



RELÈVE Pendant l'été, des jeunes professionnels se sont rassemblés pour soutenir la Genève internationale: (de g. à dr.) Florian Irminger, Tatjana Darany (directrice Fondation pour Genève), Frederick Kermisch, Vincent Subilia (fondateur AGIR), Marie Chappuis, Guillaume Vodoz, Valeska Jeandupeux, Alexandre Munafò et Patrick Micheli.

COMMENT LIBÉRER GENÈVE DE SES BLOCAGES

ENJEUX. Transports, logements, OMC. Les projets abondent mais le canton croule sous les oppositions. Une nouvelle génération se mobilise pour le décoincer.

ROLAND ROSSIER

Genève a tout pour plaire et, paradoxalement, une partie des habitants qui y vivent, et qui en vivent, semblent prendre un malin plaisir à blo-

quer son développement, qui reste d'ailleurs modeste et plutôt bien contrôlé. Tout projet d'envergure semble s'y enliser ou être attaqué par une partie de ses citoyens. Alors que Lausanne s'est rapide-

ment dotée d'un métro urbain et que Zurich s'appuie depuis de nombreuses années sur le S-Bahn, un réseau de transports publics efficace, les Genevois n'ont toujours pas donné le premier coup de pio-

che du CEVA, leur projet de métro régional.

Les blocages concernent autant le domaine sensible des transports, avec le dépôt lundi d'un référendum signé par 12 000 personnes, que celui du loge-

TROIS OPÉRATIONS IMPORTANTES POUR RELANCER GENÈVE



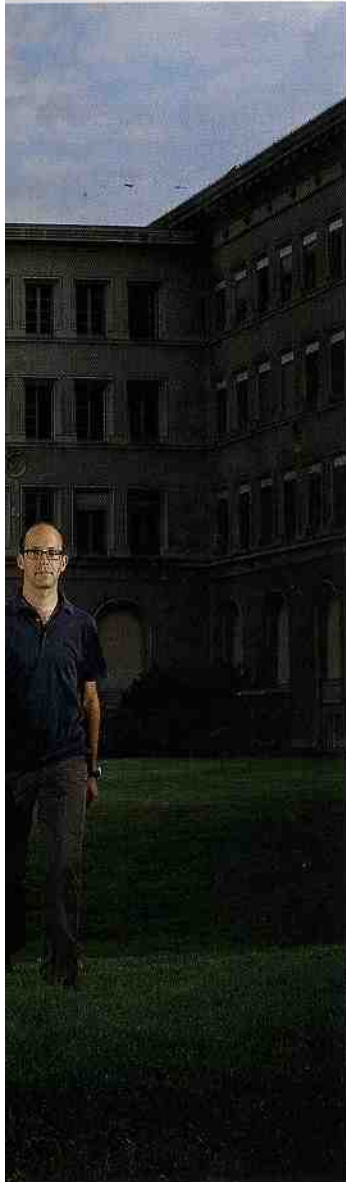
TRANSPORTS 32
Menacé par un référendum, le CEVA (RER franco-genevois) et ses nouvelles gares doit répondre aux besoins d'une région allant de Nyon à Annemasse où habitent environ 900 000 habitants.



LOGEMENTS 34
Depuis des années, la construction de milliers de logements est bloquée par des avalanches de recours. La pénurie d'appartements asphyxie Genève et dissuade les entreprises de s'y installer.



GENÈVE INTERNATIONALE 35
L'extension de l'OMC est menacée par un référendum. Les autres grands projets – à l'exemple du Jardin des Nations – peinent à démarrer, au risque d'affaiblir la vocation internationale de la ville.



ALAN HUMEROSE/REZO

ment où aucune des quatre principales opérations de construction, annoncées à grand fracas il y a plusieurs années, n'a véritablement débuté (voir carte en page 31). Quant aux gros chantiers liés à la Genève internationale, ils peinent à démarrer. Même un projet relativement modeste comme celui de l'extension de l'OMC (Organisation mondiale du commerce) sur son site a été attaqué par un référendum, les électeurs de la ville de Genève étant appelés à se prononcer sur cet objet le 27 septembre prochain.

