

# Genève et la mobilité. Je t'aime, moi non plus !

**Prof. Vincent Kaufmann**



Cité Senior, Genève | 5 avril 2019



1861: apparition du tramway à Genève.

1901: Création de la CGTE.

1925: Le réseau de trams atteint son apogée: 125 km de lignes.

Années 1930: début des suppressions de lignes.

1942: Apparition du trolleybus (sur la ligne 3).

1959: Suppression du tram 6.

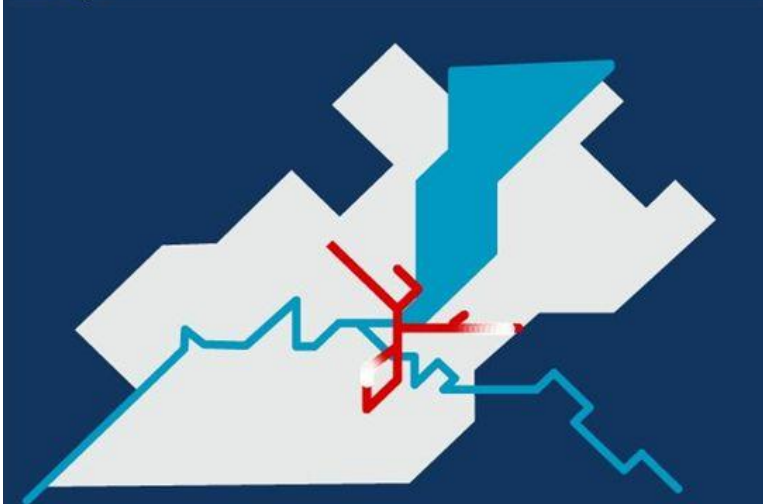
1961: Suppression du tram 2.



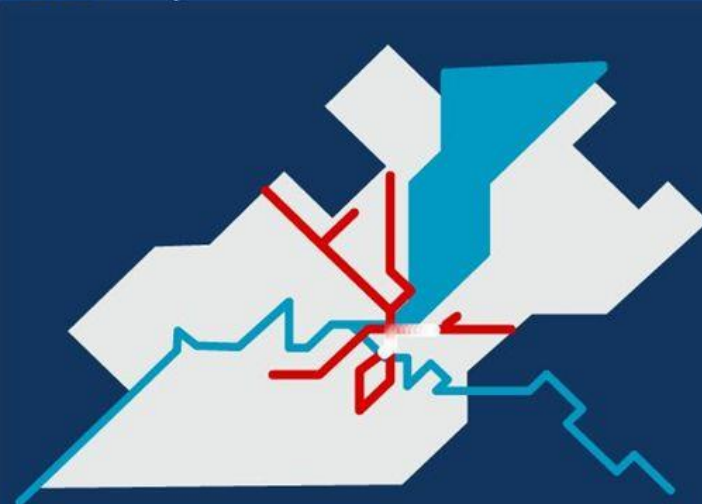
1925



1969



2007 1ère étape



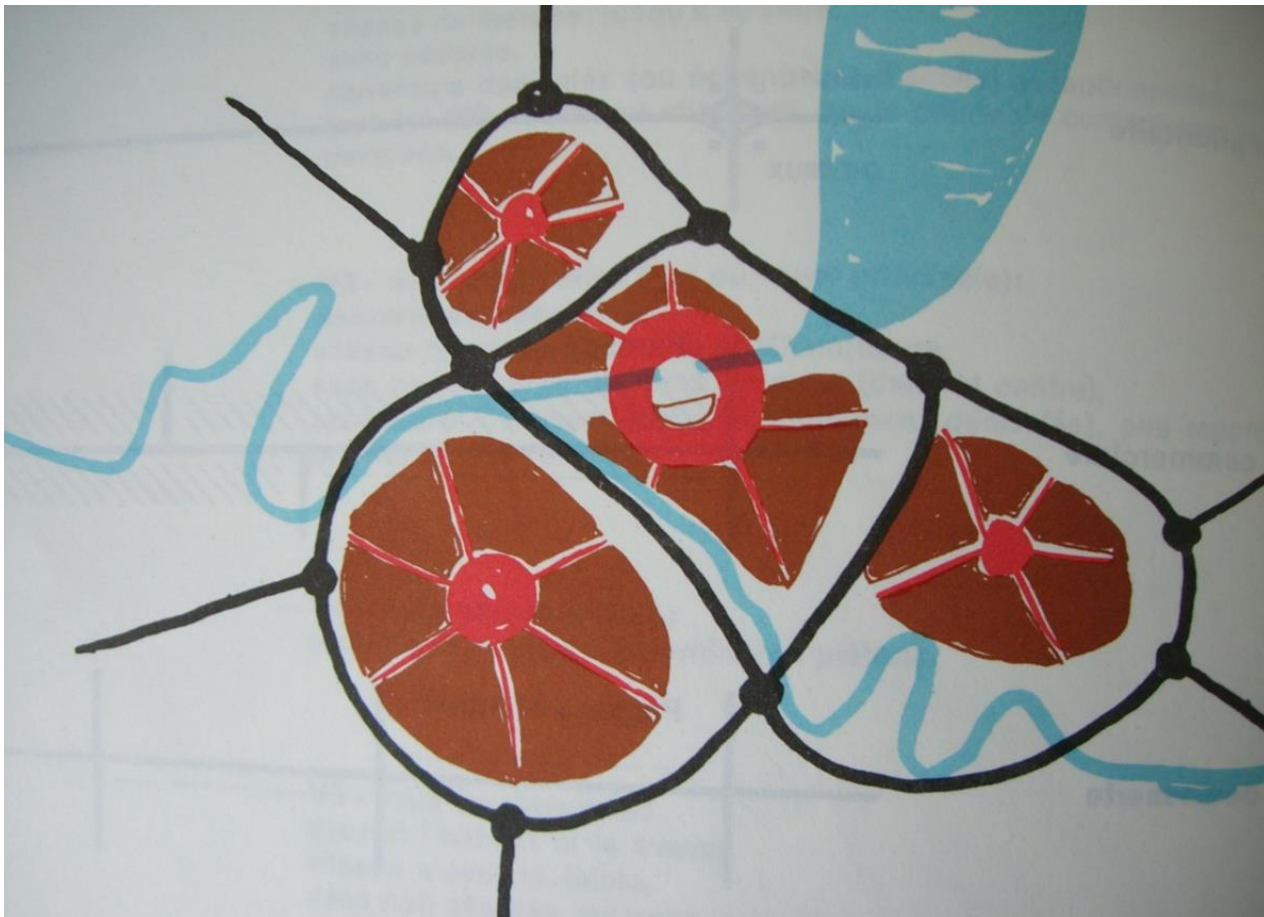
2011

Réseau de tramway disproportionné et désuet.

Genève: canton le plus motorisé de Suisse.

1959: rapport Biermann, plan alvéolaire.

1<sup>er</sup> juin 1969 suppression de la de tram ligne 1.



Années 1970: prise de conscience des problèmes urbains liés à la circulation automobile.

1983: initiative populaire « Pour des transports publics efficaces » ► projet dit de croix ferroviaire (tramway).

Contre-projet: tramway et métro automatique léger.

1988: 79% des Genevois se prononcent en faveur du contre-projet ► redéploiement massif du réseau de tramway.

Abandon du projet de métro automatique léger, symbole d'un compromis.

# Tram ET métro: le Conseil d'Etat fonce!

**PARTICI**  
Suisse: 41,  
Genève: 38.

Surprise dimanche soir, sur le coup de 17 heures. Fort du plébiscite sorti des urnes en faveur des transports publics, le Conseil d'Etat, réuni en corps, sort de sa manche un projet ambitieux de développement des TPG.

● Il propose d'établir sans délai une navette ferroviaire Sécheron-Bachet-de-Pesay, véritable embryon d'un réseau express régional (RER).

Des deux votations cantonales, le Conseil d'Etat tire une conclusion: les Genevois veulent de meilleures conditions de déplacements. Rien d'autre ne fut dit qui aurait pu concerner la traversée de la rade, par l'un ou l'autre des cinq conseillers d'Etat présents, MM. Verzet, Ziegler, Grobet, Föllmi ou Ducret. Il ne fut question dimanche soir ni de variantes ni de délais.

