

Zeitschrift: Schweizerisches Jahrbuch für Wirtschafts- und Sozialgeschichte = Annuaire Suisse d'histoire économique et sociale
Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte
Band: 31 (2016)

Artikel: L'impact du lobby routier sur le démantèlement des tramways bâlois et genevois dans les années 1950
Autor: Duc, Gérard / Perroux, Olivier
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-632481>

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: 09.02.2026

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

Gérard Duc, Olivier Perroux

L'impact du lobby routier sur le démantèlement des tramways bâlois et genevois dans les années 1950

The Impact of Road Lobbying on the Dismantling of Tramways in Basel and Geneva in the 1950s

The pressures aiming at the dismantling of the tramway network in Basel and in Geneva in the 1950s raise the question of the influence of road lobbies. The comparison of these two divergent cases – Basel maintained its network, Geneva dismantled its – reveals the decisive character of the pressures from road-friendly interests who favoured the dismantling of streetcar systems. Beyond this, it also allows, to determine the political arena wherein questions regarding urban rail transport were decided by referring to the analytic frame developed by the political scientist Pepper D. Culpepper. In Basel, the dismantling of public rail system was a highly political question, solved by the parliament. The road lobbies were not able to impose their solutions upon decision makers. In Geneva, from the 1930s on, the question of dismantling the tramway system was treated exclusively as an extension of the debate on the cantonal finances, without ever connecting it to questions of urban mobility. The streetcar was abandoned at the peak of the cantonal monetary troubles which only hastened its dismantling, the decisions therefor largely escaping any political debate.

Au milieu des années 1940, le tramway dessert près de 92% du réseau bâlois, contre 8% pour les transports sur pneus; à Genève, ville dotée au début du 20^e siècle du réseau de tramway le plus vaste et dense du pays, les proportions sont de 55% contre 45%.¹ 20 ans plus tard, la situation a évolué de manière contrastée en faveur du transport sur pneus. En 1961, 88% des usagers des transports en commun bâlois

1 Basler-Nachrichten, 25. 11. 1943.

voyagent toujours en tramway,² tandis que Genève, au milieu des années 1960, ne compte plus qu'une seule ligne de moins de dix kilomètres.

Partant du constat que les lobbies assurent «la représentation et la défense des intérêts de leurs membres auprès du pouvoir politique et de l'opinion publique»,³ une interprétation répandue consiste à considérer les opposants aux tramways, majoritairement issus des rangs des promoteurs de la mobilité individuelle, comme plus persuasifs à Genève qu'à Bâle: à moins que n'entrent en jeu des nuances tenant compte du poids respectif des enjeux de mobilité au sein des deux agglomérations. Selon le politologue Pepper D. Culpepper, contrairement aux questions perçues comme politiquement peu importantes, dont la résolution se fait largement par la négociation dans le sens des groupes d'intérêt, les politiciens exercent une forte influence sur la détermination de solutions aux questions hautement politiques. Dans ce cas, les solutions des lobbies sont fréquemment écartées.⁴ Suivant cette interprétation, le lobby de la route n'a-t-il pas contribué à faire du démantèlement du réseau de tramways une question politique centrale à Bâle et ainsi diminué son influence dans l'adoption de solutions, prioritairement définies dans l'arène du Parlement cantonal? A Genève, la question du démantèlement a-t-elle eu le même retentissement politique que dans la cité rhénane?

Au-delà, l'objectif de cette contribution, en confrontant deux cas exemplaires, est de montrer l'existence d'un effet paradoxal des groupes d'intérêt. En exigeant un transfert des transports publics ferrés vers les transports publics sur pneus, revendication commune aussi bien à Bâle qu'à Genève, ils peuvent engager l'exploitant des tramways, dont le pouvoir structurel – soit l'aptitude à peser sur une décision⁵ – varie d'un cas à l'autre, à démontrer le caractère indispensable de leur présence.

Lobby de la route et transports ferrés urbains

Le lobby de la route se structure par étapes durant la première moitié du 20^e siècle. Si le réseau de routes nationales est le chantier qui l'occupe en priorité au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'accès à l'espace public urbain est une problématique qui s'affirme simultanément, aiguisée par la mise en concurrence

2 Arbeiter-Zeitung, 6. 1. 1961.

3 André Mach, Associations d'intérêts, in: Ulrich Klöti et al. (éd.), *Manuel de la politique suisse*, Zurich 1999, p. 299–335, ici 300.

4 Pepper D. Culpepper, *Quiet Politics and Business Power. Corporate Control in Europe and Japan*, Cambridge 2011, p. 3.

5 J. P. Singh, Introduction. *Information Technologies and the Changing Scope of Global Power and Governance*, in: James N. Rosenau et al. (éd.), *Information Technologies and Global Politics. The Changing Scope of Power and Governance*, Albany (NY) 2002, p. 1–38, ici 10.

de l'automobile avec les transports en commun pour l'occupation d'une voirie peu extensible. Le débat sur la mobilité urbaine est avant tout le fait des sections locales des groupes d'intérêt des usagers de la route, avec l'objectif d'ôter les rails de tramways du centre des villes.

