Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 65 (1993)

Heft: 2

Artikel: Genève : de la théorie à la pratique des dominos

Autor: Curtat, Robert

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-129240

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: 13.07.2025

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

GENÈVE : DE LA THÉORIE À LA PRATIQUE DES DOMINOS

Genève: la ville qui faisait rêver le poète Ruskin est devenue l'arène d'un étrange combat de gladiateurs. Face à face, les rétiaires de l'enquête publique, les tenants de l'épée gauloise abrités sous le bouclier d'un carrosserie automobile, les champions de la lance numide en forme de perche de tramway se disputent violemment. Ce combat d'un autre âge où la passion de la chose publique alourdit les armes et les cuirasses aurait pu se terminer le 26 juin. Ce jour-là, les consuls de l'antique *Geneva* avaient décidé d'inverser le mouvement des chars dans les rues étroites de la vieille ville. L'épopée commençait...

Le mot est d'ailleurs trop fort pour désigner la chronique de ces faits récents et divers par lesquels Genève a tenté de se désengluer d'un trafic automobile suffocant et désordonné. Aux plans, projets, décisions du Grand Conseil, ont succédé les répliques du grand négoce et de ses alliés inattendus dans les rangs du Conseil d'Etat. A la bascule de l'été, c'est le public qui avait en main les destinées de cette politique.

LA NUIT DE TOUS LES ESPOIRS

La violence des propos échangés autour du projet Circulation 2000 tient à deux éléments de nature opposée. Du côté des opposants – associations patronales, grand commerce, libéraux, etc. –, on a voulu repousser la mise en service d'un plan de circulation qui bride le «tout-à-l'auto», empêcher de toutes ses forces la «nuit du 26 juin», au cours de laquelle, en simultanéité avec l'ouverture de l'autoroute de contournement, les opérateurs ont matérialisé la modération du trafic en ville de Genève en posant de panneaux et en réglant des feux de circulation.

Pour les tenants de Circulation 2000, le parallèle entre le transfert d'une partie de la circulation automobile à la périphérie et la modération du trafic au centre est impératif. A ceux qui leur reprochent d'être des dictateurs du trafic, les spécialistes opposent une expérience récente et flagrante: faute d'avoir procédé de la sorte, Zurich qui a triplé son offre de transports publics avec le RER n'a pas réussi à alléger durablement le trafic automobile en son centre-ville.

ENFIN UN CALENDRIER

Ce qui se joue aujourd'hui – demain – a été engagé l'hiver passé quand, après des années de bras de fer, les députés genevois ont pris la décision historique de cautionner la construction du métro – qui passera sous la rade avant de rejoindre Meyrin au nord-ouest – et celle du tram 13 qui prolongera le «12» jusqu'à Cornavin d'abord, Meyrin ensuite. Dans la foulée, la respectable assemblée a accepté l'idée d'une taxe sur les transports alimentée par un prélèvement sur les salaires. Impossible, en effet, de financer une opération de cette taille sans trouver une nouvelle source de financement.

Le résultat tangible de ce débat apparaîtra dès l'automne, lorsqu'on donnera le premier coup de pioche de la voie de tramway n° 13 qui pourrait entrer en fonction début 1995. Au-delà, le métro dont la planification exigera sûrement trois ans aura franchi les barrages de l'administration fédérale et prendra corps, sans doute avant l'an 2000. Enfin, n'oublions pas l'événement du dernier samedi de juin 1993, lorsque l'autoroute de contournement a commencé à purger la ville d'une indigestion de voitures fumantes...

Très opposés à l'ensemble du projet, les libéraux ont choisi d'attaquer Bernard Ziegler et sa politique des transports, à partir d'une idée simple: «briser le pouvoir de l'Etat en matière de circulation». Mais l'essentiel se jouait ailleurs...

