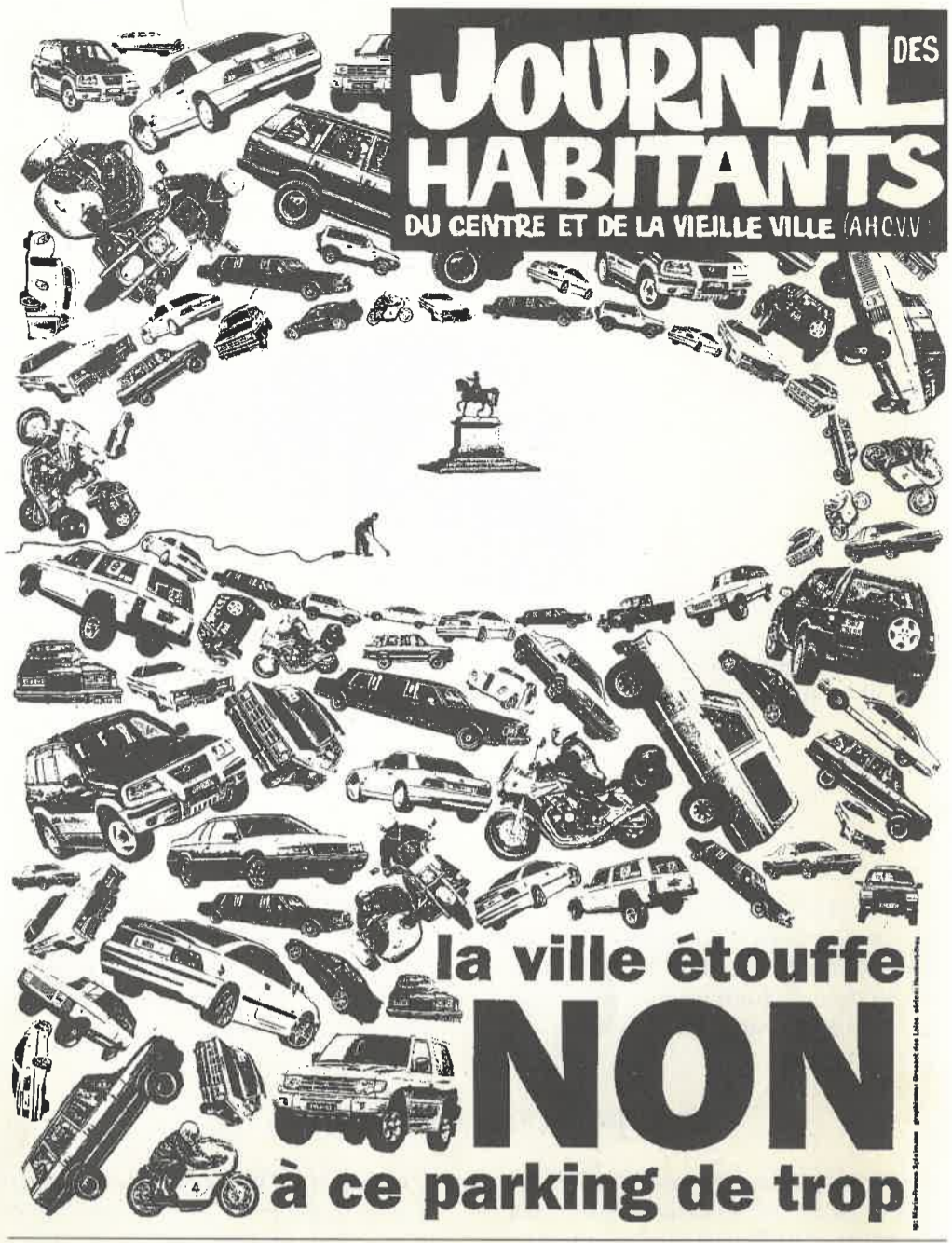


76 bis



Numéro spécial • votations 27 septembre 1998

Editeurs responsables: A. GALLET et M.-F. SPIELMANN
Tirage 8000 exemplaires - AHCVV: ☎ 310 81 81

place Neuve: un parking qui cache son (en-)jeu

(AG) L'image qui décrit le mieux ce projet de parking est celle d'un beau fruit qu'on a posé dans un panier de telle sorte qu'il masque, sous lui, les fruits pourris.