A Bâle, la Verkehrsliga beider Basel (VLB) agit depuis 1923 en qualité de faîtière locale réunissant les sections bâloises du lobby routier: à la fin des années 1950, elle représente 13 associations englobant 40'000 membres, ainsi que près de 80 entreprises.⁶ Genève ne dispose pas d'une telle faîtière. Le Touring Club suisse (TCS), promoteur de la mobilité individuelle, est localement très bien implanté puisqu'il a été fondé en 1896 dans la ville du bout du lac et revendique 22'000 membres en 1956.⁷

Dès les années 1930, les avantages des transports sur pneus (autobus et trolleybus) font l'objet de très nombreux articles de presse et de rapports: intégration au trafic général, là où les tramways disposent de la priorité; arrêts en bordure de trottoir ne nécessitant pas l'aménagement d'îlots centraux; peu de bruit; peu gourmand en espace; courte distance de freinage; grande vitesse commerciale; ajout possible d'une remorque en cas de forte affluence.⁸ La profusion littéraire se renforce au sortir de la guerre et reflète la volonté de briser la prééminence du tramway, transport en commun majoritaire des villes suisses.

Même si la majorité des ingénieurs du trafic souligne les avantages des tramways pour des villes de taille moyenne, le débat est avant tout émotionnel. Les tramways n'ont en effet pas la faculté de contrer l'avènement de la voiture comme objet de consommation courant: or, l'insertion massive de celle-ci en milieu urbain nécessite une redistribution d'un espace jusqu'alors fortement approprié par le tramway. Lorsque l'Union d'entreprises suisses de transport affirme qu'un seul tramway doté d'une remorque suffit pour transporter 200 personnes sur leur lieu de travail et se substituer à 118 automobiles,⁹ elle assimile mobilité individuelle et collective et mésestime «la véritable relation entre l'automobiliste et sa voiture» considérée comme «une partie mobile de son appartement, de sa maison».¹⁰ D'autre part, en 1945, le matériel roulant des compagnies de tramways est vieillissant, composé essentiellement de tramways à deux essieux dont certains datent du siècle passé. Les compagnies peinent à remplacer la réalité de tramways bruyants de petit gabarit, venant s'entasser dans les rues étroites des centres urbains, par la vision future

6 Arbeiter-Zeitung, 31. 1. 1962; Bulletin der Verkehrsliga beider Basel (Bulletin VLB) 1 (1965).

7 Bulletin de la section genevoise du TCS (Bulletin TCS), avril 1956, p. 34. Parmi les villes suisses de plus de 100'000 habitants, seule Zurich voit également la constitution d'une Strassenverkehrs-Liga. Cf. Ueli Haefeli, Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und schweizerische Städte im Vergleich 1950–1990, Stuttgart 2008, p. 220.

8 VLB, Jahresbericht pro 1942, Bâle 1943, p. 8.

9 Der öffentliche Verkehr, August 1960.

10 National-Zeitung, 5. 10. 1957.

de tramways de grande capacité, à quatre essieux, capables de s'insérer dans le trafic. Les partisans du transfert jouent volontiers sur l'image de «vieilles voitures cliquetantes»¹¹ qui affecte les tramways et lui opposent le caractère résolument moderne des véhicules sur pneus, dont la technique est plus récente.

Les tramways bâlois: une question centrale de la politique de mobilité

Les positions établies dans les années 1930 entre les tenants des transports urbains sur pneus et ceux des transports ferrés se cristallisent au lendemain de la guerre. Schématiquement, la première position est occupée par la VLB, la seconde par les Basler Verkehrs-Betriebe (BVB).

Du côté des lobbies de la route, la promotion des transports urbains sur pneus a débuté durant les années 1930, dans un contexte marqué par l'engorgement croissant de l'étroite vallée de la Birsig (Barfüsserplatz-Mittlere Rheinbrücke) qui sépare les plateaux est et ouest, et dans laquelle converge la majorité des lignes de tramways. La croissance de la motorisation individuelle au sortir de la guerre relance un débat étouffé durant le conflit par les contingentements sur l'essence et les pneumatiques. Le comité de la VLB compte douze membres, dont onze proviennent des associations affiliées avec une nette prédominance pour l'Automobile Club suisse (ACS) et le TCS, toutes deux représentées par deux délégués, dont leur président. Dès 1952, le TCS et l'ACS assurent alternativement la présidence. Le dernier membre du comité est Eugen Dietschi (1896–1986), rédacteur de la *National-Zeitung*, député radical au Grand Conseil, conseiller national, puis aux Etats.¹² S'il n'intervient guère dans les questions liées aux tramways au Parlement cantonal, son implication est davantage décisive dans la médiatisation du transfert. La *National-Zeitung* de tendance radicale, par ailleurs membre de la VLB, accueille à plusieurs reprises les analyses de Theo Gubler (1878–1954), fondateur et vice-président de la VLB et d'Eugen Schildknecht, secrétaire.¹³ L'autre grand quotidien de la presse bâloise, les *Basler-Nachrichten* d'obédience libérale-conservatrice, est également membre de la VLB et adopte un même ton critique sur la question du tramway. Son rédacteur Nicolas Bischoff est député libéral, président de la *Basler Verkehrsverein* (ancêtre de *Basel Tourismus*) – également membre de la VLB – et l'auteur, durant les années 1950, de nombreuses propositions visant à

