau
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: - (1927)
Heft: 3

Artikel: Un capitale qui est un village
Autor: Martin, William
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-758238>

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: 25.11.2025

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

Une Capitale qui est un village

Par William Martin

Les difficultés économiques et financières de Genève

L'année a débuté à Genève par deux appels pathétiques à la générosité du public. L'un émanait de l'Eglise Nationale Protestante, à qui il manque près de cent mille francs par an pour boucler son budget, l'autre du Bureau central de Bienfaisance, qui a besoin d'une somme presque analogue. Ce sont deux institutions dont on ne peut contester ni le caractère authentiquement genevois, ni la nécessité. L'Eglise a été mêlée si étroitement depuis le XVI^e siècle à la vie de la Cité que l'on a peine à se représenter ce que serait devenue Genève sans elle. Le Bureau de Bienfaisance, sans être comparable, est l'un des organismes qui témoignent le mieux du goût de la vieille société genevoise pour les œuvres collectives.

Si ces deux institutions, qui tiennent à cœur à tous les Genevois, ont tant de peine à vivre, c'est que la crise financière de l'Etat atteint lourdement tous les individus: d'une part, les impôts sont trop lourds; d'autre part le commerce est gêné.

Ce qui fait la gravité et la difficulté de la crise que traverse l'Etat de Genève, c'est que ses causes profondes sont dans le passé et qu'elles échappent à toute intervention actuelle des pouvoirs publics. Si les causes du déficit financier étaient dans le présent, il suffirait de réduire les dépenses de l'Etat pour rétablir l'équilibre du budget. C'est ce que veulent faire certains partis, dont la clairvoyance n'est pas à la hauteur de la bonne volonté. Ils pensent qu'il suffirait de faire payer le déficit par les fonctionnaires, sous forme de réduction de traitements, pour que tout redevienne normal dans la Cité.

Ce remède est simple, en vérité. Il est si simple, qu'il est trop simple. Pour comprendre ce qui se passe et les difficultés en face desquelles nous resterons placés pendant longtemps encore, il faut chercher à voir les choses plus profondément.

Au cours d'une conférence récente qu'il a faite à l'Institut national Genevois, le recteur de l'Université, M. William Rappard, professeur de finances publiques, a présenté des graphiques qui illustrent la situation financière de l'Etat. Ces tableaux montrent que les dépenses de l'Etat de Genève ont augmenté au cours des années de guerre et d'après-guerre

dans la même proportion que celles des autres cantons. Par contre, la courbe de la dette publique est beaucoup plus élevée; ce ne sont donc pas les dépenses de l'État qui sont exagérées, mais le poids de la dette publique déséquilibre le budget.

Il y a de cela plusieurs raisons. Tout d'abord, les recettes de l'État ont été réduites pendant cette période par le départ de la population étrangère aisée, qui faisait avant la guerre une grande partie de la prospérité de Genève. La fermeture des frontières a gêné, puis complètement empêché les exportations de Genève dans le territoire français avoisinant. La position géographique de la ville, qui se trouve en pointe par rapport à la Suisse et enclavée dans un territoire étranger, a beaucoup aggravé les difficultés de Genève en comparaison avec celles des autres cantons.

Il faut ajouter que les différents gouvernements qui se sont succédé depuis 1914 ont fait une politique financière déplorable. On peut constater là une influence néfaste de la France, qui a fait la même politique d'emprunts, au lieu d'avoir le courage de pratiquer une politique fiscale sévère.

Cependant, ce serait se leurrer que de croire la crise due uniquement aux événements de la guerre. Celle-ci l'a précipitée. Mais dès avant 1914, la politique financière de Genève n'était pas saine. Le motif en était double: la force des choses condamne une communauté urbaine, sans territoire agricole, à supporter des dépenses excessives sans avoir de recettes correspondantes; d'autre part, la mégalomanie de nos gouvernements et de toute la population a fait jouer à l'État un rôle disproportionné à ses forces, sans que les individus soient prêts à faire pour lui des sacrifices correspondants.

Cette mégalomanie n'est pas nouvelle. Nos pères se l'entendirent reprocher par les Confédérés au moment où ils demandèrent, il y a plus d'un siècle, leur admission dans la Confédération. Pour une part, c'est elle qui a fait la grandeur de Genève. Les Genevois ont toujours eu pour leur ville des ambitions, hors de proportion avec leur grandeur, qui leur ont permis de se hausser à un rôle international. Il faut peut-être les en féliciter plus que les en blâmer. Il n'en est pas moins vrai qu'ils nous ont transmis un héritage que nous payons aujourd'hui.

