



*Signataires : M. Yves Nidegger.....*  
*Date de dépôt : ...mai 2024*

**Projet de loi**  
**modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)**  
**(H 1 21) (Pour une mobilité vraiment cohérente et vraiment équilibrée)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
décrète ce qui suit :

**Art. 1 Modifications**

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21), du 5 juin 2016, est modifiée comme suit :

**Art. 3, al. 2, lettres c et d (nouvelle teneur)**

c) trois ceintures :

Petite ceinture urbaine : rue des Alpes - rue Fort-Barreau - rue du Grand-Pré  
- rue Hoffmann - Avenue Wendt - rue des Charmilles - rue de Saint-Jean - pont  
Sous-Terre - rue des Deux-Ponts - route des Jeunes - rue François Dussaud -  
route des Acacias - pont des Acacias - boulevard du Pont d'Arve - boulevard  
Helvétique - rue de la Scie - tunnel Trachsel.

Moyenne ceinture périurbaine : rond-point des Nations - avenue de la Paix -  
avenue Appia - route des Morillons - chemin du Pommier - chemin des  
Coudriers - avenue du Pailly - avenue de l'Ain - route du Pont Butin - avenue  
des Communes Réunies - route de Saint Julien - tunnel de Carouge - route du  
Val d'Arve - route du Bout-du-Monde - avenue Louis Aubert - chemin Rieu -  
tunnel des Nations.

Grande ceinture autoroutière : un périphérique autoroutier qui contourne  
l'agglomération urbaine destiné principalement au transit international.

Le « U lacustre » sert d'alternative provisoire dans l'attente de la réalisation du tunnel sous la rade de la moyenne ceinture.

d) un réseau cyclable structuré et continu couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération ;

**Art. 3, al. 3 (nouvelle teneur)**

<sup>3</sup> La politique globale de la mobilité encourage les nouvelles pratiques de mobilité et aménage les infrastructures en favorisant chaque fois que c'est possible :

- a) les ronds-points plutôt que les feux;
- b) la séparation des flux des divers modes;
- c) des axes structurants dédiés aux différents modes.

**Art. 4, al. 1, lettre b (nouvelle teneur)**

b) les pendulaires : garantir l'accès aux parcs relais et aux P+Bike, tout en les incitant au transfert modal.

**Art. 5, al. 2 et 5 (nouvelle teneur) et al. 9 (nouveau)**

<sup>2</sup> Les zones sont délimitées par des axes du réseau ferroviaire et du réseau routier structurant et par les ceintures. Elles bénéficient d'une offre de stationnement adaptée.

<sup>5</sup> Lorsque la séparation des flux sur des axes distincts n'est pas possible, une priorisation est prévue pour les transports publics sur les principaux axes transfrontaliers par une régulation des feux favorable aux transports publics ainsi que, chaque fois que cela est possible, l'aménagement de voies dédiées en évitant toutefois les sites propres.

<sup>9</sup> Les taxis sont considérés comme des compléments aux transports publics et peuvent utiliser l'ensemble des zones réservées et des couloirs de bus et de tram sauf empêchement majeur impactant la vitesse commerciale des TC.

**Art. 6, al. 1 et 2 (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Le périmètre des zones est défini sur la base de critères objectifs d'aménagement du territoire, notamment la densité de population, d'emplois, les types d'activités, de services et de loisirs.

<sup>2</sup> Le périmètre des zones ainsi que la moyenne et petite ceinture routière, destinés à évoluer dans le temps, sont définis par une carte dans le plan d'actions du réseau routier tel que défini à l'article 12, alinéa 2, lettre a, de la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016.

**Art. 7, al. 2 (nouvelle teneur)**

<sup>2</sup>En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics. A l'exception de la petite et moyenne ceinture.

**Art. 7, al. 4, lettres b et d (nouvelle teneur)**

b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé, ils sont, dans la mesure du possible, séparés des axes dédiés aux vélos;

d) la création de zones 30 est favorisée en dehors des axes structurants aux conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007;

**Art. 7, al. 6 lettre b (nouvelle teneur)**

b) afin d'assurer la vitesse commerciale des TC on leur donne la priorité sur des axes dédiés, notamment ceux des voies de trams, qui restent accessibles aux TIM en zone 30.

**Art. 2 Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la feuille d'avis officielle.

**EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les députés

Fruit de ce que le peuple de Genève a considéré comme un compromis acceptable entre écologie et économie, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée est entrée en vigueur le 2 juillet 2016 porteuse d'une promesse de paix des transports : la liberté du mode de transport associé à un partage plus équitable entre eux des surfaces dédiées à la mobilité devait permettre d'augmenter significativement la vitesse commerciale, donc l'attractivité, des transports collectifs (TC), ainsi que la sécurité, donc la praticité par un plus grand nombre de la mobilité douce (vélos), réduisant d'autant la nécessité de recourir au transport individuel motorisé (TIM), lequel s'en trouverait ainsi désengorgé.

La réalisation de tels objectifs n'était toutefois pas automatique, elle supposait la séparation des flux, en réservant certaines artères aux TC et aux vélos, d'autres aux TIM, ainsi que la volonté politique de créer les infrastructures indispensables à la réalisation de cette nouvelle politique.

