

## Genève guerre des transports

La Julie (Tribune de Genève, tdg.ch) du 8 janvier 2019 revient sur les trams de Genève à l'occasion de la parution du tome IV de l'Histoire des transports publics à Genève (voir le site agmt.ch de l'Association genevoise du musée du tramway).

Le journaliste occulte que, hors la 12, tant les lignes mal conçues et usées à l'extrême que les trams particulièrement vétustes étaient à remplacer en totalité dans les années 1950; la population de l'époque n'y était pas favorable. A Lucerne, le souverain vota la suppression des tramways et les dix motrices normalisées des bords de la Reuss terminèrent leur carrière dans notre ville. D'abord en service sur la Ceinture (1A et 1B ; numérotées 731 à 740), puis transformées en remorques pour la 12 (numéros 321 à 330). Elles terminèrent leur carrière à la fin des années 1980 après plus de 40 ans de service lorsque les 46 compositions DüWag (à l'origine Vevey; aujourd'hui 801 à 852) sont entrées en service.

Auteur de la préface, le Professeur Kaufmann évoque la guerre des transports; elle n'a pourtant pas empêché le réseau de se développer, à une seule exception majeure dont nous payons le prix aujourd'hui et demain davantage encore. Dans la séance du 12 juin 1998, sous la conduite des députés Grobet (Alliance de Gauche), Brunier (socialistes) et Hodgers (verts), le Grand Conseil bannit toute référence au métro automatique, entravant du même coup une politique ambitieuse de report modal avec ses profitables retombées économiques. Cette vision d'avenir du métro témoigne pourtant de sa pertinence à Lausanne avec le M2.

En matière de transports collectifs, le problème genevois de gouvernance est unique en Suisse; depuis nombre d'années maintenant, on ne travaille pas par comparaison professionnelle et publique de variantes hors de trop rares exceptions. Le temps des obscurs marabouts bat son plein; quand nous reprendrons-nous ?

Avec le CEVA et la nécessaire augmentation des fréquences à brève échéance, nous disposons heureusement d'un premier outil permettant de corriger la funeste erreur de 1998 sur laquelle nous revenons dans les pages suivantes.

**Dans sa séance du 12 juin 1998,  
le Grand Conseil du Canton de Genève a enterré le métro automatique  
(délibération et votation sur le projet de loi 7807)**

Convention utilisée :

*Explications et commentaires de Philippe Ruchet*

Extraits du procès-verbal des délibérations de ladite séance

*Après avoir pris connaissance des rapports de majorité et de minorité de la Commission des transports, et un débat bien à la genevoise, le Grand Conseil a supprimé le métro automatique léger comme moyen de transport au service de notre agglomération du bout du lac.*

**En introduction, l'annexe technique :  
la chronique des études entreprises depuis 1970**

**1970 : mise à l'étude du plan directeur des transports publics**

C'est le 30 novembre 1970 que le Conseil d'Etat, suite aux préoccupations du Grand Conseil sur les problèmes de circulation à Genève, décida de créer un groupe interdépartemental chargé de l'élaboration d'un plan directeur des transports. Il s'agissait, par l'établissement d'un tel plan, de "définir une politique des transports adaptée aux aspirations légitimes de la collectivité, aux techniques nouvelles, aux moyens financiers et, en tenant compte de l'économie générale et des dispositions légales, de fixer des objectifs précis".

**1978 : la proposition d'une croix ferroviaire tramway**

Le premier rapport du Conseil d'Etat portant sur la première phase d'étude du plan directeur des transports fut présenté au Grand Conseil lors de sa séance du 24 février 1978. Ce rapport concluait sur la nécessité de développer les TPG.

Lors de l'examen de ce rapport en commission, le département des travaux publics présenta la phase II de l'étude du plan directeur des transports comportant deux rapports intermédiaires. Le deuxième portait notamment sur quatre variantes de développement du réseau des TPG, dont celle d'une croix ferroviaire de tramway comportant, à partir de la place Bel-Air, deux nouvelles lignes de tram reliant Meyrin et Onex, qui devaient être connectées à la ligne de tram 12 dans le but de réaliser des liaisons directes et sans transbordement entre la rive gauche et la rive droite du lac afin de répondre aux besoins prioritaires sur le plan des transports.

**1981 : les projets d'extension du réseau tramway**

Le Conseil d'Etat met en avant, dans ce cadre, la prolongation de la ligne de tram 12 jusqu'au Bachet-de-Pesay à court terme et la réalisation des branches vers Meyrin et Onex, le Conseil d'Etat précisant que celle vers Meyrin devrait être entreprise en premier, afin de mieux équilibrer le réseau.