Transposé aux transports, cela revient à dire que le projet PLACE NEUVE s'est paré de tous les avantages et que l'image bien lisse, bien propre, qu'il présente ne peut suffire à cacher l'indigence de la politique actuelle des transports.

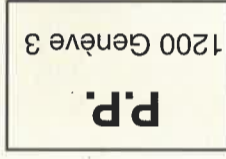
On continue de donner la priorité aux déplacements individuels motorisés (voitures et motos). Lorsque le pouvoir parle de complémentarité, il «oublie» de mentionner qu'un important déséquilibre demeure: 75% des déplacements se font en voiture, une partie des autres en motos... le solde grâce à des déplacements plus respectueux de l'environnement.

Faire croire que le projet PLACE NEUVE, avec ses mesures d'accompagnement, peut suffire à lui tout seul à renverser cette tendance relève de l'aveuglement. Au mieux, la situation n'évoluera pas, au pire elle continuera à se dégrader. Et d'autres projets de parkings sont prêts à suivre, dans la même logique. Le projet PLACE NEUVE est exemplairement situé au coeur de cet engrenage.

Il faut dire et redire ce qui est peu à peu devenu une évidence. Durant les quatre années de "gouvernement monocoloré", C-2000 n'a plus été un plan de diminution de la circulation mais d'abord, et surtout, un plan d'augmentation de l'accessibilité motorisée au Centre Ville.

Ce qui pourrait devenir alarmant, c'est le renversement des priorités. Il avait été promis que l'augmentation de l'accessibilité serait dépendante de la diminution de la circulation. Or, en réalité, on soumet toute mesure de modération du trafic à la création de places de parc. Les accords négociés le sont sous la menace de ce perpétuel chantage.

suite ci-dessous



Annoncer les rectifications d'adresse selon A1, n° 552

Ont participé à ce numéro:

Benaouda BELGHOUL
Alain GALLET

Composition et mise en pages:

Annika SVANTESSON-RAY

Imprimerie:

Le Cachot, Grand-Saconnex

Les articles signés n'engagent que la responsabilité individuelle de leur auteur.

appel de fonds

La liberté a son prix. Indépendants par choix, nous finançons notre prise de position insoumise grâce aux cotisations de nos membres et aux dons que vous voudrez bien nous faire parvenir. Avec nos remerciements.

CCP AHCVV 12-8533-8

(suite de l'éditorial)

Si elle veut échapper au diktat du Canton, la Ville de Genève se doit de voter un moratoire sur la construction des parkings, au lieu d'aliéner le territoire de la commune en l'octroyant à des constructeurs de parking comme elle veut le faire avec la place Neuve.

Que des associations de protection de l'environnement, qui depuis de longues années se sont battues pour la modération du trafic (WWF, ATE, etc.), fassent reposer tous leurs espoirs d'une application de C-2000 grâce à la construction d'un parking, tient plus de l'acte de foi que d'un raisonnement politique. Elles mettent le doigt dans un engrenage dangereux, qui les attire dans la spirale des compromis successifs, si chers à cette culture politique qui favorise tellement les moyens qu'elle finit par oublier des objectifs pourtant prioritaires et urgents.

C'est aussi une claque sur la joue des citoyens, qui se sont déjà prononcés sur

des objets semblables, lorsqu'ils ont plébiscité le développement des transports publics le même jour où ils refusaient la traversée de la Rade, où lorsqu'ils ont enterré le projet de parking à l'Alhambra. Comment les autorités cantonales et municipales peuvent-elles continuer d'oublier cette volonté populaire de voir diminuer la circulation? Comment peuvent-elles faire croire qu'un projet du passé (le parking PLACENEUVE), même habillé de neuf, devient le schéma et l'emblème d'une politique de modération de la circulation?