Malheureusement, loin d'œuvrer à la séparation des flux nécessaire à l'épanouissement de chacun des moyens de transport, le Conseil d'Etat a opté pour une politique de répression du TIM en lui opposant les intérêts, par ailleurs légitimes, des autres moyens de transport tout en réduisant la ressource circulable par l'érection d'obstacles divers et variés. Ce fut un échec : à tailler des sites propres surdimensionnés pour les vélos et à dessiner des arrêts de bus qui empêchent le contournement des véhicules de TC à l'arrêt, cette politique a fini par créer le chaos et une paralysie générale des transports, au grand dam de la vitesse commerciale des TC et de la sécurité des cyclistes qu'elle ambitionnait de conforter.

Le présent projet de loi prolonge et concrétise la LMCE en permettant la nécessaire séparation des flux, entre le transport individuel motorisé (TIM), les transports publics (TP) et les vélos, en structurant l'ensemble des mobilités autour de trois ceintures : une Petite ceinture autour de l'hypercentre (Jonction, Plainpalais, Vieille Ville, Eaux-Vives, Paquis, Charmilles, Servette) en zone 30 avec une priorité piétons et un pont du Mont-Blanc entièrement dédié à la mobilité douce; une Moyenne ceinture périurbaine entre tunnel des Nations et tunnel de Carouge et entre avenue du Pailly et route du Pont-Butin et enfin une Grande ceinture autoroutière, l'autoroute de contournement à compléter par une traversée du lac.

Les principes d'action consistent à établir des axes pénétrants propres au transport individuel motorisé, aux transports publics et aux vélos, à éviter les croisements entre transports individuel et transport public, à favoriser les ronds-points au détriment des feux et à favoriser les tangentes au détriment des pénétrantes.

**Petite ceinture urbaine :**

La petite ceinture comprend : rue des Alpes - rue du Fort-Barreau - rue du Grand-Pré - rue Hoffmann - Avenue Wendt - rue des Charmilles - rue de Saint-Jean - pont Sous-Terre - rue des Deux-Ponts - route des Jeunes - rue François Dussaud - route des Acacias - pont des Acacias - boulevard du Pont d'Arve - boulevard Helvétique - rue de la Scie - tunnel Trachsel.

La circulation sera fluide moyennant le remplacement des feux par des ronds-points et les quelques aménagements suivants :

- la rue des Alpes est remise à double sens (suppression voie TC);
- un rond-point Alpes / Lausanne;
- un rond-point Montbrillant / Fort Barreau;
- un rond-point Beaulacre / Fort Barreau;
- un rond-point Grand-Pré / Vermont;
- un rond-point Grand-Pré / Hoffmann;
- un rond-point Wendt / Liotard;
- un rond-point Wendt / Lyon;
- un rond-point Aire / Charmilles;
- libération des places de stationnement rue des Charmilles;
- réduction du bâtiment 1 rue Cavour;
- un rond-point Charmilles / Délices;
- un rond-point Saint-Jean / Délices;
- suppression de la voie de bus sur le pont Sous-Terre;
- un rond-point Pont Sous-Terre / Seujet;
- un rond-point Deux Ponts / quai du Rhône;
- un rond-point Deux Ponts / blvd St Georges;
- un rond-point quai Ernest Ansermet / Deux-Ponts;
- un rond-point pont de St-Georges / route des Jeunes;
- un rond-point route des Jeunes / François Dussaud;

- un rond-point François Dussaud / Acacias;
- un rond-point Acacias / Caroline;
- un rond-point pont des Acacias / quai Charles Page;
- un rond-point Pont d'Arve / Dancet / Mail / 23 Cantons;
- remise de la rue du Pont d'Arve à double sens;
- un rond-point Pont d'Arve / Philosophes;
- un rond-point Helvétique / Hodler;
- déplacement du marché d'Helvétique à Pierre Fatio;
- un rond-point Helvétique / Rive;
- un rond-point Helvétique / Versonnex;
- un rond-point Scie / Gustave Ador;
- tunnel du Trachsel;
- un rond-point Mont-Blanc / Alpes;
- un rond-point Alpes / Bonivard.

La réalisation du petit tunnel Trachsel permet de dédier entièrement le pont du Mont-Blanc à la mobilité douce, d'y faire passer le tram et de rendre la rade aux piétons.

#### **Moyenne ceinture périurbaine**

La moyenne ceinture comprend : rond-point des Nations - avenue de la Paix - avenue Appia - route des Morillons - chemin du Pommier - chemin des Coudriers - avenue du Pailly - avenue de l'Ain - route du Pont Butin - avenue des Communes Réunies - route de Saint Julien - tunnel de Carouge - route du Val d'Arve - route du Bout-du-Monde - avenue Louis Aubert - chemin Rieu - tunnel des Nations.

La circulation sera fluide moyennant le remplacement des feux par des ronds-points et les quelques aménagements suivants :

- un rond-point enterré place des Nations;
- un rond-point Paix / Appia;
- un rond-point Appia / Morillons;
- un rond-point Pommier / Ferney;
- un rond-point Coudriers / Trembley;

- la rue des Coudriers est remise en double sens entre Trembley et Casai;
- un rond-point Casai / Pailly;
- un rond-point St-Georges / Pont Butin;
- un pont enjambant la route de Lancy;
- suppression du feu place du 1er Août;
- un rond-point Saint Julien / Val d'Arve;
- un rond-point Val d'Arve / Veyrier;
- un rond-point Veyrier / Bout-du-Monde;
- un rond-point Louis-Aubert / Miremont;
- un rond-point Rieu / Florissant;
- un rond-point Malagnou / Amandolier;
- tunnel des Nations;
- un rond-points enterré Nations / Gustave Ador;
- pour les TC : liaison ferroviaire entre gare des Eaux-Vives et gare de Sécheron.