11 Touring, 27. 4. 1950.

12 VLB, Jahresbericht pro 1938, Bâle 1938, p. 1.

13 National-Zeitung, 22. 8. 1950. Sur la presse bâloise, Oskar Reck, Medien, in: Lukas Burckhardt et al. (éd.), *Das politische System Basel-Stadt. Geschichte, Strukturen, Institutionen, Politikbereiche*, Bâle 1984, p. 161–168.

hâter le transfert.¹⁴ Sans être membre du comité de la VLB, il intervient fréquemment dans les débats publics organisés par l'association.¹⁵

Entre le début des années 1950 et le milieu de la décennie suivante, la VLB use de différentes stratégies. Dans un premier temps, la promotion du transfert se fait dans le cadre du plan de correction du Grand-Bâle. Si le projet émanant du Conseil d'Etat conserve le tramway comme mode de transport à privilégier pour les lignes qui transitent par le centre-ville, il ne rejette pas l'éventualité d'une exploitation par trolleybus de la ligne 3. Reliant Burgfelden (plateau ouest) à Birsfelden, elle présente le désavantage de ne pas transiter par Marktplatz, centre névralgique de la cité.¹⁶ Soumis au Parlement durant le printemps 1946, renvoyé en commission, puis attaqué en référendum, le plan de correction est adopté en décembre 1949.¹⁷ Plus de trois ans de débat ont montré que la question du transfert des tramways était le dénominateur commun entre tenants et opposants au plan de correction. Par ailleurs, la commission du Grand Conseil ne se satisfait pas des atermoiements de l'exécutif et exige une prise de position des différents services cantonaux sur la ligne 3.¹⁸ Partisane d'un projet intégrant l'aménagement d'une route de décharge du fond de la vallée de la Birsig sur son flanc gauche, la VLB modère sa critique du tramway, par crainte de brouiller le message et d'être associée aux opposants, dont l'argumentaire appuie justement le manque d'ambition du plan sur la question du transfert.¹⁹

Répondant à la commission du Grand Conseil, le Département de police requiert le démantèlement du réseau, à commencer par la ligne 3. Adolf Ramseyer (1913–1969), officier de police responsable de la section du trafic, met notamment en évidence l'incompatibilité entre tramways de la ligne 3 et automobiles sur des routes où le trafic est appelé à croître fortement.²⁰ De son côté, la direction des BVB défend le maintien de l'intégralité du réseau, à commencer par la ligne 3, dont la fréquence sera par ailleurs renforcée afin de capter les nouveaux flux générés par la construction de centaines de logements dans le quartier de Kannenfeld.²¹ Soumis à des avis

14 Pour la première moitié des années 1950, Staatsarchiv des Kantons Basel-Stadt (StABS), Protokolle des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt, XLIII. Jahrgang (Protokolle, XLIII), 8. 3. 1951, p. 308; Protokolle, XLIV, 24. 4. 1952, p. 439; Protokolle, XLVI, 26. 11. 1953, p. 238; Protokolle, XLVII, 28. 10. 1954, p. 156.

15 Emil Ulli, 60 Jahre Verkehrsliga beider Basel 1923–1983, Bâle 1983, p. 6

16 StABS, Ratschlag 4224, 23. 5. 1946.

17 StABS, Protokolle, XLII, 29. 12. 1949, p. 213.

18 StABS, Bericht 4531, 7. 7. 1949.

19 StABS, BD-REG 1A 801-4, Referendumskomitee gegen die Stadtplankorrektion, Exposé zur Verkehrsfrage, Wernhard Huber, 4. 12. 1949.

20 StABS, BD-REG 1A 801-4, Das Polizeidepartement des Kantons Basel-Stadt an den Regierungsrat, 6. 11. 1949.

21 StABS, BD-REG 1A 801-4, Der Verwaltungsrat der BVB an das Baudepartement, 25. 11. 1949.

contraires, le gouvernement charge les BVB de procéder à des essais d'exploitation de la ligne 3 au moyen d'un autobus.

