

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 123 (1997)
Heft: 20

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: 05.04.2026

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

Des transports publics attrayants ? La blague devient mauvaise...

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

403

Force m'est de revenir sur mes récentes constatations déabusées sur les carences des transports publics, dont on s'efforce – à juste titre – de promouvoir une utilisation accrue, mais qui ne sont pas à même de répondre pleinement aux attentes du public potentiel¹. Pire, ils risquent même de décourager leur clientèle la plus bienveillante.

Quand à trois reprises en moins de deux semaines, le trafic ferroviaire est interrompu pour des périodes allant de trente minutes à plusieurs heures, on est en droit d'imaginer qu'il existe un gouffre entre l'image que veulent donner les CFF et l'état réel de l'entreprise.

De fait, les locomotives les plus modernes et les plus performantes du monde, les Re 460 et 465, sont alimentées en énergie par un réseau électrique à bout de souffle. Les retards apportés à la réalisation de la ligne à très haute tension Galmiz-Verbois sur le tronçon entre Vaux et Genève ont été invoqués comme l'un des motifs d'effondrement du réseau. Or comment a-t-on pu ignorer que les innombrables oppositions ne seraient pas levées en quelques mois? Le réalisme commandait de prendre des mesures adéquates, même temporaires, pour suppléer à cette défection. Certes, une fois de plus, le chemin de fer, moyen de transport écologique par excellence, est victime d'actions menées au nom de l'écologie. A croire que les chars à bœufs représentent la solution idéale pour le déplacement des Suisses (encore que les bovins sont soupçonnés de contribuer à dégrader la couche d'ozone...).

Il est en outre agaçant de constater que la Suisse romande semble particulièrement touchée par ces pannes (après avoir été en bonne partie « punie » par le nouvel horaire des trains de voyageurs, à quelques louables exceptions près).

Enfin, ces incidents ont une fois de plus montré les lacunes de l'information: le personnel des trains ignorait tout de la cause de ces retards.

* * *

En vue des prochaines élections genevoises, un grand parti fait de la suppression des bouchons routiers l'un de ses trois chevaux de bataille. Avant qu'ils ne proposent d'investir encore plus d'argent dans des projets routiers², il serait bon que ses responsables aillent voir ailleurs, par exemple à Fribourg-en-Brisgau³, comment le développement conséquent de transports publics d'agglomération, voulu par des autorités municipales et régionales intelligentes, contribue à réduire et à rendre plus fluide le trafic automobile urbain tout en améliorant grandement la qualité de vie. Ce dernier aspect de la question semble échapper ou être en grande partie indifférent à certains milieux obnubilés par le caractère libertaire (en pratique dérisoire) du trafic individuel. Les Transports publics genevois (TPG) ont pu jusqu'ici se développer de façon remarquable, grâce notamment à deux magistrats qui en avaient compris les enjeux, soit successivement les conseillers d'Etat Bernard Ziegler et Gérard Ramseyer. On ne peut que souhaiter voir continuité et dynamisme rester ici à l'ordre du jour, quels que soient les magistrats en charge de ce dossier dans le futur gouvernement genevois.

¹ « Des transports publics plus attrayants? La bonne blague... », IAS N° 17-18 du 20 août 1997, p. 353

² Rappelons que l'autoroute de contournement de Genève et l'évitement de Plan-les-Ouates ont coûté au total 1,5 milliard de francs, alors que le financement de l'extension du réseau de tram (pour ne pas parler du métro léger) semble devenir problématique.

³ WEIBEL, JEAN-PIERRE: « Intégration de lignes de tram dans un réseau urbain », IAS N° 7 du 17 mars 1993, pp. 100-105