Le recours actuel au « U » lacustre ne peut être que provisoire dans l'attente d'un tunnel sous la rade entre place des Nations et route de Malagnou, cet ouvrage permettant en outre la liaison autoroutière des deux rives, par Malagnou vers la route Blanche, d'une part, par la route des Nations vers l'A1 via l'échangeur de Ferney, d'autre part.

La construction d'un pont enjambant la route du Grand-Lancy est un ouvrage urgent et indispensable pour assurer la fluidité de la moyenne ceinture : la route du Grand-Lancy est en effet le seul nœud bloquant actuellement le dispositif aux heures de pointe.

### **Grande ceinture autoroutière**

L'élargissement (doublement) de l'autoroute de contournement sud-ouest est en cours grâce au financement de la Confédération.

Il n'y aura aucun financement fédéral pour une traversée du lac entre Vengeron et Pallanterie avant un certain nombre de décennies : outre l'élargissement préalable de l'intégralité de l'autoroute de contournement, les conditions mises par l'OFROU à une entrée en matière fédérale sur un tel

ouvrage sont le développement du coteau de Cologny et le prolongement autoroutier vers la France, deux conditions qui ne sont pas près d'être remplies.

L'impossibilité actuelle d'une traversée du lac n'a toutefois guère d'impact sur la circulation urbaine, à l'inverse de la traversée manquante de la rade remplacée actuellement par le « U » lacustre. En l'état seul un tunnel sous la rade permettra la liaison autoroutière des deux rives, par Malagnou vers la route Blanche, d'une part, par la route des Nations vers l'A1 via l'échangeur de Ferney, d'autre part.

### **Séparation des flux**

#### ***Transports collectifs :***

Certaines artères sont occupées par des lignes de trams, elles correspondent souvent à des zones de commerces. C'est le cas de :

- la route de Chancy
- la rue de la Servette
- la route de Meyrin
- la rue de Lausanne
- la rue de Carouge
- la rue du Stand

Exclus (à dessein) de la petite et de la moyenne ceinture nécessaires à la fluidité du transport individuel motorisé, ces axes peuvent être intégralement réservés à la mobilité douce, en y ajoutant des voies de bus, ainsi que des bandes cyclables.

A l'inverse, les transports en commun devront renoncer aux axes structurants pour la circulation du transport individuel motorisé tel que :

- rue de Lyon
- route du pont Sous-Terre
- rue des Charmilles
- rue des Alpes

#### ***Vélos :***

A l'instar des voies vertes, les cyclistes doivent disposer de leur propre réseau dédié auquel peuvent être réservées certaines des artères plus petites qui courent en nombre parallèlement aux axes structurants et dont la taille est parfaitement adaptée à la circulation cycliste et piétonne. Une des aberrations

marquantes de la dernière législature fut de supprimer une voie de circulation sur le U lacustre, (qui faute de traversée de la rade sert malheureusement de semi-autoroute de contournement Est), pour y faire passer des pistes cyclables mises en concurrence d'espace vital avec le TIM et le TC de sorte à paralyser la mobilité de tous les usagers à la fois. Alors que la rue des Pâquis, voisine, se serait prêtée à merveille à cette fonction tant pour les TC que pour les vélos.

Il en va de même de la large bande cyclable installée à la même époque au Blvd George Favon alors que fourmillent de multiples alternatives dans les rues adjacentes qui peuvent être dédiées à un réseau cycliste.

***Pénétrantes :***

En sus des deux axes principaux et des ceintures il convient d'assurer la fluidité du TIM sur les pénétrantes comme :

- Florissant
- Malagnou
- Frontenex
- Chêne
- Quai Cologny
- Drize-Promenades
- Pregny
- Casai-Meyrin-Franchises
- Aire
- Eaux-Vives
- Veyrier

Et les tangentés comme :

- Vibert
- Praille
- Pinchat
- Fontenette
- Cluse
- Roseraie
- Champel
- Krieg

- Weber
- Valais
- Vidollet
- Moillebeau
- Petit Saconnex
- Vaucher
- Bouchet
- Ansermet
- Charles Page
- Cheval Blanc
- Cardinal Mermillod

#### ***Ronds-Points :***

Malgré les progrès techniques, il semble difficile de modéliser les feux de manière optimale. On observe un grand gaspillage de temps.

A l'inverse, les giratoires sont très dynamiques et fluides et devraient être installés partout sur les ceintures ainsi que sur les axes des pénétrantes et des tangentes.

Ils ne posent pas de problème majeur pour les bus, même les longs convois (ligne 10) peuvent passer un minuscule giratoire au carrefour Eaux-Vives/XXXI Décembre. Les giratoires de la rue des Acacias fonctionnent très bien avec un feu qui donne la priorité au tram à la demande. C'est très réactif et efficace.

#### ***Arrêts de bus :***

Presque partout où étaient prévues des zones d'évitement aux arrêts, les trottoirs ont été élargis et des îlots centraux ou des places de parking en épis ont été créés pour empêcher les TIM de dépasser les bus. Contrat Social et St Jean en sont un bon exemple sans aucun bénéfice pour la vitesse commerciale des TC puisqu'ils disposent d'un couloir dédié sur tout le haut de St Jean. Jean-Jacques Rigault à la Gradelle en est un autre exemple. Même la route d'Hermance a subi ce sort.

#### ***Gendarmes couchés :***

Ces réalisations destinées à ralentir la circulation sont une calamité qui provoquent des dégâts sur les véhicules et fâchent les usagers. La rue Dancet en est un bon exemple. C'était pourtant une bonne alternative pour accéder à Carouge via les Minoteries et le quai Charles Page.

