

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 127 (2001)
Heft: 01/02: Ingénieurs et architectes suisses/Tracés

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.02.2026

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

Trafic

(É D I T O R I A L)

Les marchandages pathétiques autour des «droits à polluer» auxquels se sont livrés les gouvernements lors de la récente conférence de La Haye ont révélé, si besoin était, l'incapacité des pays industrialisés à gérer les retombées de leurs prétendus succès, en particulier la production excessive de gaz à effet de serre.

Même si la pollution engendrée par la circulation automobile n'est qu'une composante de cette surproduction, elle n'en est pas moins révélatrice des difficultés rencontrées par les pouvoirs publics à organiser d'une manière cohérente, écologique et durable le flux des voitures à l'intérieur des villes.

À ce titre, Genève constitue sans doute un cas d'école, démontrant qu'une gestion pseudo-consensuelle du trafic automobile aboutit le plus souvent à des résultats incohérents, sources de pollution, d'embouteillages et de détérioration du cadre de vie.

Caractérisée par un taux de motorisation parmi les plus élevés du monde et héritière d'une morphologie urbaine relativement complexe, Genève a depuis longtemps organisé son trafic automobile autour d'axes à fort débit, ceinturant ou traversant la ville. La rigidité de ces axes a engendré des zones résiduelles au cœur même de la cité, difficiles d'accès et la plupart du temps encombrées. Le quartier de Saint-Gervais, sur la rive droite et celui de la Rôtisserie, sur la rive gauche sont particulièrement symptomatiques de ce phénomène.

Or l'aménagement de ces quartiers est actuellement proposé «à l'essai» et ... à la vindicte populaire, puisque des panneaux disposés le long des rues concernées invitent les citoyens à donner leurs avis. À la recherche d'un consensus à même de satisfaire à la fois les habitants, les commerçants et les usagers, les autorités genevoises veulent attribuer à ces rues un statut hybride, rendant le piéton prioritaire tout en autorisant le trafic motorisé. À constater l'anarchie latine qui y règne, leur requalification n'est pour l'instant guère convaincante.

Bien que considérée comme un enjeu politique majeur, marqueur du clivage droite-gauche depuis des années, la gestion des transports genevois a toujours fait l'objet de marchandages malsains, contraignant les pouvoirs publics à agir par touches successives, par allers et retours, à la recherche d'un impossible équilibre.

Il faut dès lors souhaiter, que le plan de circulation proposé par le Conseil administratif en vue de réduire le trafic motorisé individuel dans certains quartiers du centre ville trouve la mesure de ses ambitions et, dépassant les simples aménagements de circonstance, permette de créer de nouvelles zones piétonnes définitivement interdites aux voitures. Un tel plan, et ses inévitables mesures d'accompagnement - parkings d'échange et transports collectifs performants - constituera le véritable choix politique dont Genève a un urgent besoin pour éviter l'asphyxie.