Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2018)
Heft: 2230

Artikel: Le sous-équipement en transports publics, une "Genferei" qui dure : une histoire et une géographie marquées par le culte de l'automobile

Autor: Longet, René

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1023345

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Le sous-équipement en transports publics, une «Genferei» qui dure

Une histoire et une géographie marquées par le culte de l'automobile

René Longet - 11 décembre 2018 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/34141

Zurich, Genève et Bâle constituent les trois plus importantes agglomérations du pays. Zurich, c'est 151 communes dans 3 cantons et 1,4 million d'habitants, dont 430'000 en Ville de Zurich. Genève: 212 communes et un million d'habitants, la moitié dans le canton de Genève, l'essentiel de l'autre moitié en France voisine. Bâle: 800'000 habitants dont les deux-tiers en Suisse.

Dans l'agglomération zurichoise, la part des transports individuels motorisés (voitures et deux-roues) est de quelque 45%, contre environ 60% à Genève; c'est la partie française, avec ses 85% de part de marché pour la voiture qui tire ce chiffre vers le haut. Comment expliquer cet écart considérable?

Deux approches

Après une votation gagnée par deux-tiers des voix en 1981, l'agglomération zurichoise, en sollicitant des financements fédéraux alors relativement disponibles, se dote d'une dense desserte de RER, appelée S-Bahn. Cette desserte comporte aujourd'hui 28 lignes sur près de 400 km. 70 kilomètres de réseau de trams, parcourus par 17 lignes, complètent l'offre. C'est bien le ferroviaire, RER ou tram, qui demeure l'axe structurant de l'offre en transports publics. Et toute personne se rendant à Zurich loue la rapidité, les fréquences et l'étendue du service.

Et le Grand Genève? 200'000 nouveaux habitants sont attendus à l'horizon 2030, mais la desserte ferroviaire reste largement en dessous des besoins. A l'ouverture prévue en décembre 2019 d'un Ceva dont la conception date de 1912 et dont les effets risquent d'être vite absorbés par la hausse de la demande, correspond une progression de 800 mètres/an du réseau trams depuis sa renaissance, à la fin des années 1980.

La réalisation des projets ne cesse d'être reportée dans le temps et revue à la baisse. Finis les trams pour Ferney et Saint-Genis, remplacés par des *«bus à haut niveau de service»*, mais nettement moins aptes à assurer un véritable transfert modal. Les prochaines extensions du réseau ferroviaire sont inscrites à l'horizon 2040 (Aéroport-Satigny et Pont-Rouge-Cherpines-Bernex), et la réhabilitation des lignes ferroviaires du pied du Jura (Bellegarde-Divonne) et du Tonkin (Evian-Saint-Gingolph) remise aux calendes grecques. Pas d'argent pour tout cela, aussi le *statu quo* est-il programmé.

Le poids de l'histoire

Quand Zurich s'unissait autour de son S-Bahn, Genève cultivait une de ces disputes dont elle a le secret entre métro, tram et train. Un compromis mou s'est finalement dessiné autour du Ceva et de quelques lignes de tram réalisées à la vitesse de l'escargot, alors que le réseau routier continue de se développer tant en territoire suisse qu'en France limitrophe.

Plus profondément: alors que Zurich, Bâle et Berne ont conservé et adapté en continu leur réseau historique de trams et se sont dotées au 19e siècle d'un réseau ferroviaire dense, base pour les dessertes d'agglomération d'aujourd'hui, rien de tout cela à Genève.

Le rail contourne depuis toujours le canton, une seule ligne le traverse et les 125 kilomètres de voies de trams existant à l'apogée du réseau, dont cinq dessertes transfrontalières (Douvaine, Annemasse-Etrembières, Collonges, Saint-Julien et Ferney-Gex) ont été systématiquement démantelées. A la fin des années 1930 pour les lignes de campagne (Chancy, Jussy…),

dans les années 1950 pour les lignes suburbaines, au rythme d'une par année, au profit de bus supposés mieux s'insérer dans la circulation (autrement dit, ne pas la gêner). Les passagers étaient qualifiés de «*captifs*» d'un service apparenté à une prestation sociale pour catégories résiduelles sans voiture: écoliers, personnes démunies et aînés – catégories pour lesquelles la qualité de l'offre était censée avoir moins d'importance…

En décembre 1961, l'on supprime le tram Eaux-Vives-Bernex, en partie en site propre, au profit de poussifs trolleybus, au moment même où se construisent de nombreux nouveaux quartiers et où la commune d'Onex passe de 1'000 à 15'000 habitants; quelques années plus tard, il restera du glorieux réseau d'antan quelque 8 kilomètres seulement, la ligne dite de ceinture étant supprimée en juin 1969 pour les besoins de la «*fluidité*» de la circulation automobile.

Lentement, mais pas sûrement…

Depuis une trentaine d'années, lentement, très lentement, le tram reprend ses droits et le réseau s'étend aujourd'hui sur 33 kilomètres (la moitié de celui de Zurich). Contrairement à Zurich, il a fallu attendre le début des années 90 pour qu'un employé de banque genevois ose venir en tram à son travail. Le transport public n'avait pas la cote dans une cité toute dévouée au culte de la voiture; cette dernière est restée le réflexe reptilien d'une bonne partie de la droite locale, qui aujourd'hui encore entend par complémentarité des transports le fait de gêner le moins possible le trafic automobile. Et qui, dans son for intérieur, n'a toujours pas compris la clé du problème: le meilleur ennemi de la voiture est la voiture. Mathématique!

Deux mesures s'imposent pour changer la donne: un moratoire sur de nouvelles capacités routières tant que le retard du réseau ferré, RER et trams, n'est pas comblé; un moratoire sur de nouvelles urbanisations, tant en Suisse qu'en France voisine, tant qu'une bonne desserte en transports publics n'est pas réalisée. Et attention aux fausses bonnes idées, comme de remplacer des lignes de tram prévues par des «*bus à haut niveau de transport*» qui transporteront deux fois moins de personnes qu'un tram…

Seul un investissement massif dans des axes ferroviaires structurants permettra à l'agglomération franco-valdo-genevoise de sortir de la paralysie. Sauf en de rares exceptions, accorder un tel investissement symétriquement à la route et au rail n'aurait aucun sens et en annulerait tout simplement le bénéfice.

Heureux pays…

La Suisse peut tout exporter, sauf son système politique

Jean-Pierre Ghelfi - 12 décembre 2018 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/34132

Il était une fois… Au printemps de l'an dernier, Emmanuel Macron, élu président, s'est proposé de rénover la République. Et pas seulement Marianne. Egalement l'Union européenne qui devait être renouvelée et approfondie. Il pouvait s'appuyer un peu, même si c'était moins qu'il ne l'avait espéré, sur une chancelière allemande solidement installée au pouvoir. Angela Merkel avait tenu le gouvernail européen au cours des dix années précédentes. L'axe Paris-Berlin avait permis de construire l'Union européenne telle qu'elle se présente aujourd'hui. Il fallait le relancer pour franchir de nouvelles étapes. Cet objectif devait être d'autant plus facile à réaliser