Lorsqu'elle a pris le recul nécessaire - ce qui n'est pas toujours facile -, l'AHCVV a bien dû admettre que ce projet n'était ni opportun, ni nécessaire, ni prioritaire. C'est un leurre, un tissu de promesses dont une partie repose en fin de compte sur des calculs mensongers et des engagements dont on a pu constater à quel point la réalisation en est toujours repoussée à demain. ■

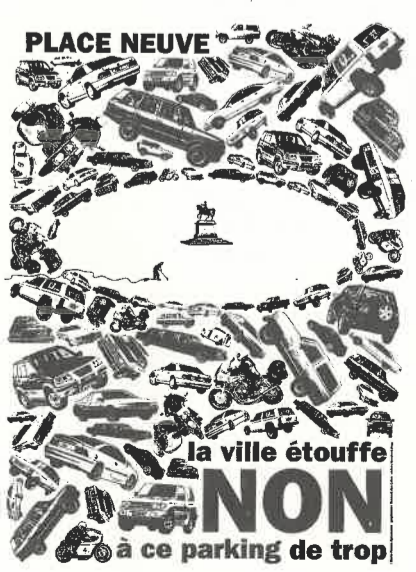
✂

BULLETIN D'ADHESION A L'AHCVV
Je désire devenir membre de l'Association des Habitants du Centre et de la Vieille Ville:

Nom: _____

Adresse: _____

Bulletin à renvoyer à l'AHCVV, CP 3029, 1211 Genève 3



parking place Neuve: un choix de société

j'accepte... (1)

C'est continuer à donner la priorité à la voiture comme moyen de déplacement et d'accessibilité et encourager les gens à prendre leurs voitures en leur faisant miroiter des places libres au coeur de la ville.

j'accepte... (2)

C'est prendre les promesses de diminution de la circulation pour du bon argent, alors que ce ne sont que des estimations. C'est croire que ce qui se passera sur la place Neuve vaudra pour le périmètre tout autour.

j'accepte... (3)

C'est penser que les collectivités publiques peuvent continuer d'aliéner gratuitement le territoire de la collectivité (le nôtre) en les octroyant à des sociétés privées pour construire des parkings privés et payants. Le parking une fois construit durera au minimum cent ans. Qu'en sera-t-il de l'automobile dans 100 ans? Alors que la marche à pied, le vélo...

j'accepte... (4)

C'est accepter que la Ville de Genève continue, comme dans les années de vaches grasses, à s'engager dans une politique d'aménagements de prestige, lourds et coûteux (cf. les Rues Basses). C'est oublier que ce projet ne concerne pas les habitants... puisqu'il n'y a pas d'habitants à la Place Neuve.

j'accepte... (5)

C'est accepter de consacrer 15 000 000.- de Fr. (+ 4 500 000 pour un collecteur) pour boucher le trou du parking et aménager les alentours. C'est oublier que la Ville de Genève ne peut plus jeter l'argent par les fenêtres, ce que par ailleurs elle ne cesse de répéter lorsqu'on lui demande les moyens de réaliser des aménagements bien plus utiles.

ou je refuse... (1)

C'est décider qu'il faut dire NON une fois pour toutes et répéter qu'il existe aujourd'hui d'autres solutions moins dommageables pour l'environnement. Avec ce projet, la pollution de l'air et celle du bruit vont continuer d'augmenter, au détriment de la santé de la population.

ou je refuse... (2)

C'est manifester une certaine méfiance. Une partie des 25 000 véhicules interdits de place Neuve vont générer un trafic supplémentaire autour de celle-ci. De plus, le nombre de kilomètres parcourus va augmenter, la pollution de l'air aussi.

ou je refuse... (3)

