

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **127 (2001)**

Heft 01/02: **Ingénieurs et architectes suisses/Tracés**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# 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.