De tous ces projets, c'est celui du CEVA qui est le plus emblé-

matique (lire en page 32). Le RER franco-genevois desservirait à terme une région où habitent 900 000 personnes, le double de la population du canton. Il ferait passer Genève du statut de ville moyenne à celle de métropole régionale. C'est précisément cette perspective qui horrifie beaucoup de Genevois, et en particulier les opposants au CEVA. C'est depuis Champel, où réside la moitié des membres du comité référendaire, que la résistance s'est organisée. Le président du comité, l'avocat Wolfgang Peter, habite juste à côté d'une des gares prévues dans le tracé du CEVA. Les habitants et les commerçants de ce quartier peuplé de retraités aisés craignent les nuisances liées au chantier, et ont aussi peur que la future gare aspire vers eux toute une faune interlope venue d'ailleurs, et en particulier de la ville-frontière d'Annemasse. Au soir de leur vie, ils n'entendent pas être rattrapés par la folie des temps modernes.

Soutien étonnant des libéraux. Champel, c'est en quelque sorte – l'océan en moins – le Boca Raton de Genève. Cette

méfiance est évidemment compréhensible. Elle est nourrie par l'impression d'avoir de moins en moins prise sur sa vie, le besoin de préserver ses repères, représentés par la Poste ou la Migros du quartier, la boucherie, le salon de coiffure, la pharmacie, tous ces commerces qui sont aussi des lieux d'échanges sociaux.

Ce qui est plus étonnant, c'est le soutien à peine voilé apporté aux opposants par le premier parti politique du canton, les libéraux. A commencer par leur *primus inter pares*, l'avocat Michel Halpérin, qui explique: «C'est une bonne chose que le

«NOUS SOMMES FACE À UN CHOIX DE SOCIÉTÉ POUR L'AVENIR DE NOTRE RÉGION.»

Mark Muller, conseiller d'Etat libéral genevois

référendum aboutisse. Je l'ai d'ailleurs signé. Mon choix personnel, c'est de considérer que notre système est bourré de paroxysmes, mais au moins le destin est dans nos mains. J'é préfère être un homme libre paralytique qu'un athlète leste mais décérébré par ses autori-

tés.» Candidate libérale au Conseil d'Etat, qui est renouvelé cet automne, Isabel Rochat adopte une posture très similaire: «Je suis en faveur du CEVA mais je tiens aussi à ce que les Genevois puissent voter sur un objet aussi important.» Deux autres candidates à une élection au gouvernement, la socialiste Véronique Pürro et la Verte Michèle Künzler, émettent moins de réserves. Elles soutiennent le CEVA, et toutes deux placent le débat à l'échelle régionale, dans la perspective de la réalisation d'une agglomération franco-valdo-genevoise. «Quel est l'espace de référence de Genève? Il est régional. Les opposants au CEVA mènent un combat d'arrière-garde. Le train est justement conçu pour desservir des zones très denses

comme celles de Carouge, de Champel ou de Thônex», résume Michèle Künzler alors que Véronique Pürro estime que, dans le cadre de ces grands projets, «les cantons sont totalement dépassés. Nous devons raisonner au niveau des bassins de vie. C'est déjà le cas pour des

>>>

équipements comme l'hôpital ou l'aéroport.»

Il faut en effet opérer un zoom arrière, car Genève ne pourra plus conduire d'ambitieux projets seule dans son coin. Le CEVA est entrepris de concert avec la France et répondra aussi aux besoins des pendulaires vaudois; l'un des gros projets immobiliers – celui des Communaux d'Ambilly, à Thônex – ne peut pas se dénouer sans l'aval d'un propriétaire qui n'est autre que la commune française d'Ambilly; la Genève internationale a besoin du soutien indéfectible de la Confédération; le projet de pôle du cerveau et de la culture dans le quartier de la Jonction n'existera qu'à travers un partenariat avec l'EPFL.

Coalition hétéroclite. Ceux qui savent Genève évitent soigneusement de se positionner sur cette échelle, plus complexe. Pourtant, les transports sont forcément liés à la question du logement, si aiguë dans ce canton. «Plusieurs projets d'urbanisme en cours ne se feront pas sans le CEVA, détaille le conseiller d'Etat Mark Muller. Si l'on ne fait pas le CEVA, cela

«LA CAMISOLE DE FORCE DE GENÈVE, C'EST L'ARMATURE LÉGALE QUI DÉMULTIPLIE LES POSSIBILITÉS DE RECOURS.»

