

Zeitschrift:	Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
Herausgeber:	Société de communication de l'habitat social
Band:	65 (1993)
Heft:	2
 Artikel:	Le journal de circulation 2000
Autor:	Gfeller, Philippe
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-129241

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](#)

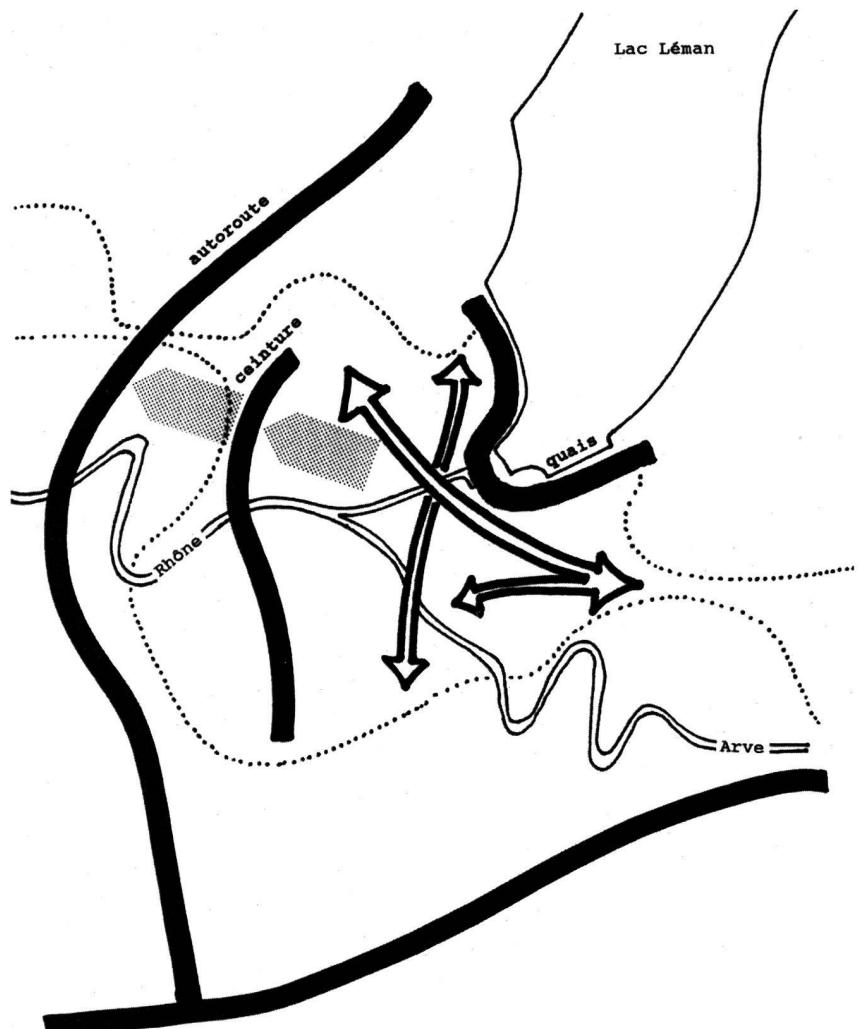
Terms of use

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: 21.02.2026

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

LE JOURNAL DE CIRCULATION 2000



L'objectif des mesures

Substituer, d'un côté, la nouvelle autoroute et les routes de ceinture, de l'autre, les quais, à la traversée directe du centre par les voitures en transit

15 mai 1993 – Comme chaque jour, chaque heure de pointe voit 4000 voitures de trop s'engouffrer dans le centre de Genève pour aller au-delà.

Le moindre accrochage et ça bougonne, et les transports publics sont bloqués.

12 juin – Le Département de Justice et Police veut profiter de la nouvelle autoroute pour améliorer l'accessibilité du centre ville. Les commerçants de la rive gauche sont contre, ceux de la rive droite pour. Le Conseiller d'Etat Bernard Ziegler décide de réduire la circulation sur la rive droite. On verra plus tard pour la rive gauche.

17 juin – Les associations de commerçants déposent 22'000 signatures contre le plan de circulation à la chancellerie.

18 juin – Les commerçants et les habitants de la rue des Etuves, en plein quartier de Saint-Gervais, ferment leur rue pour fêter les nouvelles mesures de réduction du trafic de transit.

27 juin – Après huit ans de travaux, l'autoroute de contournement de Genève est ouverte.

30 juin – Déjà 25'000 voitures par jour sur l'autoroute, et d'autant moins sur les routes entourant l'agglomération, mais encore aucun effet sur le centre-ville.

2 juillet – La Placette ouvre un stand d'information qui présente les nouvelles mesures de circulation.