GENÈVE-BERLIN : MÊME COMBAT

Bloqué sur le Pont du Mont-Blanc, l'automobiliste genevois, qui devine à peine le paysage de la rade à cause du smog, rêve que le trafic va se dissoudre dans le lac, à moins qu'il ne soit absorbé par un pont aussi gigantesque que mythique. Depuis si longtemps, la circulation est une affaire de ponts, de franchissement d'une rive à l'autre, de passages tellement aléatoires qu'au temps de l'abondance les entrepreneurs se partageaient les chantiers de la ville en deux rives qu'ils ne franchissaient jamais. Car Genève fut, est encore, une ville coupée par ses ponts presque aussi sûrement que Berlin le fut par son mur.

Imaginez la longueur d'une file arrêtée un jour ouvrable de trafic moyen:

- Pont du Mont-Blanc: 80'000 véhicules;
- Pont Butin: 66'000 automobiles, camions, etc.;
- Pont de la Coulouvrenière: un peu moins de 60'000 fois quatre roues!

Dans l'hypercentre, qui va de Cornavin à la Place Neuve et aux rives de Plainpalais, le plus petit incident crée un bouchon à coup sûr. Le périmètre contigu des anciens

quartiers qui part de la Perle du Lac, couvre le secteur de la Jonction, enjambe l'Arve pour atteindre le cœur de Carouge n'est pas mieux loti. Hypercentre et anciens quartiers composent un espace restreint, mais actif, où un automobiliste peut mettre une demi-heure pour parcourir six kilomètres, sans préjudice du temps qu'il devra consacrer à l'attente d'une place de stationnement. Milliers, millions d'heures perdues, trafic englué, bloqué, ruineux: ce constat cent fois répété par les utilisateurs, l'autorité l'a fait pour son compte. Le résultat pèse son poids de rapports qui portent tous le chiffre 2000 et nous parlent de conception globale de la circulation; de stationnement et régulation du trafic; du réseau des transports publics à l'horizon 2000/2005; de la traversée de la rade, etc.

UNE ÉVÉNEMENT À DEUX BRANCHES

L'événement c'est que ce constat débouche aujourd'hui sur du concret. Le Grand Conseil, conquis par les mérites du tram, a mis trente millions à la disposition des TPG pour que la ligne 13 sorte enfin des cartons et irrigue l'hypercentre du Rond-Point de Plainpalais à la gare de Cornavin.

Autre branche de l'événement: le symbolique coup de ciseau par lequel, fin juin, le politique a ouvert l'autoroute de contournement aux millions d'automobilistes piaffants. Ce maillon manquant du réseau autoroutier européen reliant le Nord de l'Allemagne au Sud de l'Espagne aura coûté quelque 750 millions. Précisons simplement ici que cette autoroute devrait comporter un complément, le contournement de Plan-les-Ouates à réaliser, d'ici à cinq ans, pour 400 millions. Les dernières mesures fédérales fragilisent d'ailleurs ce projet.

Dans les faits, la mise en circulation des dix kilomètres reliant l'aéroport de Cornavin à la plateforme de Bardonnex a permis, c'était le but du Département Ziegler, «d'optimiser le report en cascade du trafic de transit sur les artères tangentielles à la ville, jusqu'à l'autoroute de contournement».

En clair: on a cherché à ce qu'une partie du trafic qui s'engluait sur le Pont du Mont-Blanc se déplace – plus vite – entre Vernier et Bardonnex. C'est la théorie des dominos adaptée aux exigences de la circulation.

TRAVERSER LA RADE SUR UN PONT

Dans les projets, tram + autoroute se conjuguent avec métro automatique. Christoph Stucki, directeur général des TPG, est le missionnaire inspiré de ce moyen de transport moderne que les magistrats, comme les techniciens des transports genevois, ont vu circuler à Lille au printemps 1985. Depuis cette date lointaine, le projet a avancé, mais il faudra encore pas mal de travail si on veut, raisonnablement, engager le chantier en 1998.

