

Genève engage son destin sur l'OMC et le CEVA

Le 27 septembre, les citoyens de la ville de Genève devront dire s'ils approuvent ou non le projet d'extension de l'Organisation mondiale du commerce. Le 29 novembre, c'est tout le canton qui devra accepter ou refuser une rallonge de 113 millions de francs pour relier les gares de Cornavin et d'Annemasse.

Ces deux projets sont emblématiques pour Genève et sa capacité à se projeter dans l'avenir. D'un côté, il s'agit de consolider la Genève internationale à un moment où la concurrence des pays du Golfe et d'Asie ne cesse de monter en puissance. Pour Genève, la menace ne provient plus tant de Bonn et de La Haye, comme dans les années 1990, que d'Abu Dhabi, Dubai ou Singapour, qui sont prêts à accueillir clés en main, tous frais payés, des organisations internationales. Surtout quand elles sont d'importance stratégique comme l'OMC.

L'enjeu est énorme parce qu'un refus signifierait le début du déclin pour Genève. A cause des dégâts d'image d'abord: comment convaincre les autres pays de soutenir et développer la Genève internationale alors que la population genevoise dit non? Comment persuader les ONG et les entreprises multinationales de venir s'installer à Genève quand tous les médias internationaux et les sites internet auront tartiné sur l'hostilité des Genevois? A cause des risques effectifs d'un démenagement de l'OMC dans une ville plus accueillante ensuite. Si le danger n'est pas imminent, il est néanmoins très réel: certains pays prendront un vote négatif comme une gifle et s'engouffreront dans la brèche pour proposer une délocalisation.

Et tout cela pour un bâtiment construit sur un parking, sans qu'on coupe un seul arbre, qu'on bétonne un seul mètre carré de parc et tout en préservant l'accès continu au lac,

contrairement à la propagande mensongère des opposants!

Le projet du CEVA est tout aussi crucial puisqu'il s'agit rien moins que du destin de l'ensemble de la région genevoise, France voisine et canton de Vaud compris. Agitant l'épouvantail des coûts (2 milliards à leur avis, 1,5 milliard selon les CFF) et la perspective d'une solution soi-disant moins coûteuse appelée «Barreau sud», les opposants persistent à empêcher la réalisation des tunnels entre la Praille et la gare des Eaux-Vives. Le CEVA, qui reste d'un prix raisonnable si on le compare à des travaux d'infrastructure d'ampleur équivalente, a en effet l'avantage de remplir deux missions en une: relier les réseaux ferroviaires du nord et du sud de l'Europe (comme l'autoroute de contournement en son temps) et créer un réseau RER de transport urbain à l'échelle de l'agglomération, qui permettrait notamment de soulager le centre-ville du trafic routier frontalier et de mettre les quartiers les plus peuplés de Genève à 20 minutes de l'hôpital, de la gare et de l'aéroport.

Mais ici encore une poignée de querulents, soucieux de leur petit confort et soutenus par les chasseurs de frontaliers, met les bâtons dans les roues.

Question: les Genevois sauront-ils conjurer leurs vieux démons et parier sur l'avenir? Ou céderont-ils au contraire aux chants fatigués des sirènes du déclin entonnés par un chœur hétéroclite de quelques privilégiés de Champep, de nostalgiques anticapitalistes de l'extrême-gauche et de populistes anti-frontaliers?

GUY METTAN

Directeur exécutif
du Club suisse de la presse



CERTAINS PAYS PRENDRAIENT UN VOTE NÉGATIF SUR L'OMC
COMME UNE GIFLE ET S'ENGOUFFRERONT DANS LA BRÈCHE
POUR PROPOSER UNE DÉLOCALISATION.