On peut relever des traces de mégalomanie dans presque toutes les branches de notre administration publique. Nos bâtiments d'école, primaires et secondaires, en témoignent. L'école supérieure des jeunes filles a été logée, peu avant la guerre, dans un palais et il s'en est fallu de peu que l'on n'enlève le Collège au vénérable bâtiment de Calvin pour le

placer sur la colline de Saint-Antoine. Grâces soient rendues à notre pauvreté présente! L'Université et les musées sont une lourde charge pour une communauté de 150,000 habitants. Mais aucune institution n'est plus somptuaire que ce lourd théâtre, qui nous coûte plusieurs centaines de mille francs par an et où le public se refuse à aller. Quand nos autorités comprendront-elles que l'opéra est un genre périmé, passé de mode, dont la foule n'accepte plus les conventions? Quand cesserons-nous de subventionner, non point l'art, qui n'a rien à faire en ceci, mais des ouvreuses et des machinistes, qui nous coûteraient moins cher s'ils étaient chômeurs.

Il n'y a pas de domaine où la mégalomanie se soit manifestée avec autant d'évidence que dans les questions ferroviaires. On peut dire que la politique de communications de Genève a été une erreur continue.

Genève, qui fut, au temps des diligences, lorsque tout le trafic se faisait sur la route, une grande place de commerce, a été très éprouvée par la création des chemins de fer. Elle est devenue une tête de ligne presque sans trafic de transit, éloignée des centres de la vie suisse; économiquement handicapée par les frais de transport excessifs, elle est mal desservie du côté de la France pour des raisons politiques. Non seulement le gouvernement français a construit, le long de la frontière, un réseau de lignes de chemins de fer qui tournent autour du centre économique de la région, mais encore il s'est arrangé pour faire de Bellegarde une véritable écluse, qui ne laisse passer vers Genève qu'un minimum de trafic.

On comprend que les Genevois aient fait un grand effort pour sortir de cette situation. C'est à cela que devait servir, dans leur pensée, le percement de la Faucille. Malheureusement, la solution à laquelle ils accordèrent toutes leurs faveurs était mauvaise, à la fois nationalement et financièrement. Nationalement, parce que le tunnel de la Faucille n'avait de raison d'être que joint au percement du Mont-Blanc, ce qui eût détourné du territoire suisse tout le trafic de France en Italie et créé au Simplon une concurrence désastreuse. Financièrement, parce que cette ligne, très coûteuse, ne pouvait pas être rentable dans des conditions de trafic normal. Les Genevois, à qui l'argent semble n'avoir rien coûté, avaient généreusement promis une subvention de vingt millions pour ce tunnel. Nous rendons grâce à Dieu de n'avoir pas eu à les payer, car la situation actuelle de Genève serait encore pire. Malheureusement, notre entêtement en faveur de la Faucille a eu pour conséquence d'empêcher la construction de la ligne de St. Amour à Bellegarde, que le P. L. M. était décidé à faire et qui eût considérablement rapproché Genève de Paris.

A la Faucille se rattachait le projet de raccordement des deux gares. Chose curieuse, l'idée du raccordement a survécu à l'idée du tunnel, sans que le public se soit aperçu qu'elle avait perdu toute raison d'être. On se demande vraiment ce que ces raccordeurs veulent raccorder. Le trafic de France en Savoie ne se fera évidemment jamais en transit par Genève, la ligne de St. Julien étant infiniment plus courte et plus commode. Le trafic de Suisse en Savoie est à peu près inexistant et se fait généralement par le lac, dont les tarifs sont plus bas. Le raccordement des deux gares est un doublement d'une voie de tramway qui ne fait pas ses frais. Voilà, économiquement ce que représente cette idée, qui n'est séduisante que pour des raisons de symétrie.

Malheureusement, le raccordement, s'il ne s'est pas fait et s'il semble bien condamné pour l'avenir, a laissé nos finances grevées d'une lourde charge, celle du Pont Butin.