Au chapitre des moyens visant à libérer Genève du joug automobile, figure encore la traversée de la rade, vraisemblablment par un pont qui coûterait deux fois moins cher que la solution sous-lacustre. A bien entendre nos interlocuteurs, cette traversée se situe au mieux sur le radier de l'an 2000. Mais vraiment au mieux. curieusement, l'automobiliste genevois est persuadé que cette voie, qui barrerait le site, lui apporterait le remède qu'il attend en rongeant son frein dans la purée de pare-chocs.

– L'explosion de la mobilité a été si forte à Genève que toutes les améliorations apportées ont accompagné cette explosion plutôt que de la canaliser. Il apparut clairement qu'on ne pouvait plus satisfaire une augmentation de la mobilité des citoyens par des moyens classiques. Nous avons donc proposé un nouveau mode de circulation par secteurs et non plus radio-concentrique afin de maîtriser le trafic de transit au centre et de faciliter l'accès aux quartiers à partir de voies de circulations périphériques. Cette procédure en place à Berne, à Bâle et dans plusieurs villes d'Allemagne donne de bons résultats si elle est assortie de mesures d'accompagnement. C'est ce qui nous a guidés dans l'élaboration des principes de base de «Circulation 2000» présentés au corps politique genevois l'automne passé.

ABERRATIONS À LA FILE

Le propos de Freddy Wittwer, directeur de l'Office des transports et de la circulation, est fortement documenté. C'est que la masse des problèmes analysés à son bureau est inversement proportionnelle à la manière dont ils sont perçus dans le public. Hors les spécialistes et le corps politique, peu de Genevois savent qu'au poids aberrant de la circulation de transit (8 voitures sur 10 traversent le centre) s'ajoute une autre aberration: le blocage des places de stationnement à journée faite par des automobilistes qui ne sont pas tous des visiteurs de courte durée, tant s'en faut. La plupart des places étant occupées par des pendulaires, moins d'un visiteur sur quatre s'aventure au centre-ville en automobile bien que le nombre de places de stationnement dans les quartiers sensibles soit de 75'000 unités.

TRAM ET TRAIN EN VUE

– L'Etat a exploré les solutions offertes par le chemin de fer, reprend notre interlocuteur, par exemple une ligne de La Plaine dotée de voitures de type TSOL[1], mais aussi un raccordement La Praille/Eaux-Vives, dans l'hypothèse d'un TGV arrivant au nord de la ville. Il existe également une proposition de liaison régionale Meyrin/Annemasse. L'ensemble de ces solutions, y compris l'amélioration de l'offre régionale des CFF incluse dans le programme RAIL 2000, passe par la planification des Chemins de Fers Fédéraux.

– Les CFF entendent participer à l'amélioration de l'offre de transports publics, reprend Sébastien Jacobi, secrétaire général du 1er arrondissement, pour les régions du Mandement, de la Champagne et de la Zimeysa. Dès l'automne 1994, sur la ligne de La Plaine, circuleront cinq compositions actuellement fabriquées à Villeneuve, pour un investissement global supérieur à vingt millions.

Dans la succession des événements visant à libérer Genève du joug automobile, on trouve, pour l'instant, l'ouverture de l'autoroute de contournement, le chantier du tramway n° 13 reliant Le Bachet-de-Pesay à Cornavin, via le Rond-Point de Plainpalais, enfin le métro qui passera sous la rade avant de rejoindre Meyrin au nord-ouest. Moins apparente mais tout aussi utile, l'offre de stationnements dans des parkings d'échanges, passant de cinq aujourd'hui à vingt, doit se développer au pourtour de la ville en correspondance avec les transports publics. Plus loin encore, la traversée de la rade sur un pont de deux kilomètres.