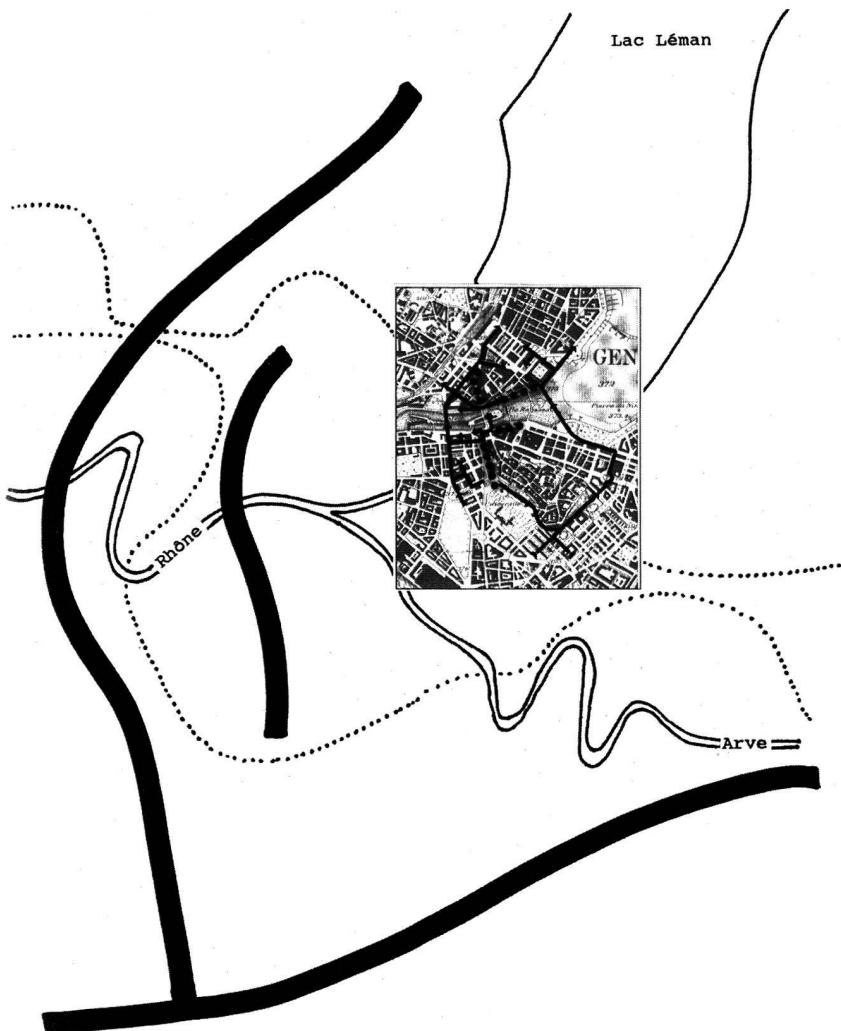
6 juillet – Ça y est, deux rues du centre ville – la Corraterie et la rue de Coutance – deviennent des «rues

de connexion», réservées aux seuls livraisons, riverains, taxis et transports publics le jour, à tous la nuit. Sur place, la gendarmerie informe, conseille.

Tout le monde râle et cherche à se sortir de ce guêpier.

Dans ces rues, plus de bruit, le piéton lèche les vitrines. Le client motorisé ne saute plus de son véhicule stationné en double file dans le magasin, mais prend son temps.

7 juillet – Le trafic diminue de moitié dans les rues de connexion de la Corraterie et de Coutance. De guerre lasse, les automobilistes cherchent d'autres itinéraires, sur le conseil de la gendarmerie. Les bouchons se déplacent du centre vers les boulevards voisins. C'est ce que souhaitaient les ingénieurs de la circulation.

***Suivez le guide***

Au centre, les itinéraires de remplacement permettent à l'automobiliste de contourner le centre, pour rallier les parkings publics, avant de devenir piéton.

8 juillet – Deuxième étape, sur les bords du Rhône, l'extrémité du quai des Bergues est fermée à la circulation pour faciliter la traversée de la rade par le pont du Mont-Blanc.

Trop de voitures tentent encore la traversée du quartier de Saint-Gervais.

Les habitants de la rue Lissignol bouclent la rue et tendent un calicot «transit interdit, rue vivante».

14 juillet – Les feux des carrefours qui entourent le centre-ville sont maintenant tous réglés pour favoriser le contournement du centre par l'extérieur et la traversée par les quais.

15 juillet – Les opinions sont encore tranchées. D'un côté, les associations écologistes et les com-

merçants de la rive droite approuvent. De l'autre, les associations automobilistes et les commerçants de la rive gauche s'opposent.

20 juillet – Dans le quartier de Saint-Gervais, la rue Lissignol est réservée aux riverains.

23 juillet – Les premiers effets sont comptabilisés : déjà 8 % de voitures en transit de moins dans le centre-ville.

24 juillet – Quatre associations d'automobilistes et de commerçants – ACS, Feu-Vert, Commerçants des Bergues, Intérêts de la Corraterie – recourent contre les mesures..

27 juillet – Repousser le transit est bien, mais il faut aussi mieux accueillir ceux qui ont besoin de venir en ville. La signalisation des

parkings autour de la gare Cornavin indique le nombre de places encore libres dans les 1600 à disposition.

27 juillet – L'Association du Faubourg de Saint-Gervais prend officiellement position pour les mesures.

16 août – Après une nouvelle tentative de concertation avec les associations de commerçants, le Conseiller d'Etat Ziegler déclare une partie de la rue du Rhône «rue de connexion». Le Grand Passage et Coop-City accueillent un stand d'information.

Philippe GFELLER