

Le mal-vivre des riches

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(1985)**

Heft 790

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1017831>

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.

Rime sans raison

En juillet dernier, les deux propriétaires de la « montagne » de Chüarnisch, en Haute-Singine, faisaient construire une route d'accès d'environ un kilomètre à travers les alpages, avec suffisamment de lacets pour avaler 200 mètres de dénivellation. Le tout à compte propre, et sans la moindre autorisation.

La route illégale en question a été promptement surnommée « route à Rime », du nom de l'un des deux industriels amateurs de chasse en montagne: le Gruyérien Pierre Rime, conseiller national radical depuis 1983. Sûr de lui-même et de sa propre

crédibilité, cet ancien député au Grand Conseil fribourgeois (de 1956 à 1971), qu'il a même présidé en 1964, assure qu'il ignorait devoir même annoncer la construction d'une « simple voie de desserte ». Voilà bien une conception radicale — et appliquée — du moins d'Etat.

Le député socialiste singinois Cyrill Brügger veut en savoir davantage sur les tenants et aboutissants de cette jolie affaire. Il a posé seize questions au Conseil d'Etat, qui devrait selon lui intervenir pour rectifier la situation, en lieu et place de l'autorité en principe compétente en la matière (le préfet, en vacances au moment de l'aménagement de la route à Rime!).

On attend avec intérêt la réponse que devrait donner M. Masset, chef du Département cantonal des travaux publics, et radical de son état politique.

GENÈVE

Le mal-vivre des riches

Etrange ambiance au bout du lac en cette fin de cinquantième législature. La campagne électorale tarde à démarrer et reste molle; on sent les partis encore moins désireux que d'habitude de s'engager sur le fond, sur la défensive face au double succès escompté des Verts et de Vigilance. Reste alors à privilégier la forme, à savoir vendre des images: les socialistes lancent leurs deux candidats au Conseil d'Etat comme des héros de bandes dessinées; les radicaux ne sont pas en reste puisqu'ils n'hésitent pas à annexer Guillaume Tell, tandis que les démocrates-chrétiens s'affichent comme le parti qui marque (le pas, se sont empressées d'ajouter les méchantes langues).

Beaucoup d'interrogations en effet à la veille des élections, mais peu de réponses. En quelque sorte

l'angoisse des privilégiés. Les indicateurs habituels placent Genève parmi les cantons riches; non seulement le revenu moyen y est l'un des plus élevés du pays, mais encore le nombre des emplois croît régulièrement chaque année. Apparemment le bonheur et la sécurité. Quelques lézardes néanmoins dans cette prétendue idylle.

MONOCULTURE

La première tient dans la monoculture croissante de l'économie genevoise; un phénomène bien connu et mis en paroles politiques mais qui continue de s'amplifier. Le secteur secondaire, jadis réputé, n'est plus que l'ombre de lui-même. Ces dernières années des entreprises importantes de la métallurgie ont fermé leurs portes ou ont perdu leur indépendance. A cet égard le rachat de la SIP (Société des instruments de physique), un fleuron de l'industrie genevoise des machines, par un industriel du Locle est caractéristique.

A l'inverse, les activités tertiaires fleurissent et con-

tribuent à l'essentiel de la richesse cantonale. Transactions financières de tous genres par sociétés boîtes aux lettres interposées, multiplication des commerces de luxe dans le centre de la ville, accueil généreux aux résidences secondaires ou principales des grands noms de la société internationale, Genève monnaie ses charmes. Paradoxalement ce n'est pas tant ce qui inquiète les Genevois et renforce l'audience des partis xénophobes; l'augmentation du nombre des candidats à l'asile et la présence des travailleurs étrangers restent l'une des causes majeures de la grogne d'une partie de la population.

LE SISYPHE DU LOGEMENT

La deuxième ombre au tableau touche à ce qu'il est maintenant convenu d'appeler la qualité de la vie. Certes, à Genève la vie n'est pas encore le cauchemar que connaissent les habitants des grandes métropoles. Grande ville à petite dimension, elle doit faire face aux problèmes du logement et du transport et à la pression qu'exercent les activités économiques et l'habitat sur une zone verte encore importante mais lentement grignotée.

Seul canton à avoir appliqué depuis un quart de siècle une politique du logement social de grande envergure, Genève est comme Sisyphes face à une demande jamais satisfaite. Après dix ou vingt ans selon le type d'immeubles, les loyers redeviennent libres et l'opération est à recommencer. Mais il y a plus: sous-occupation et amélioration des revenus aidant, des appartements conçus pour des familles à revenus modestes sont en réalité occupés par des contribuables qui bénéficient de véritables rentes de situation. Le problème du logement n'est pas seulement quantitatif; il résulte également d'une mauvaise distribution des appartements en fonction des besoins et des revenus.

Depuis l'arrivée du socialiste Grobet à la tête du Département des travaux publics, l'application stricte de la loi a permis le blocage des opérations

de démolition et de changement d'affectation des immeubles, et des réalisations immobilières d'envergure ont démarré. Reste que, dans une perspective de contrôle de la croissance démographique et de maintien d'un équilibre entre la ville et la campagne, il faudra bien un jour s'attacher à une meilleure utilisation du parc immobilier existant et réfléchir à l'impact de la mise à disposition d'un nombre accru de logements sur le développement qu'on prétend précisément freiner.