Guy Mettan, député PDC genevois

signifie que l'on ne construit pas les gares. Et c'est précisément parce que l'on projette de faire passer les voies ferrées sous terre, alors qu'elles étaient en surface, que certains terrains seront rendus disponibles.» Elargissant le débat, le magistrat ajoute: «Nous sommes face à un choix de société pour l'avenir de notre région. Est-ce que



CEUX QUI BLOQUENT GENÈVE Les membres du comité référendaire contre le CEVA: (de g. à dr.) Jean-Claude Delaude, Sandra Borgeaud, Wolfgang Peter (président), Erika Wanner, Guillaume de Candolle, Karin Kürsteiner, Dominique Borel et Claude Jeanneret.

l'on veut que Genève continue à se développer ou sommes-nous prêts à bloquer tout projet d'urbanisme avec, comme conséquence, une perte d'attractivité de Genève et une réduction du niveau de vie?» Mais un autre projet, celui de l'extension de l'OMC, est à son

tour victime des blocages. Bien malgré elle, l'organisation doit se défendre face à une coalition hétéroclite faite de ceux qui pensent qu'elle n'abrite que des suppôts du capitalisme, les amoureux des vieilles pierres et d'une Genève figée, les querulents de tout poil auxquels la seule vue d'une berline aux plaques diplomatiques donne de l'urticaire.

Les râleurs multiplient les blocages. «Ce qui pose problème à Genève, ajoute Mark Muller, c'est la multiplicité de l'origine

des recours. Il s'agit tantôt des milieux de protection du patrimoine, tantôt de particuliers ou encore de l'Asloca ou des syndicats. Pour chaque grand projet, vous allez trouver des opposants.» Un avis partagé par le député Guy Mettan, qui observe que, à Genève, «cette tendance est exacerbée par le manque d'espace. En Valais, celui qui doit retaper sa maison discute avec un seul voisin. Il s'entend avec lui et l'affaire se termine par l'envoi d'un carton de bonnes bouteilles de vin. A Genève, celui qui a un projet doit composer avec dix voisins. Statistiquement, il a de fortes chances que l'un de ces dix voisins s'oppose à son projet.» Pour contrer la «recourte aiguë» qui, nourrie par des lois empilées les unes sur les autres, empoisonne le canton, l'homme politique annonce: «Je vais déposer un projet de loi pour simplifier tout ce fouillis législatif. Byzance est tombée à cause de

cela, en devant payer des parasites – souvent des avocats – qui se nourrissent de ce système. La camisole de force de Genève, c'est l'armature légale qui démultiplie les possibilités de recours.»

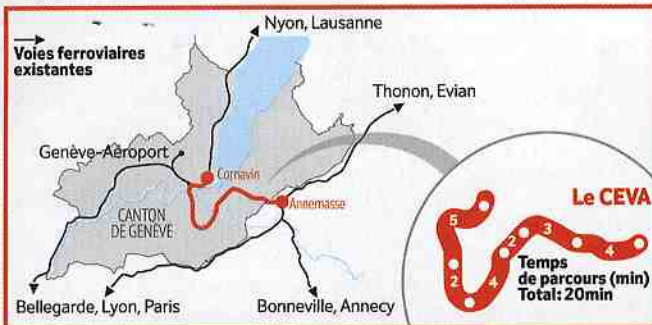
Vaincre ses peurs. La tâche n'est pas aisée. Genève ne se hissera au niveau auquel elle prétend – celui d'une métropole internationale – que dans la douleur. Elle devra vaincre ses peurs. Démolir ses murs intérieurs. S'inspirer de son histoire, notamment façonnée par des étrangers visionnaires.

Il y a cent ans, des réseaux de tramways traversaient pourtant déjà sa frontière, une ligne grimant même en direction du Salève. Il y a cent ans, Genève se projetait dans le futur en organisant une Exposition nationale qui avait ensuite contribué à urbaniser le quartier de La Praille-Acacias. Il y a cinquante ans, des milliers de logements avaient poussé – parfois dans le désordre – dans sa périphérie, de Vernier à Carouge et d'Onex à Thônex. Il y a cent ans, Genève avait confirmé son rôle encore naissant de cité internationale en facilitant – grâce à l'appui de la Confédération – l'implantation de plusieurs organisations internationales, dont le Bureau international du travail, précisément sur le terrain qui abrite aujourd'hui l'OMC.