En revanche, à propos des transports publics, le Conseil d'Etat a sorti du chapeau un projet ambitieux et un document de dix pages, commenté par Christian Grobet. Plus question d'attendre 1991 pour choisir entre tram et métro et dix ans encore pour la mise en service d'un système performant. Il est proposé de développer progressivement le réseau avec des échéances rapides (le 12 relié à Cornavin) qui seront conçues pour être complémentaires d'un futur réseau lourd (nouvelle ligne de tram ailleurs que sur l'éventuel tracé du métro).

Voici le calendrier pour quelques-unes des réalisations:

- Fréquence de six minutes pour les lignes importantes aux périodes de pointe dès l'automne

- Carte orange, azur, vermeil valable sur tous les moyens de transports du canton dès janvier 1989 (des contacts seront ensuite pris avec Vaud et la France pour une carte régionale)

- RER Sécheron-Bachet-de-Pesay, dont l'étude sera terminée à la fin de l'année, avant 1994

- Prolongation du 12 jusqu'à Cornavin (le tracé n'est pas choisi, pont du Mont-Blanc, Coutance, ou Coulouvrenière, mais avec une préférence pour ce dernier) d'ici trois ans

- Création de deux nouvelles lignes de tram d'ici 1994 (Cornavin-Place des Nations et Pont-Rouge à la Praille-Cornavin-Sécheron)

- A plus long terme, un métro qui relierait Meyrin à l'Hôpital cantonal et rejoindrait la Jonction et la Servette: ce tracé créerait une nouvelle liaison entre les deux rives et constituerait une ceinture pour relier les différentes lignes de transport. Estimation: 1,5 milliard.

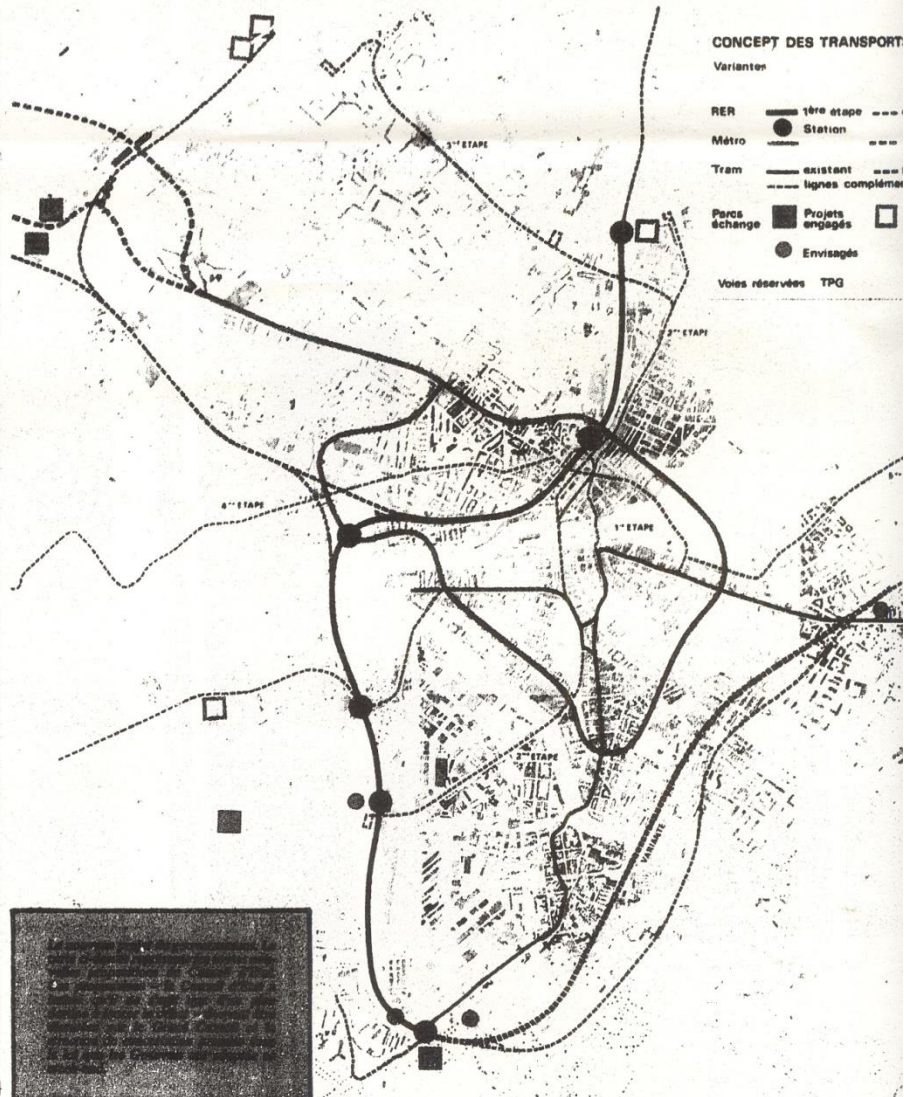
Tant le tracé des nouvelles lignes de tram que du métro ne sont que des propositions, qui doivent encore être discutées au sein de la structure de concertation promise, a souligné le Conseil d'Etat.

«Le vote de ce week-end constitue une sorte de plébiscite pour la politique de modernisation des TPG», a déclaré Bernard Ziegler très satisfait de «ce fort encouragement». Il a rappelé que pour répondre aux normes de l'Opair contre la pollution de l'air, il est impératif de développer massivement les transports publics.

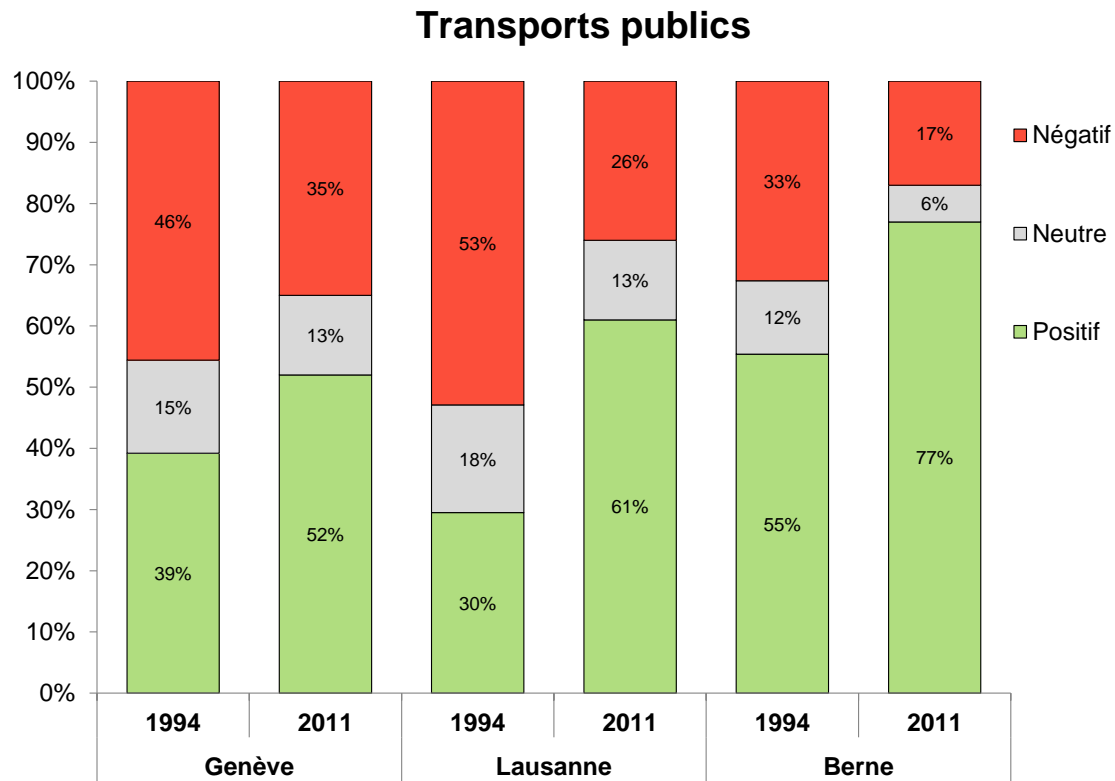
Le prochain plan directeur des transports pour 1989-1994 sera mis sur pied d'ici février 1989. Il précisera les délais pour la réalisation des deux nouvelles lignes de tram, celle du RER Sécheron-Bachet-de-Pesay et pour la reconstruction complète du réseau de campagne et la mise en place de taxis collectifs.