LE CHAOS DES TRANSPORTS

Autre secteur à problème, les transports. Une politique délibérée d'adaptation à la croissance du trafic motorisé et le démantèlement, il y a une quinzaine d'années, du réseau de tram expliquent la situation chaotique de Genève. L'individualisme bien connu des Genevois n'est qu'un argument facile brandi par les édiles pour faire oublier leurs erreurs de parcours.

Dans ce domaine, la contradiction entre le discours officiel et la réalité est la plus flagrante: comment conjuguer la volonté de maîtriser le développement et ses effets négatifs et la véritable frénésie d'équipement (axes routiers, tunnels, ponts, parkings) qui règne actuellement? Dans cette gabegie où la seule priorité décelable consiste à répondre à la motorisation croissante, les transports publics — probablement les plus mauvais de Suisse — ne peuvent prétendre à l'attractivité nécessaire pour briser la tendance actuelle.

Alors, c'est la fuite en avant; on parle maintenant d'un métro, manière élégante d'enterrer ses contradictions. Et les commerçants du centre continuent, contre toute logique — voir le succès des rues piétonnes partout ailleurs en Suisse et en Europe — de revendiquer le droit pour les automobiles de venir lécher leurs vitrines.

Face à ces problèmes dont on a vu qu'ils suscitent plus d'interrogations que de réponses, le pouvoir politique ne paraît pas à la hauteur. Un gouverne-

ment très moyen, tirailé à l'intérieur et départementalisé à l'extrême (cf. DP 78, «Bouchon législatif»), plus porté à gérer les tendances «naturelles» qu'à concrétiser des priorités. Un Parlement amateur, au mauvais sens du terme, qui s'est fait une spécialité dans la temporisation et dans l'enterrement des initiatives populaires.

Pour les prochaines élections les libéraux, qui font volontiers dans le jeune et le dynamique, n'ont rien trouvé de mieux que de représenter un tandem usé et peu convaincant; idem pour les radicaux qui proposent un candidat provisoire — Robert Ducret ne pense pas finir la législature — et un magistrat — Alain Borner — incapable de maîtriser son sujet. Le dynamisme des jeunes loups socialistes suffira-t-il à faire bouger cette galère?

En l'état, on voit mal comment la barque naviguera, pilotée par des libéraux arrogants et conscients que le vent souffle de leur côté, des partis de l'entente désunis et jaloux les uns des autres, et une gauche dont la composante communiste s'effrite. Dans ces conditions, il n'est pas impossible que Vigilancia puisse faire fructifier le sentiment xénophobe et que les écologistes profitent de l'effet de nouveauté dans un contexte général de morosité.

BIEN PUBLIC

Ces Messieurs de Morges

Dans les grands centres, on ne crée plus un parking sans opposition écologiste décidée à combattre toute attraction du trafic au cœur de l'agglomération. Rien de semblable à Morges, où l'insertion dans un vaste complexe — regroupant un centre commercial, du logement, un home pour personnes âgées et des installations sportives — d'un parking de 614 places (jusqu'au cinquième sous-sol!) n'a rencontré aucune opposition fondée sur des raisons d'urbanisme. Parquer une voiture à Mor-

ges est en effet un exploit! En revanche, les conditions faites par la commune à la SA Parking des Charpentiers, conditions plus que généreuses pour les SA, allant bien au-delà de ce qui a été fait dans des situations analogues à Lausanne ou Vevey, ont suscité dans le débat au Conseil communal une opposition animée par le groupe socialiste (proposition de renvoi) et un courageux radical (proposition d'amendement). Sans succès, bien sûr.

Voyons de plus près!

1) Le droit de superficie sur le terrain nécessaire à la construction du parking, propriété de la commune, est concédé gratuitement. Raison principale: intérêt public de l'ouvrage.

Le plan financier fait pourtant apparaître des possibilités de rendement intéressantes, même si les premières années ne dégagent pas de bénéfice, parce que le plein de l'exploitation n'est pas immédiat et que les installations techniques sont, comptablement, amorties d'emblée.

On s'étonne donc que la commune renonce, lorsque le rendement en moyenne annuelle dépassera celui des obligations de premier ordre, à réclamer un rendement du droit de superficie.

2) Au vu du plan financier, la rentabilité est intéressante surtout dans la durée; or le droit de superficie est concédé pour cent ans, c'est-à-dire au-delà de la durée de l'amortissement total de l'ouvrage.

3) A l'extinction du droit de superficie, les constructions et installations reviendront à la commune de Morges. Mais elle devra verser pour cela une indemnité correspondant à la valeur vénale des constructions et installations à la date de l'extinction du droit de superficie.

Rachat à la valeur vénale après 100 (cent) ans de droit de superficie gratuit!

Ajoutons que la SA sera indépendante et maîtresse de ses adjudications. On ignore si le syndic de Morges, entrepreneur et administrateur du parking, verra sa société sur les rangs des soumissionnaires. Disons enfin que M. Pierre Fehlmann senior est un des administrateurs du Parking-centre.

A. G.