L'approbation du plan de correction par les citoyens marque une évolution de la stratégie de la VLB vers une visibilité plus démonstrative. Deux points forts marquent l'année 1950. En février, elle organise une conférence de l'ingénieur Werdenberg, directeur des transports urbains de Winterthour qui ont démantelé leur réseau de tramways et adopté le trolleybus.²² Afin de toucher la rue, la VLB organise, fin octobre à la Mustermesse, une manifestation populaire en faveur du trolleybus qui rassemble 1200 personnes. La résolution adoptée par l'assemblée demande aux autorités cantonales de remplacer le tramway 3 par un trolleybus et d'étendre progressivement cette mesure à toutes les lignes du réseau.²³ Un mois plus tard, Fritz Ebi (1889–1961), conseiller d'Etat en charge des travaux publics propose le transfert de la ligne 3. Les magistrats hésitent et renvoient la question aux différents services, qui campent sur leur position.²⁴ Les BVB démontrent, essais à l'appui, que l'introduction d'un trolleybus sur la ligne 3 nécessite des corrections de rue, notamment de l'Aeschenvorstadt, dont l'élargissement est contesté dans le cadre du plan de correction en raison de son coût. La compagnie dresse d'autre part un portrait catastrophique de l'engorgement créé aux heures de pointe par la multiplication de trolleybus d'une capacité de 80 personnes (contre plus de 100 pour un tramway simple).²⁵ L'argumentaire fait mouche. En mars 1952, le Conseil d'Etat se range du côté des BVB, suivi du Parlement en novembre de l'année suivante.²⁶ Une victoire fragile: les BVB doivent évaluer la possibilité de remplacer d'autres lignes par des trolleybus et une étude visant à enterrer les tramways dans le centre – métro léger – doit être entreprise.

La dernière stratégie de la VLB consiste à recourir aux instruments constitutionnels. En automne 1951, elle est à l'origine de l'initiative dite «des bus», qui exige des BVB un transfert des lignes transitant par le goulet du centre-ville vers des modes sur pneus. En moins d'un mois, l'initiative récolte près de 13'500 signatures, soit un quart de la population votante du canton.²⁷ La VLB accepte de suspendre son initiative à condition que les BVB ne se livrent à aucun achat de tramways avant les résultats de l'étude sur la faisabilité d'un métro léger.²⁸

22 StABS, BD-REG 1A 1206-10, Vortrag von Herrn Dipl. Ing. Werdenberg, Direktor der Verkehrsbetriebe der Stadt Winterthur, gehalten in Basel am 17. 2. 1950.

23 VLB, Jahresbericht pro 1950, Basel 1951, p. 12 s.

24 StABS, BD-REG 1A 1206-10, Das Bau-Departement des Kantons Basel-Stadt an den Regierungsrat, 29. 11. 1950.

25 StABS, BD-REG 1A 1206-10, Das Polizeidepartement des Kantons Basel-Stadt an den Regierungsrat, 31. 1. 1951; Der Verwaltungsrat der BVB an den Regierungsrat, 9. 4. 1951.

26 StABS, Bericht 4764, 13. 3. 1952; Protokolle, XLVI, 26. 11. 1953, p. 238.

27 Stephan Appenzeller, Basel und sein Tram. Die Geschichte der Basler Verkehrs-Betriebe, Bâle 1995, p. 141.

28 VLB, Jahresbericht pro 1953, Bâle 1954, p. 4.

Lorsqu’au printemps 1954, le Parlement vote un achat de matériel roulant pour les BVB – 13 trolleybus mais également 13 automotrices –, la VLB saisit le référendum contre la décision. L’engouement est de nouveau fort, puisque 12’000 signatures sont récoltées en quelques mois et déposées en novembre.²⁹ Après la ligne 3 et les lignes diamétrales, la VLB s’attaque aux lignes de ceinture 1 et 2 qui empruntent le tracé des deux Rings prévus dans le plan de correction. Le 13 mars 1955, les citoyens bâlois rejettent le crédit.³⁰ Ce refus oblige les BVB à engager la réflexion sur le remplacement de la ligne 2. Elle va durer cinq ans: à l’aube des années 1960, les BVB décident d’exploiter le segment ouest de la ligne 2, peu fréquenté, par un trolleybus.³¹ Le dernier tramway de la ligne 2 franchit le Johanniterbrücke en juillet 1966.³² Les 15 ans de lobbying de la VLB ont débouché sur un maigre résultat: seul le Johanniterbrücke et les rues d’accès au pont, appelés à devenir le segment ouest du Ring intérieur sont libérés du trafic des tramways. Comment l’expliquer?

