

Leiter dans le Jura

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(1979)**

Heft 524

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1016712>

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.

Transports : qui trop embrasse...

En matière de transports, Genève fourmille d'idées: rapports, projets, horizons, plans se succèdent, se complètent, s'accumulent. Pourtant il est à craindre que toutes les soifs de mobilité ne trouvent pas leur compte dans ce foisonnement; tous ces projets additionnés dépassent largement la capacité financière du canton.

On peut se demander dès lors si cette apparente richesse d'idées n'a pas d'abord pour fonction de calmer l'impatience des intérêts en présence pendant que se prennent des décisions irréversibles et beaucoup moins ambitieuses.

LE RAIL

Le rail tout d'abord. Le raccordement ferroviaire entre Cointrin et Cornavin devrait être prêt en 1988. Politiquement l'affaire semble mûre; les cantons romands sont favorables à un projet qui mettra un aéroport international à leurs portes. Coût pour le canton: 15 millions; ce sont les CFF et la Confédération qui portent l'essentiel de la charge.

Mais les possibilités du rail ne sont pas épuisées pour autant: le frêt aérien doit aussi bénéficier des facilités ferroviaires; donc prolongation de la ligne jusqu'à la halle des marchandises. Coût: 15 millions.

La liaison entre Cornavin et la gare des Eaux-Vives, terminus de la ligne SNCF en provenance d'Annemasse, offrirait le double avantage d'un transport non-polluant dans la région franco-genevoise et à l'intérieur du canton — par exemple les Genevois pourraient prendre le train à destination de la Suisse et de l'étranger sans se rendre d'abord en voiture à Cornavin, au centre-ville. Une alternative réelle aux voies routières expresses, dévoreuses d'espaces et créatrices de nuisances intolérables. Coût:

300 millions. Mais déjà la construction d'une route expresse à Carouge obligera à modifier le tracé ferroviaire et exclut la possibilité de construire une gare pour cette localité importante.

... + LA ROUTE...

Routes: là aussi, un projet prêt à la réalisation, l'autoroute de contournement dont le dernier tracé amélioré — tunnels et tranchées — coûtera 540 millions, dont 25% à la charge du canton. La population devra encore se prononcer sur référendum et, si le résultat est négatif, on ne peut pas préjuger de l'attitude de la Confédération.

De plus le programme des travaux routiers pour 1980-1984 prévoit une dépense de 21 millions par année pour de nouveaux aménagements et pour l'entretien.

Ce n'est pas tout: l'idée d'une traversée sous la rade pour relier directement l'autoroute de Lausanne au réseau français fait son chemin; les partisans de l'autoroute de contournement, eux, y voient un aménagement ultérieur nécessaire de toute façon.

... + LES AILES...

L'adaptation de l'aéroport aux cours des dix prochaines années coûtera 232 millions, la construction de la nouvelle halle de frêt environ 70 millions et la reconstitution de la piste principale 60 millions.

... + LE TRAM

Le tram quant à lui bénéficie maintenant d'un plan décennal de modernisation budgété à 322 millions, entièrement à la charge du canton — nouveaux dépôt, gestion centralisée du trafic, nouveaux véhicules. Mais la modernisation n'est pas suffisante, il faut également penser au développement d'un moyen de transport qui, à Genève, a toujours été le parent pauvre: c'est le projet de deux lignes de tramway en croix reliant Meyrin à Grand-

Lancy d'une part, Moillesullaz à Plan-les-Ouates d'autre part.

La facture est lourde. A tel point qu'il n'est pas besoin d'être un spécialiste financier pour comprendre que tout ne sera pas réalisable, donc que certaines réalisations vont en empêcher d'autres.

Se pose alors la question des critères de choix, des coûts et des bénéfices comparés pour la collectivité, de la qualité de la vie — des transports pour quoi et pour qui? —.

En conclusion, on peut déjà constater que cyclistes et piétons sont les grands cocus de cette débauche de projets et de millions. C'est que pour satisfaire leurs besoins, il n'est pas tant besoin d'argent que de volonté politique. Et il ne semble pas que pour le moment les pétitions successives aient suffi à mettre en mouvement cette volonté.

La facture genevoise des "transports" telle qu'il est possible de l'imaginer à partir des chiffres à disposition (en millions de francs):

	Total	Part du canton
Train	180	15
Tram	322	322
Routes	540	135
Avion	210	210
	362	164
	1614 mios	846 mios

Leiter dans le Jura

Après sa "percée" en Suisse alémanique (Zurich), notre ami Martial Leiter revient en terre romande.

Du 24 novembre au 9 décembre, il expose à Porrentruy, plus précisément à la Galerie du Pré Carré (36, rue de l'Eglise).

Une trentaine de dessins politiques et quelques autres dont on vous laisse la surprise.

Et puisque nous en sommes à vous mâcher la besogne, allons-y des heures exactes: vendredi, 17 h. à 19 h. et 20 h. à 21 h., samedi 15 h. à 19 h., dimanche 15 h. à 19 h.