

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1977)
Heft: 423

Artikel: Le Conseil d'Etat a manqué le tram
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1018851>

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: 15.01.2026

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

GENÈVE

Le Conseil d'Etat a manqué le tram

Le dernier en date des programmes d'extension et de modernisation des TPG (Transports publics genevois), pour les années 1977 à 1981, a été refusé par le Conseil d'Etat genevois. Motif : il contenait un plan d'investissement trop rapide et trop coûteux. Peut-être...

Pourtant ce programme d'investissement, environ 240 millions en cinq ans, soit 48 millions par an, ne paraît pas excessif si l'on considère d'une part l'ampleur des besoins, vieillissement du matériel, nécessité de prolonger certaines lignes (vers la banlieue), et surtout le retard pris dans l'extension et l'amélioration des équipements fixes. En effet, l'objet le plus important de ce programme, l'amélioration et l'extension des dépôts et ateliers, représente un rattrapage. Déjà budgétée dans le programme 1972—1976, la partie « construction » n'a pas reçu le plus petit commencement de réalisation. « Il en résulte, selon le rapport des TPG, que nos bâtiments sont maintenant saturés et qu'il est impossible d'envisager une extension quelconque du parc de véhicules sans avoir au préalable construit de nouveaux dépôts et aménagé de plus

Investissements consentis en faveur des transports publics dans les deux autres grandes villes de Suisse qui ont donné une majorité à l'initiative Albatros (pollution par les véhicules à moteur) :

— Zurich : pour les années 1976—1980, 301 millions, soit plus de 60 millions par année.

— Bâle : 318 millions en six ans, soit 53 millions par année pour les deux demi-cantons.

vastes ateliers. » Tout développement des TPG est donc bloqué pour le moment.

Pourtant, la loi sur les TPG du 21 novembre 1975 prévoit de tout mettre en œuvre pour « intensifier

la fréquence et la rapidité des courses, améliorer la qualité des véhicules et le confort des passagers, ... etc. ».

Pourtant, la population genevoise a clairement exprimé à plusieurs reprises son désir de disposer d'un service de transports publics rapide et efficace dans un milieu urbain amélioré en ce qui concerne la pollution, le bruit, la commodité de déplacement, etc... Dernière expression de cette volonté, la pétition lancée par la CITRAP (Communauté d'intérêts pour les transports publics) pour l'établissement d'une ligne de tram entre Cornavin et Meyrin. La CITRAP, sans vouloir remettre en cause la répartition modale des transports (publics et privés), estime que les plus écologiques, et surtout les transports publics, n'ont pas été traités équitablement en ce qui concerne les investissements.

Le nerf de la guerre

Il est donc urgent de donner aux TPG les moyens d'un développement nécessaire. Ceci suppose que soit reconnue, et pas seulement sur le papier, une priorité aux transports publics (loi de 1975 : Les TPG sont mis au bénéfice, lorsque l'intérêt général le commande, de la priorité sur les autres modes de transports) dans le cadre d'une politique de transports urbains clairement définie.

A la suite du refus du Conseil d'Etat, les TPG, tout en proposant un étalement de leurs projets d'acquisition, une renonciation provisoire de la prolongation de certaine ligne, mettent en garde le Conseil d'Etat : « Compte tenu de l'état de fatigue du matériel ferroviaire, nous pensons que nous pourrions retarder tout au plus de deux ans, soit jusqu'en 1981, la mise en service des motrices articulées. Toutefois, les entrepôts destinés à recevoir ce matériel ferroviaire devront être préalablement construits. Nous pensons que pour assurer une gestion normale des TPG, il est indispensable que l'Etat nous donne l'assurance formelle que les nouveaux entrepôts seront à disposition dans ce délai prolongé. »

Souhaitons que la période de réflexion que s'accorde le Conseil d'Etat ne sera pas trop longue et que le retard accumulé pour le développement des TPG sera résorbé progressivement, mais sans délai supplémentaire !

Juste à côté de Chiasso Balerna en amiante

Seveso, le « scandale du siècle » a jeté dans l'ombre une affaire très significative, moins spectaculaire certainement, qui a pour cadre la commune tessinoise de Balerna (3500 habitants), voisine de Chiasso.

Voyons ce qui se passe là-bas depuis ce printemps, en marge des grands titres de la presse quotidienne.

En pleine agglomération, il y a quelques mois, la construction d'une usine est presque terminée. Tout est prêt pour démarrer l'exploitation. On sait que près d'une cinquantaine d'ouvriers trouveront là du travail. Le propriétaire, un groupe industriel italien, présente toutes les apparences de l'honorabilité; les autorisations de construire ont été données en bonne et due forme, tant au niveau communal qu'au niveau cantonal; l'accord de la Caisse nationale contre les accidents (CNA) est acquis. Bref, on n'attend plus que le blanc-seing officiel indispensable — une simple formalité — pour passer à l'action.

C'est alors que se produit le premier couac. Un citoyen de Balerna, lecteur assidu de la presse italienne, sensibilisé par la lecture des multiples rapports et enquêtes faisant le point, après Seveso, des dangers que comportent certaines productions industrielles, fait un rapprochement que jusque-là personne n'avait osé : les journalistes italiens mettent particulièrement l'accent, après de multiples publications scientifiques, sur les risques élevés qu'entraîne la production de l'amiante; or c'est précisément, à ce que l'on croit savoir, à quoi l'usine Boxer de Balerna est destinée...

Poussant plus loin son enquête, notre homme