Face à la pression d’un lobby routier bien structuré, les BVB ont deux solutions: plier ou résister. La compagnie opte pour la seconde option, s’érigeant en véritable pouvoir structurel, notamment grâce à la personnalité de son directeur, le radical Otto Miescher (1905–2001). Premier directeur d’une compagnie fondée en 1946 à la suite de l’assainissement des Tramways bâlois, Miescher, futur conseiller d’Etat, n’a médiatiquement rien à envier à la VLB. Omniprésent, il est considéré, même dans les milieux de l’automobile, comme un excellent directeur de compagnie de transport en commun, bien que défenseur acharné des tramways.³³ La proximité de la VLB avec les deux grands organes de la presse bâloise et la présence médiatique de Miescher font de la question du transfert une question hautement politique, ce que reflète le nombre important d’articles traitant du sujet. En accord avec la démonstration empirique de Culpepper, cela se traduit par un impact faible de la VLB sur la résolution finale de la question du transfert, prioritairement traité au sein du Parlement.

Le tramway, transport de masse peu cher, traditionnellement soutenu par la gauche, bénéficie également de l’affiliation de Miescher au Parti radical, au centre de l’échiquier politique. Elle a pu faire basculer en faveur du tramway certaines décisions clés du Parlement. L’analyse des votes concernant le tramway 3, en novembre 1953, démontre que la proposition libérale d’exploiter la ligne avec du matériel sur pneus, en attendant le rapport sur le métro léger, ne rencontre l’assentiment que de 14 députés, soit l’ensemble de la députation libérale et

29 VLB, Jahresbericht pro 1954, Bâle 1955, p. 9.

30 StABS, Ratschlag 5119, 6. 5. 1955.

31 Haefeli (voir note 7), p. 185.

32 Bulletin VLB 3 (1968), p. 20.

33 Automobil Revue, 22. 2. 1956.

quelques chrétiens-conservateurs (futurs PDC). La gauche et toute la députation radicale – y compris Eugen Dietschi du comité de la VLB – suit le Conseil d'Etat. Cette homogénéité du groupe radical permet un soutien du Parlement qui vote à une majorité confortable, à neuf reprises entre 1946 et 1965, des crédits d'achat de tramways pour les BVB. Miescher jouit également d'une confiance sans faille de son ministre de tutelle et collègue de parti, Alfred Schaller (1908–1985), président du Conseil d'administration des BVB et proche des milieux ferroviaires, par le siège qu'il occupe au sein du comité de la Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic (Litra), le lobby suisse du rail.³⁴ En dehors du landernau politique, le maintien du tramway est également en adéquation avec la position de la grande majorité des ingénieurs des transports, dont l'Allemand Kurt Leibbrand (1914–1985), professeur à l'EPFZ (1950–1963) et personnage clé de la planification des transports urbains en Suisse alémanique, auteur notamment du plan général du trafic de Zurich en 1953 et de celui de Bâle en 1958.³⁵ Dans ses travaux, les transports ferrés urbains (RER, métro, tramways) occupent une place centrale destinée à assurer la mobilité de masse et à lutter contre l'engorgement des centres urbains par le trafic motorisé.³⁶

Miescher a su accepter un modus vivendi minimal en ce qui concerne la ligne 2. Au demeurant, il s'agit d'un renoncement dérisoire: le plan général du trafic de Leibbrand, s'il préconise le maintien des tramways pour les lignes diamétrales, admet que les lignes circulaires peuvent être exploitées par des véhicules sur pneus.³⁷ Au début des années 1960, après que Miescher a eu repoussé dix ans durant les exigences de démantèlement, les faits lui donnent raison: contrairement à ceux qui prévoyaient un recul des transports en commun au profit des modes individuels, la croissance du nombre des usagers a été forte. Les BVB, qui déplaçaient près de 68 mio. de personnes en 1947, en véhiculent plus de 84 mio. dix ans plus tard,³⁸ alors que des auteurs parlent d'une renaissance des transports urbains ferrés à la fin des années 1960.³⁹

34 A. Schaller siège au comité de la Litra dès 1948 en qualité de directeur de l'Office de la navigation sur le Rhin à Bâle. Il reste au comité lorsqu'il accède au Conseil d'Etat. Cf. Litra, *Jahresbericht über die Tätigkeit der Litra im Geschäftsjahr 1948*.

35 Stefan Sandmeier et al., *125 Jahre Verkehrswesen an der ETH Zürich*, Zurich 2008, p. 16.

36 Notamment Kurt Leibbrand, *Das Verkehrswesen als Glied der Landes-, Regional- und Stadtplanung*, Cologne 1957.

37 Kurt Leibbrand, *Gesamtverkehrsplan Basel*, in: *Schweizerische Bauzeitung* 34 (1958), p. 495–500.

38 StABS, *Ratschlag 5454*, 26. 6. 1958.

39 André Kirchhofer, *Stets zu Diensten – gezwungenermassen! Die Schweizer Bahnen und ihre «Gemeinwirtschaftlichkeit» für Staat, Wirtschaft und Bevölkerung*, Bâle 2010, p. 275.