#### ***Voies vélos sur les axes :***

On a sacrifié des axes majeurs de manière parfaitement arbitraire et artificielle au prétexte de permettre la continuité des voies cyclables tout en sacrifiant la sécurité et en bloquant la circulation. Les exemples ont été mentionnés plus haut avec le quai Wilson et le Blvd Georges Favon.

#### **Conclusion**

Sans la moyenne ceinture et la traversée de la Rade entre Malagnou et Nations toutes les bonnes intentions de la LMCE resteront vaines.

Il ressort des débats que les Genevois ont clairement manifesté leur souhait de pouvoir traverser mais qu'ils ont été dirigés vers le mirage d'une traversée du lac gratuite car financée par la Berne fédérale qui n'advient pas avant des décennies. Il est temps de remettre un ouvrage réaliste sur le métier.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de bien vouloir réserver un bon accueil au présent projet de loi.

#### Annexes :

- 1) Petite et moyenne ceinture
- 2) « La traversée de la Rade de Genève, une odyssée vieille de 118 ans » , *Le Temps*, 2 septembre 2014.
- 3) Tunnel Trachsel, 1896.
- 4) « Genève se dote d'une nouvelle loi sur la mobilité », *Le Temps*, 2 décembre 2015.
- 5) « Pour aménager la traversée de Genève, un tunnel sous la Rade ?, *La Suisse*, 7 février 1957.
- 6) Etude du TCS sur l'initiative 152 du 28 septembre 2014.
- 7) « Le pont du Mont-Blanc bientôt rénové ? », 2 janvier 2013.
- 8) « La construction du tunnel Saint Laurent qui relie les deux rives du Vieux Port », *Made in Marseille*, 11 août 2019.
- 9) « Serpent de mer des Genevois », blog « Hey taxi ! », 10 mars 2019.

Consultation recommandée :

- Etude giratoires par Franco Tufo et Raphaël Golay  
[20-Citec-Tufo-Golay-VSS-05-2010.pdf](#)
- Exemple de Zürich [Sésame pour les trams - Le Temps](#)
- Concours rade <https://larade.ch/>

*ANNEXE I*



## ANNEXE II

## La traversée de la Rade de Genève, une odyssée vieille de 118 ans

Depuis le premier projet de 1896, c'est LE «serpent de mer» de la République



Juan Martinez Journal de Genève et Gazette de Lausanne, 21 mai 1996

Publié le 02 septembre 2014 à 22:46.

LE «serpent de mer» genevois depuis 1896

La traversée de la Rade, odyssée vieille de 118 ans  
«L'histoire de la traversée de la Rade est certainement celle des multiples conceptions du développement urbain, mais c'est aussi, et avant tout, le récit d'une passion. [...]

Ainsi, dès qu'il s'agit de les reconsidérer avec un «autre» regard, cela ne peut que provoquer des réactions épidermiques. C'est notamment ce qui ressort de [l'historique](#) fort instructif brossé par l'historien [David](#)

[Hiler](#)\*. Ce qui frappe d'emblée en remontant le cours des projets successifs, ce sont les échecs, les tentatives avortées, le refus de la décision, d'où le renvoi de la traversée au purgatoire des «serpents de mer». [...]

Il y a tout juste cent ans, en 1896, [le peintre et architecte Albert Trachsel](#) concevait son «[Projet d'une transformation et d'un agrandissement de la Ville de Genève](#)». Voulant préserver «la merveilleuse vue de la Rade», M. Trachsel opte pour un tunnel. Un choix qui passera vite aux oubliettes. David Hiler, lui, est «tenté de faire commencer en 1937 déjà le premier chapitre de l'odyssée de la traversée de la Rade». A cette époque, le canton compte 8501 automobiles (!), et l'on se plaint des embouteillages, surtout au bas de la rue du Mont-Blanc. Un plan de circulation est mis à l'étude: la priorité est donnée «aux routes express le long des quais du lac et du Rhône». Mais la guerre interrompt cette orientation, qui selon M. Hiler va cependant «déterminer toute la politique officielle pendant une vingtaine d'années».

En 1943, l'architecte Emile-Albert Favre, par ailleurs ancien doyen du [Technicum de Genève](#), livre une étude aboutissant à la «nécessité de construire un pont surélevé par rapport aux quais». Deux ans après, en août 1945, M. Favre et [l'ingénieur Meisser](#) font paraître un article où il est question de «la démolition du pont du Mont-Blanc et son remplacement par deux tunnels». Enfin, en 1948, le [Rapport général de la Commission d'étude pour le développement de Genève](#) suggère «la création à long terme d'une traversée du Petit-Lac [...]».

Arrivent les années 50 et le primat du réseau autoroutier. Le nombre des véhicules n'a pas cessé d'augmenter depuis des

années. Il faut trouver des solutions, mais le «caractère sacré» de la Rade dissuade les urbanistes d'«oser» la traversée. [...]

A l'automne 1961, le libéral [François Peyrot](#) devient chef du DTP. Cet architecte restera huit ans à la tête du département, pendant lesquels «il tentera en vain de convaincre la Confédération d'offrir à Genève une traversée de la Rade».

[...] Les tuiles se succèdent pour le gouvernement genevois. [Le 30 mai 1965, les citoyens rejettent à une très forte majorité une hausse d'impôts destinée à financer les grands travaux.](#) La traversée de la Rade est reléguée aux oubliettes.