Sabine ESTIER

- Il lance l'idée d'un métro automatique léger qui rétablirait la ceinture.
- Il prévoit cinq nouvelles lignes de tram en cinq étapes: 1) relier Cornavin Coulouvrenière et le pont du Mont-Blanc; 2) relier le Rond-Point de Plai Praille par le pont des Acacias et Cornavin au Jardin botanique par la rue de relier Cornavin à Palexpo par l'avenue de France; 4) relier Cornavin au Lign Cornavin au Pavillon de Ruth par le pont du Mont-Blanc et les quais.



# Image des transports publics

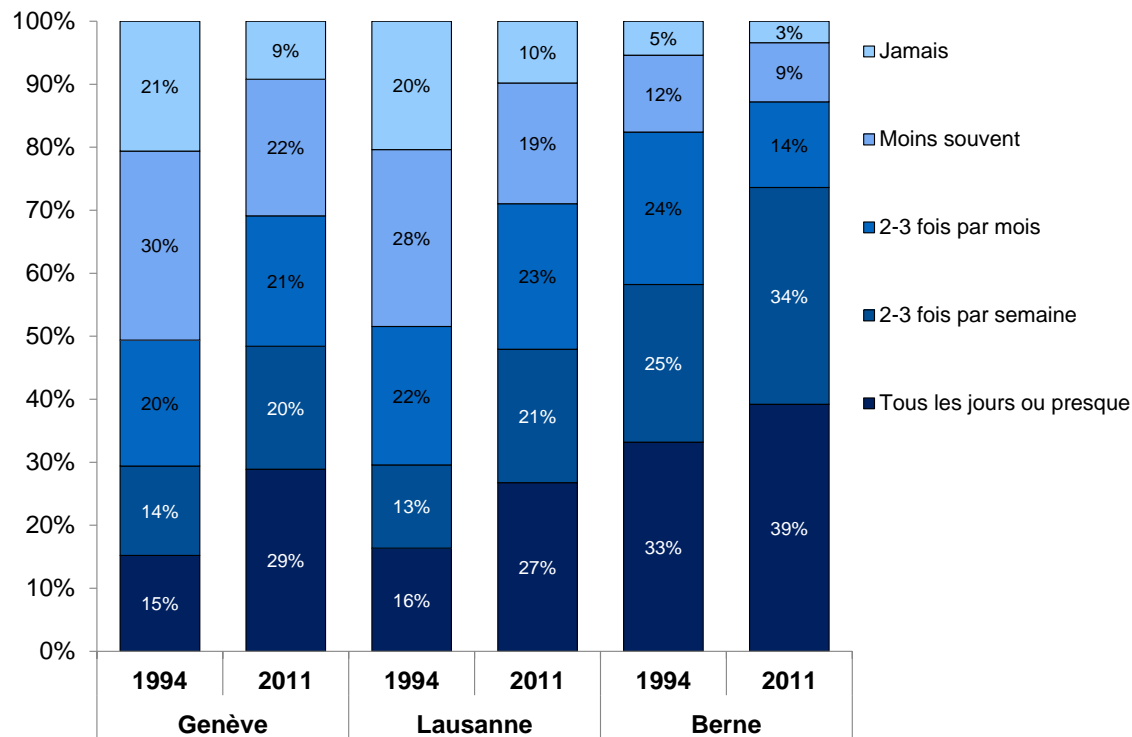


Évolution de l'image générale des transports publics, en % des enquêtés



# Utilisation des transports publics

## Transports publics urbains



Évolution 1994-2011 de la fréquence d'utilisation des transports publics urbains à Genève, Lausanne et Berne, en % des enquêtés

Wichtigstes Wegpendlerziel jeder Gemeinde (falls über 50 Personen)  
sowie Wegpendleranteil, in %

Première destination des pendulaires émigrants (flux de plus de  
50 personnes) et part de pendulaires émigrants, en %

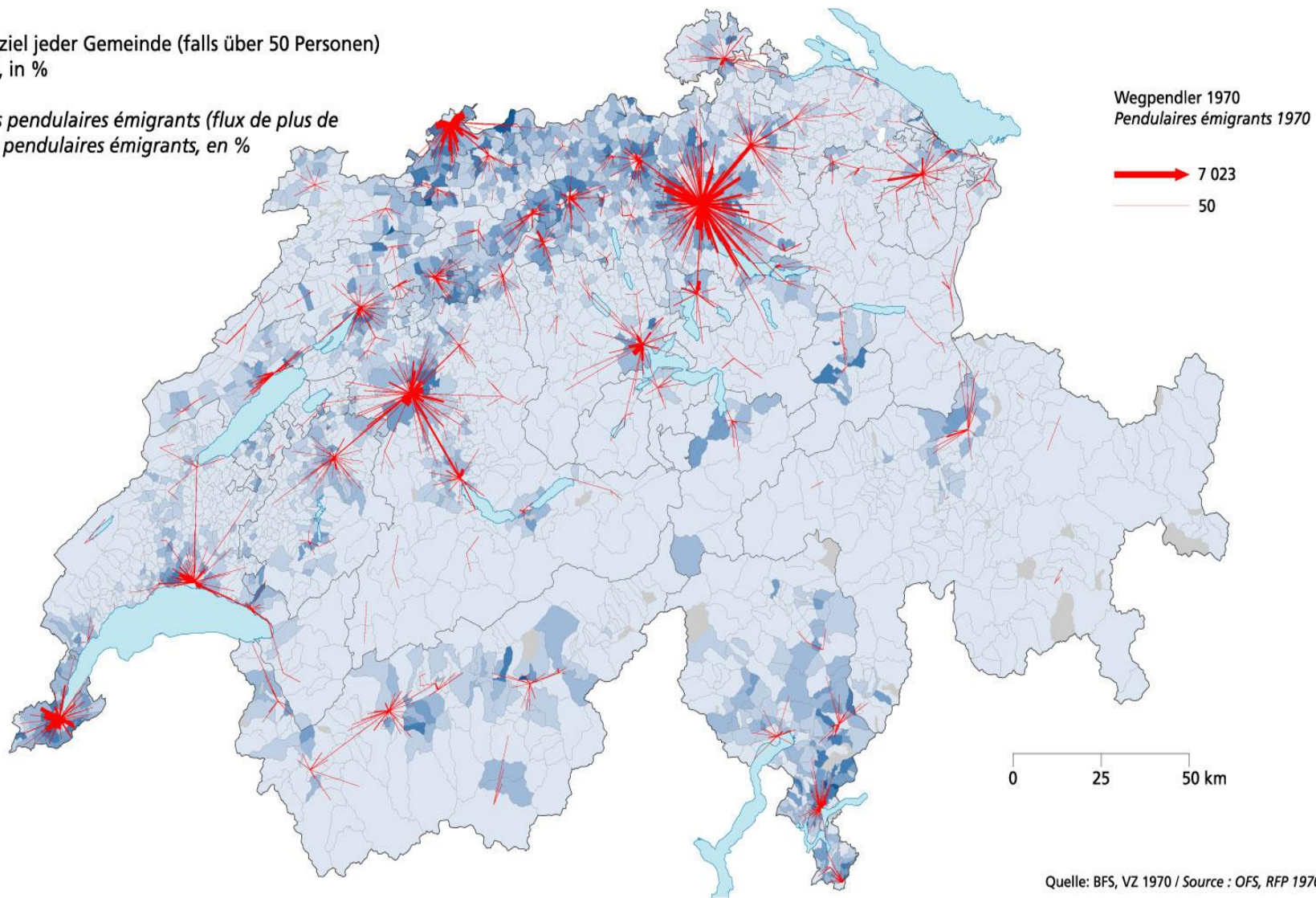
8	80,0 – 88,1
111	70,0 – 79,9
241	60,0 – 69,9
450	50,0 – 59,9
477	40,0 – 49,9
1607	0,0 – 39,9

Schweiz  
Suisse 31,0%

unbewohnte Exklaven  
exclaves inhabitées

nach Gemeinden  
par commune

© EPFL-Chôros / K10.7



Wichtigstes Wegpendlerziel jeder Gemeinde (falls über 50 Personen)  
sowie Wegpendleranteil, in %

Première destination des pendulaires émigrants (flux de plus de  
50 personnes) et part de pendulaires émigrants, en %

394	80,0 – 94,4
984	70,0 – 79,9
750	60,0 – 69,9
368	50,0 – 59,9
193	40,0 – 49,9
205	1,3 – 39,9