L'histoire du Pont Butin mérite de ne pas être perdue. Un ingénieux citoyen a offert à l'Etat un héritage qui s'élevait à un million, à charge par la communauté de construire un pont qui porterait son nom et relierait deux régions à peine habitées, Aire et St. Georges, des champs de pommes de terre avec un cimetière. On fut enchanté de cette aubaine. On fit au donateur de beaux articles nécrologiques et on commença le travail. La commission ayant été conférée, en dépit du bon sens, à des gens incompetents, l'œuvre a duré treize ans et peu à peu s'est renchérie sous l'influence des circonstances économiques. Ce pont, pour lequel nous avons reçu un million, nous en coûte près de douze. C'est une adroite façon de s'assurer, pour peu d'argent, la pérennité de son nom et la reconnaissance éternelle d'un peuple.

Il serait injuste de faire aucun reproche à M. Butin. Ce bon citoyen qui se figurait avec beaucoup d'autres que le raccordement servirait à quelque chose. Mais on a le droit de faire les reproches les plus sévères et même d'exprimer certains soupçons à l'égard des gens qui ont pris les dispositions pratiques en vue de cette œuvre et qui ne l'ont pas fait, comme c'était leur devoir, dans les meilleures conditions. Le droit romain condamne les mandataires lorsqu'ils n'ont pas agi « comme un bon père de famille ». On ne peut pas dire que nos magistrats aient agi dans cette affaire comme de bons pères de famille.

D'ailleurs, ce n'est pas la première fois que les héritages nous coûtent cher. Il y aurait un volume à écrire sur le fameux héritage Brunswick, dont nous avons retiré un monument ridicule sur le quai du Mont-Blanc, témoignage de platitude de républicains à l'égard d'un tyran détroné et

un théâtre, dont nous ne savons que faire, où personne ne va, et que nous sommes obligés d'entretenir. Mais ceci est une vieille histoire sur laquelle il n'y a pas lieu de revenir.

A l'idée du raccordement se rattache aussi l'idée de la nouvelle gare. Pour un peu, on nous aurait embarqué dans une formidable opération foncière, on aurait démoli tout un quartier pour permettre à la gare d'être à rebroussement au lieu d'avoir des voies de passage. Ceci ne s'est pas fait, grâce à la fermeté des chemins de fer fédéraux qui, en dépit de l'ingratitude qui leur est témoignée, ont rendu à Genève plus d'un service. Nous avons cependant obtenu la reconstruction de la gare. C'était bien juste, si l'on compare la gare de Genève aux palais construits par les chemins de fer fédéraux dans d'autres villes. Mais si, au contraire, on prend comme point de comparaison la situation budgétaire des chemins de fer fédéraux et de l'Etat et la situation économique de la Suisse, on peut se demander si les chemins de fer fédéraux ne feraient pas mieux de mettre moins d'argent à construire des gares, pour être en mesure de réduire leurs tarifs. Nous croyons, quant à nous, que la collectivité suisse se trouverait mieux d'une politique moins somptuaire.

Bien que dans un domaine différent, mais dans un ordre d'idées analogue, on peut mentionner les malheurs de nos tramways. La C.G.T.E. est victime dans une certaine mesure des erreurs qui ont été faites au moment de la construction du réseau des tramways. Là encore, on retrouve notre mégalomanie habituelle, qui nous a fait construire 118 kilomètres de lignes là où la moitié moins aurait été bien suffisante. On a doublé le réseau urbain d'un réseau campagnard qui ne pouvait être viable économiquement. Il eût été naturel que l'Etat contribuât à l'entretien de ces lignes, alors qu'au contraire, il a toujours exigé de la compagnie le paiement d'impôts très lourds. Telle est l'origine de la situation précaire de la compagnie.

Malheureusement, les moyens que celle-ci a employés pour y faire face ont tous eu pour effet d'aggraver ces difficultés. Ces moyens ont été de deux ordres; ils ont consisté à élever les prix de transport et à diminuer le nombre de voitures. A une époque où tout l'effort de l'industrie se porte vers la production en masse et bon marché, la compagnie genevoise des tramways électriques a produit cher et vendu peu.

Le résultat ne pouvait être différent de ce qu'il a été. Le public s'est détourné des tramways. Dans une petite ville, il est absurde d'attendre un véhicule un quart d'heure pour faire dix minutes de route. Les tramways ne se justifient dans une ville de peu d'étendue que s'ils ont une

fréquence très grande. D'autre part, l'élévation des tarifs a détourné des transports en commun tous les gens de condition modeste; ils se sont achetés des bicyclettes. L'énorme développement du cyclisme à Genève, qui aujourd'hui, avec les automobiles, crée un problème de circulation très grave, est dû à la mauvaise politique de la direction de la compagnie.