Enfin, en décembre 1969, l'autoroute de contournement s'impose comme l'objectif prioritaire, ce que confirmera le Grand Conseil en janvier 1980. Pendant les années 70, malgré les efforts du TCS et de son président d'alors, [le député Jean de Toledo](#), et malgré le projet de tunnel de [l'architecte Fulvio Moruzzi](#) (1977), maire socialiste de Vernier, le serpent de mer ne fera sa réapparition qu'en 1988, année qui voyait le peuple accepter à 68% le principe d'une traversée. Le 9 juin, les Genevois décideront de l'épilogue à donner à ce feuilleton séculaire. *[Et exprimeront une nouvelle fois leur refus.]* »

\* La Traversée de la Rade, de [Laurence Bézaguet](#) et David Hiler, Editions de l'Eau.

« Il faut trouver des solutions, mais le «caractère sacré» de la Rade dissuade les urbanistes d'«oser» la traversée »

ARCHIVES HISTORIQUES

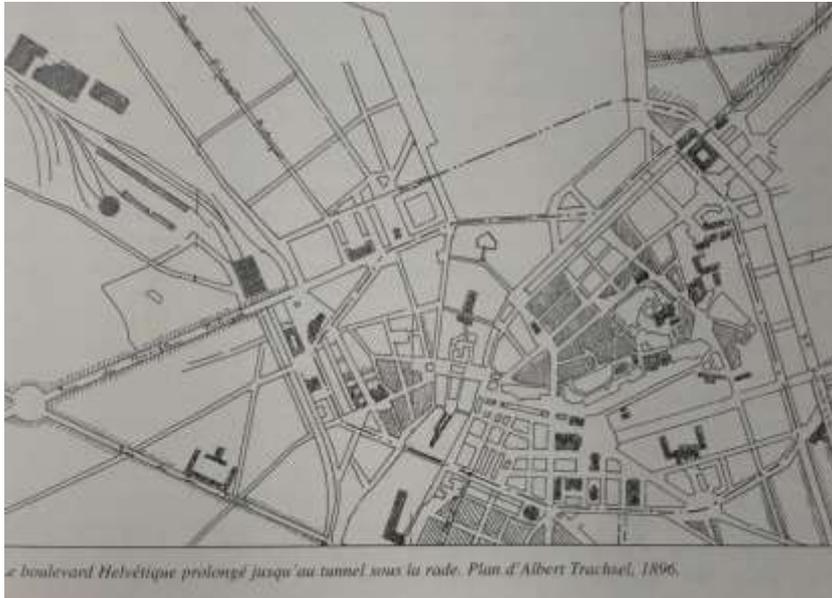
>> Sur Internet

[www.letempsarchives.ch](http://www.letempsarchives.ch)

Source :

*La traversée de la Rade de Genève, une odysée vieille de 118 ans - Le Temps*

*ANNEXE III*



## ANNEXE IV

**Genève se dote d'une nouvelle loi sur la mobilité**

*Le Grand Conseil a approuvé vendredi soir un plan d'actions pour fluidifier la circulation dans le canton. Fruit d'un long compromis entre partis politiques, le texte n'aura finalement pas convaincu les Verts genevois.*

*Les automobilistes aux volants de leurs voitures sont pris dans les bouchons matinaux sur le pont du Mont-Blanc aux abords de la rade, ce mardi 23 septembre 2014 à Genève. Les citoyens genevois se rendront aux urnes pour vote sur la traversée de la Rade lors des votations cantonale du 28 septembre 2014. (KEYSTONE/Salvatore Di Nolfi) — © Keystone*

*Les automobilistes aux volants de leurs voitures sont pris dans les bouchons matinaux sur le pont du Mont-Blanc aux abords de la rade, ce mardi 23 septembre 2014 à Genève. Les citoyens genevois se rendront aux urnes pour vote sur la traversée de la Rade lors des votations cantonale du 28 septembre 2014. (KEYSTONE/Salvatore Di Nolfi) — © Keystone*

Olivier Francey

Publié le 02 décembre 2015 à 13:46. / Modifié le 02 décembre 2015 à 17:05.

*Le fragile consensus politique qui aura prévalu quelques mois autour d'une nouvelle loi sur la mobilité à Genève s'est effrité mais a tenu bon. Vendredi soir, le Grand Conseil a finalement*

*approuvé ce plan d'actions destiné à fluidifier la circulation dans le canton par 57 voix contre 33.*

*En gestation depuis presque une année au sein d'une sous-commission du Parlement, le projet vise à donner des lignes directrices en matière de politique de mobilité que doit mener le gouvernement. Afin de décongestionner le trafic d'un canton qui ne compte plus ses embouteillages quotidiens, le texte procède notamment à un découpage du canton en zones dans lesquelles des types de transport se voient attribuer la priorité. Ainsi les zones denses (centre-ville et centres des communes suburbaines) sont tournées vers les transports publics et la mobilité douce.*

*Le macaron pour les deux-roues motorisés passe aux oubliettes*

*L'une des propositions les plus décriées du paquet n'a pas été retenue: celle de l'introduction d'un macaron annuel pour les deux-roues motorisés qui voudraient accéder au centre-ville. PLR et MCG n'en ont finalement pas voulu. La disparition de cette taxe, entre autres, a convaincu des Verts genevois - "trahis" selon les propres termes du député écologiste Mathias Buschbeck - de maintenir leur initiative "Pour des transports publics plus rapides", qui sera donc soumise à votation cantonale le 5 juin 2016. Face à elle, le texte voté par le Parlement cantonal officiera comme contre-projet.*

*Conseiller d'Etat chargé du dicastère des transports, Luc Barthassat n'a pas caché sa joie quant à l'approbation d'une législation en partie concoctée par ses services. Ce projet «donne un cadre d'intervention à l'Etat», estime le démocrate-chrétien aux yeux desquelles une politique du "coup par coup" en matière de transports ne "suffit plus".*

Source : [Genève se dote d'une nouvelle loi sur la mobilité - Le Temps](#)

## ANNEXE V

TRIBUNE LIBRE

*Pour aménager la traversée de Genève*

Un tunnel sous la rade ?