Les tramways genevois: une question subordonnée à la situation financière du canton

Au tournant du siècle, Genève dispose d'un réseau de transport sur rail dense, construit par plusieurs compagnies privées dès 1862 et unifié à la suite de la fusion des principales compagnies, en prévision de la construction de nouvelles lignes. La naissance de la Compagnie genevoise des Tramways électriques (CGTE) est contemporaine des vastes tentatives par l'Etat d'organiser l'aménagement de l'agglomération. Fait unique en Suisse, la CGTE est une compagnie entièrement privée, qui ne bénéficie d'aucun allègement fiscal lié à ses activités. Annuellement, plus de 100'000 fr. sont versés dans les caisses des collectivités publiques par la CGTE.

Après la Première Guerre mondiale, la CGTE se retrouve financièrement étouffée et l'avenir des tramways s'assombrit, à tel point que le lobby routier n'aura pas besoin de militer intensément contre le tramway dans l'après-guerre. Dès cette époque, la compagnie remet en question des lignes de tramways en projet et même la ligne existante desservant Jussy. En 1924, elle est contrainte de demander des allègements fiscaux. Devant le refus du Parlement, elle obtient un sursis concordataire de la Confédération qui débouche sur une réduction des lignes en service par une modification des concessions.⁴⁰

En 1926, l'Etat de Genève, également au bord de la faillite, est sauvé in extremis par les banques locales, au prix de sévères mesures d'économies.⁴¹ Au même moment, la CGTE négocie son sauvetage avec les mêmes banques et l'Etat. Ce dernier propose l'échange des créances en souffrance contre des actions de l'entreprise et devient actionnaire très majoritaire de la CGTE. Afin d'assurer la viabilité de la compagnie, les banques exigent une analyse par des experts indépendants. Le rapport d'expertise des Zurichois Wick et Studer décrit un réseau surdimensionné, lent et trop dense. Il souligne également le faible nombre de doubles voies sur le réseau, handicap majeur au développement du service.⁴²

Cette période de grandes difficultés financières amorce le déclin du tramway. Le réseau ferré de la CGTE est vieillissant et exige de nombreux et coûteux travaux de réfection que la compagnie peine à financer. D'autant que la crise des années 1930 augmente encore ses difficultés. L'aide cantonale est un vœu pieux. Même l'éphémère gouvernement socialiste de Léon Nicole (1887–1965), aux affaires de 1933 à 1936, est soumis à l'austérité financière.⁴³ Afin de trouver des solutions

40 Archives d'Etat de Genève (AEG), Fonds Transports (FT), Rapport adressé au Conseil fédéral par le commissaire au sursis concordataire de la CGTE, 8. 9. 1924 (le fonds Transports n'est pas indexé).

41 Paul-Edmond Martin, *Histoire de Genève*, vol. 2, Genève 1956.

42 AEG, FT, Rapport d'expertise établi à Zurich par M. Studer, 31. 1. 1924.

43 Martin (voir note 41).

plus économiques, la CGTE prend elle-même l'initiative, dans les années 1930, de se doter de lignes d'autobus.⁴⁴ Au sein du Parlement, la question des tramways n'est pas liée à la politique de mobilité, mais n'est traitée que dans sa composante fiscale et financière.

Sans recourir à des études comparatives des divers modes de traction, les dirigeants de la CGTE sont les premiers à considérer les transports sur pneus comme une solution d'avenir, en raison d'un coût supposé moindre.⁴⁵ Après la création des lignes d'autobus pour compléter le réseau et remplacer la ligne de Jussy, de nouveaux projets de substitution émergent juste avant le déclenchement des hostilités.⁴⁶ Une première convention entre Etat et CGTE pour les lignes d'autobus date du 18 mars 1938.⁴⁷ Elle est octroyée pour dix ans, ensuite renouvelable d'année en année. Simultanément, la CGTE, alors propriétaire de six autobus seulement, crée une compagnie distincte pour gérer ses lignes routières. Cette filiale reçoit les autobus déjà acquis en échange d'actions et ouvre de nouvelles lignes entre la ville et la campagne. Une subvention annuelle est prévue, ainsi qu'une garantie de déficit et des exemptions fiscales.⁴⁸ La guerre suspend les projets de réfection des voies de tramways – en raison de la pénurie d'acier – et fait émerger des projets de ligne de trolleybus. Au printemps 1941, la CGTE demande à la Confédération l'autorisation de remplacer le tramway 3 par un trolleybus. Les raisons évoquées sont le mauvais état des voies, la pénurie de matériaux pour les remplacer et les avantages du trolleybus en matière de souplesse d'exploitation, de vitesse et de bruit.⁴⁹