Schweiz  
Suisse 57,3%

unbewohnte Exklaven  
exclaves inhabitées

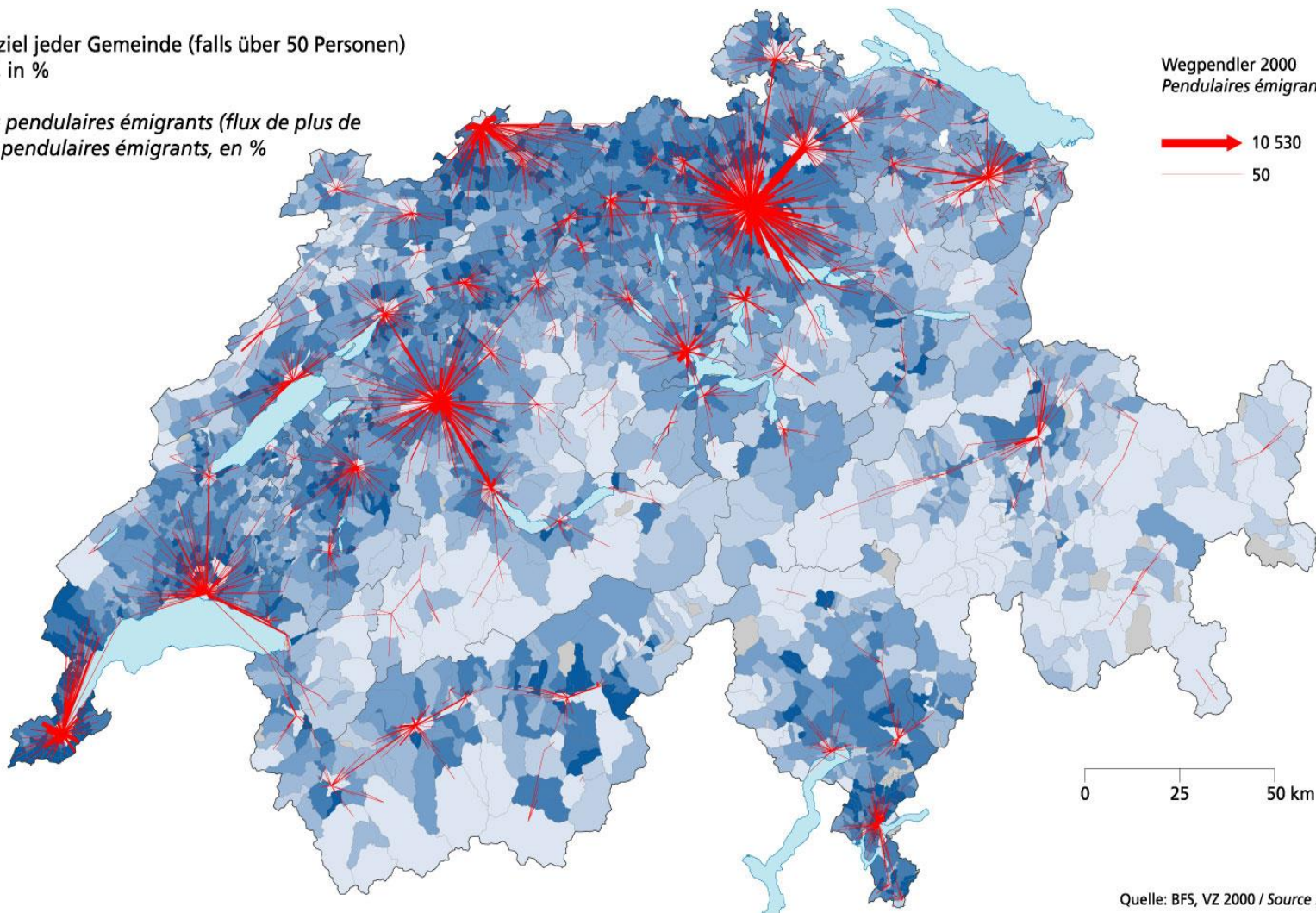
Wegpendler 2000  
Pendulaires émigrants 2000

10 530  
50

nach Gemeinden  
par commune

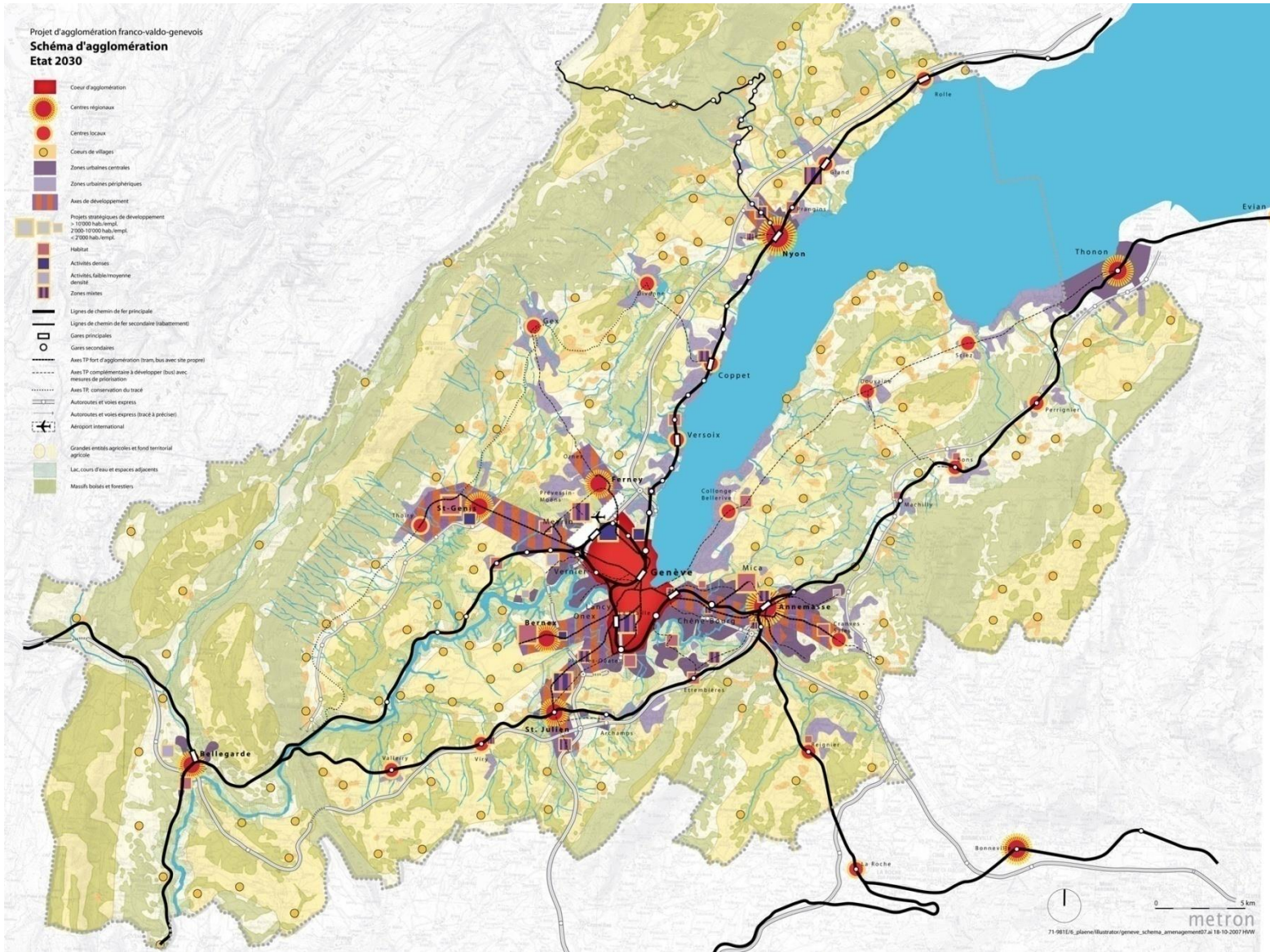
© EPFL-Chôros / K10.8

Quelle: BFS, VZ 2000 / Source : OFS, RFP 2000



Projet d'agglomération franco-valdo-genevois  
**Schéma d'agglomération**  
**Etat 2030**

- Coeur d'agglomération
- Centres régionaux
- Centres locaux
- Coeurs de villages
- Zones urbaines centrales
- Zones urbaines périphériques
- Axes de développement
- Projets stratégiques de développement  
 > 10000 hab. empl.  
 2000-10000 hab. empl.  
 < 2000 hab. empl.
- Habitat
- Activités denses
- Activités labo/moyenne densité
- Zones mixtes
- Lignes de chemin de fer principale
- Lignes de chemin de fer secondaire (ballastement)
- Gares principales
- Gares secondaires
- Axes TP fort d'agglomération (tram, bus avec site propre)
- Axes TP complémentaires à développer (bus) avec réseaux de proximité
- Axes TR conservation du tracé
- Autoroutes et voies express
- Autoroutes et voies express (tracé à préciser)
- Aérien international
- Grandes emprises agricoles et fond territorial agricole
- Lac, cours d'eau et espaces adjacents
- Massifs boisés et forestiers



# La réversibilisation de la mobilité

L'idée de réversibilité renvoie à la nature et l'intensité du changement d'un état de départ vers un autre état, qui est cependant par définition différent de l'état de départ, car la réversibilité pure, soit le retour complet à l'état *ex-ante* n'existe pas (Lefebvre, 1992).

