

Circulation à Genève : un aveuglement idéologique

Autor(en): **Delley, Jean-Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **30 (1993)**

Heft 1135

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1011650>

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 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'autres 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