Dès la fin du conflit, le mouvement se précipite. L'accélération de l'automobilité qui place le TCS comme lobby majeur – mais pas unique – des transports routiers, intervient ainsi dans un moment particulier de l'histoire des transports publics genevois. Le tramway est déjà sur le déclin par manque de moyens financiers et le TCS ne peut que se féliciter des décisions prises en la matière: «Le temps évolue d'ailleurs, lentement mais sûrement, dans le sens que nous souhaitons en notre for intérieur: le réseau ferré de la CGTE se rétrécit comme peau de chagrin, et son réseau routier – autobus, trolleybus – s'accroît irrésistiblement.»⁵⁰ Cependant, cela ne signifie aucunement qu'une volonté de démantèlement total du réseau anime les dirigeants de la CGTE: une enquête bâloise de 1949 qui interroge les compagnies

44 AEG, FT, Rapport sur l'amélioration à apporter à l'exploitation de la CGTE, mars 1942, p. 1.

45 AEG, FT, Note sur la réorganisation de la CGTE présentée par son Conseil d'administration, 11.3. 1926.

46 Le rapport annuel de la CGTE pour 1941 indique que le projet de remplacement de la ligne 3 était «complètement mis au point en 1939». Ajourné, il n'a été repris qu'en 1941.

47 AEG, FT, Convention entre l'Etat de Genève et la CGTE, 18. 3. 1938.

48 AEG, FT, Compagnie genevoise des autobus, Statuts de la compagnie, 17. 12. 1938, p. 15.

49 AEG, FT, Arrêté fédéral du 6. 5. 1942 modifiant la concession des tramways électriques du canton de Genève.

50 Bulletin TCS, février 1952, p. 22 s.

de transport des plus grands centres urbains fait figurer Genève parmi les villes qui désirent maintenir un réseau de tramways.⁵¹ Les choses évoluent pourtant rapidement: en 1956, Virieux, le directeur de la CGTE affirme lui-même que la compagnie est favorable à la disparition du tramway.⁵² Tout au plus nuance-t-il en deux points faiblement appuyés les atouts supposés des transports sur pneus: il précise que ces derniers ne sont pas moins encombrants que le tram, ni moins coûteux, chaque véhicule, de moindre capacité nécessitant un chauffeur.

A la décharge de Virieux, on peut noter que Genève, canton le plus motorisé de Suisse, baigne dans une euphorie pro-automobile: à la fin des années 1950, la ville de Genève compte un véhicule à moteur pour moins de six habitants, contre un pour onze en ville de Bâle.⁵³ Une expression en particulier, dont on ne connaît ni l'origine ni l'auteur, résume à elle seule cette ambiance générale: la «ligne de désir du trafic».⁵⁴ Dans une optique libérale, rien ne doit perturber le trafic routier qui doit se voir opposer le moins d'obstacles possible. Le tramway, qui dispose d'une priorité dans le trafic, est un objecteur à cette ligne de désir du trafic, et le démantèlement prend le visage d'une solution négociée entre partenaires, loin de tout débat politique.

De l'opposition au tramway, dont le combat est gagné d'avance, la section locale du TCS glisse logiquement vers une remise en question globale des transports en commun. Dans son bulletin de février 1955, elle mentionne: «Aux Etats-Unis, où pourtant la liberté de l'individu est sacrée et où l'automobiliste a atteint un développement inouï, les transports en commun ont de plus en plus la priorité sur les véhicules particuliers. [...] Si l'on souscrit aux conclusions de cette étude, on en arrive à considérer que la notion de priorité des véhicules publics – trams, autobus, trolleybus – est appelée à devenir, par la force des choses, un critère dont tous les gouvernements auront à tenir compte à l'égard des quartiers centraux aux rues étroites et encombrées. Douce perspective...»⁵⁵

Ainsi, tout en promouvant fermement le remplacement des tramways par des véhicules sur pneus, ces derniers ne sont, au fil du temps, pas moins combattus. On trouve bien quelques traces de raisonnement sur l'utilité des transports en commun, mais ces dernières ne dépassent jamais les formules introductives: «[...] il n'y a pas que nous dans les rues de Genève. Il y a plus de 100'000 usagers de nos transports en commun. Il y a tous ceux dont le tram permet le déplacement

51 StABS, BD-REG 1A 801-4, Der Verwaltungsrat der Basler Verkehrsbetriebe an das Baudepartement, 25. 10. 1949, p. 7.

52 Journal de Genève, 10. 4. 1956.

53 Heiner Ritzmann-Blickenstorfer (éd.), Statistique historique de la Suisse, Zurich 1996, p. 166, p. 781.

54 Le conseiller d'Etat radical Jean Dutoit (1908–1985), notamment, se fait le porteur de cette idée. Cf. Journal de Genève, 8. 11. 1955.