# Évolution 2000 – 2018 de la pendularité en Suisse

Forte augmentation de la part de pendulaires intercommunaux dans la population active: 70% de la population active en 2018, contre 57% en 2000, 46% en 1990...

Forte augmentation de la pendularité de longue distance, même si elle reste encore minoritaire: 11% des actifs en 2018 font plus de 50 km

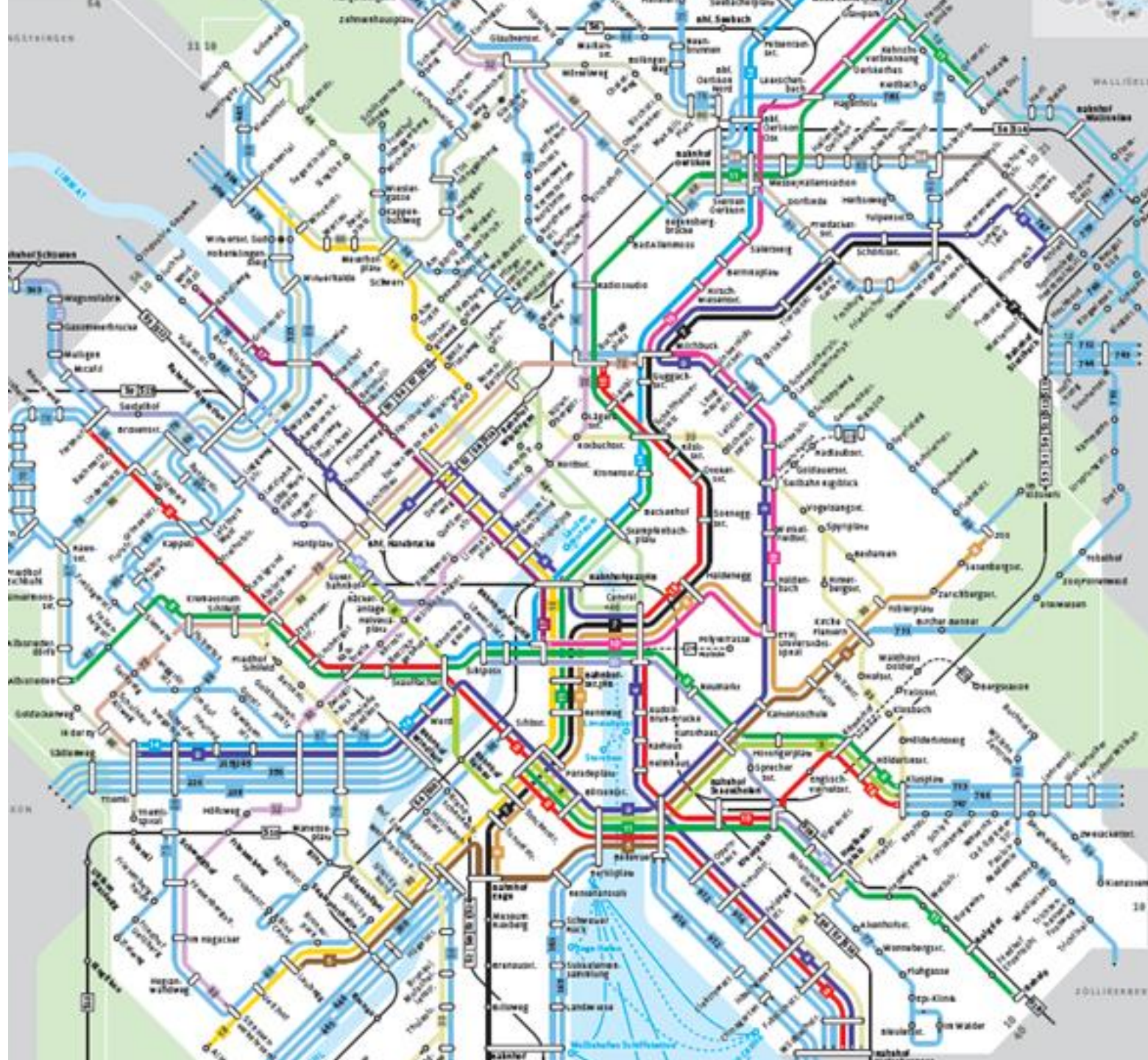
Forte augmentation de la part modale des transports publics: 30% des actifs en 2018, contre environ 23 % en 2000.

