

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Band:** - (1976)  
**Heft:** 383

**Artikel:** Transports publics genevois : une intéressante expertise reste dans les tiroirs  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1023952>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 21.11.2024

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

## Transports publics genevois : une intéressante expertise reste dans les tiroirs

A la suite de l'initiative de l'Institut de la Vie demandant entre autres la gratuité des transports publics, mais aussi leur réorganisation et leur développement, le Conseil d'Etat genevois avait chargé un spécialiste en matière de transports, M. Henri Werz, ancien directeur de la CGTE, de procéder à une expertise sur une éventuelle introduction de la gratuité des transports publics à Genève<sup>1</sup>.

M. Werz n'a pas limité son étude à l'opportunité de l'introduction de la gratuité. Il a cherché à insérer les conditions et les effets d'une telle mesure dans le contexte d'une politique globale des transports urbains, publics et privés. Il a pu ainsi traiter les effets d'une modification de la répartition entre transports publics et privés sur l'urbanisme, sur la base d'expériences faites en Grande-Bretagne, en Allemagne fédérale et en Italie, et aborder le problème, combien délicat et controversé, des investissements publics dans ces deux modes de transport.

L'expertise ne conclut pas en faveur de la gratuité. Une telle mesure ne saurait suffire à elle seule à provoquer un transfert important de l'usage des transports privés aux transports publics, objectif principal de l'Institut de la Vie. En revanche, une amélioration sensible des prestations des transports publics urbains, notamment en matière de fréquence des passages, de confort, de rapidité, d'extension du réseau, peuvent avoir dans ce sens une influence décisive, permettant du même coup l'amélioration des conditions de la circulation urbaine, la lutte contre les pollutions, la diminution des accidents, etc... Et M. Werz de préciser quels sont les investissements qu'il estime urgents pour les transports publics genevois.

Or, force est de constater que le Conseil d'Etat suit son expert dans la première partie de sa con-

clusion, rejette la gratuité, et s'en tient là... Où sont les plans d'investissements prévus pour l'amélioration et le développement des transports publics genevois, tâche attribuée impérativement à l'Etat, selon la nouvelle loi sur les transports publics ? Quelle sera la part des transports publics dans le budget 1977 ? En attendant des précisions à ce sujet, constatons que l'une des réalisations urgentes préconisées par M. Werz, le raccordement ferroviaire La Praille-Eaux-Vives, semble sur le point d'être abandonnée au profit d'une semi-autoroute dite « d'évitement de Carouge ». Ici, il faut se référer au rapport de l'expert :

(...) « Une politique de transports cohérente pré-suppose que l'on détermine, pour commencer et avant de choisir les projets que l'on réalisera, dans quelles proportions les moyens annuels disponibles pour les investissements de trafic seront répartis entre les transports individuels et les transports collectifs. Une fois cette décision prise, il faut réaliser dans chacun des deux secteurs ceux des travaux qui sont les plus urgents. Aujourd'hui, on procède presque partout de façon fort différente. Les travaux routiers produisant un effet immédiat et les investissements dans les transports en commun seulement un effet à plus longue échéance, on consacre la quasi-totalité des moyens financiers disponibles aux premiers. C'est ainsi qu'au cours de la dernière décennie les investissements d'infrastructure de la collectivité genevoise en faveur des transports publics ne se sont guère élevés à plus d'un million de francs par année. Ce chiffre est à comparer avec les dépenses d'infrastructure du canton et des communes en faveur des transports individuels<sup>2</sup> (Rapport Werz, p. 77) ».

L'enquête effectuée par M. Werz l'amène par ailleurs à la conclusion que les investissements en transports publics sont d'un meilleur rapport que ceux consacrés à la construction de routes. La Direction de l'aménagement à Genève et le bureau d'études pour le plan de transport de la région zurichoise parviennent au même résultat.

Il vaut encore la peine de relever, avec le cas de Bologne, l'exemple d'une (autre) politique des transports urbains. La mise en application dans cette ville, dès 1972, d'un plan d'ensemble d'amélioration du trafic comportait toute une série de mesures visant à une véritable réorganisation des transports urbains, et notamment un développement qualitatif et quantitatif des transports publics, une hiérarchisation des voies de circulation (certaines étant réservées aux transports publics), la création de couloirs à l'usage exclusif des bus, raccordés entre eux en un réseau continu, l'aménagement d'une zone piétonne dans le centre, la construction de parkings de dissuasion aux abords de la ville, et l'introduction de la gratuité aux heures de pointe.

Ces réalisations ont produit quelques résultats spectaculaires. La fréquentation des transports publics a augmenté de 50 %, la vitesse du trafic public de 20 %, et les accidents de circulation ont diminué de 22 %, amenant Bologne au taux le plus bas des villes italiennes de plus de 250 000 habitants. Le centre de la ville en a été revitalisé. Ceci pour montrer que les embouteillages, les pollutions, les accidents, le bruit, l'envahissement des centres des villes par les voies de circulation et les parkings aux dépens des piétons, et donc de l'animation des centres, ne sont pas des fatalités. Il est possible de limiter ces phénomènes sans exclure les véhicules privés.

Sur les plans urbanistique et financier, le problème des transports urbains place aujourd'hui les villes devant un choix, impliquant l'établissement de priorités. Il est dans l'intérêt de tous les habitants, les usagers des transports publics et les autres, qu'elles l'assument et qu'elles renoncent à pratiquer dans ce domaine une politique au jour le jour. Le rapport Werz doit sortir des tiroirs.

<sup>1</sup> Les électeurs genevois ont repoussé l'initiative de l'Institut de la Vie; ils ont par contre accepté un projet de loi constitutionnelle donnant à l'Etat mandat de développer les transports publics.

<sup>2</sup> 9 millions environ en 1976 pour le canton seulement.