

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 115 (1989)
Heft: 10

Artikel: Urbanisme et gestion des déplacements en milieu urbain
Autor: Krähenbühl, Jean
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76929>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.05.2025

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

Urbanisme et gestion des déplacements en milieu urbain

Pour qu'une gestion des déplacements en milieu urbain soit bonne, il faut qu'elle soit conçue dans le contexte d'une politique d'aménagement, considérant qu'occupation des sols et urbanisme exercent une influence déterminante sur la production du trafic, la répartition par modes de déplacement et les moyens de gérer la circulation. A titre d'exemple, l'habitat dispersé peut conduire à un recours plus intensif à la voiture particulière, les transports publics et la marche n'étant généralement plus compétitifs en pareil cas.

Voiture et réseau routier urbain

L'efficacité d'un système de déplacements urbains est donc subordonnée à une politique d'aménagement cohérente, utilisant judicieusement l'espace, notamment en fonction de la demande de déplacements. Pour mieux saisir à la fois le rôle et l'enjeu

PAR JEAN KRÄHENBÜHL,
GENÈVE

des conditions de déplacement en milieu urbain, il peut être utile de se remémorer les fonctions élémentaires d'une ville. Comme chacun le sait, il s'agit de pouvoir *y habiter*, *y travailler*, *s'y délasser* et *s'y déplacer*. Il en résulte d'une part que la circulation ne doit pas être considérée comme une fin en soi – mais au contraire comme un service au profit des trois premières fonctions précitées –, d'autre part qu'une ville n'est viable que si elle offre à ses citoyens et à ceux qui désirent s'y rendre des commodités de déplacement suffisantes. C'est là une difficulté majeure, notamment à Genève, s'agissant de faire face à une forte croissance des déplacements, sur un espace restreint et, de surcroît, inextensible. Cela implique de veiller attentivement au fonctionnement du système de transports pour qu'il demeure opérationnel, malgré l'incessante densification urbaine et l'énorme accroissement du trafic automobile qui menace le cœur de la ville d'asphyxie et, partant, la liberté de se déplacer.

Le succès de l'automobile est dû à ses avantages remarquables, en raison notamment des services qu'elle offre pour les déplacements de porte à porte et le transport. Dans les agglomérations, cela engendre d'énormes poten-

tiels de déplacements, le phénomène étant encore accru par le fait que la voiture particulière n'est pas toujours utilisée à bon escient. Il est notoire qu'une densité de trafic automobile excessive a des conséquences néfastes sur l'environnement, donc sur la vie des hommes. Aussi, d'une façon générale, on s'accorde aujourd'hui à admettre qu'en milieu urbain il est impossible de laisser s'effectuer tous les déplacements en voiture particulière et qu'il faut, pour une certaine part, s'en remettre aux transports publics. Les limites à l'usage de la voiture particulière ne sont donc, a priori, ni politiques, ni environnementales ou économiques, mais le fait du réseau routier visiblement trop exigu et en outre inextensible. D'ailleurs, en regard d'une plus large prise en compte des besoins des transports publics, des piétons et des véhicules à deux roues, la capacité routière disponible pour écouler le trafic automobile aura vraisemblablement encore tendance à se réduire dans les années à venir.

A Genève, comme dans la plupart des villes suisses, le niveau de saturation des rues atteint un sommet préoccupant. Durant les périodes de pointe, qui ne cessent du reste de s'allonger, les voies d'accès en ville (pénétrantes, radiales) sont utilisées, depuis un certain temps déjà, au maximum de leur capacité. C'est dire que pour satisfaire la demande croissante de déplacements entre lieux de domicile et de travail, et à moins d'admettre un étalement plus large des débits de pointe, il ne reste plus d'autre solution que de recourir plus massivement à des modes de déplacement moins encombrants que la voiture individuelle, notamment les transports publics urbains, qui disposent encore, dans la plupart des cas, de réserves de capacité respectables, si l'on consent véritable-

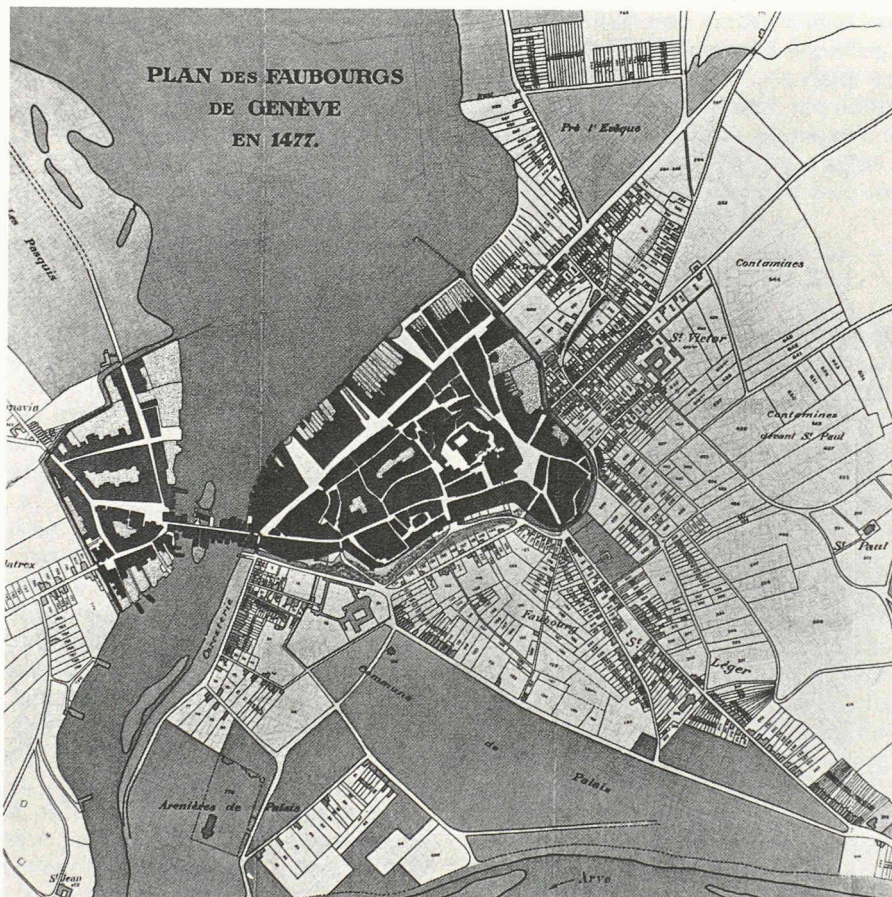
ment à améliorer leurs prestations et à étoffer leur réseau.

