

Gédéon est un canard qui ne lit pas la Bible

Perspective

Benjamin Chaix
Rubrique Opinions



Spécialisés dans la distribution gratuite de bibles, les Gédéons ont fait parler d'eux récemment au Cycle de Drize à Carouge (voir «Tribune de Genève» du 10 février). On a même pu lire: «L'Association internationale des Gédéons n'en est pas à son coup d'essai». Parle-t-on de dangereux malfaiteurs? Certes, ils ont osé s'approcher d'élèves de 12 à 15 ans, dont certains sont rentrés chez eux une bible à la main. Horreur! Et de mémoire d'enseignant, cela s'est déjà produit en 2010 devant le Cycle de l'Aubépine. Suffoquant! Que fait la police? Bon, au rayon des mauvaises lectures, il y a pire que le Nouveau Testament (c'est lui que distribuent les Gédéons). Et personne n'est obligé de l'accepter. Ceux qui l'ont empoché ont manifesté une certaine curiosité qui parle en leur faveur. Cela veut dire qu'ils n'avaient pas eu accès à ce texte dans leur famille ou ailleurs, et qu'ils ont eu envie de savoir à quoi s'en tenir à son sujet. Vouloir s'informer par soi-même est louable; ces jeunes-là deviendront des gens cultivés. Ma surprise a été que les Gédéons existent toujours. Je les avais laissés au fond d'un tiroir de table de nuit d'hôtel. C'est là que repose habituellement leur Nouveau Testament, au cas où un voyageur voudrait se plonger dans cette lecture deux fois millénaire. Pour moi,

quand j'étais petit, ces Gédéons ne pouvaient être que des canards comme celui de la bibliothèque d'enfant de mon père. Le Gédéon surgi en 1923 de l'imagination de Benjamin Rabier est un palmipède plutôt sympathique, dans mon souvenir sans appartenance religieuse. Bien malgré lui, ce volatile partage son nom avec l'association internationale des distributeurs de bibles et avec le personnage de l'Ancien Testament auquel ils se sont identifiés.

«Vouloir s'informer par soi-même est louable; ces jeunes-là deviendront des gens cultivés»

Ce Gédéon-là et son armée doivent se mesurer à l'ennemi qui est très nombreux dans la plaine. Mais Gédéon n'a que 300 hommes avec lui et il est aussi peureux qu'un canard. Une inspiration divine lui conseille d'attaquer avec pour seules armes des torches, des trompettes et des pots de terre qu'ils briseront à point nommé. C'est ce qu'ils font en trois groupes de 100 hommes, qui par le son de leurs trompettes, le fracas de leurs pots cassés et la lumière de leurs torches font fuir l'ennemi sans combat.

Les Gédéons d'aujourd'hui ne sont pas à leur «coup d'essai», mais sans torches et sans trompettes, ils distribuent un livre, toujours le même, depuis 1899. Merci, je l'ai déjà!

Face-à-face



Les «bruits solidiens» vont-ils mettre le CEVA en difficulté?

Les premiers tests in situ réalisés sur le parcours du CEVA ont déclenché des plaintes de riverains. La lutte

contre bruits et vibrations pourrait bien ralentir la réalisation du chantier. Gerson Waechter explique le problème et **Nathalie Hardyn** dit sa confiance dans ce grand projet

Des techniques antibruit existent

L'invité

Gerson Waechter
Avocat



On sait que le CEVA présente un danger important pour le bien-être de très nombreux habitants de notre canton, en raison des vibrations et des bruits solidiens que le passage de trains en sous-sol va générer. Les trains circuleront à vitesse importante à raison d'un train toutes les trois ou quatre minutes, à partir de 5 h du matin jusque tard dans la nuit.

Les perturbations peuvent être ressenties jusqu'à 100 m, voire plus, depuis l'axe de roulement, car la distance de propagation en sous-sol est impossible à prévoir à l'avance. Elle dépend en effet d'un nombre considérable de facteurs tels que la nature du sol, la technique de construction de l'immeuble, de son âge, etc. Les vibrations et chocs solidiens peuvent se propager par liaison mécanique entre immeubles qui sont contigus, ou qui sont reliés par des garages souter-

rains. Il n'est donc pas du tout étonnant (voir vos éditions du 15 février), que des riverains dont les immeubles sont situés à proximité du chantier ont été moins gênés par les bruits solidiens provoqués par les machines travaillant en sous-sol que les habitants vivant dans des immeubles nettement plus éloignés.

Il paraît injuste de reprocher aux riverains qui demandent aujourd'hui l'amélioration des mesures antivibratoires de «mettre le CEVA en retard». La méthode

«Le CEVA ne doit pas devenir une arme de détérioration massive de la qualité de vie»

choisie par les CFF pour déterminer le niveau des protections antivibratoires, à savoir de faire des essais après l'achèvement du gros œuvre au moyen de «camions vibreurs» censés simuler le passage des trains, laissait précisément ouverte la possibilité pour les riverains

d'intervenir à ce stade du projet pour revendiquer des protections appropriées. J'ai personnellement assisté à certains essais, notamment dans un appartement qui n'était pourtant pas à proximité immédiate du camion vibreur, et c'était très angoissant, car tout tremblait, et on était en pleine journée!

Il est vital que lorsque le CEVA passe dans des zones densément peuplées, les meilleures protections disponibles soient prévues à la source. Cela suppose la mise en place de dalles flottantes lourdes et épaisses, ainsi que l'utilisation des amortisseurs en Sylomer les plus performants disponibles sur le marché. Si ces techniques ne sont pas mises en place maintenant, il ne sera plus possible de le faire après la mise en service du CEVA.