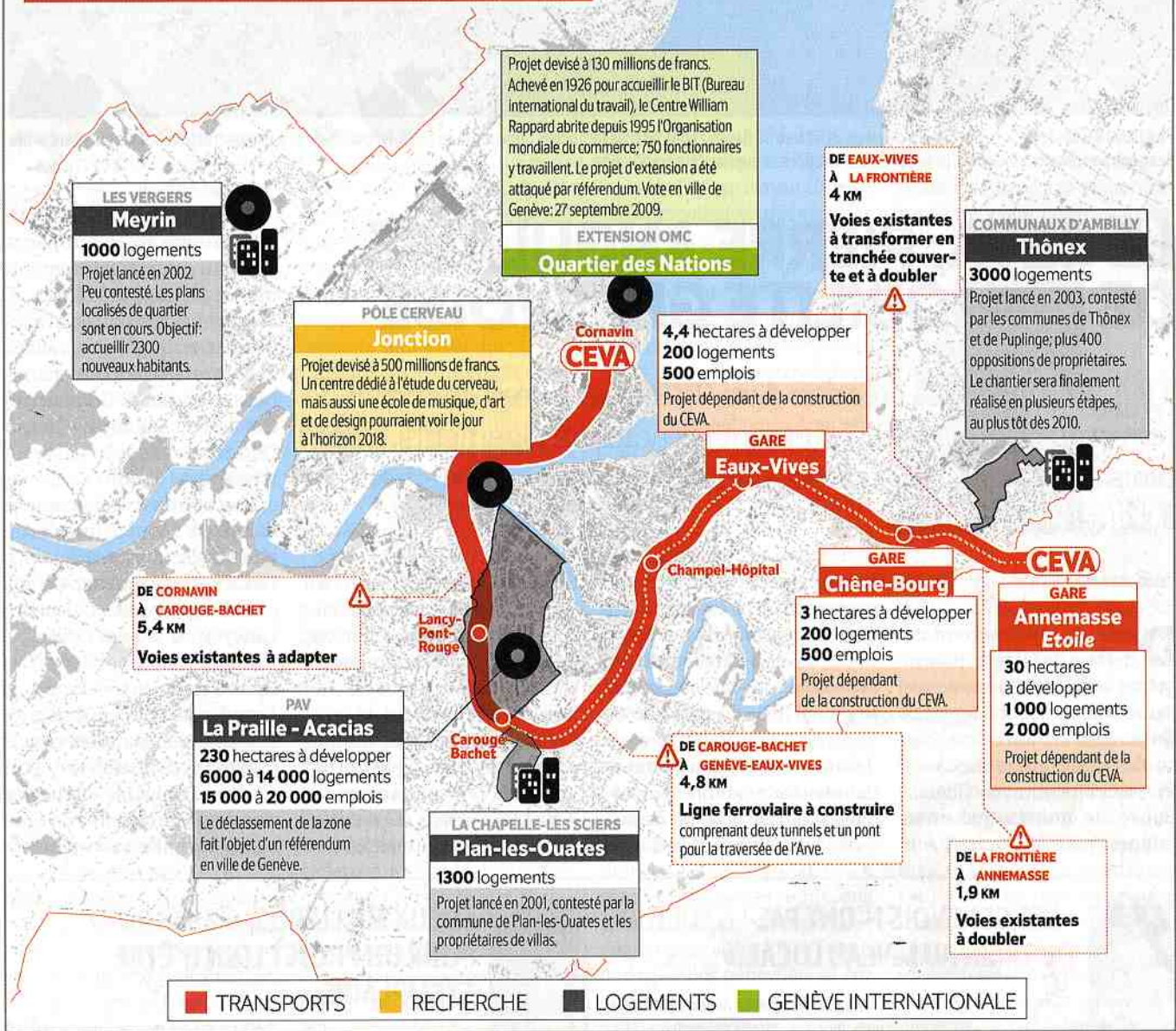
Pour assurer son avenir, Genève doit donc continuer à s'ouvrir aux brassages des populations internationales, du diplomate de haut rang au frontalier. Accepter d'être délayée dans un espace géopolitique plus vaste, celui d'une région courant entre Annecy et Lausanne. Au risque, pour ses élites locales, de perdre une partie de leur pouvoir. ◊