55 Bulletin TCS, février 1955, p. 14.

massif, aux heures de pointe, au moyen de trois véhicules accouplés ne formant qu'un seul convoi.»⁵⁶ Des exemples démontrent toutefois que, pour le TCS, les transports en commun sont plutôt une gêne au développement du trafic motorisé. Sur la route reliant Laconnex à Cartigny, le tramway a laissé la place à un autobus. Or, le tramway circulait sur un accotement distinct, tandis que l'autobus emprunte la chaussée, très étroite: «Le croisement d'une auto particulière, déjà très difficile avec une autre auto, devient matériellement impossible avec l'autobus.» Puis plus loin: «Il y a quelque chose de boiteux dans notre réglementation. Comment! On lance un service d'autobus sur une route, sans, d'abord, conformer la route à ce nouveau et encombrant mode de transport!»⁵⁷ Un cas similaire est dénoncé entre Bernex et Chancy: «L'autobus, en regard du tram, c'est la locomotion de l'avenir, entend-on dire de tous côtés. D'accord, à condition qu'il roule sur une chaussée appropriée. Sinon, c'est... à regretter le tram!»⁵⁸ En pleine ville, l'enjeu de partage de l'espace public est identique. A la rue de Lyon, le tramway dispose, sur une portion réduite de quelques centaines de mètres d'une ligne en site propre. Le TCS dénonce «l'accaparement au profit des trams d'une partie excessive de la chaussée [...], celle-ci n'étant plus réduite qu'à deux couloirs trop étroits de part et d'autre des rails». Et de conclure: «Qu'à la campagne, on consacre un emplacement distinct au tram, parfait, si c'est à l'extrême bord de la chaussée [...]. Mais en ville, à quoi bon gêner le trafic routier en plein milieu d'une rue?»⁵⁹ La remise en question des transports en commun par le TCS va très loin puisqu'en 1956, s'appuyant sur les discussions d'une commission parlementaire, il propose «la suppression des voyages des autobus CGTE à travers la ville. Ces gros véhicules qui desservent notre campagne devraient avoir leurs terminus en périphérie.»⁶⁰

Conclusion

Les années d'après-guerre sont marquées par la confrontation entre transports en commun urbains sur rail et lobby du transport individuel motorisé. Genève et Bâle aboutissent à deux situations divergentes: les BVB ont maintenu durant la décennie 1950 la quasi-totalité de leur réseau de tramways, là où la CGTE (Transports publics genevois dès 1977) l'a presque entièrement démantelé, obligeant le Canton de Genève à une coûteuse reconstruction à partir des années 1990, lorsqu'il s'avéra que les transports individuels motorisés menaçaient d'étouffer l'agglomération.

56 Bulletin TCS, février 1952, p. 22.

57 Bulletin TCS, avril 1952, p. 19.

58 Idem, p. 20.

59 Bulletin TCS, juin 1952, p. 102.

60 Bulletin TCS, avril 1956, p. 67.

Si des éléments endogènes aux deux réseaux expliquent en partie les trajectoires différentes – comme la trop grande extension du réseau genevois et son financement à l'origine par des fonds privés – on doit constater que l'intensité des débats politiques autour des questions de mobilité, différente au sein des deux agglomérations, a joué un rôle non négligeable. En 1945, les BVB ont, comme la CGTE, un matériel et une infrastructure vétustes et ils sortent d'une longue période qui les a de même précipités au bord de la faillite. Le cadre analytique établi par Culpepper offre ici une clé d'interprétation intéressante.⁶¹ A Bâle, la VLB et Miescher font de la question du démantèlement ou du maintien des tramways une question hautement politique – à témoin son traitement très fréquent dans la presse locale – dont la résolution est avant tout discutée au sein du Parlement cantonal et ne laisse que très peu de place aux solutions de la VLB, un lobby pourtant bien structuré et très présent. A Genève, le Parlement appréhende dès l'entre-deux-guerres la problématique du tramway comme une extension du débat sur les finances cantonales, sans jamais la lier aux questions de mobilité.

Dans le maintien ou non d'un réseau de tramway, la capacité et la volonté à résister au lobby routier, en démontrant l'impérative nécessité du maintien d'un transport en commun de masse, jouent un rôle primordial. Le directeur de la CGTE, Virieux, défend sans conviction le tramway en minimisant les avantages des transports sur pneus, mais aucune étude comparative sur les avantages du maintien des tramways pour une agglomération de plus de 100'000 habitants en croissance spatiale et démographique ne vient soutenir ses propos et faire du démantèlement une question d'importance politique traitée par le Parlement. Le démantèlement provient dès lors d'une solution entre acteurs non élus, intégrant le lobby de la route en qualité de gardien d'une logique de transfert vers des transports sur pneus engagée pour des raisons financières dès les années 1920, et une CGTE résignée, voire consentante.

61 Culpepper (voir note 4).