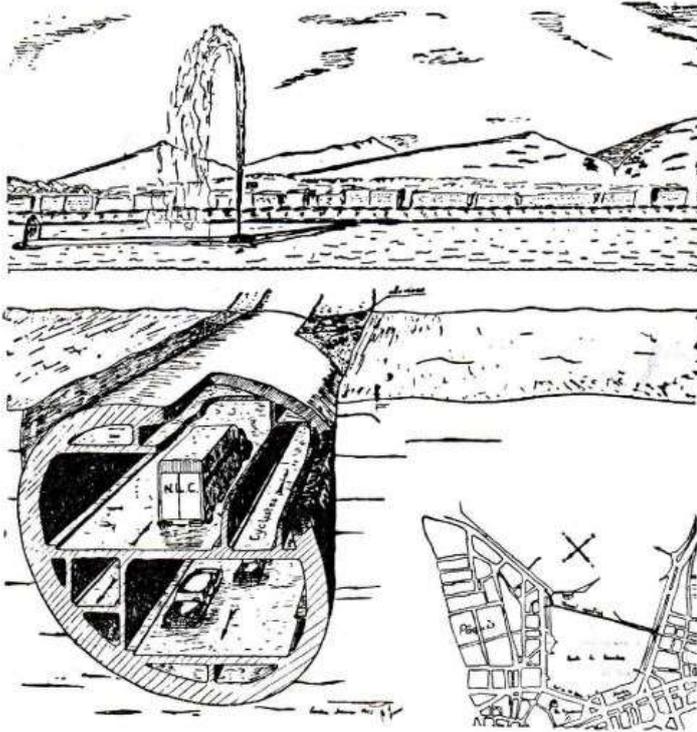
Pour donner suite à l'article du Dr Paul Tournier concernant la traversée routière de notre rade, et à la rubrique « Au jour le jour » du 1er février, permettez-moi de vous exposer un projet auquel je travaille depuis deux ans. Il s'agirait de faire passer un tunnel sous la rade en en respectant intégralement l'aspect actuel. Jusqu'ici, rien que de très banal; l'originalité du projet réside dans le choix de la section et du mode de construction destinés à réduire fortement le coût de la réalisation.

Le creusement d'un tunnel par les moyens ordinaires pose en effet des problèmes dont la solution est toujours très onéreuse. Comme, d'autre part, on ne saurait préconiser la construction d'un pont en amont de celui

cliné de cette section est imposée par la recherche de la meilleure utilisation de l'espace disponible. On arrive en effet à loger ainsi séparément deux chaussées de 7 m. 50 de largeur plus accotements de 50 cm. avec 4 m. 80 de plafond, et deux pistes cyclables de 1 m. 90, plus accotements 20 cm. et 2 m. 40 de plafond. Dans un tube mesurant extérieurement 17 mètres environ seulement dans le grand axe.

A noter que les largeurs de chaussées prévues à 7 m. 50 correspondent aux cotes optimum déterminées par les experts pour les autoroutes. L'utilisation de ce tunnel comme abri antiatomique en cas de guerre doit aussi être prise en considération.

Bien que cette idée soit techniquement



du Mont-Blanc en raison de la nécessité absolue de préserver le site, sans parler des difficultés soulevées par la navigation, il m'a paru préférable d'allier les avantages des deux solutions en présence en concevant un tunnel dont les caractéristiques constructives se présentent comme pour un pont à poutre droite creusé en béton armé et précontraint mais enjambant la rade par en-dessous ! En d'autres termes, il s'agirait d'un tube rigide noyé dans les alluvions du fond du lac et prenant appuis aux deux rives sur de véritables culées construites dans le sous-sol des berges. La pression hydrostatique équilibrerait la majeure partie du poids de l'ouvrage.

La section rigoureusement uniforme de ce tube permettrait d'appliquer systématiquement les techniques modernes et économiques de préfabrication en série. (Voir « La Technique des travaux », No janvier-février 1954. H. Alden Foster.) La forme ovale in-

bien au point, je ne pense pas qu'il faille s'attendre à la voir figurer éventuellement dans un prochain programme de grands travaux ! Cependant, elle m'a paru se conformer d'assez près aux exigences que présentera le passage de la « Route Blanche » à travers notre cité, sans altérer la beauté de sa rade incomparable. C'est pourquoi je la verse au dossier en espérant que peut-être elle pourra inspirer quelqu'un de mieux qualifié que moi pour faire aboutir une solution rationnelle aux problèmes de plus en plus épineux que pose la circulation dans nos artères « sclérosées ».

