Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1985)
Heft: 773

Artikel: Transports publics : la croix
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1017637

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: 10.12.2025

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

GENÈVE

Transports publics: la croix

La politique genevoise des transports ne paraît pas près de sortir de l'enlisement, vingt ans après le démantèlement méthodique du réseau de trams qui parcourait le canton. On croyait pourtant voir le bout du tunnel: dans les années septante, un plan directeur des transports avait été mis à l'étude; adopté par les autorités (sans portée contraignante, il est vrai, et sans opérer de choix véritable), il comportait un intéressant volet destiné à permettre aux Transports publics genevois (TPG) de rattraper leur retard; les organisations écologiques avaient, il y a deux ans, saisi la balle au bond en proposant ce volet sous forme d'une initiative populaire qui a établi un record de signatures (24 000, il en fallait 10 000).

L'un des aspects centraux de cette nouvelle politique est le développement de la seule ligne de tram qui subsiste en forme de croix sur les deux principaux axes de trafic, traversant de part en part l'agglomération. Un projet actuellement menacé par la pusillanimité des autorités et la surenchère paradoxale des tenants de la priorité à la bagnole et de la construction de parkings au centre-ville.

LE MAL GENEVOIS

Un volumineux rapport d'experts sur la faisabilité de cette «croix ferroviaire» vient d'être publié. C'est un exemple de ce «mal genevois» qui se retrouve dans bien des domaines: la volonté de concilier la chèvre et le chou. Il conclut que le projet est réalisable, mais difficile à exploiter si l'on veut ménager la circulation automobile; les experts n'ont apparemment pas eu l'audace d'imaginer qu'un «métro léger» performant valait bien la fermeture au trafic privé de quelques rues au cœur de la ville. Leur conclusion était dès lors inévitable. Quant aux adversaires de toujours de la priorité aux transports publics au centre-ville, emmenés par le radical Jean de Tolédo, ils ont été touchés par la grâce et réclament rien moins qu'un métro (souterrain) à pilotage automatique dernier cri, comme on en trouve à San Francisco ou dans la communauté urbaine de Lille-Roubaix-Tourcoing. De quoi renvoyer toute solution aux calendes grecques, le temps de s'apercevoir qu'un métro est horriblement coûteux, nécessite un bassin de population très supérieur à celui de Genève et implique des arrêts trop espacés pour répondre aux besoins d'une agglomération de petite surface.

UNE IDÉE DE PLUS

Sur quoi, le chef du Département des travaux publics, Christian Grobet, lance une idée jaillie tout armée de son cerveau et qui une fois de plus tente de mettre tout le monde d'accord: un métro automatique (pour faire moderne), mais en forme de boucle au centre-ville (pour avoir quelque chose rapidement) qui pourrait fonctionner, le siècle prochain, comme un carrousel sur lequel viendraient se greffer des lignes périphériques (pour le souffle visionnaire). L'ennui, c'est que cela ne correspond à aucune nécessité en terme de flux de passagers, et multiplie les changements de mode de transport.

*

En réalité, rien ne se fera sans un ordre de priorité clair: la ville est faite pour aller à pied, le vélo est parfaitement adapté aux distances genevoises, les déplacements courants doivent pouvoir s'effectuer facilement en transports publics faute de rendre l'agglomération invivable. En se focalisant sur le débat croix ferroviaire/métro, les Genevois en oublient le quotidien.

GAZ

Bhopal, avant la catastrophe

C'est l'Uita, l'Union des travailleurs de l'alimentation et des branches connexes, qui le rappelle dans son dernier bulletin d'informations (1-2/1985); les avertissements n'avaient pas manqué, de la part des syndicats, à la direction de l'usine de Union Carbide à Bhopal où s'est produite, le 3 décembre 1984, la plus grande catastrophe industrielle de tous les temps, plus de 2500 morts et des dizaines de milliers de personnes atteintes par le gaz.

Petit historique:
«(...) Le syndicat a cherché à améliorer les normes de sécurité (dans l'usine) après la mort d'un ouvrier en 1981 à la suite d'une fuite de phosgène. Ses revendications se sont faites plus pressantes encore après un autre accident, en février 1982, au cours duquel trente employés avaient été blessés. La direction a passé outre. Le syndicat a alors fait imprimer 6000 affiches distribuées dans la ville pour avertir des risques que la direction de l'usine faisait courir, non seulement aux travailleurs, mais à toute la population. Le 22 mai 1982, le syndicat a déposé plainte devant le Ministère du travail pour manque de sécurité (selon la loi indienne, les employeurs, quels que soient les risques qu'ils font courir, ne sont pas obligés de s'assurer pour les dommages qu'ils peuvent infliger à leurs employés ou à des tiers — pas d'organisme officiel habilité à déterminer les responsabilités et à désigner les coupables dans des catastrophes de ce genre), mais rien n'a changé. Pas plus tard que le 23 janvier 1984, une délégation syndicale est allée exprimer ses préoccupations au Ministère indien du travail. Rien n'a été fait, ni par le gouvernement, ni par la société pour améliorer la situation.»