Transports publics, un must

Ces réflexions mettent en lumière le rôle capital assumé par les transports publics en milieu urbain, la voiture particulière n'étant plus en mesure aujourd'hui d'assumer le supplément de demande requis par l'incessant développement de la mobilité et des activités urbaines. Ces réflexions sont également de nature à rassurer ceux qui pourraient craindre qu'à l'avenir le centre ville ne soit irrémédiablement condamné à mourir d'asphyxie. Par exemple, dans le cas de Genève, c'est sans nul doute grâce aux efforts soutenus entrepris au cours des années écoulées pour faire face à la demande de déplacements en périodes de pointe que la vitalité de son centre d'affaires a pu être maintenue à son niveau actuel. Assurer à l'aide des transports publics, en particulier aux heures d'entrée et de sortie du travail, des conditions de déplacement à la fois suffisantes et compétitives paraît être l'une des tâches les plus importantes auxquelles les autorités doivent s'attacher actuellement dans les grandes agglomérations. Elle ne pourra cependant être accomplie qu'en alliant judicieusement l'ensemble des modes de déplacement.

Et le réseau ferroviaire

Le développement du réseau ferroviaire national représente en ce sens, toujours en prenant l'exemple de Genève, un intérêt primordial. En effet, l'excentricité des deux gares CFF sur la rive droite du Rhône représente un lourd handicap, laissant d'importants bassins de population à l'écart de toute possibilité de desserte ferroviaire. C'est dire que la réalisation du projet de raccordement ferroviaire entre Cornavin et Annemasse correspond à un besoin pressant. Rien ne sert en réalité de renforcer les liaisons interville au niveau national, si l'accès aux gares reste aussi déficiente qu'elle l'est aujourd'hui aux heures d'affluence.



Les parkings

Quant au parcage en milieu urbain, il est, lui aussi, lié à une politique d'aménagement et de déplacements. Considérant la configuration du site et ses contraintes, notamment la rareté de l'espace, le parcage ne peut être étendu sans limite. Non seulement il occupe de vastes surfaces, mais il génère également de la circulation. En effet, si chaque case de stationnement engendre du trafic, le genre et la quantité de circulation induite varient suivant l'utilisation qui en est faite. Dans les agglomérations, le parcage doit être envisagé à la fois comme un service et comme l'outil d'une politique d'aménagement. En intervenant sur le nombre de places disponibles, leur localisation, leur affectation, la durée de rotation ou de tarification, la politique appliquée en la matière permet d'agir directement ou indirectement

sur la circulation routière, aussi bien en volume global qu'à un niveau différencié, sur le trafic pendulaire notamment.

Au vu des fortes densités d'habitations ou d'emplois, des limites du réseau routier, de la nécessité d'éviter un accroissement excessif de l'intensité du trafic et d'enfler encore davantage la circulation en périodes de pointe, mais en raison aussi du désir de répondre en priorité aux besoins des visiteurs, des chalands et des habitants, une limitation du nombre de places de stationnement à l'usage des pendulaires se révèle inévitable. En effet, plus l'offre de parcage à destination de cette catégorie d'utilisateurs sera élevée, plus l'encombrement des voies d'accès au centre ville prendra de l'ampleur et plus il sera difficile d'escompter un réel développement de la compétitivité des transports publics. Cependant, pour être acceptée, cette restriction exige des possibilités de parcage à la périphé-

rie, aux abords d'emplacements d'arrêt de grandes lignes cadencées de transports publics urbains.

On ne saurait clore ce chapitre sans évoquer la menace que peut représenter une surabondance de places de parcage en milieu urbain. En effet, s'il est possible, dans une certaine mesure, de retenir les véhicules à la périphérie au moyen d'une régulation centralisée de la circulation, pour éviter la congestion, il est, à l'inverse, impossible de recourir à pareille stratégie aux heures de sortie de ville lorsque les véhicules s'apprêtent à quitter les parcsages.

Adapter les modes de déplacement

Terminons ce rapide survol sur le problème de l'urbanisation et de la gestion des déplacements en rappelant que l'objectif à atteindre n'est pas, a priori, d'adapter la ville aux modes de déplacement, en particulier à l'automobile, mais d'accorder davantage les modes de déplacement aux caractéristiques de la ville, notamment à la vie de l'homme et à son environnement.

L'adresse indiquée ci-dessous était celle de M. Krähenbühl lorsqu'il a rédigé cet article. Entre-temps, il a démissionné de son poste d'ingénieur cantonal de la circulation.

(Réd.)

Adresse de l'auteur:

Jean Krähenbühl
Ingénieur cantonal de la circulation
1, rue David-Dufour
1205 Genève