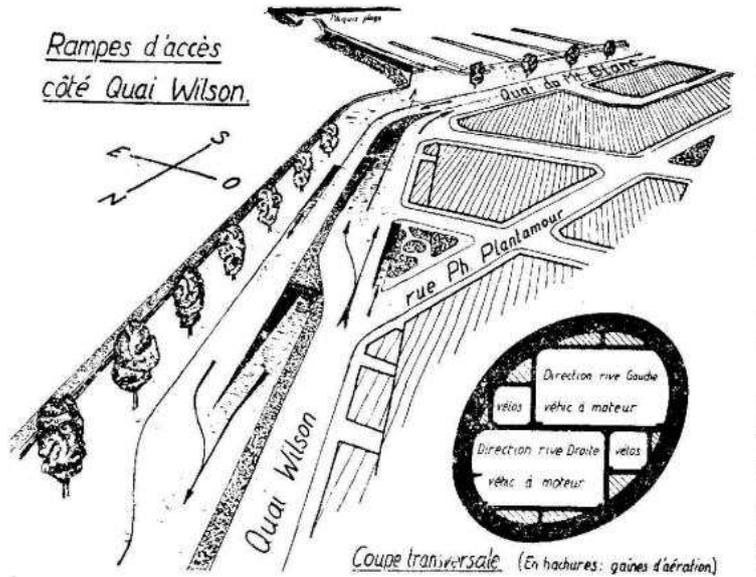
H. JENNI

[Note de la Réd. — Les deux principales difficultés soulevées par le projet de notre correspondant nous paraissent être l'aération et l'emplacement nécessaire à l'aménagement des rampes d'accès. D'autre part, y a-t-il vraiment 17 mètres d'alluvion à l'endroit indiqué sur le plan pour la construction du tunnel ?]

## A propos d'un projet de tunnel routier sous la rade

En réponse à la « note de la rédaction » qui faisait suite à mon récent article dans votre « Tribune libre », veuillez me permettre quelques précisions sur les caractéristiques de mon projet de tunnel routier sous la rade.

Les rampes d'accès constitueraient — comme l'a fort justement souligné votre rédacteur — l'un des aspects compliqués du problème ; cependant, la difficulté tourne finalement à l'avantage du projet, puisque la



Le problème de l'aération est résolu de deux manières : 1) par la circulation à sens unique dans deux galeries distinctes qui crée un effet de « piston » chassant l'air vicié ; 2) par l'envoi d'air frais au moyen de huit gaines réparties sur le pourtour du tunnel et totalisant environ 13,6 mètres carrés de section (voir figure). — A titre de comparaison, on n'a prévu que 7,50 mètres carrés pour l'aération du tunnel du Mont-Blanc. —

différence de niveau permet de se raccorder au réseau de surface sans couper le flot de la circulation par de nouveaux carrefours du genre de ceux qui illustrent les extrémités du pont du Mont-Blanc !

Le croquis ci-joint représente la solution préconisée en direction du quai Wilson. Dans la bande médiane, les accès et sortie pour véhicules à moteur ; en bordure, les rampes destinées aux cyclistes. La pente est

ANNEXE VI

**Une traversée urbaine  
sous la rade pour libérer  
le centre-ville et améliorer  
la qualité de vie**



**-50%**  
DE TRAFIC  
SUR LES  
QUAIS

**-42%**  
DE TRAFIC  
SUR LE PONT DU  
MONT-BLANC

**Dire OUI** le 28 septembre 2014  
à la seule traversée réaliste

Etude réalisée par le TCS Genève 





# LE PONT DU MONT-BLANC DEVIENT UN ESPACE DE VIE

**50%** DE PLUS DE TRAVERSÉES À PIED

Le pont du Mont-Blanc est devenu un espace de vie plus accueillant et plus sûr pour les piétons. Grâce à la mise en place de nouvelles traversées à pied, le nombre de passages à niveau a augmenté de 50%.

## La possibilité de mieux utiliser le pont du Mont-Blanc

Grâce à ces nouvelles traversées à pied, le pont du Mont-Blanc est devenu un espace de vie plus accueillant et plus sûr pour les piétons. Grâce à la mise en place de nouvelles traversées à pied, le nombre de passages à niveau a augmenté de 50%.

**4 Quai de vie pour les TPV**

Le pont du Mont-Blanc est devenu un espace de vie plus accueillant et plus sûr pour les piétons. Grâce à la mise en place de nouvelles traversées à pied, le nombre de passages à niveau a augmenté de 50%.

**4 Quai de vie pour les cyclistes**

Le pont du Mont-Blanc est devenu un espace de vie plus accueillant et plus sûr pour les piétons. Grâce à la mise en place de nouvelles traversées à pied, le nombre de passages à niveau a augmenté de 50%.

**4 Quai de vie pour les piétons**

Le pont du Mont-Blanc est devenu un espace de vie plus accueillant et plus sûr pour les piétons. Grâce à la mise en place de nouvelles traversées à pied, le nombre de passages à niveau a augmenté de 50%.

Illustration réalisée par l'Agence d'urbanisme de la Métropole de Lyon.

**UNE PRIORITÉ LA QUALITÉ DE VIE**

**Réinventer la convivialité sur les quais**

Investir dans votre quartier, c'est investir dans votre avenir. Pour cela, nous avons lancé un appel à projets de réinvention des quais de la Seine, afin d'offrir à nos habitants un cadre de vie plus agréable et plus convivial.

Le projet de réinvention des quais de la Seine est financé par le Département de la Seine-Saint-Denis et la Région Île-de-France.

**Le Conseil de vie pour les habitants**

Le Conseil de vie pour les habitants est un organe consultatif qui permet aux habitants de participer à la prise de décision sur les projets de réinvention des quais de la Seine.

**Le Conseil de vie pour les professionnels**

Le Conseil de vie pour les professionnels est un organe consultatif qui permet aux professionnels de participer à la prise de décision sur les projets de réinvention des quais de la Seine.

Plus d'infos : [www.seine-saint-denis.fr](http://www.seine-saint-denis.fr)

**MI** MIAUX TOUJOURS

# DES VILLES QUI ONT RÉUSSI À TRAVERSER LEUR PLAN D'EAU

La traversée d'un plan d'eau ou même d'un bras de mer présente de nombreux défis techniques, économiques, sociaux, environnementaux et politiques. Pourtant, pour de nombreuses villes, la traversée d'un plan d'eau n'est pas seulement un défi technique, mais aussi un défi politique et social.

