



« On a installé les trams parce qu'il n'y avait pas de voitures, on les rétablit parce qu'il y a trop de voitures »

René Longet

Expert en développement durable

Délaissé au XX^e siècle au profit de la voiture, le tram réinvestit les villes. Dans le Grand Genève, ce moyen de transport durable et efficient se décline sur le mode transfrontalier, renouant avec d'anciennes lignes.

Comment explique-t-on le retour du tram ?

Toutes les villes ont été largement agrandies voire créées lors de la révolution industrielle avec l'arrivée massive d'industries et de travailleurs en provenance du monde agricole. A l'époque, les déplacements se faisaient à pied, et pour les personnes d'un certain revenu à cheval et en calèche. Pour assurer les déplacements, les villes se sont assez vite équipées de trams, les premiers datant de la moitié du XIX^e siècle, et ceci dans le monde entier. En Europe, Genève a été l'une des premières à le faire, en 1862, en installant un tram entre la place Neuve et Carouge. Une desserte qui existe toujours. A partir des années 30, la voiture a commencé à prendre de la place et, en Europe, elle se généralise pendant les Trente Glorieuses. Les voitures, dont le nombre augmentait, étaient alors perçues comme une gêne pour les transports publics. Ainsi on a commencé, partout dans le monde, à supprimer les lignes

de trams car on misait alors sur la seule voiture.

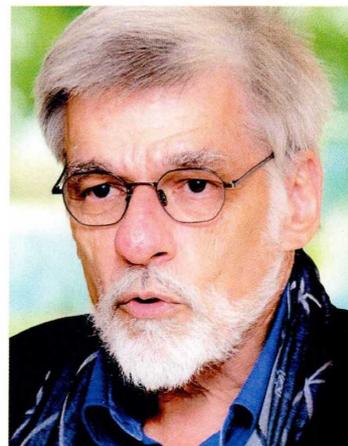
Puis, depuis les années 80, face à l'augmentation massive de la circulation automobile, on assiste au retour du tram car il constitue le moyen de transport le plus efficient situé entre le train et le métro d'une part et le bus d'autre part. Le tram a aussi une capacité de voyageurs du double de celle d'un grand bus articulé, et il est plus sûr car il évolue sur des rails et de préférence en site propre.

Le tram occupait-il au début du XX^e siècle une place importante en Suisse et en France ?

Oui, en France, une centaine de villes en avaient et à la fin des années 1960 il n'en restait plus que trois. En Suisse, le tram avait été maintenu surtout dans la partie alémanique. A Genève, la seule ligne qui avait survécu était la 12. Elle faisait huit kilomètres et transportait un tiers des usagers des transports publics, on l'a donc conservée.

Quelle était la situation dans la région frontalière ?

Dans la dernière décennie du XIX^e siècle, un vaste réseau a été installé qui desservait toutes les directions d'un canton encore largement rural. L'extension maximale du réseau atteignait près de 130 km avec six passages de la frontière : Douvaine, Annemasse, Etrembières, Collonges, Saint-Julien, Ferney. On a même desservi durant trois mois la vieille ville par tram, mais un accident dû aux pentes trop fortes a mis fin à l'aventure. Aujourd'hui, on a un seul passage de



la frontière, c'est la ligne 17 jusqu'à Annemasse qui est en train d'être prolongée dans la ville. Une ligne en direction de Saint-Julien est prévue, mais en raison des recours à Perly, le projet est à l'arrêt, et pour la ligne du Grand-Saconnex jusqu'à Ferney devrait bientôt commencer, mais on est encore loin de la densité de dessertes de l'époque. C'est d'ailleurs pour cette raison que les autorités genevoises ont un projet de liaison ferroviaire souterraine entre le pied du Jura et le pied du Salève, qui compléterait le Léman Express.

Le coût et la lenteur du tram ne sont-ils pas des freins à son développement ?

Le tram coûte assez cher à l'installation, mais ce sont des infrastructures faites pour durer au moins 50 ans. A Genève, il est vrai que la vitesse est un problème car elle se situe, selon les lignes, entre 14 et 18 km/h. Il faut donc que le tram soit prioritaire et créer une onde verte sur son passage. ■

Odile Habel

A lire

Historien et journaliste, le Genevois Henri Roth s'est intéressé au tram 12 dans son livre *Le tram 12 raconte Genève. 1862-2012* (éd. Slatkine). Un gros plan sur cet espace si particulier où les usagers de tout horizon se croisent, se côtoient, s'ignorent et parfois aussi se rencontrent.