– Cet ensemble de propositions vise à stimuler un changement du comportement des usagers, conclut Freddy Wittwer, en leur offrant d'abord une bonne alternative de transports publics. Chaque projet intègre tous les modes de déplacement, du vélo à la voiture, en passant par le piéton. Par opposition aux années d'affrontements dogmatiques, je ressens plus de compréhension mutuelle autour de ces idées. C'était très sensible lors des débats au Grand Conseil.

LES TPG, VENT EN POUPE

Champions des transports publics: Christoph Stucki, directeur général des TPG, et Eric Grasset, directeur de la planification, alignent les arguments en faveur de ce mode de transport. La progression nette de la fréquentation des véhicules TPG – plus de cent millions de voyageurs aujourd'hui pour soixante-deux millions en 1981 –, l'augmentation des cadences, l'offre élargie avec de nouveaux véhicules sont autant d'arguments positifs. Au plan politique, voici dix ans que le plan-directeur des transports donne des moyens aux gens des TPG dont la compétence est largement reconnue. Mieux: à près de 80%, les Genevois ont approuvé la loi sur le réseau des transports publics qui leur était proposée en juin 1988. En logique, c'est donc aux TPG que revient la conduite du chantier des 2300 m de la voie 13. En libérant une pincée de millions, le Grand Conseil leur a donné à la fois des moyens et la caution nécessaire pour engager un emprunt de 50 millions. Au terme d'une addition complexe, la ligne n°13 (infrastructure + matériel roulant) coûtera 70 millions.

MODÉRÉMENT OPTIMISTES

– Nous n'avons plus aucun obstacle pour réaliser le tronçon Rond-Point de Plainpalais/Cornavin, relève Chritoph Stucki, qui nous permettra de doubler pratiquement l'offre. Nous restons donc modérément optimistes.
De l'optimisme, il en faudra au directeur des TPG et à ses collaborateurs pour faire avancer le métro. Il explique:
– N'oublions pas qu'il s'agit là d'un nouveau mode de transport en site propre intégral. Dans sa version automatique, comme elle est pratiquée à Lille, c'est une solution séduisante, mais elle a le défaut d'introduire un nouveau mode de transport à Genève. D'autres propositions qu'on peut qualifier de futuristes ont été analysées, mais je crois qu'on devrait s'orienter vers une solution liée au rail. En fait, la difficulté n'est pas technique. Pensez qu'il nous a fallu trois ans pour faire passer notre projet de ligne de tramway n° 13 alors qu'il s'agit d'un mode de transport connu en Suisse. On imagine que la Berne fédérale mettra plus de temps à analyser notre projet de métro qui n'a pas d'exemple dans le pays.
Le grand pari des TPG c'est que l'élargissement de l'offre des transports publics aboutisse à un changement de comportement du citoyen-automobiliste, partant, à une augmentation sensible de la fluidité du trafic:
– En faisant la moyenne de toutes les lignes des TPG, relève Eric Grasset, on atteint une vitesse commerciale de 14 km/h. C'est 30% de moins que ce que nous pourrions faire avec le même matériel et le même personnel en nous tenant dans les limites légales de 18 km/h. Et ceci malgré toutes les améliorations que nous avons pu apporter avec des couloirs réservés aux transports publics.

