

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 25 (1988)
Heft: 896

Artikel: La bataille du rail
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1018052>

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: 29.03.2026

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

La bataille du rail

(pi) La bataille tram-métro à laquelle les Genevois s'apprêtaient à se livrer n'aura certainement pas lieu. Les inconditionnels du rail en plein air sont en effet disposés à retirer leur initiative «pour des transports publics efficaces» en faveur d'un contreprojet séduisant.

L'initiative n'autorisait le développement des transports publics que par l'extension du réseau actuel de bus et la construction de nouvelles lignes de tram. Dans un premier temps, le gouvernement avait répondu par un contreprojet prévoyant la construction d'un métro, plus performant. Aucune des deux variantes ne dégagant de majorité claire, un second contreprojet a été élaboré, beaucoup plus séduisant, qui reprend en fait certains points des deux premiers textes, sans fixer de limites techniques. Il prévoit notamment la préparation d'un plan directeur des transports publics et le respect d'exigences quant à la desserte et au confort (voir encadré). Mais son point fort est la réalisation de deux études parallèles, jusqu'au stade de l'avant-projet: une pour le métro et une pour le tram. Malgré un coût plus élevé, les commissions concernées ont adopté ce projet à la quasi unanimité. Le comité d'initiative est également prêt à s'y rallier.

Epreuve de force

L'épreuve de force n'a pourtant été évitée que de justesse. L'Association suisse des transports (AST), partisane du tram, s'opposait en effet au retrait de l'initiative afin de ne pas donner de chance au métro de s'imposer, alors que les autres associations initiantes faisaient confiance au système de la double étude, même si la plupart espèrent que le tram finira par s'imposer.

Un autre défaut du contreprojet, aux yeux de ses opposants, était d'être défendu uniquement par les partisans du métro et les représentants des milieux automobiles (sans l'Automobile club suisse qui s'oppose à toute amélioration des transports publics quand elle ne prône pas la réalisation d'un monorail

aérien). Ceux-ci redoutent qu'un réseau de trams ne vienne encore réduire l'espace à disposition pour la circulation privée et espèrent au contraire que la mise sous terre d'une partie des voyageurs leur permettra de circuler plus facilement.

Valeurs-limites à respecter

Ils risquent bien d'être déçus, car la construction d'un métro n'entraînerait

pas pour autant le démantèlement du réseau actuel de bus, mais tout au plus sa réorganisation en fonction des nouveaux moyens à disposition. Il est même probable que le trafic induit provoquerait une augmentation du nombre de voyageurs dans l'ensemble des transports publics genevois. De plus, le Conseil d'Etat s'est engagé à respecter les valeurs-limites de pollution édictées par l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (Opair), ce qui n'ira pas sans un important transfert modal de l'automobile vers les transports publics. Dans cette optique, le tram aurait l'avantage d'occuper physiquement l'espace pris aux voitures, donc de rendre plus crédible une réduction de capacité pour les transports privés.

Mais le moyen que choisiront les Genevois dans trois ans importe peu. Ils disposeront bientôt, pour autant que le peuple l'accepte en juin, d'une loi sur les transports publics moderne et efficace, dont pourraient s'inspirer d'autres cantons. ■

Une nouvelle loi

Le contreprojet préparé par le Département de justice et police s'inspire du plan directeur zurichois, qui permet actuellement la mise en place d'une communauté de trafic. Celle-ci regroupe les communautés tarifaires (tarifs compatibles entre plusieurs entreprises sur un territoire déterminé) et d'exploitation (un organe central gère les horaires et les modalités d'exploitation de toutes les lignes, pouvant être desservies par plusieurs compagnies, sur un territoire déterminé). L'usager n'a ainsi plus à se préoccuper de savoir avec quelle entreprise il voyage.

Outre l'étude parallèle de réseaux tram et métro, le projet genevois fixe également pour objectif la réalisation, d'ici à l'an 2000, d'une offre de transports publics répondant à certaines exigences de confort, de rapidité et d'accessibilité:

- vitesse commerciale supérieure à 18 km/h pour les lignes importantes sur route, et supérieure à 30 km/h pour les lignes en site propre intégral;

- une place assise par voyageur en dehors des heures de pointe et capacité suffisante durant ces heures pour ne pas à avoir à refuser de passagers;
- la plus mauvaise liaison à l'intérieur de l'agglomération urbaine doit pouvoir se faire en moins de 60 minutes;
- toutes les lignes régulières sont desservies au moins de six heures à minuit; la cadence sera de 6 minutes au plus sur toutes les lignes importantes, de 30 minutes au plus sur les lignes de campagne aux heures de pointe et de une heure au plus en dehors de ces heures;
- un arrêt de transports publics ne doit pas être à plus de 300 mètres ou 5 minutes à pied de votre lieu de départ ou de destination en ville, 500 mètres ou 10 minutes à pied en dehors de la zone urbaine.

Il est également prévu de mettre en place des transports semi-collectifs dans les régions ou aux heures où l'exploitation des lignes régulières n'est pas opportune.