Le public ne prenant plus le tramway, le déficit s'est aggravé et la direction n'a eu qu'une idée nouvelle, celle de faire payer par ses employés, en diminuant leur traitement, les billets que les voyageurs ne voulaient pas prendre. On n'a jamais sauvé ainsi une industrie chancelante. Les difficultés sont allées croissant et l'Etat s'est vu obligé de conclure avec la compagnie une convention qui est actuellement soumise à la ratification du Grand Conseil. Plusieurs lignes seront supprimées en attendant que, comme le laisse prévoir l'évolution, l'autobus se substitue partout aux tramways.

L'avenir n'est pas rose. Genève devra procéder à une réduction plus énergique encore qu'elle ne l'a fait jusqu'ici de toutes les dépenses somptuaires qui chargent son budget. La fusion des communes suburbaines en particulier est une nécessité que le peuple paraît avoir comprise. Les projets qui flattaient son amour-propre sans être d'une utilité absolue, comme le raccordement des deux gares devront être abandonnés. Mais le remède ne peut pas venir seulement d'une réduction des dépenses et une nouvelle augmentation des impôts est fatale, bien qu'elle soit déplorable et risque d'aggraver par ailleurs la crise économique.

Heureusement, et même si l'on veut se dérober à tout optimisme factice, on doit dire que l'avenir contient certaines indications favorables.

La première est le développement croissant de la Société des Nations. Il y a des gens à Genève qui prétendent que la Société des Nations ne rend pas service à notre ville. Mais il y en a de moins en moins. La plupart des commerçants se rendent compte que sans elle leur situation serait pire et que celle de l'Etat serait vraiment désespérée. Grâce à la Société des Nations, Genève reconstitue aujourd'hui lentement la population étrangère aisée, qui avant la guerre était la base principale de sa prospérité. Il n'y a presque pas de jour qu'une famille nouvelle ou un institut international ne vienne s'établir parmi nous pour être en contact étroit avec la Société des Nations.

En second lieu, le rétablissement du trafic routier est de nature à reconstituer la situation d'où résultait, sous l'Ancien Régime, la prospérité de Genève. La Suisse ne semble pas avoir compris encore tout à fait les ressources que lui offre le trafic automobile. Nous devrions faire dans ce

domaine une propaganda beaucoup plus active. La Suisse est un pays admirable par ses paysages et qui possède, à l'heure actuelle, les meilleures routes du continent européen. Comment se fait-il qu'on le sache si peu au dehors et que nos revues spéciales ne parlent que des excès de quelques policiers? Que fait en ce domaine notre propagande touristique?

Il faudra peut-être aussi développer l'aviation; bien que ce moyen de communications ne soit pas encore pratique au point de vue commercial, il contient sans doute les germes d'un grand développement qui peut rendre à Genève, située comme elle l'est, une importance commerciale que les chemins de fer lui avaient fait perdre.

Enfin, nous comptons fermement sur la réouverture de nos frontières et le rétablissement de nos relations économiques avec le territoire savoyard. Bien que la France mette une mauvaise volonté vraiment incroyable à ratifier le compromis relatif aux zones, il semble difficile qu'à la longue elle puisse se dérober à un devoir international aussi évident. Le jour où le compromis sera ratifié et où la question sera soumise dans son ensemble juridique à la Cour internationale de Justice, Genève a confiance dans son bon droit. Au surplus même sans que les zones soient reconstituées, surtout dans leurs dimensions anciennes, le simple jeu des forces économiques fait de Genève la capitale commerciale du bassin du Léman; il suffit que des éléments artificiels ne viennent pas en troubler le fonctionnement. Dès maintenant la stabilisation du franc est en train de ruiner Annemasse, champignon poussé à notre flanc, et de ramener à nos commerçants non seulement la clientèle des Genevois, qui avaient déserté nos magasins, mais encore celle de bon nombre de nos voisins savoyards.

La situation de Genève doit se rétablir, c'est un intérêt commun du peuple suisse tout entier. C'est une nécessité pour la Confédération, car ainsi que le dit la Bible, quand un membre souffre, tous les autres s'en ressentent.

Mais on n'ose espérer que Genève puisse jamais redevenir une ville très prospère. Elle a des ressources de village et des devoirs de capitale. Il en est ainsi depuis le XVI^e siècle. C'est l'héritage de Calvin et l'on ne voit pas quel évènement pourrait modifier cette situation, dont, d'ailleurs, nous serions bien ingrats de nous plaindre.