

Qu'attendent les Genevois des transports publics = transports en commun?

Autor(en): **Stucki, Christoph**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **115 (1989)**

Heft 10

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-76931>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Qu'attendent les Genevois des transports publics = transports en commun ?

Les Genevois sont des gens gâtés en matière de circulation. Ils disposent d'un réseau routier performant pourvu d'un système de régulation sophistiqué et d'un nombre de places de stationnement publiques et privées au-dessus de la moyenne suisse. Cependant cette infrastructure donne des signes évidents de saturation sur certains axes, à certaines périodes de la journée. Vouloir créer la capacité supplémentaire pour supprimer ces difficultés reviendrait très cher, car il manque l'espace nécessaire en surface. Les coûts sociaux sont donc très élevés.

PAR CHRISTOPH STUCKI,
GENÈVE

Le réseau des transports en commun et ses prestations, celles-ci pourtant à un niveau tout à fait comparable à celui offert dans les autres villes suisses (fréquences, véhicules modernes), n'est suffisamment attractif que pour un quart de la population du canton. Dans ces circonstances la barre pour un changement de mode est évidemment fixée à un niveau très élevé, nettement plus haut que dans toutes les villes comparables.

La stratégie des transports publics

Quelle stratégie doivent alors adopter les transports publics ?

Il y en a deux :

1. attendre la dégradation croissante de la circulation privée et reprendre une clientèle dégoûtée de la voiture, ou
2. créer de nouvelles infrastructures assurant un service rapide et fiable et, partant, de qualité ; c'est l'attrait du moyen qui inciterait l'automobiliste à changer de mode.

La deuxième stratégie est de loin préférable. Elle est offensive, positive et permet de dynamiser les compagnies de transport public, de motiver le personnel en lui donnant la certitude de collaborer à une entreprise moderne qui a une bonne image dans la population. De plus, les modifications et améliorations se mettent en place selon un calendrier bien étudié, choisi suivant des dates opportunes assurant aux innovations le meilleur écho.

Depuis la votation du 12 juin 1988, nous avons la certitude que les Genevois attendent un net plus de leurs transports publics. Mandat est donc donné par la loi d'optimiser les services existants (fréquence, vitesse, régularité), de créer la desserte de base dans les parties du canton où elle est encore déficiente, d'imaginer de nouvelles infrastructures en site séparé sur les axes lourds.

Pour mener avec succès cet engagement et pour atteindre l'objectif que 40% des déplacements pendulaires au moins soient assurés en l'an 2000 par les transports publics en ville de Genève, les points suivants seront déterminants :

- la complémentarité des moyens de transport public (train, métro automatique, tramway et bus/trolleybus) dans un réseau *bien structuré* ;
- la création d'itinéraires préférentiels pour le trafic privé avec des places de stationnement à la périphérie en nombre suffisant, restituant ainsi les places que l'on avait supprimées au centre ;
- la rapidité du processus de décision et de la recherche d'un consensus pour la réalisation d'un premier équipement lourd complétant les lignes CFF et celle du tramway existant.

La loi prévoit une démarche en deux temps. Le premier est l'établissement d'un plan directeur pour la période 1990-1994, qui doit être adopté par le Conseil d'Etat en 1989. Il comprend huit volets.