UNE CLÉ : LE STATIONNEMENT

Gilles Gardet, urbaniste, a été appelé à travailler sur les problèmes de circulation à Genève à partir d'un «vecteur» intéressant: le cycliste. Depuis près de dix ans, avec une vision originale qui est celle du plus fragile usager de la voie, il observe les évolutions, enregistre les changements:
– Ces dernières années, commente-t-il, on a clairement renversé la vapeur en développant les transports publics. Ce changement est également favorable au cycliste considéré comme un partenaire. Le congrès national «Véloforum» qui s'est réuni à Genève l'automne passé témoigne de cette réalité.
Alliée à la refonte du schéma de circulation entreprise par l'Office des transports et de la circulation, cette évolution amène à revoir la conception des pistes cyclables.
– Dans l'idéal, plutôt qu'une coûteuse séparation des trafics, explique notre correspondant, le vélo passerait simplement dans les rues des quartiers, et les problèmes seraient limités aux croisements avec une grande rue. En réalité, des mesures resteront souvent nécessaires le long des axes routiers principaux. L'urbaniste imagine la reconquête de l'espace du domaine public, des rues qui retrouvent leur fonction. Il connaît les mille recettes qui permettent de parvenir à ce qui n'est encore qu'un rêve de citadin, sait les vertus et les défauts d'une rue jardinée, les solutions imaginées par nos voisins du Nord qui ont une belle avance en matière de modération du trafic.
– Mais la base de cette reconquête de la chaussée passe par le stationnement, explique-t-il. Il faut que le secteur public réglemente avec rigueur les places qu'il met à disposition du public. Le secteur privé ne comprend pas les choses de la même façon, et c'est dommage. La façon dont le parking du Mont-Blanc a été phagocyté par les commerçants au détriment de leurs clients est significative.

POUR QUELQUES VOITURES DE TROP

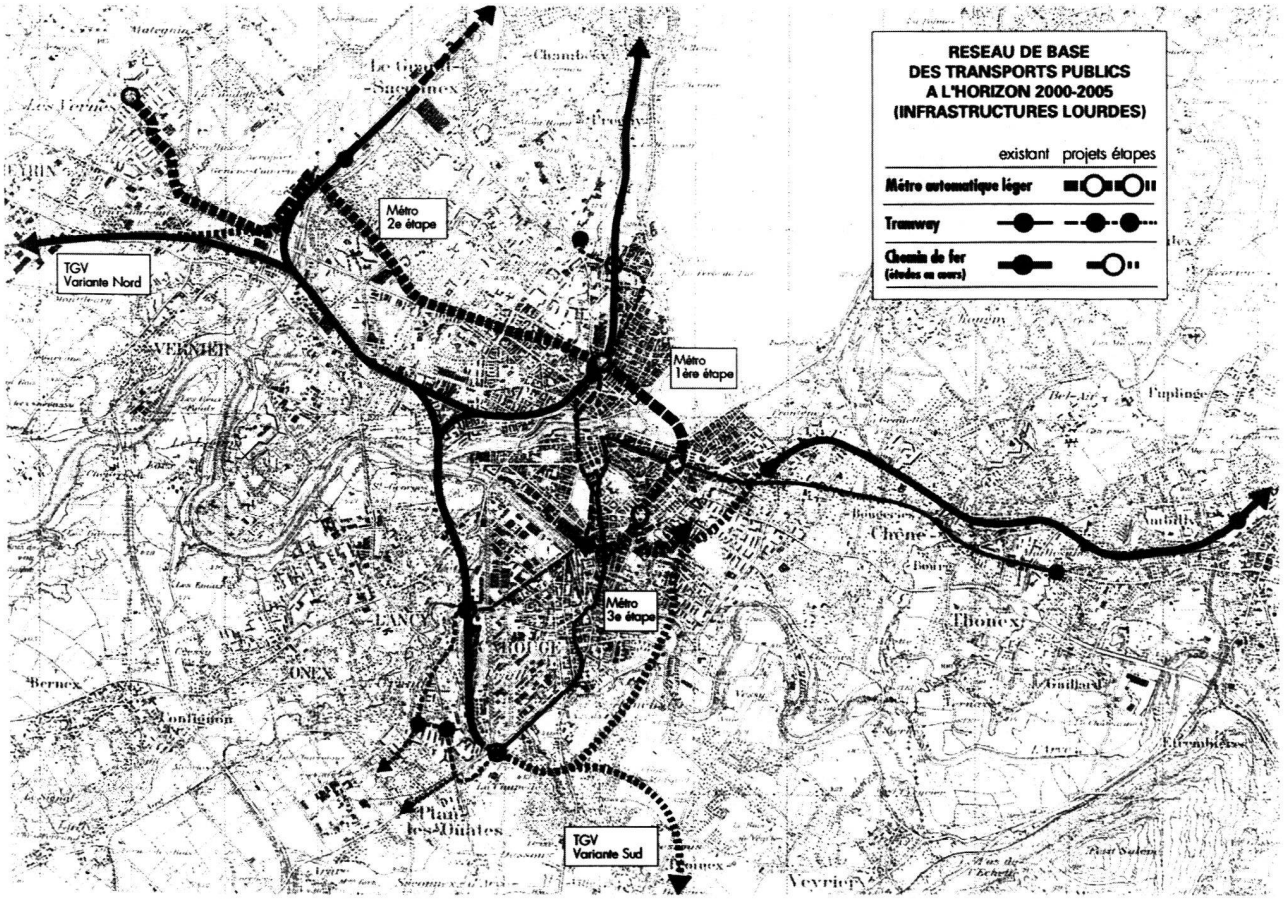
La vraie question posée ici est de savoir à partir de quel moment la liberté personnelle du citoyen s'oppose au droit commun à tous de circuler dans la cité. Sur plus de 24'000 véhicules qui entrent, chaque heure de pointe, dans le secteur sensible de l'hypercentre et des anciens quartiers, il suffirait que 4000 conducteurs passent à un autre moyen de transport pour que la conduite devienne fluide. Or, le quart des «pendulaires» habitent à moins de 3 km de leur lieu de travail!
Les animateurs de la section genevoise de l'ATE (Association Transport et Environnement) participant, avec d'autres partenaires écologistes et des partis de gauche au groupe de pression «cadre de vie» font de ces évidences leur pain quotidien. L'événement, c'est qu'à force de les répéter ils ont convaincu, et même au-delà.
– On est aujourd'hui des alliés objectifs du Conseil d'Etat, explique Alain Rouiller, animateur de la section genevoise de l'ATE et député socialiste au Grand Conseil. Dans la mesure où l'autorité reprend nos propositions, nous ne sommes plus des écolos farfelus, mais des partenaires engagés, entre autres, à résoudre les problèmes posés par la circulation à Genève. Voilà une ville qui représente, en proportion, la plus grande