# **Croissance de l'importance du confort dans les pratiques modales**

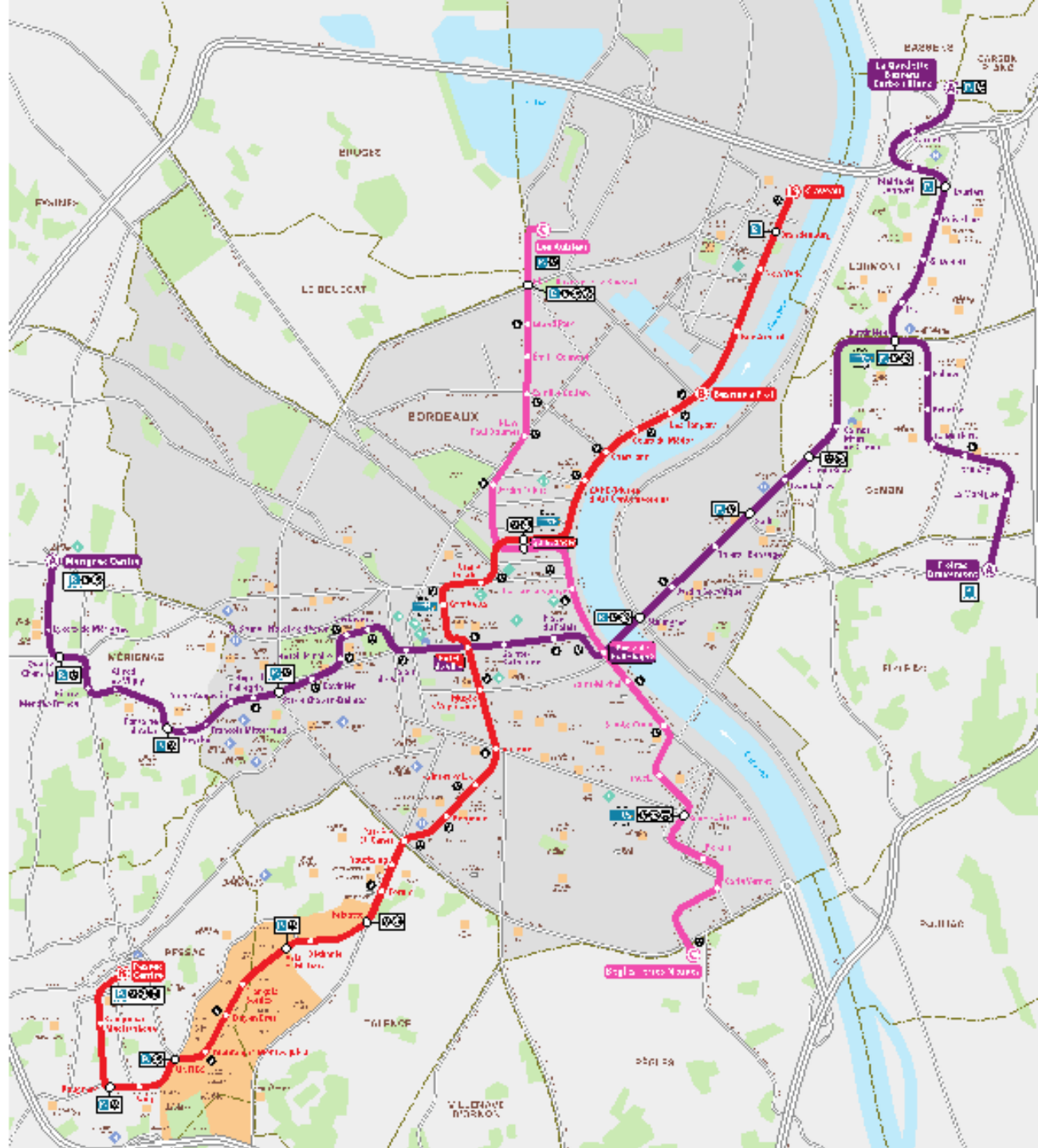




# Zurich

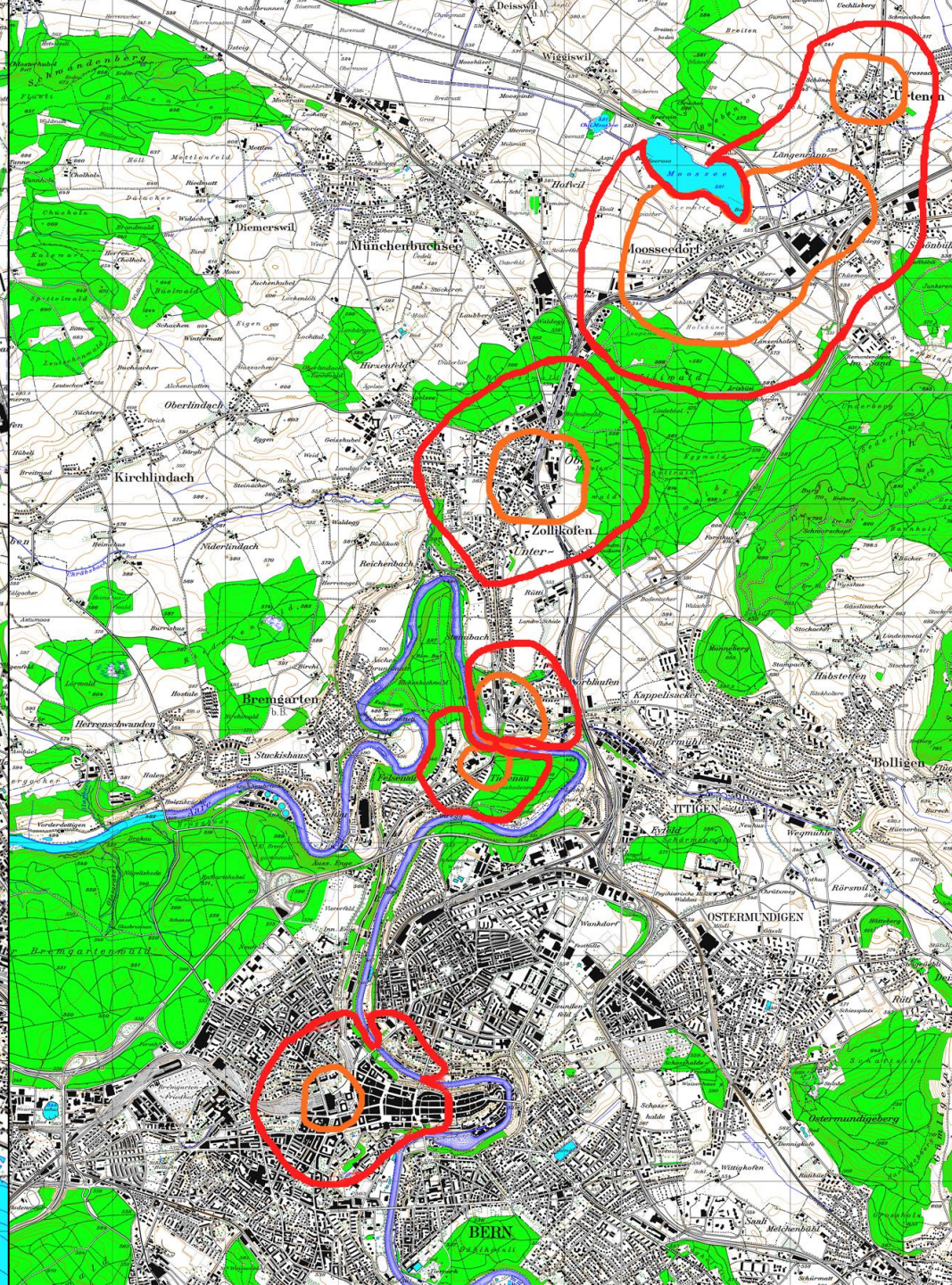
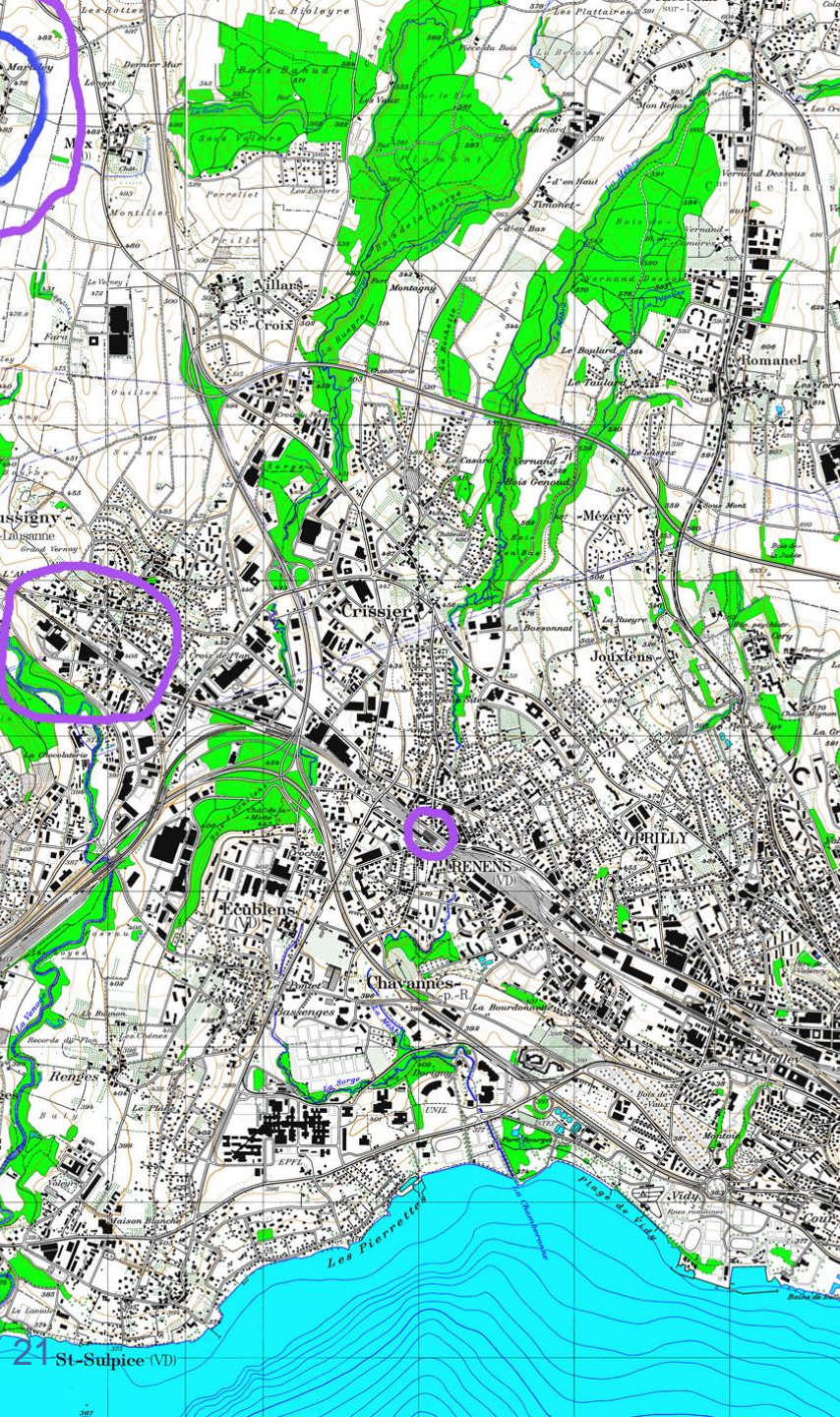


