

Courrier des lecteurs

Hommage

Lettre du jour

Conignon, 7 janvier Claude Bloch était un des derniers rescapés d'Auschwitz. Il nous a quittés la dernière nuit de 2023.

«Non, n'applaudissez pas! Il y a eu trop de morts, trop de souffrance. N'applaudissez pas, mais souvenez-vous!» Les mains interrompt leur mouvement, les élèves se rassent en silence. Claude Bloch termine ainsi un de ses nombreux témoignages dans les écoles genevoises. Partout il obtient la même écoute, le même respect, partout il répond aux questions, montre son bras tatoué, numéro B3692. Partout aussi, au fil de son récit, il revit les coups, les tortures, la faim, la vermine, les appels dans le froid, la neige, la peur et, malgré tout, la certitude qu'il reviendra pour raconter.

Raconter les contrôles d'identité avant la déportation: Bloch est un nom juif, la police de France le sait, aussi son grand-père, sur la carte d'identité de Claude, a minutieusement transformé ce nom dénonciateur en Blachet. Mais dans son cartable, livres et cahiers portent le nom de Bloch - heureusement son sac ne sera jamais ouvert.

Raconter ce jour de juillet 44: les vacances commencent. Devant la maison où il vit avec sa mère et ses grands-parents, Claude répare son vélo. Lyon devient trop dangereux, la famille pense se cacher dans la Drôme. Une voiture arrive,

des hommes l'emmènent avec sa mère et son grand-père. Plus tard, il apprendra que l'un d'eux était Paul Touvier. «Prenez quelques vêtements!» Il fait chaud, mais la mère de Claude l'oblige à mettre un pantalon long. Sait-elle qu'elle lui sauve la vie? Ainsi vêtu, ce fluet adolescent de 15 ans paraît plus âgé et ne sera pas immédiatement gazé à Auschwitz, ultime destination de ce voyage qui commence à Montluc où son grand-père est assassiné. Auschwitz, où sa mère, dont il ne veut se séparer, le repousse sèchement du côté des hommes. Ils ne se reverront jamais.

Mai 45, avec des centaines d'autres détenus, Claude est enfermé à fond de cale d'un navire abandonné qui dérive en mer du Nord. La guerre est terminée, les prisonniers sont sauvés par la Croix-Rouge suédoise. Claude pèse 30 kilos.

Cher Claude, après les témoignages, tu partageais notre table familiale. Au fil des ans, nous nous sommes revus à Lyon, nous déjeunions «Chez Georges», puis nous prenions un café dans l'appartement empli de souvenirs où tu avais vécu avec ta grand-mère à ton retour. Tu avais voulu retourner au lycée après ta déportation, mais le directeur avait refusé de te réintégrer «car, disait-il, tu t'étais absenté plus d'une année sans t'excuser». Ce refus de reconnaître ta déportation, et à travers toi le martyr du peuple juif, t'avait marqué à jamais. Repose en paix, Claude, nous nous souvenons. **Claire Luchetta Rentchnikt**

Civitas (sic)

Genève, 8 janvier Avez-vous remarqué? La censure de l'innocente affiche conçue par Cédric Marendaz aux Bains des Pâquis et représentant une «Madone au paresseux» est réclamée par une association nommée Civitas! *Civitas* est un mot latin qui, si j'en crois mon bon vieux dictionnaire latin-français Gaffiot, désigne l'ensemble des citoyens qui constituent une ville, un État. L'ensemble des citoyens, pas juste quelques heureux élus. César ne désigne-t-il pas, au Livre 1 de «La guerre des Gaules», l'État helvète dans son entier. Or la censure, du latin *cen-sura*, désigne une mesure disciplinaire. La condamnation et par conséquent l'interdiction d'une pensée, d'une doctrine, d'une attitude... d'une affiche. La censure écarte, divise, efface, supprime, réduit le tout à l'une de ses fractions, seule tolérée, alors que la *civitas*, la cité, embrasse la totalité des parties qui la composent. *Censura* n'a guère transmis à notre langue que «censeur» et «censurer», avec toute la violence contre la liberté que ces mots sous-entendent. Tandis que *civitas* nous a légué, outre le généreux concept de cité, tous ses dérivés, citoyen, civil, civique, bref tout ce qui désigne le libre exercice de nos droits de membres d'une communauté humaine ouverte, tolérante les uns à l'égard des autres, sans distinction ni exclusivité. Civitas devrait changer de nom ou... laisser le paresseux poursuivre sa douce sieste dans les bras virginaux! **Bernard Zumthor**

