Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 30 (1993)
Heft: 1135

Artikel: Circulation à Genève : un aveuglement idéologique
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011650

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: 07.12.2025

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

CIRCULATION À GENÈVE

Un aveuglement idéologique

Désengorger Genève devrait relever du bon sens dont se réclament habituellement les partis bourgeois, mais le plan de circulation est en train de devenir la rampe de lancement de leurs slogans électoraux.

CIRCULATION 2000

Préparées dans les services du Département de justice et police, une série de mesures ont été mises en place durant l'été dans le but de reporter sur la nouvelle autoroute de contournement le trafic de transit qui traverse la ville. Il s'agit de prévenir un phénomène connu de tous les ingénieurs du trafic: l'ouverture de nouvelles infrastructures de trafic n'ont qu'un effet provisoire sur les rues qu'elles sont censées délester si aucune mesure d'accompagnement n'est prise. Exemple frappant: quelques jours après son ouverture, l'autoroute de contournement était déjà utilisée par 25 000 véhicules, alors qu'on n'en comptait que 17 000 de moins sur les autres itinéraires de transit. L'ouverture de l'autoroute a donc «induit» le transit de 8000 véhicules supplémentaires.

VOITURES DE TOURISME POUR 1000 HABITANTS

Bâle-Ville	332
Berne	407
Zurich	446
Jura	447
Neuchâtel	472
Vaud	474
Valais	481
Genève	506
Moyenne suisse	446

(*jd*) S'il fallait donner un exemple pour démentir la théorie de la fin des idéologies, c'est à coup sûr le problème de la circulation urbaine qui s'imposerait. Mais détrompez-vous: au banc des prévenus soupçonnés de vouloir asservir la réalité à leurs rêves, on ne trouverait ni la gauche ni les écologistes mais bien les partis bourgeois. Certes, traditionnellement c'est la droite qui reproche à la gauche d'ignorer les réalités économiques et de sous-estimer la contrainte des faits, de rêver, bref, de faire de l'idéologie. Alors que la droite, elle, se prévaut de sa longue expérience de la gestion publique, de son «bon sens», de son réalisme — maître-mot du vocabulaire politique helvétique — pour justifier son extrême prudence face aux changements indispensables.

La situation se présente de manière radicalement différente dans le domaine de la circulation urbaine. Là, la droite politique et les organisations patronales, oubliant leur habituel pragmatisme et leur sens de la mesure, perdent les pédales, fantasment et font chorus avec les commerçants affolés par les restrictions de circulation dans le centre des villes. Un scénario qui se déroule actuellement à Genève, mais qu'ont connu et que connaissent d'autre villes suisses.

De quoi s'agit-il ? De sauver les centres de l'asphyxie à laquelle les condamne la croissance continue du trafic motorisé. Une double asphyxie, puisque la pollution de l'air et le niveau du bruit y atteignent des valeurs telles qu'elles mettent en danger la santé et que la fluidité de la circulation y est parfois proche du degré zéro.

Comment parvenir à désengorger les centres ? Les spécialistes sont unanimes et la solution est technique. Un ensemble de mesures intégrées dans un plan global qui comprend aussi bien des restrictions à la circulation automobile que la mise à disposition de nouveaux équipements de transports. L'objectif est d'éliminer le trafic de transit afin d'améliorer l'accessibilité du centre à ceux qui ont quelque chose à y faire et, par là même, de rendre vie à des quartiers sinistrés. Simple et logique.

Ces plans ne sont pas des armes brandies par des magistrats socialistes ou écologistes qui trouveraient là l'occasion d'ébranler l'ordre social ou de satisfaire leur haine de la bagnole. Elaborés par des techniciens, supervisés par des instituts universitaires qui n'ont pas pour habitude de faire dans la contestation sociale, soumis à une large consultation des milieux intéressés, concrétisés par étapes, ils n'ont encore une fois qu'un seul but: rendre la ville un peu plus vivable.

Mais rien n'y fait. Refusant de prendre en compte les faits élémentaires que sont la pollution atmosphérique et l'engorgement du centre, les partis bourgeois et les associations économiques déterrent la hache de guerre, en appellent à la révolte des usagers contre la dictature de l'autorité, déforment sciemment le sens de mesures prises pour mieux les mettre en pièces, multiplient les recours, eux pourtant d'habitude si prompts à dénoncer le blocage provoqué par un droit d'opposition trop généreusement accordé. Le seul credo qui semble aujourd'hui compter pour ces milieux à Genève, c'est la libéralisation complète de la circulation et le développement correspondant de l'infrastructure routière, fût-ce au prix du chaos le plus complet. Contre le bon sens le plus élémentaire et la leçon constante de l'expérience, l'accès le plus large du centre-ville au trafic motorisé est identifié au dynamisme économique. De l'idéologie à l'état pur.

Le lecteur l'aura compris: en arrière-plan de ce déchaînement, il y a bien sûr les prochaines élections cantonales. La droite, en squattant le terrain favori du parti des automobilistes, croit jouer finement. En réalité elle se discrédite et risque bien de se retrouver prisonnière demain de l'esprit démagogique qu'elle croit bon de flatter aujourd'hui. Déjà les libéraux ont franchi ce pas qui en fait un parti populiste de nantis: plus d'idées novatrices, plus de projets, rien que l'exacerbation et l'exploitation des mécontentements diffus dans l'opinion. Il reste encore quelques semaines pour que le niveau du débat électoral s'élève un tant soit peu. La manière avec laquelle sera abordée la politique de la circulation aura à coup sûr valeur de test. ■

EN BREF

Surprise à Montreux des enquêteurs de la *Sonntags Zeitung* qui faisaient la tournée de sept villes touristiques suisses: «Die Romands sprechen freiwillig deutsch» (les Romands parlent spontanément l'allemand).

En arrivant en gare de Zurich, jetez un coup d'œil sur la gauche; sur le mur d'un immeuble, probablement squatté, votre destination: «Zureich» (trop riche).

Meinrad Inglin (1893-1971), un écrivain dérangeant de son vivant, avait dû quitter Schwytz après la publication de son premier

●●●