COLLABORATION GENEVIÈVE RUIZ
ET LUDOVIC CHAPPEX LARGEUR.COM

LES GRANDS PROJETS QUI FONT RÊVER GENÈVE



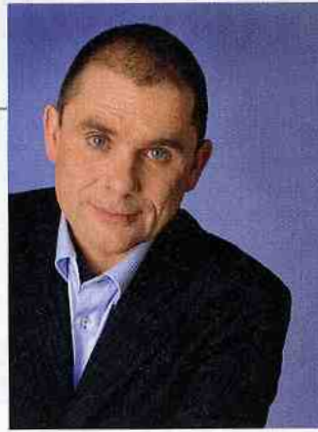
Le CEVA reliera les nœuds ferroviaires de Cornavin et d'Annemasse. Le RER desservira 40 gares (900 000 habitants) situées dans les cantons de Genève et de Vaud, ainsi que dans les départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie. Le projet du CEVA a été attaqué par une multitude de recours. Un crédit complémentaire de 113 millions de francs a fait l'objet d'un référendum.



■ TRANSPORTS ■ RECHERCHE ■ LOGEMENTS ■ GENÈVE INTERNATIONALE

ALAIN JEANNET

LA TENTATION PROVINCIALE



Cette semaine, une étude du Credit Suisse classait les cantons selon leur attractivité économique. Malgré une fiscalité pesante, Genève s'en sort bien et manque de peu le podium occupé par Zoug, Zurich et Bâle. Parce qu'elle offre une main-d'œuvre qualifiée en abondance. Parce que ses moyens de transport, ses liaisons avec le reste du pays et l'international sont jugés de qualité. Viva Geneva!

Quelle ironie! Le même jour, les opposants au CEVA, le futur réseau RER de l'agglomération franco-genevoise, déposaient les 12 000 signatures de leur référendum. Cette coalition réunit des représentants de la droite rétive, quelques sympathies libérales, des habitants des quartiers touchés par les travaux et une brochette d'irréductibles quérulents. Ils sont parmi ceux qui, avec la gauche troglodyte, contribuent à bloquer Genève.

Dans le canton de Vaud, qui soutient le projet du CEVA et milite pour une allocation rapide des fonds de la Confédération (550 millions de francs), on s'arrache les cheveux. On désespère de cette collaboration intercantonale si prometteuse et pourtant déjà mise à mal. Le président du Gouvernement vaudois, Pascal Broulis (*lire son portrait en page 21*), en tête. A Berne et aux CFF, l'art consommé des Genevois de manquer les trains suscite aussi l'incompréhension. Car, même si le référendum est rejeté par le peuple, un temps précieux a d'ores et déjà été perdu dans la construction de ce réseau ferroviaire pourtant essentiel à la qualité de vie, mais aussi au dynamisme économique de la région lémanique.

Le problème, c'est que tout se tient: sans transports publics performants, plusieurs autres grandes réalisations ne verront pas le jour. Le conseiller d'Etat Mark Muller a mille fois raison quand il dit: «Nous sommes face à un choix de société. Est-ce qu'on veut

que Genève continue à se développer ou sommes-nous prêts à bloquer tout projet d'urbanisme avec, pour conséquence, une perte d'attractivité de Genève et une réduction du niveau de vie?»

Ces blocages sont d'autant plus rageants que les initiatives enthousiasmantes se multiplient. Par exemple ce pôle de recherche en neurosciences, une sorte de CERN du cerveau qui devrait s'installer à la Jonction. Sans oublier l'indispensable extension du siège de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), soumise elle aussi au vote populaire (*lire en page 35*).

La pénurie de logements pourrait être, elle-aussi, réglée. A condition que les Neinsager de tout poil cessent leurs jeux dangereux.

Que faut-il pour libérer Genève de ses vieux démons? Une culture urbanistique et des transports publics, comme à Zurich? D'authentiques intellectuels bâtisseurs qui, à l'instar des architectes bâlois Herzog et de Meuron, ont remodelé leur ville, en imaginant, par exemple, le campus Novartis? Une capacité à passer à l'acte comme Lausanne avec son M2, le nouveau quartier du Flon et l'extraordinaire développement de ses hautes écoles? Peut-être s'agit-il simplement de donner plus de place à cette génération montante qui se mobilise et nourrit une ambition nouvelle pour son canton? (*Lire en page 28*.)

Genève (et avec elle l'ensemble de la région romande) est en effet confrontée à un choix crucial. Son maintien dans la ligue des métropoles européennes et mondiales. Ou la régression provinciale. ◦

Genève va-t-elle freiner la Suisse romande?

ALAIN JEANNOT RÉDACTEUR EN CHEF