Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1983)
Heft: 704

Artikel: Transports publics : l'espoir
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1025161

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: 14.12.2025

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

GENÈVE

Transports publics: l'espoir

Depuis dix ans, les associations écologistes avaient beau lancer initiative sur pétition, les socialistes avaient beau proposer des améliorations, rien n'y faisait: les transports publics genevois (TPG) étaient sous-développés et entendaient le demeurer. Même Guy Fontanet, premier conseiller d'Etat (PDC) à avoir été convaincu de leur importance, semblait se heurter à des adversaires irréductibles: une opinion publique dominée dans sa majorité par le lobby du tout-automobile, une classe politique à l'unisson, une direction d'entreprise satisfaite de sa médiocrité.

Les premiers projets d'amélioration du réseau publiés ces dernières années se sont heurtés à un scepticisme bien compréhensible, après trente ans de dégradation continue de la part réservée aux transports publics. Rappelons-les. Tout d'abord: le nouveau dépôt des trams dans la banlieue ouest de la ville. Ensuite: l'annonce de la mise en service d'un nouveau tram articulé de quarante-deux mètres (le prototype sera expérimenté dès janvier 1984). Puis: l'installation d'un réseau radio. Et surtout: une remise en question encore bien modeste du réseau, une des faiblesses aiguës de l'entreprise; ce réseau n'a pas été sérieusement revu depuis quarante ans, alors que la répartition de l'habitat dans le canton, du fait essentiellement de la naissance de cités-satellites et du développement des communes suburbaines, s'est considérablement modifiée (prévus pour 1984 et 1986, les changements annoncés tentent de prendre en compte les mouvements pendulaires).

Aujourd'hui, renouveau il y a dans ce secteur. A quoi est-il dû? A l'arrivée au Conseil d'Etat d'un deuxième magistrat, le socialiste Christian Grobet, partisan des transports en commun? A un afflux de sang neuf à la direction des TPG? Sans doute. Mais aussi au fait que la priorité absolue donnée à l'automobile, responsable du délabrement de la cité, porte des fruits inattendus: le nombre des heures pendant lesquelles Genève se transforme en un gigantesque bouchon augmente régulièrement.

Dans notre pays, les choses vont lentement. Il aura fallu dix ans aux partisans des transports en commun pour arrêter une dégradation qui semblait inexorable. Et faute de moyens, le mieux annoncé est encore bien timide... Il faudra encore des années et bien des efforts pour redonner aux transports en commun la place qui leur revient, si on veut une ville qui ne soit pas seulement une piste pour complexés de l'accélérateur et pour promoteurs immobiliers, mais un instrument pour l'épanouissement de l'homme, par la richesse des contacts qu'elle encourage (dernier délai pour la signature de l'initiative pour les transports publics: 30 novembre).

LE POINT DE VUE DE GIL STAUFFER

Ça va saigner

Grrrr... Brrrr... Ouïlle... On peut lire, page 407 du dernier numéro de «Ingénieurs et architectes suisses» (22/83), des choses pétrifiantes et dynamitiques tout à la fois à propos des routes et des poids lourds.

Le commentaire du rédacteur en chef, J.-P. Weibel, chapeautant l'article, est aussi parfaitement clair qu'il se peut. Citons, notamment: «(...) Il paraît dorénavant impossible de prétendre que les poids lourds paient plus que leur part à l'entretien du réseau routier, au vu des dégâts occasionnés sur un tronçon relativement récent et des frais de réfection en résultant (...).»
L'article, de MM. L. Pflug et S. Oesch, s'intitule «Auscultation en temps réel d'un revêtement routier» et il va faire un sacré boucan.

On ajoute qu'il s'agit là des résultats d'une recherche utile, intelligente et rigoureusement menée — ce qui est loin d'être le cas de nombre de recherches branquignolées dans les EPF...

Chapeau et remerciements, donc.

* * *

Pour la défense du «Glossaire» — que J.C. égratigne (DP 703) — je dirais, le connaissant un peu: 1) la tâche est tout bonnement gi-gan-tesque; 2) elle est conduite avec une rigueur et une minutie à faire pâlir une horloge atomique; 3) il n'est pas sûr qu'un traitement par ordinateur des informations engrangées — environ 2 millions de fiches — puisse notablement accélérer la publication; 4) contrairement à ce qu'on croit, les sept-huit rédacteurs travaillent vite; 5) le «Glossaire» ne donne pas seulement des renseignements d'ordre linguistique, mais également ethnographique, historique et iconographique; 6) il ne faut pas loin de dix ans pour former un spécialiste; 7) la qualité du travail fourni est mondialement reconnue; 8) le «Glossaire» est une entreprise «définitive»: lorsqu'il sera achevé, il n'y aura pas à le revoir, le corriger, l'augmenter; 9) ça ne me gêne pas le moins du monde de savoir qu'il faudra peut-être encore cinquante ou cent ou deux cents ans pour l'achever; 10) les rédacteurs du «Glossaire» auraient bien tort de se presser; quand on voit comment finissent les gens pressés...; 11) l'entreprise ne coûte pas cher: pas même une microfraction de ce qui est bousillé chaque année au titre, par exemple, du compte laitier de la Confédération ou de l'entretien des routes massacrées par les poids lourds; 12) le «Glossaire», c'est très bien.

Quant au livre de Mme Hadacek, c'est pas grand-chose, pour être poli. Mais c'était une bonne idée. Mais c'est quand même, technico-scientifico-linguistiquement, pas grand-chose. Mais c'était une bonne idée.

Bien le bonjour chez vous.

G. S.