

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 119 (1993)
Heft: 7

Artikel: Transports publics urbains: le point de vue d'un magistrat
Autor: Ziegler, Bernard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-78024>

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: 15.03.2025

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

Transports publics urbains: le point de vue d'un magistrat

Par Bernard Ziegler,
Conseiller d'Etat,
Président
des Transports publics
genevois

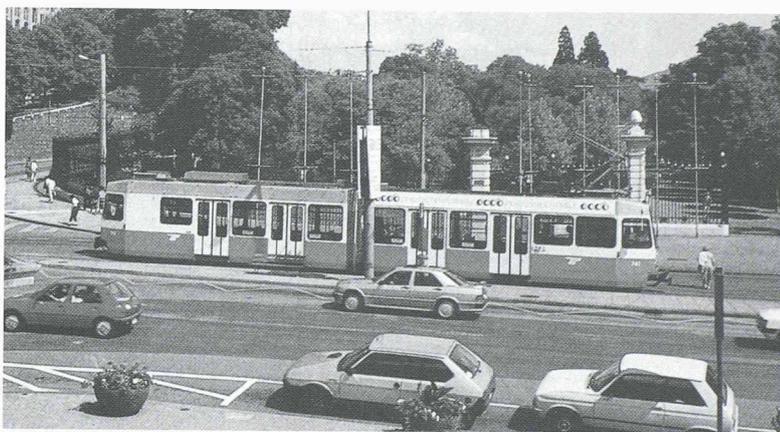
Genève vient d'obtenir de l'Office fédéral des transports l'approbation des plans de construction de la ligne 13, une nouvelle branche de tramway partant de la gare Cornavin pour se greffer, au rond-point de Plainpalais, sur l'unique ligne 12, rescapée de ce qui était dans les années 20 le plus grand réseau de tram d'Europe. Cet événement, comme le vote le 12 février, par le Grand Conseil, d'une nouvelle loi sur le réseau des transports publics, marque sans doute un tournant après dix ans de tergiversations autour de la «croix ferroviaire», puis du métro automatique léger.

Les études sont sans doute fascinantes pour les techniciens, mais pour le magistrat, ce qui compte, ce sont les réalisations. Genève tend à illustrer que le mieux est souvent l'ennemi du bien, car tant que l'on étudie des variantes, on ne pose pas le premier mètre de voie. Et la ligne 13 a été l'occasion du réapprentissage de procédures dont les Genevois avaient perdu l'habitude: demande de concession fédérale, demande d'approbation fédérale des plans, avec le cortège d'études d'impact et de séances de conciliation que cela implique.

Cela amène directement à se poser la question de l'adéquation des procédures juridiques et politiques, voire des modes de financement, avec les ouvrages à construire. Il m'apparaît que des modalités conçues pour des objets ponctuels (un bâtiment) ou cumulatifs (les étapes successives d'un hôpital ou d'une grande école, voire le réseau routier – car toute extension ou modification n'en touche qu'une infime partie) ne sont pas adaptées à une infrastructure *en réseau* à établir pratiquement de toutes pièces.

Il me paraît clair que ni le réseau autoroutier en 1960, ni *Rail 2000*, ni même les nouvelles liaisons ferroviaires alpines n'auraient pu voir le jour si, plutôt que d'être présentés comme un tout, un acte politique d'envergure, ils avaient dû être présentés par le petit bout de la lorgnette, soit un premier tronçon, puis un deuxième, etc.

C'est particulièrement évident pour Genève, où le choix qui se dégage,



pour l'ossature principale du réseau, est une combinaison de différents modes:

- une épine dorsale de métro automatique léger sur l'axe principal (souterrain au centre, en surface ou aérien à l'extérieur), susceptible d'extensions régionales transfrontalières vers l'Ain et la Haute-Savoie, en utilisant des couloirs SNCF existants si les Français le souhaitent;
- des compléments importants de lignes de tramway en surface.

Toute cohérence est en effet mise en question si l'un des volets n'est pas réalisé; c'est particulièrement évident pour le métro automatique léger qui n'a pas de sens tronçon par tronçon, mais seulement comme ligne d'ensemble ou en fonction de son articulation avec le reste du réseau.

C'est ce qui m'a amené à proposer, dans la nouvelle loi sur le réseau des transports publics, de déroger aux procédures usuelles pour arriver aux modalités suivantes:

- Le vote par le pouvoir législatif d'un *plan général* du réseau de base, figurant les lignes de métro automatique et de tramway à mettre en place à un horizon réaliste; toute modification ou extension du réseau est soumise à la même procédure: c'est la décision politique, susceptible de référendum, définissant un cadre pour un certain nombre d'années.
- La délégation complète au pouvoir exécutif de la *réalisation* de ce ré-

seau; cela n'exclut bien sûr ni l'information périodique, ni même le contrôle au travers de l'examen du budget ou des comptes rendus annuels, mais cela clarifie le rôle respectif des uns et des autres.

- La possibilité laissée à l'exécutif de déléguer lui-même cette réalisation à un maître d'œuvre privé, selon des modalités qui ont par exemple fait leurs preuves dans des agglomérations françaises (une première approche fort intéressante a été réalisée par un groupement ad hoc d'ingénieurs et de financiers, *Transpofinance*).
- Un financement qui serait assuré – à côté d'une source fédérale qui reste encore à développer passablement en matière de transport d'agglomération – non par des lois d'investissement (car l'instrument de la décision politique, c'est le plan du réseau susceptible de référendum facultatif), mais par le budget lui-même, éventuellement en créant une contribution payée par les entreprises sur leur masse salariale et dont le produit serait affecté au développement des transports publics.

Telles sont les quelques idées qui doivent permettre de concilier la cohérence d'un réseau, la clarté d'un mode de décision donnant tout son sens au choix politique et à la démocratie directe (mais évitant les interférences avec la réalisation) et le traitement rationnel de la mise en œuvre dans une optique de partenariat public/privé.