**1984 : dépôt de l'initiative "pour des transports publics efficaces"**

Suite à cette décision du Grand Conseil, le Conseil d'Etat avait chargé le département des travaux publics de conduire l'étude de faisabilité du projet de croix ferroviaire qui était en cours lorsqu'un groupe de citoyens, proclamant leur volonté de rattraper le retard pris depuis 20 ans par les TPG, décida de lancer une initiative populaire "Pour des transports publics efficaces". Cette initiative préconisait une série de mesures destinées à favoriser le développement des TPG dont l'adoption d'un réseau réalisable à l'horizon de l'an 2000 comportant notamment la réalisation de la croix ferroviaire sous forme d'une liaison par tramway sur les axes Palettes - Carouge - Bel-Air - Meyrin et Moillesulaz - Bel-Air - Onex. L'initiative avait pour but de faire aboutir ce projet envisagé depuis 1978 et sur lequel le Grand Conseil allait devoir se prononcer sur la base de l'étude de faisabilité en cours.

**1985 : demande d'étude d'un métro automatique léger**

Cette initiative, à l'ordre du jour de la séance du Grand Conseil du 15 mars 1984, fut renvoyée à la Commission des TPG. Cette Commission, à l'occasion de l'examen de cette initiative, fut sensibilisée par un nouveau mode de transport : le métro automatique léger (VAL) fonctionnant dans la ville de Lille et proposa au Grand Conseil d'adopter une motion demandant une étude de faisabilité et de coût de la réalisation d'un métro à guidage automatique, parallèlement à celle de la croix ferroviaire, motion qui fut renvoyée au Conseil d'Etat lors de la séance du Grand Conseil du 18 avril 1985.

Le Conseil d'Etat présenta, lors de la séance du Grand Conseil du 1er novembre 1985, son rapport consacré à l'avancement des études du plan directeur des transports. Les conclusions du Conseil d'Etat relatives à la croix ferroviaire étaient réservées, en ce sens qu'il considérait que l'attractivité du projet n'était pas suffisante en raison de l'exiguïté des voiries dans le secteur Bel-Air - Saint-Gervais et la concentration en un seul endroit (Bel-Air) de l'interconnexion des lignes de tram. Il demandait à poursuivre les études avant de prendre une décision définitive. Quant au métro automatique léger, le Conseil d'Etat, qui n'avait pas encore pu mener l'étude de faisabilité demandée, fit part, dans les conclusions de son rapport, de son appréciation selon laquelle un tel mode de transport risque d'être d'un coût disproportionné par rapport aux moyens financiers de notre canton.

Lors de la séance du 1er octobre 1987 du Grand Conseil, le Conseil d'Etat présente son rapport sur la motion demandant une étude faisabilité et du coût de réalisation d'un métro à guidage automatique. Le rapport est positif et l'étude fait l'objet d'une présentation devant les députés par les mandataires chargés de mener celle-ci. Les députés approuvent la conclusion que l'étude doit être poursuivie.

### **1988 : la loi sur le réseau des transports publics est approuvée par le peuple**

Lors de sa séance du 17 mars 1988, le Grand Conseil approuve le contre-projet que la commission des TPG proposa d'opposer à l'initiative populaire pour des transports publics efficaces. Etant donné que la Commission des TPG s'était divisée entre partisans du tram et partisans du métro et que cette guerre des tranchées risquait de compromettre le succès de l'initiative, alors qu'une majorité de la commission était favorable sur le principe du développement des transports publics, la majorité préféra reporter le choix entre ces deux modes de transports à plus tard et adopta un contreprojet à l'initiative sous forme d'une loi qui se bornait à formuler un certain nombre d'objectifs à atteindre avec le développement des transports publics à l'horizon de l'an 2000 avec l'obligation pour le Conseil d'Etat d'adopter en 1989 au plus tard un plan directeur du réseau pour l'horizon 1992-1994 et en 1991, au plus tard, le plan directeur du réseau comprenant le choix du projet retenu pour le développement des transports publics, c'est-à-dire le choix entre le tram et le métro automatique léger.