C'est déclarer le territoire qui nous appartient, à nous, citoyens de la Ville de Genève, inaliénable pour ce type d'opération à court terme. C'est choisir d'encourager le développement durable: construction de parkings aux portes de la ville, développement sans concession des pistes cyclables, des aménagements piétonniers, des transports publics.

ou je refuse... (4)

C'est refuser que la Ville de Genève offre aux banques principalement, et aux grands commerces, un outil économique qui va renforcer leur emprise. C'est obliger la Ville, et encourager les habitants et les associations qui promeuvent le vélo ou les déplacements piétonniers, à présenter des projets répondant à des besoins précis et urgents (sécurité sur le chemin de l'école, par exemple).

ou je refuse... (5)

C'est offrir la possibilité à la Ville de Genève de réaliser, avec ces mêmes 15 000 000.- de Fr., 150 projets de modération du trafic, à 100 000 Fr. C'est accorder à chaque quartier un crédit pour des aménagements les préservant mieux des nuisances du trafic automobile (Eaux-Vives, Pâquis, Servette, Acacias, etc.).

j'accepte... (6)

C'est continuer d'encourager le développement des affaires et de favoriser la pression économique qui entraîne une augmentation des loyers. C'est contribuer à chasser les habitants à l'extérieur de la ville et à rendre encore plus précaire la situation du petit commerce. C'est rendre la ville encore plus étouffante le jour... et toujours plus morte la nuit.

j'accepte... (7)

C'est adhérer à la loi de l'offre et de la demande sans se demander pourquoi les parkings ne sont remplis qu'à 60%, dont une bonne partie - 20-30% - sont des gens qui y stationnent toute la journée.

j'accepte... (8)

C'est accepter que les autorités cantonales puissent, sous le couvert de négociation, exercer ce chantage: il n'y aura de modération du trafic que si vous acceptez ce projet de parking (et les autres qui suivront...)

j'accepte... (9)

C'est accepter la fuite en avant du Département de la justice, de la police et des transports (DJPT) déjà totalement incapable de faire face à ses obligations de gestion du parc de stationnement. Sur 20 000 infractions par jour, seules 1000 à peine sont sanctionnées, tant les contrôles sont insuffisants.

j'accepte... (10)

C'est accepter le gel en matière de complémentarité des modes de déplacements (75% pour la voiture, 25% pour les motos, les vélos, les TPG, la marche à pieds). C'est accepter que ce déséquilibre flagrant se perpétue.

ou je refuse... (6)

C'est s'engager dans la voie d'un développement de la ville plus harmonieux, où les activités économiques se mêlent à l'habitat, au lieu de l'exclure. C'est choisir un urbanisme qui favorise les relations de proximité, dont les petits commerces sont les premiers bénéficiaires.

ou je refuse... (7)

C'est penser que les parkings existent déjà en suffisance et que leur offre pourrait être mieux gérée, en retirant les pendulaires par abonnement, etc. L'offre de surface pourrait être aussi valorisée. De toute façon, Genève dispose déjà d'un nombre de places bien supérieur à d'autres villes de Suisse.

ou je refuse... (8)

C'est penser que C-2000 est déjà un plan négocié et qu'il n'est pas possible de le renégocier, en particulier s'il s'agit d'un désir d'en renverser les priorités d'application.

ou je refuse... (9)

C'est forcer le DJPT à faire des choix, au lieu de soutenir des projets aussi discutables. C'est lui demander en priorité:

1. d'appliquer la loi
2. de réaliser C-2000, au lieu de soumettre son application à de nouvelles conditions.

ou je refuse... (10)

C'est revendiquer que le report modal de la voiture vers d'autres modes de transports soit vraiment encouragé plutôt que simplement et interminablement promis. C'est exiger qu'on prenne le chemin de la complémentarité pour atteindre un équilibre minimum de 50%-50%.

oui au protocole d'accord: qui a fait une concession?