# Bordeaux





**L'importance du potentiel  
d'accueil d'un territoire à des  
modes de vie différents**

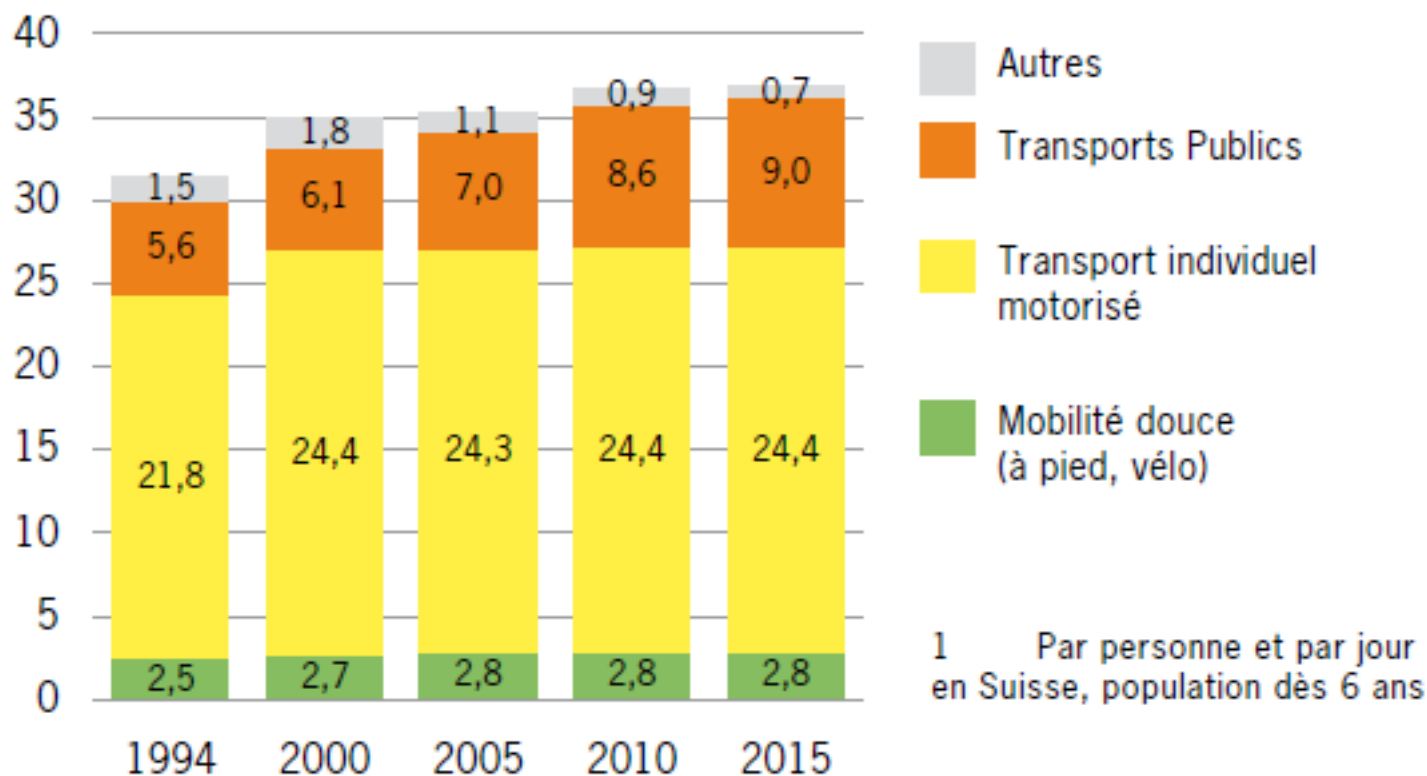


# **Le train: colonne vertébrale du système des transports publics**

# Croissance de la part modale du train

Evolution des distances journalières<sup>1</sup>, en km

G 11.4

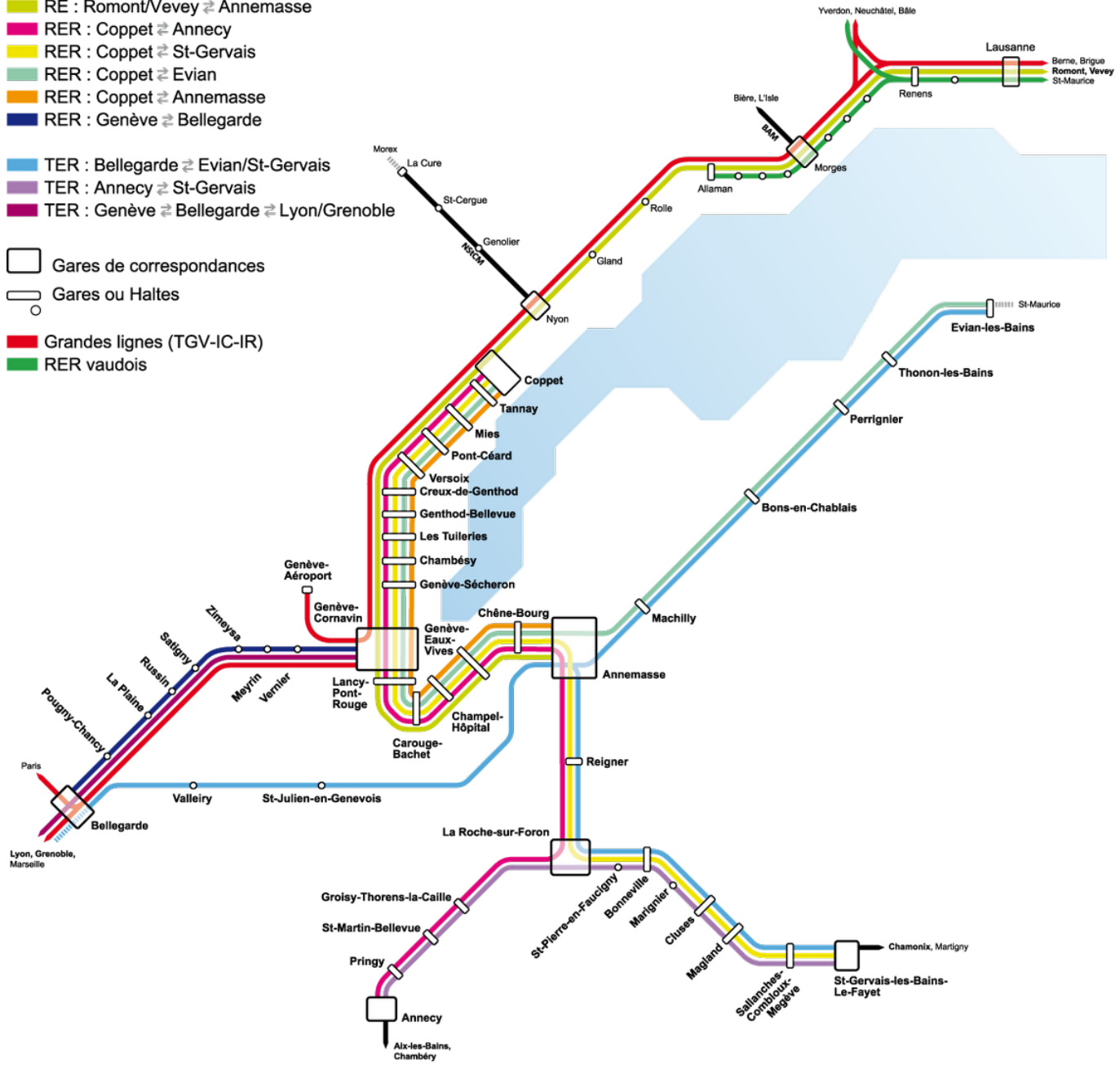


# LES LIGNES DU RÉSEAU EXPRESS

- █ RE : Romont/Vevey ⇄ Annemasse
- █ RER : Coppet ⇄ Annecy
- █ RER : Coppet ⇄ St-Gervais
- █ RER : Coppet ⇄ Evian
- █ RER : Coppet ⇄ Annemasse
- █ RER : Genève ⇄ Bellegarde

