

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

Artikel: Genève: une utopie pour la ville de demain...
Autor: Stroumza, Anni
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76930>

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>



Genève: une utopie pour la ville de demain...

Aujourd'hui

Le taux de motorisation le plus élevé d'Europe avec 1 voiture pour 1,7 habitant; 7000 voitures de plus en 1988 pour un accroissement de la population de 1500 habitants; 18 km de façades exposées à plus de 70 décibels, dépassant la cote d'alarme selon les normes fédérales; un niveau de pollution, au centre ville, qui dépasse 121 jours par an la norme fédérale admise.

PAR ANNI STROUMZA,
GENÈVE

Cette situation alarmante est celle d'une ville aux rues assez étroites et bordées de maisons d'habitation dont la démolition est exclue. L'espace réservé à la circulation est par conséquent limité, avec une élasticité quasi nulle en ville.

Aujourd'hui, tous s'accordent à reconnaître qu'il n'est plus possible de se contenter simplement de gérer la situation. Il devient urgent de modifier radicalement la manière de circuler à Genève et d'inscrire l'ensemble des projets dans une vision globale et à long terme.

Une utopie pour demain

1. La création du marché unique européen en 1993 a été l'occasion pour Genève de définir son rôle par rapport aux régions d'Europe. Bénéficiant d'une situation exceptionnelle de pivot entre la région de Rhône-Alpes et la Suisse romande, Genève a activement participé au développement du réseau ferroviaire régional. Le TGV relie Genève et Lyon et permet un développement concerté des aéroports de Satolas et de Cointrin. Une ligne RER reliant Nyon à la gare de Cornavin et à la nouvelle gare des Eaux-Vives et le réseau SNCF absorbe la majeure partie des mouvements pendulaires venant de l'extérieur du canton.
2. Un réseau de transports publics en site propre performant, fiable et à grande capacité est relié aux sta-



Reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie du 25 avril 1989.

- tions RER et constitue la colonne vertébrale du réseau des transports de l'agglomération. Il dessert les grands pôles d'activités et d'équipements et relie Genève à Annemasse, Ferney-Voltaire et Saint-Julien. Un réseau de trams et de bus lui est articulé. La localisation des stations a été l'occasion de mieux structurer la ville par la création de pôles d'activités dans les nouveaux quartiers et par le renforcement des pôles existants.
3. Le transfert d'une grande partie des mouvements pendulaires de la circulation automobile vers les transports publics a permis de diminuer globalement la circulation en ville.
4. Une hiérarchie du réseau a été établie, distinguant entre un réseau principal composé de voies radiales et de voies de ceinture (petite

et moyenne ceintures, autoroute de contournement) et un réseau secondaire composé de voies de desserte et de rues de quartier. La circulation est canalisée sur le réseau principal qui assure la fluidité du trafic. Des pistes cyclables et des voies réservées aux transports publics y sont systématiquement créées. En revanche, sur le réseau secondaire à l'intérieur des quartiers, la circulation de transit est supprimée et la vitesse est réduite.

5. La moyenne ceinture a été complétée et reliée à une traversée de la rade située à la hauteur du Port-Noir et de l'avenue de France. Elle permet de contourner les quartiers anciens de la ville et de délimiter les nouveaux quartiers qui s'urbanisent progressivement. Eléments clés d'une politique de modération

de la circulation, la moyenne ceinture et la moyenne traversée de la rade permettent de changer de rive sans passer par le centre ville et préservent les quartiers d'habitation d'une circulation de transit. Des parkings d'échange ont été construits sur la moyenne ceinture, à l'intersection des principales lignes du réseau des transports publics.

6. Le centre ville, délimité par la petite ceinture, est réservé en priorité aux transports publics et aux piétons. La circulation y est interdite, à l'exception de celle des habitants et des touristes et de celle liée aux livraisons des commerces. Un système de véhicules électriques a été créé. Ceux-ci peuvent être loués et rendus aux multiples lieux de stationnement et de recharge selon les besoins. Seule la construction de parkings pour habitants est autorisée dans cette partie de la ville. En revanche, plusieurs parkings pour visiteurs ont été créés sur la petite ceinture.

7. A l'intérieur des quartiers d'habitation, délimités par les voies radiales et les ceintures, la circulation est modérée et la vitesse est limitée à 30 km/h. Chaque quartier a fait l'objet d'un plan de circulation fondé sur un système de boucles qui limite les entrées et les sorties des quartiers en quelques points. A l'intérieur du quartier, la circulation est libre et la vitesse réduite permet une mixité des usagers de la route.

Nul besoin de chicanes, de seuils de ralentissement ou de pistes cyclables. Dans les centres de la vie de quartier, équipements et commerces se côtoient; l'espace public a été valorisé et la circulation est réservée aux transports publics, aux piétons et à la desserte des riverains.

8. De multiples parkings pour habitants ont été créés dans les quartiers anciens, souvent situés sous le domaine public. Toute nouvelle construction doit obligatoirement prévoir des parkings pour habitants. En cas d'impossibilité physique d'une telle construction, le propriétaire verse une somme

équivalant à un fonds géré par la commune et destiné à la construction de parkings pour habitants.

9. Et les nuisances dues à la pollution et au bruit? Au centre ville, et à l'intérieur des quartiers d'habitation, elles ont été fortement réduites grâce à la suppression de la circulation de transit par report sur les voies principales et les ceintures, la limitation de la vitesse à 30 km/h, la construction de parkings pour habitants et la circulation de véhicules électriques.
10. Sur les voies principales et les ceintures, les normes fédérales n'ont pas pu être respectées. C'est pourquoi il a été nécessaire de protéger et d'isoler les façades des bâtiments existants bordant ces routes. Les nouvelles constructions tiennent compte de ces nuisances. Leur implantation en front de rue, leur gabarit, leur typologie avec des logements traversants et l'isolation phonique de leurs façades réduisent les inconvénients pour les habitants et protègent les quartiers d'habitation d'une propagation du bruit.

Est-ce vraiment une utopie ?

Si c'est une utopie aujourd'hui, demain elle peut devenir projet. En effet, sa réalisation ne se heurte pas à des difficultés d'ordre technique, mais à des difficultés d'ordre financier et politique. Or, sous la pression des événements, demain pourrait nous réserver des surprises.

Adresse de l'auteur :
Anni Stroumza
Architecte SIA
Chef du Service d'urbanisme
de la Ville de Genève



Les platanes (Platanus x hispanica) taillés en forme de parasol: une des splendeurs de la rade genevoise. A Genève, un tiers des 6000 arbres d'alignement sont taillés chaque année.