MAJORITE - MINORITE

Comme dans toutes les associations et partis (à l'exception notoire des Verts et de l'Alliance de gauche), les avis sont partagés. L'AHCVV n'a pas échappé au débat; elle en a même été l'une des initiatrices. Le Comité a donc décidé que les arguments de la minorité devaient également figurer dans ce N° spécial. Les voici ci-dessous:

(BB) Le projet Place Neuve est souvent présenté comme un parking accompagné de diverses mesures. Et il est vrai qu'à l'origine on trouve la demande d'autorisation de construire un parking, contre laquelle ont fait recours les associations d'habitants, de protection du patrimoine et de promotion des déplacements en transports publics, à vélo et à pied.

Les choses auraient pu en rester là après examen par l'autorité de recours: les opposants avaient toutes les chances de l'emporter. Seul, le parking ne survivait pas à l'étude

de l'impact sur l'environnement qui est obligatoire et contraignante. En effet, il contribuait forcément à péjorer une situation déjà critique et ne s'inscrivait pas dans le plan de mesures OPair; et il n'était pas dans le pouvoir des promoteurs du parking de modifier le contexte d'ensemble de manière à rendre le parking acceptable du point de vue environnemental.

L'ouverture d'une concertation, à laquelle participaient pleinement l'Etat et la Ville de Genève, a tout changé: chacun a sorti de ses tiroirs ses revendications (pour les associations) et ses projets (aménagement urbain pour la Ville, nouveau plan de circulation pour l'Etat). Il s'agissait ensuite de voir comment cela pouvait, par impossible, se combiner avec le parking. La réponse est positive: ce parking est compatible avec l'extension de la zone piétonne, il est compatible avec la réduction massive du trafic au centre ville, il est compatible avec le report d'un nombre important de déplacements qui s'effectuent à présent en voiture sur les transports publics, le vélo et les déplacements à pied.

Dans le projet final, c'est le parking qui est une concession des associations aux milieux économiques et à la droite politique. Refuser ce paquet à cause du parking, c'est d'abord renoncer à tout ce qu'il contient de positif que les promoteurs du parking, puis les milieux économiques et automobiles qui les soutiennent, ont formellement accepté pour prix de la réalisation de leur entreprise. Or, s'il est certain que le parking seul ne risque pas d'être réalisé, parce qu'il serait contraire aux exigences environnementales (et c'est ce qui explique pourquoi les partisans du parking ont accepté tout ce que les associations ont demandé), il est tout aussi certain que le nouveau plan de circulation et le réaménagement urbain n'ont aucune chance de voir le jour sans le parking: en dehors d'une approche consensuelle, ils se heurteraient pied à pied aux oppositions et aux recours et ne seraient nullement en mesure de réunir une majorité politique.

Il y a paquet et paquet

En politique, le mot paquet a deux sens. Il est souvent utilisé pour dénoncer un ensemble dans lequel un élément déplaisant est con-

tenu pour forcer son acceptation, de manière quelque peu artificielle et illégitime («non au paquet ficelé»).

Mais il a autre sens, plus noble: le regroupement d'éléments interdépendants dont seule la réalisation d'ensemble correspond à la volonté qu'il s'agit d'exprimer. L'accord porte sur l'ensemble et non sur les parties parce que, si le soutien des uns ou des autres aux différents éléments peut varier, ils ont pu tomber d'accord sur le résultat d'ensemble et la proportion des différents éléments entre eux (le fruit de la négociation ou, plus crûment, du marchandage, en d'autres termes).

Dans le cas de la place Neuve, la transparence démocratique et la solidité juridique de ce paquet sont assurées par le fait que les décisions conformes au résultat de la négociation ont été adoptées et publiées par les autorités compétentes; elles sont en force et liées les unes aux autres. Elles sont toutefois suspendues à l'octroi du droit de superficie: s'il est accepté, elles entrent toutes en vigueur, s'il est refusé, aucune d'entre elles n'entre en vigueur. ■