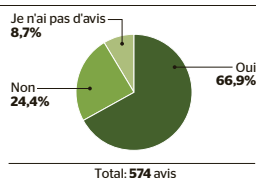
Cette protection améliorée a un coût, mais il est minime par rapport au budget global du projet et il est négligeable face à la gravité des perturbations qui persisteront pendant des générations. Le CEVA ne doit pas devenir une arme de détérioration massive de la qualité de vie touchant des quartiers entiers de notre canton. Notre territoire est trop petit et trop dense pour supporter une telle atteinte.

Sondage

La question d'hier

Fiscalité: faut-il faire payer les robots?

Répondre à nos sondages sur: www.tdg.ch



www.tdg.ch

Vidéo

«Geneva second» La «Tribune de Genève», Point Prod et Laurent Nicolet se sont associés pour réclamer la «second place» derrière l'«America first» du président des Etats-Unis.



Savoir

Grenouilles Des scientifiques ont passé cinq ans à étudier la faune dans les montagnes du sud du pays.

Le coup de gueule de la Genevoise

Malmenée par le gérant

Je fais partie de la génération des «Je vis à Genève, j'achète à Genève» (à l'époque, slogan des commerçants de Genève imprimé à Annemasse!) et j'ai toujours pensé qu'acheter à Genève était un acte citoyen. Mais moi aussi, dans mon quartier des Pâquis, comme la cliente du MMM Romanel victime d'une décision arbitraire de la Migros (voir «Le Matin» du 11 janvier), je vais faire mes courses «à la boule au ventre». Malmenée par la gérante de la Migros, je boycotte la Migros et je vais à la Coop, puis malmenée par le gérant de la Coop, je reviens à la Migros. Bien sûr, j'ai alerté le Service consommateur de

la Coop, mais il m'a été répondu (sic): «Le contact client étant important, vous avez la possibilité de poser vos questions, ou faire part de vos constatations, directement auprès du gérant ou de son adjoint. En effet, les succursales de Suisse romande étant indépendantes, il est possible pour l'équipe en place de vous répondre, ou vous proposer une solution de suite. Nous vous invitons à contacter directement le magasin (...)» Comment aller se plaindre d'un gérant auprès de ce même gérant?
Josiane Poitry

Un billet d'humeur de 1000 signes? Envoyez-le à: coupdegueule@tdg.ch

Le CEVA ralenti mais pas stoppé

L'invitée

Nathalie Hardyn
Directrice adjointe de la CCIG (Chambre de commerce de Genève)



Avec CEVA et le Léman Express, Genève est en train de bâtir une infrastructure transfrontalière unique en Europe. Fruit d'une coopération franco-suisse exceptionnelle, le nouveau RER va révolutionner les habitudes de déplacement dans l'agglomération franco-valdo-genevoise. Et heureusement, car à l'horizon 2030, notre région comptera environ 1,12 million d'habitants, ce qui engendrera 4,6 millions de déplacements par jour, soit 800 000 de plus qu'en 2010. Aujourd'hui, l'avancement global du projet a atteint les 74% de sa réalisation. Le chantier a certes pris du retard, mais le projet est bien avancé et il faut garder confiance.

Le bulletin d'information trimestriel du projet CEVA nous apprend que plusieurs oppositions risquent de retarder la mise en service de l'ensemble du tracé

CEVA. Les Genevois devront donc encore patienter avant de profiter, non seulement des 16 kilomètres de ligne qui relieront Cornavin à Annemasse, mais d'un réseau beaucoup plus vaste, le Léman Express, un RER qui reliera 45 gares sur 230 km de lignes.

Il est évidemment irritant qu'un projet plébiscité par 61,9% des électeurs prenne du retard à cause de quelques oppositions. Mais rien ne sert de surréagir et il faut rester confiant dans l'issue heureuse des procédures juridiques. Ces dernières

«Rien ne sert de surréagir et il faut rester confiant»

oppositions ne sont de toute manière pas une surprise car conformément à la décision d'approbation des plans du projet, délivrée en 2008 par l'Office fédéral des transports, les mesures nécessaires à l'atténuation des vibrations ne pouvaient être définies qu'une fois le gros œuvre achevé, soit en 2016. Espérons simplement que le chantier ne prendra que quelques mois de retard et que les coûts

supplémentaires resteront dans la limite du raisonnable. Car l'enjeu est immense pour notre région.

Genève a besoin d'un RER avec un maximum de liaisons traversantes, sans changement de train. Le futur Léman Express sera un formidable atout pour la mobilité. Il contribuera à délester les routes d'une circulation automobile aujourd'hui déjà très considérable aux heures de pointe. Près de 50 000 voyageurs devraient emprunter, chaque jour, la quarantaine de trains nécessaires à la desserte de l'ensemble du Léman Express.

Avec le projet de traversée du lac, l'élargissement prochain de l'autoroute de contournement et le Léman Express, Genève bâtit la colonne vertébrale d'un réseau de transport qui lui permettra de répondre aux besoins d'une économie dynamique et d'une population en croissance. Notre canton a pris le parti d'une véritable complémentarité entre la route et le rail, celle que la population appelle de ses vœux, comme en témoignent tous les récents votes populaires en matière de transport. Les oppositions à CEVA ralentiront peut-être cette marche vers l'avenir mais elles ne pourront pas la stopper.