Madame 49.3

Genève, 9 janvier Madame Borne a fait le job que le président lui a demandé de faire. Elle a été envoyée au charbon pendant vingt mois, avec une série de missions à accomplir pour faire aboutir des réformes et des lois complexes souhaitées par le jupitérien Macron. Un job que peu (peu d'hommes?) auraient accepté, de peur de passer sur le gril et carboniser leur carrière. Retraites, budget et programmation militaire difficile à faire passer avec une «majorité relative» à l'Assemblée nationale, sans faire recours à l'utilisation du 49.3. Jusqu'à la difficile, clivante et périlleuse loi immigration, qui a enflammé la République. C'est fait, maintenant, ciao ciao... Historiquement la «mémoire collective» lui attribuera à vie le surnom moqueur de «Madame 49.3.», lisible comme une série d'échecs de sa part. Certains oseront même le très injuste: «Bon, oui, cette femme n'était pas compétente...» La femme brillante, efficace, utilisée pour faire le sale boulot: comme un parfum de Theresa May. **Yves Herren**

Optimisme

Genève, 6 janvier Le romantisme intellectuel (négateur des vraies différences) est un miroir sans alouettes. Le romantisme intellectuel, philosophique ou religieux propose une embellie constante au mépris de la réalité qui a toujours le dernier mot. Cette réalité peut être odieuse, ou, rarement, idyllique; elle est la condition première de la prise de conscience honnête de la vie portante d'espoir tangible (et vraiment optimiste). **Laurent Picard**

Face-à-face



La passerelle fait débat

Accepté en commission du Conseil municipal de la Ville de Genève, le crédit destiné à financer la passerelle du Mont-Blanc sera voté lors de la session de février. Sans référendum, les travaux préparatoires devraient débuter à l'automne. S'opposent ici Frédérique Perler, conseillère administrative porteuse du projet, et deux membres des associations signataires d'un projet alternatif, «Trait d'union».

Une infrastructure piétonne? Pas du luxe!

L'invitée

Frédérique Perler
Conseillère administrative



Carte de visite emblématique de Genève, la rade mérite mieux pour l'admirer qu'un trottoir encombré de touristes et de passants. Véritable promenade agrémentée d'un banc en bois avec vue sur le paysage, la passerelle piétonne du Mont-Blanc constituera une plus-value et jouera un rôle crucial d'infrastructure de mobilité douce en plein centre-ville: le «U cyclable» sera enfin complété sur le pont actuel alors que les piétons auront leur propre espace, sur un nouvel ouvrage élégant, doublé d'un exploit technologique qui assurera une insertion discrète. Cette passerelle est attendue depuis de longues années, notamment par les associations en faveur des mobilités douces et le Conseil municipal. Son principe et son financement ont été votés par les Chambres fédérales et le Grand Conseil dans le cadre du premier projet d'agglomération (2007). À mon arrivée à l'Exécutif de la Ville en 2020, il a fallu débloquer ce dossier en reprenant le dialogue avec la CGN et en trouvant des solutions. J'ai proposé ce crédit au Conseil municipal non sans avoir obtenu l'appui généreux d'une fondation privée. Ainsi, sur un crédit global de 54 millions, le montant à la charge de la Ville sera de 26 millions. J'entends les critiques. Oui, c'est cher. Mais les infrastructures le sont toujours, surtout en Suisse où les salaires sont élevés, et surtout avec les coûts actuels des matériaux. Dans le cadre prestigieux de la rade, on ne peut se satisfaire d'un bricolage au

