

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 119 (1993)
Heft: 7

Sonstiges

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: 11.01.2026

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

Circulation à Genève: infarctus en vue?

*Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef*

93

La ville du bout du lac ne saurait échapper à l'évolution annoncée par le professeur Bovy, de l'EPFL, dans un exposé présenté récemment à l'Union des villes suisses: l'augmentation inexorable du trafic urbain conduit à la paralysie. En effet, le taux de croissance de la circulation automobile est pratiquement insensible à la démographie ou à la conjoncture. Quand on connaît la situation actuelle à Genève, on ne saurait guère mettre en doute cette prévision. A moins que...

A moins que l'on n'assiste à un transfert massif du trafic privé vers les transports publics, notamment en ce qui concerne les déplacements des pendulaires, ce qui ne saurait être le cas sans une importante amélioration quantitative et qualitative des transports publics. Non que les *Transports publics genevois (TPG)* aient failli à la mission qui leur a été assignée lors de leur création: leurs prestations se sont développées de façon spectaculaire ces dernières années, tant en ce qui concerne le réseau que le matériel roulant ou l'information; ce qui leur manque encore largement c'est l'infrastructure apte à répondre aux défis qui s'annoncent. Un sort qu'ils partagent avec nombre d'entreprises de transport urbain.

Dans son analyse, le professeur Bovy met le doigt sur les entraves intolérables auxquelles se heurtent aujourd'hui les grands projets d'utilité publique, dont font partie les réseaux de transports publics de demain: l'extrême lourdeur des procédures retarde tant les réalisations que même le cadre juridique a le temps d'évoluer au point de remettre largement en cause les projets – pour ne pas parler de l'évolution des besoins, des moyens techniques et des coûts. La construction d'une ligne de tram de 3 km aura demandé à Genève des années de tergiversations (et des kilos de documents, dont un rapport «définitif» datant de décembre 1990...) jusqu'au premier coup de pioche, à l'été 1993, et encore près d'un an et demi jusqu'à la mise en service à l'automne 1994. Or le réseau de tram proposé pour l'horizon 2000-2005 prévoit encore deux autres nouvelles lignes!

C'est pourquoi nous donnons la parole dans ce numéro au conseiller d'Etat Bernard Ziegler, président des TPG, qui plaide de façon convaincante pour que ce soient les lignes directrices d'un réseau qui soient soumises au législatif, et non chaque mètre de ce réseau.

Pour illustrer les résultats d'une approche pragmatique et volontariste de la politique des transports urbains, nous présentons l'exemple de la ville allemande de Fribourg-en-Brisgau, qui a su tirer parti de façon optimale des possibilités offertes par le tram. Nous montrons également comment mettre les ressources de l'imagination au service des usagers: à Karlsruhe, en mettant le tram au vert – c'est-à-dire en rendant l'utilisation plus attrayante –, on a multiplié par quatre le nombre de voyageurs. Qu'avons-nous à faire d'exemples allemands? Il me paraît utile, dans une situation aussi urgente que celle de Genève, de chercher l'inspiration là où le succès est venu récompenser les initiatives les plus intelligentes.