Le plan directeur 1990-1994

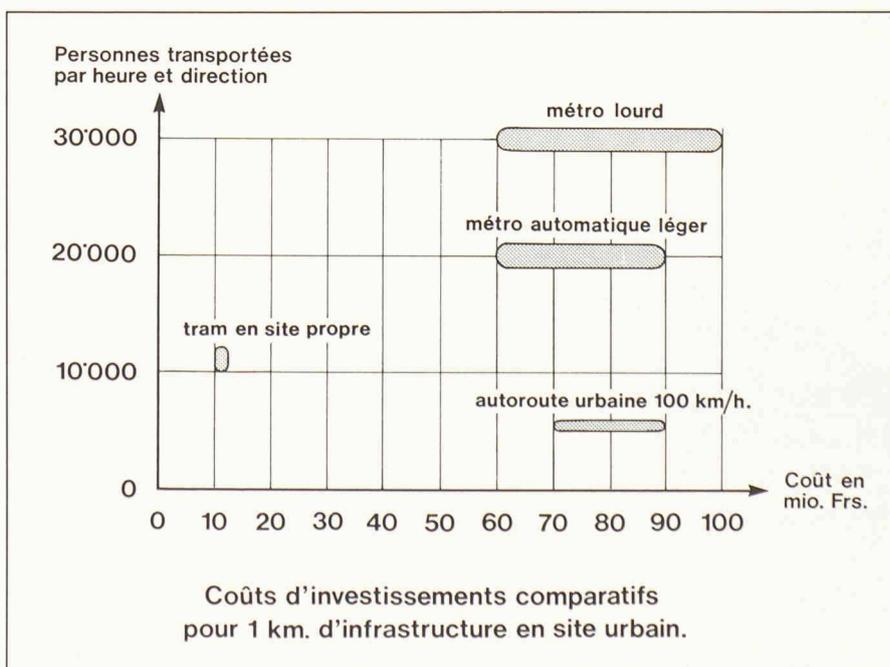
Accélération de la ligne 12

Bien qu'ayant été lancé avant le vote populaire de juin 1988, ce projet répond parfaitement aux objectifs relatifs à la vitesse commerciale fixés par la loi. Il est donc légitime et opportun de l'intégrer au plan directeur 1990-1994.

Nouvelles lignes de tramway

Outre le prolongement de la ligne 12 du Bacht-de-Pesay aux Palettes, dont la réalisation est décidée mais doit être retardée en raison de son interdépendance avec les importants travaux routiers entrepris dans le secteur, trois autres tronçons de tramway sont envisagés :

- Plainpalais- Cornavin } en première étape (horizon 1992)
- Cornavin-Sécheron-Nations } en seconde étape
- Praille-Plainpalais }



Restructuration du réseau de campagne

Définition de l'offre de base satisfaisant aux objectifs minimaux fixés par la loi et choix du type d'exploitation le mieux adapté à chaque situation (service de ligne, service partiellement à la demande, recours aux transports semi-collectifs). Report des terminus urbains en périphérie.

Desserte nocturne

Proposition d'une desserte souple par taxis collectifs entre 00 h 00 et 02 h 00 et pour les premiers départs de trains entre 04 h 30 et 06 h 00.

Extension et amélioration du réseau TPG 1990

- création de lignes complémentaires de ceinture Nations-Carouge et Nations-Aéroport-Lignon
- desserte des parkings d'échange
- dessertes locales (Vernier, etc.)
- adaptation de la capacité et des fréquences, amélioration de la vitesse commerciale

Electrification de lignes d'autobus

Pour contribuer à la lutte contre la pollution de l'air, l'électrification de certaines lignes de bus - lignes 6, 9, 4/44 - est étudiée.

Communauté tarifaire pour tous les titres de transport

L'objectif est de réaliser une communauté tarifaire pour le canton, dans un premier temps, puis de l'étendre à la région (une communauté se limitant

aux seuls abonnements à vue est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1989).

Evolution des TPG

L'ensemble des projets composant ce plan directeur à court terme a des incidences sur :

- les besoins de personnel
 - l'évolution du parc de matériel roulant
 - la capacité et la localisation des dépôts
 - les aspects financiers
- et ces incidences doivent être maîtrisées.

Le second plan directeur a pour but de proposer un projet de développement du réseau s'articulant autour d'une infrastructure «lourde» (tramway ou métro automatique léger ou réseau express régional ferroviaire ou encore

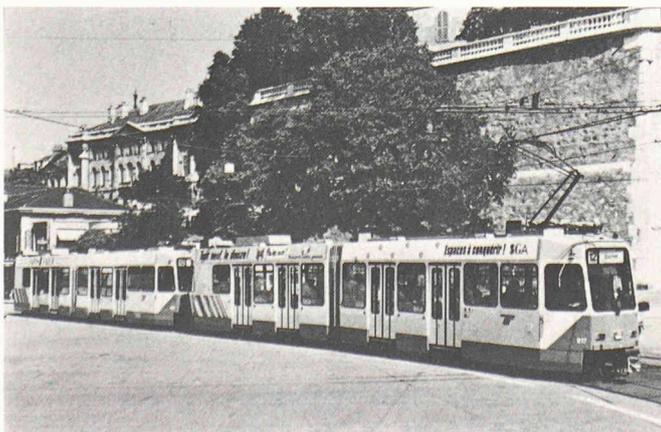
une combinaison de ces moyens). Son adoption est fixée impérativement en 1991. Le réseau des transports publics de l'an 2000 sera dès lors connu.



Autobus Mercedes.

Adresse de l'auteur :

Christoph Stucki
Directeur général
des Transports Publics Genevois
Av. de la Jonction
1205 Genève



Convoi composé de deux nouvelles motrices DAV.



Nouveau trolleybus articulé NAW.