offre de places de stationnement et qui ne peut offrir une place à l'automobiliste de passage parce qu'elles sont toutes prises, à journée faite, par des Genevois. Et quand on veut amener les garages privés à un peu plus de souplesse, ils nous répondent : liberté du commerce. En droit, le Tribunal Fédéral a donné raison au Conseil d'Etat qui voulait imposer un réglement pour les garages souterrains. Apparemment, il faudra davantage...

LA THÉORIE ET LE HASARD

Sur les problèmes contingents, la traversée de la rade, les rues fermées à la circulation mais ouvertes aux deux-roues et au trafic professionnel, l'abandon des aménagements lourds pour les cyclistes au centre-ville, sur l'espoir porté par le développement tram + métro léger, on avance des arguments solides dans le camp des partisans de Circulation 2000. Dans le même temps, les opposants font le plus de bruit possible et, plus grave peut-être, Berne menace de restreindre les crédits pour les futurs grands projets de la République.

Au-delà des conjectures, restent les faits. En essayant de bousculer les mauvaises habitudes et d'en installer de nouvelles, Genève, décidément novatrice, conduit une expérience grandeur nature qui permettra peut-être de jauger la part de hasard séparant la théorie des dominos de la pratique. Et si, au bout de cet exercice passionnant et risqué, on respirait mieux demain dans les rues basses de l'antique Geneva des consuls ? Le sage dit que les fleurs de l'avenir sont dans les semences du présent.

Robert CURTAT

[1] Tram Sud-Ouest Lausanne circulant en site propre entre la ville, ses universités et une partie des communes de l'Ouest lausannois.