Cette loi sur le réseau des TPG fut approuvée en votation populaire du 12 juin 1988 à une majorité de près de 80 % des votants. Le soir de la votation, le Conseil d'Etat annonça qu'il recommandait, sur la base des études qui avaient été poursuivies entre-temps, un réseau de transports publics comportant un réseau RER pour les transports régionaux et un réseau métro pour le trafic urbain, complété de lignes de rabattement dont une partie seraient réalisées sous forme d'une extension du réseau tramway. Le Conseil d'Etat voulait mettre fin à la guerre des tranchées qui s'était déclenchée entre les partisans du métro automatique léger (majoritaires à l'époque au Grand Conseil) et les partisans du tramway, ce qui risquait de bloquer tout le processus de développement du réseau des TPG. Il misait, en conséquence, sur la complémentarité des trois réseaux étudiés.

### **1992 : plan du réseau horizon 2000-2005**

Le Conseil d'Etat poursuivit les études dans ce sens, adopta le 31 janvier 1990 le plan directeur du réseau des TPG 1990-1994 et présenta des rapports successifs sur le projet du futur réseau, devenu le réseau horizon an 2000-2005. Le rapport final porté à l'ordre du jour du Grand Conseil du 18 juin 1992 recommande l'adoption d'un "réseau de base pour les transports publics de l'agglomération, réalisable à l'horizon 2000-2005", soit une échéance appréhendable, qui comprend :

- une infrastructure lourde associant un métro automatique léger reliant le centre-ville (Rive) à Meyrin, avec un prolongement ultérieur vers l'hôpital cantonal et au-delà ;
- le réseau de quatre lignes de tramway déjà prévues par le plan directeur des transports publics 1990-1994, et dont la réalisation va au-delà de 1995 ;
- une infrastructure légère adaptée de lignes de véhicules sur pneus.

Ce rapport indiquait que le Conseil d'Etat ne faisait pas de propositions pour un réseau RER, vu le coût de celui-ci à la charge du canton, et comportait un projet de loi modifiant et complétant la loi sur le réseau des transports publics approuvé en votation populaire.

### **1993 : le réseau futur des transports publics est enfin adopté**

Le 12 février 1993 le Grand Conseil approuva ce projet de loi et adopta ainsi le nouveau réseau des transports publics prévoyant la réalisation, matérialisée par un plan annexé à la loi :

- d'une ligne de métro Rive-Meyrin réalisée en deux étapes, la première reliant Rive à Cornavin ;
- d'une extension du réseau tramway avec la ligne 13 reliant le rond-point de Plainpalais à Cornavin avec des étapes ultérieures successives en direction de Sécheron (branche Sécheron) et Lancy (branche Acacias), y compris la liaison entre les Palettes et le Bachet-de-Pesay. Une liaison entre Bel-Air et le pont de la Coulouvrenière était également prévue afin d'assurer la jonction entre la ligne 12 et la ligne 13 à partir de Bel-Air.

Le chantier de la ligne de tram 13 fut ouvert durant le premier semestre de l'année 1993, au courant de laquelle le plan général de la ligne de métro Rive-Meyrin fut mis à l'enquête publique. Début décembre 1993, le projet d'extension du réseau tram, dont les plans étaient achevés, et la demande de concession y relative, fut adressé à l'Office fédéral des transports pour sa mise à l'enquête publique, qui ne fut ouverte qu'au mois de mars 1995.

### **Les conclusions du rapport de majorité (à l'époque rouge-rose-verte) qui préconise l'enterrement du métro ; les débats qui s'en suivirent**

*☞ En préambule aux débats, le député Christian Grobet (Alliance de Gauche) a présenté ledit rapport qui aboutit aux conclusions suivantes :*

1) de renoncer au projet de métro automatique léger dont le coût de réalisation est insupportable pour les finances de l'Etat ;

*☞ Cet argument se voulait massue. Il dénote surtout un manque de vision d'avenir et une incompétence économique. Investir dans le métro c'est pour en retirer des avantages économiques importants, ce que le tram ne peut pas apporter. Il convient donc de procéder à une analyse globale, ce qui n'a pas été fait. Le M2 à Lausanne a apporté les avantages suivants :*

- report modal très important ;
- coûts de fonctionnement particulièrement intéressants dès lors que le seuil adéquat est atteint s'agissant du nombre de personnes transportées ;
- dynamisme économique, tant au niveau de la promotion économique (choix de s'implanter à Lausanne) que du développement de l'activité commerciale des zones desservies.