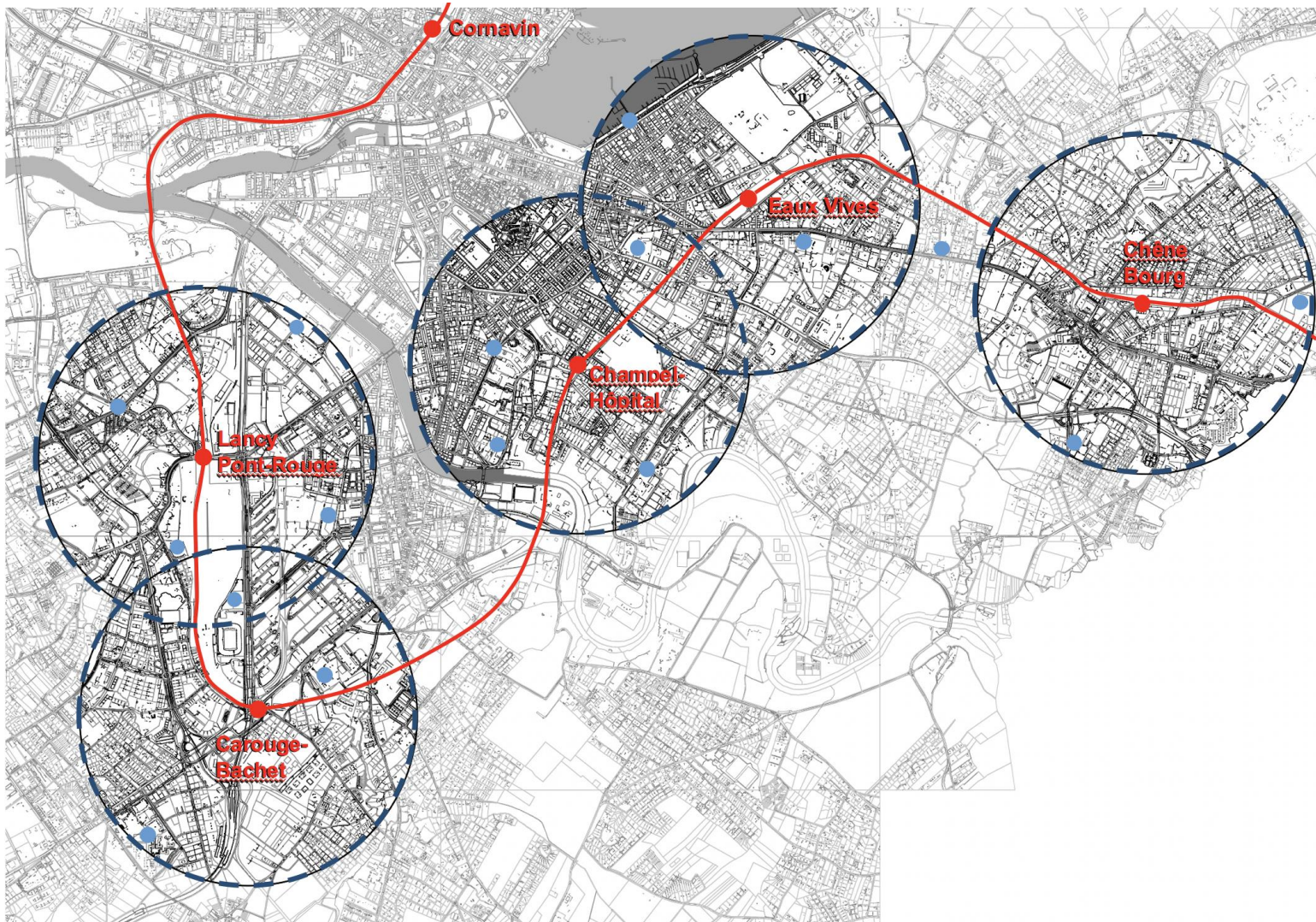
- █ TER : Bellegarde ⇄ Evian/St-Gervais
- █ TER : Annecy ⇄ St-Gervais
- █ TER : Genève ⇄ Bellegarde ⇄ Lyon/Grenoble

- Gares de correspondances
- Gares ou Haltes
- █ Grandes lignes (TGV-IC-IR)
- █ RER vaudois

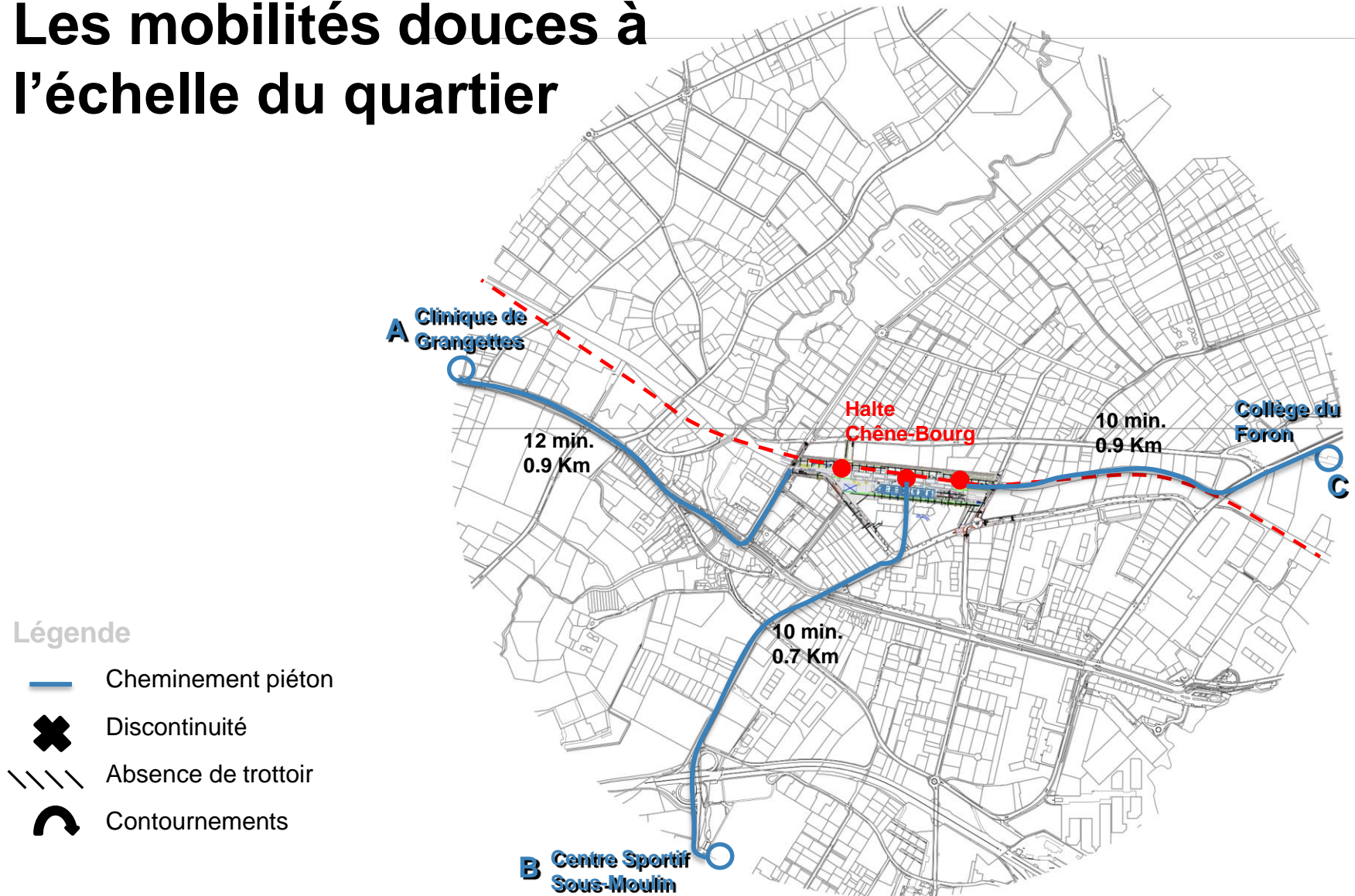




# Les mobilités douces à l'échelle du quartier: les opportunités du Léman express



# Les mobilités douces à l'échelle du quartier



# Merci pour votre attention!



**LASUR**

Laboratoire de  
**sociologie urbaine**

Prof. Vincent Kaufmann  
LaSUR EPFL. Station 16. BP  
CH-1015 Lausanne  
[vincent.kaufmann@epfl.ch](mailto:vincent.kaufmann@epfl.ch)



Associé Mobil'Homme  
Chemin des Anémones 12  
CH-1219 Châtelaine  
[vincent.kaufmann@mobilhomme.ch](mailto:vincent.kaufmann@mobilhomme.ch)