rabais. Et bronche-t-on autant face aux dépenses bien supérieures consenties pour le trafic motorisé? Exemple: la réfection de la jonction autoroutière du Grand-Saconnex, avec son pont haubané certes plus large que la future passerelle, mais aussi plus court, a coûté 240 millions. Investir pour la mobilité piétonne et cycliste est un enjeu majeur de notre temps et répond à de vrais besoins. Genève est la ville suisse où l'on marche le plus et les comptages cyclistes y sont en forte hausse d'année en année. Pour accompagner cet engouement favorable à l'environnement, on ne peut se contenter de trottoirs étriqués ou d'itinéraires cyclables sinueux, comme celui que doit emprunter aujourd'hui un vélo le long du «U cyclable». Pour d'autres voix critiques, un coup de peinture sur le pont du Mont-Blanc suffirait à transformer une voie routière en piste cyclable. Mais il y a de gros bétons. D'abord, cette option n'offrirait pas aux piétons le niveau de confort que la passerelle leur promet, éloignée du trafic. Ensuite, le réalisme politique s'impose. Le Canton est seul compétent pour réglementer la circulation sur le pont du Mont-Blanc. Or il ne compte pas y sacrifier une voie motorisée à moyen terme et, s'il le faisait un jour, il privilégierait sans doute les bus. L'État serait en revanche bien inspiré de compléter le «U cyclable» sur le quai Général-Guisan pour éviter la cohabitation précaire des cyclistes et piétons dans le Jardin anglais. Sans passerelle, ces derniers n'obtiendraient aucune embellie avant longtemps. Personne ne se plaindra jamais de disposer de trop d'espace dans ce site aussi central. Et je reste convaincue que la mobilité douce mérite des investissements à la hauteur des bénéfices qu'elle apporte à toute la société.

Construire un pont à côté du pont?

L'invité

Thibault Schneeberger
Coordinateur actif-traffic*



La chaussée du pont du Mont-Blanc - hors trottoirs - mesure 20 mètres de large. On y trouve une voie dédiée aux bus, une seule piste cyclable trop étroite... et pas moins de cinq voies pour les voitures et motos. Cette répartition très inégale de l'espace public date d'un temps où l'on pensait que la voiture devait dominer nos villes, ce qui s'est révélé être une impasse totale. Aujourd'hui, la priorité en matière d'aménagement urbain devrait être de réparer ces erreurs en rééquilibrant l'espace public au profit des autres usages de la rue. Pourtant, plutôt que de transformer l'existant, nos autorités s'entêtent sur un vieux projet qui consiste à ajouter un pont... à côté du pont! Si tout le monde s'accorde à dire que le statu quo est intenable et que le projet de passerelle promet d'offrir un espace de qualité aux piétons, ce projet pose toutefois de nombreux problèmes. Il est d'abord dépassé, car il sanctifie la place démesurée pour les moteurs. À 54 millions, il est ensuite coûteux. Il est enfin inabouti car, en l'état, il précipiterait davantage de cyclistes dans le Jardin anglais, aggravant encore les conflits piétons/vélos dans un secteur touristique déjà saturé. actif-traffic et le collectif Affluent proposent, avec le projet alternatif «Trait d'union», un projet d'avenir désirable, décliné en trois variantes. La variante minimale supprimerait la voie qui monte en direction de Chantepoulet pour redistribuer cet espace au profit des mobilités actives. Non seulement cela permet

de créer une piste cyclable bidirectionnelle confortable côté amont, mais aussi une piste côté aval, réglant ainsi les conflits actuels dus à une mixité très inconfortable sur le trottoir, pour les cyclistes gagnant la rive gauche comme pour les piétons... un problème que la passerelle ne réglerait pas. À la sortie du pont, la transformation d'une voie sur le quai Général-Guisan permettrait de prolonger la piste cyclable en longeant le Jardin anglais plutôt qu'en y entrant, bouclant ainsi vraiment le «U cyclable lacustre». Dans la variante intermédiaire, on transformerait en plus une autre voie voiture pour en faire un site propre pour les bus ou pour un futur tram. Dans un avenir plus lointain enfin, on ne conserverait qu'une seule voie auto dans chaque sens, pour un réel partage équilibré de l'espace. Une telle vision est non seulement désirable, mais aussi nettement plus en phase avec nos objectifs climatiques: diviser par deux le trafic en dix ans, puis par cinq d'ici à 2050. L'espace consacré à la voiture doit être réduit en conséquence. De plus, le coût de nos propositions serait dérisoire par rapport à un nouvel ouvrage imposant. Enfin, notre vision est tout à fait réaliste, car le trafic sur le pont du Mont-Blanc est en diminution constante ces dernières décennies. Depuis 2011, le pont a «perdu» 13'000 véhicules par jour, soit bien davantage que l'équivalent d'une voie de trafic motorisé. La charge de trafic diminue, réduisons sa place et rendons au pont du Mont-Blanc sa vocation historique: celle d'être non pas une autoroute urbaine, mais plutôt un trait d'union entre les rives.

*coécrit avec Colin Peilleux, du collectif Affluent, www.aktif-traffic.ch/mtblanc.