*Cette proposition de radiation n'a guère suscité d'opposition. La controverse a tourné autour d'une variante TCSP (transport en commun en site propre, appelé métro léger), réalisation en surface qui devait partir du Pays de Gex et Meyrin pour relier Annemasse via le Pont du Mont-Blanc et se substituant aux voies ferroviaires depuis la Gare des Eaux-Vives. La réalisation du CEVA a clos ce sujet.*

*L'erreur d'avoir enterré le métro automatique demeure cependant.*

2) de retenir le tramway comme mode de transport pour le réseau lourd des TPG, étant précisé qu'il s'agit d'un tramway moderne, type dernière génération, qui devra circuler partout où cela est possible en site propre ou en site protégé pour favoriser une vitesse commerciale aussi attractive que possible ;

*☞ Le tram ne peut pas apporter de miracles. Du fait de sa circulation en surface et de l'intervalle rapproché des arrêts, sa vitesse commerciale demeure en tout état de cause limitée, grosso modo la moitié de celle du métro.*

*L'expérience de la Route de Meyrin démontre que le tram approche de sa saturation du fait du développement urbain des zones desservies. Les capacités de transport du tramway (ainsi que son manque d'attractivité en vitesse commerciale) ne permettent pas d'assurer un report modal marqué. Bref, une dizaine d'années après son introduction, les trams de Meyrin laissent déjà entrevoir leurs limites. Comme mode de transport pour le réseau lourd (ou structurant), on aurait pu choisir mieux, surtout de la part de formations qui se posent en référence s'agissant des transports publics. Comment mieux se tirer une balle dans le pied ou scier la branche sur laquelle on s'est assis en vue de sa réélection.*

*En cours de séance, le député Grobet (Alliance de Gauche) s'exprima en ces termes (résumant bien la substance de la guerre des transports autour du métro automatique) :*

Pour donner satisfaction aux partis de l'Entente (alors minoritaire au Grand Conseil), on avait maintenu le projet de métro automatique léger proposé par un ancien député radical (Jean de Toledo) sous forme de motion et signé à la légère (pour rappel : il s'agissait d'évaluer le métro automatique qui connaît nombre de succès dans des villes de moyenne importance comme Genève ; aucune légèreté donc mais une vision qui s'inscrit dans les prospectives de la CGTE depuis les années 1960, bref un raisonnement parfaitement fondé) par beaucoup de députés, je tiens à le rappeler. Aussi attractif soit-il, une petite ville comme la nôtre n'a pas les moyens de se payer ce mode de transport ! (il s'agit pas de 'se payer' ce mode de transport, mais de réaliser un investissement qui doit rapporter des retours économiques et écologiques à la collectivité publique concernée de moyenne taille comme Genève; du point de vue financier, le raisonnement se tient bien.)

On a perdu quatre à cinq années et dépensé beaucoup d'argent pour cette étude. Rappelez-vous : à un moment donné, à part votre serviteur, plus personne, au Conseil d'Etat, ne défendait le tramway qu'on accusait d'être ringard et qu'on voulait enterrer au profit du métro automatique léger. Heureusement, le Grand Conseil a eu la sagesse, tout en votant la ligne de métro qui aurait dû relier Meyrin, la gare des Eaux-Vives et Rive, de prévoir une extension du réseau tramway. (Tout et son contraire. En fait le tramway se justifie afin de prendre le relais de bus ou trolleybus devenus insuffisamment capacitaires. Le métro se conçoit au cœur d'un réseau avec des lignes de rabattement, dont de tramways.) Le Grand Conseil a bien été obligé de se rendre à l'évidence : ce métro, hors de prix (en fait tout dépend du nombre de voyageurs transportés; rien d'intrinsèquement exorbitant donc.), ne pouvait pas se réaliser et, par voie de conséquence, le développement du réseau lourd ne pouvait se faire que par le tramway. (Nous en payons le prix aujourd'hui avec ces réalisations proches de leur saturation et incapables de contribuer au report modal.)

Nous constatons aujourd'hui avec satisfaction - et pour autant que la loi soit votée - l'abandon du projet de métro automatique léger, destiné à l'époque à combattre le développement du réseau tramway. (Il n'y a strictement rien compris. Les deux sont complémentaires.) La ligne Meyrin-gare Cornavin est prioritaire, Monsieur Ramseyer !

Depuis 1975, tous les experts et partis politiques prônent avec raison le développement d'un moyen de transport lourd entre la rive gauche et la rive droite reliant Meyrin à Rive.

*Après des échanges d'aigres amabilités, et portant sur des objets aujourd'hui dépassés, le projet de loi 7807 fut adopté au cours de cette session du 12 juin 1998. Le métro fut donc enterré. Hélas.*

Texte complet :

[http://www.ge.ch/grandconseil/memorial/data/540109/27/540109\\_27\\_partie20.asp](http://www.ge.ch/grandconseil/memorial/data/540109/27/540109_27_partie20.asp)