## Amsterdam Un tunnel avec partenariat public-privé



Le tunnel de la rue de l'Église à Amsterdam est un exemple de partenariat public-privé réussi. Le projet a été financé et construit par une entreprise privée, tandis que la ville d'Amsterdam a assuré la planification et la maintenance. Le tunnel a permis de résoudre un problème de circulation dans un quartier historique et de créer un espace public de qualité.

## Marseille Une traversée sous le port



Le tunnel de la rue de l'Église à Marseille est un exemple de traversée sous le port. Le projet a été financé et construit par une entreprise privée, tandis que la ville de Marseille a assuré la planification et la maintenance. Le tunnel a permis de résoudre un problème de circulation dans un quartier historique et de créer un espace public de qualité.

LES ACCROCHAGES

### SUR LA RIVE DROITE

Le projet de construction d'un pont sur la rive droite de la rivière a été approuvé par le conseil municipal de la commune de Saint-Denis. Le pont sera construit en béton armé et aura une longueur de 150 mètres. Il sera construit sur un terrain appartenant à la commune de Saint-Denis. Le pont sera financé par la commune de Saint-Denis et la région Île-de-France. Le pont sera construit en 2023 et sera ouvert au trafic en 2024.



La section avec accès aux bords de la rive

Le projet de construction d'un pont sur la rive droite de la rivière a été approuvé par le conseil municipal de la commune de Saint-Denis. Le pont sera construit en béton armé et aura une longueur de 150 mètres. Il sera construit sur un terrain appartenant à la commune de Saint-Denis. Le pont sera financé par la commune de Saint-Denis et la région Île-de-France. Le pont sera construit en 2023 et sera ouvert au trafic en 2024.

### SUR LA RIVE GAUCHE

Le projet de construction d'un pont sur la rive gauche de la rivière a été approuvé par le conseil municipal de la commune de Saint-Denis. Le pont sera construit en béton armé et aura une longueur de 150 mètres. Il sera construit sur un terrain appartenant à la commune de Saint-Denis. Le pont sera financé par la commune de Saint-Denis et la région Île-de-France. Le pont sera construit en 2023 et sera ouvert au trafic en 2024.



L'accrochage desservant les quais Chaurin-Alex

Le projet de construction d'un pont sur la rive gauche de la rivière a été approuvé par le conseil municipal de la commune de Saint-Denis. Le pont sera construit en béton armé et aura une longueur de 150 mètres. Il sera construit sur un terrain appartenant à la commune de Saint-Denis. Le pont sera financé par la commune de Saint-Denis et la région Île-de-France. Le pont sera construit en 2023 et sera ouvert au trafic en 2024.

UN ACCÈS PAR QUIN

### TROIS VARIANTES D'ENTRÉES / SORTIES À MALAGNOU



#### 1. Accès Malagnou

L'initiative est le plus vite autorisée à son emplacement car elle est la plus simple à réaliser. Cette solution est la plus économique et la plus adaptée pour l'évolution de Malagnou.

Cette variante est la plus simple à réaliser car elle est la plus simple à autoriser. Cette solution est la plus économique et la plus adaptée pour l'évolution de Malagnou.

#### 2. Accès Chavandun

Cette variante est la plus simple à réaliser car elle est la plus simple à autoriser. Cette solution est la plus économique et la plus adaptée pour l'évolution de Malagnou.

Cette variante est la plus simple à réaliser car elle est la plus simple à autoriser. Cette solution est la plus économique et la plus adaptée pour l'évolution de Malagnou.

#### 3. Accès Vahon

Cette variante est la plus simple à réaliser car elle est la plus simple à autoriser. Cette solution est la plus économique et la plus adaptée pour l'évolution de Malagnou.

Cette variante est la plus simple à réaliser car elle est la plus simple à autoriser. Cette solution est la plus économique et la plus adaptée pour l'évolution de Malagnou.

La descente du marionnettier

DEUX ETAPES OU UN PARTENARIAT

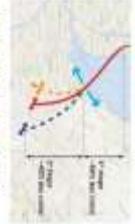
Le monde du parapente s'organise autour de deux axes principaux : le club et le partenariat. Le club est une structure traditionnelle qui permet de rassembler les passionnés et de leur offrir un cadre de référence. Le partenariat est une structure plus récente qui vise à mutualiser les compétences et les ressources de différents acteurs du secteur.

Les sociétés en deux étapes

Le partenariat est une structure juridique qui permet de rassembler les compétences et les ressources de différents acteurs du secteur. Elle est souvent utilisée pour créer une nouvelle entreprise ou pour développer une activité existante.

Partenariat ou société en deux étapes ?

Le choix entre un partenariat et une société en deux étapes dépend de nombreux facteurs, tels que le nombre de partenaires, le montant des investissements, la répartition des rôles, etc.



Que choisir la société à deux étapes ?

Infographic with four colored boxes: 'Société à deux étapes', 'Partenariat', 'Société à responsabilité limitée', and 'Société par actions simplifiée'. Each box contains a brief description of the legal structure and its advantages.

ASPECTS JURIDIQUES

RIEN DE FIGE, PAS DE DELAI IMPERATIF

Le partenariat est une structure juridique qui permet de rassembler les compétences et les ressources de différents acteurs du secteur. Elle est souvent utilisée pour créer une nouvelle entreprise ou pour développer une activité existante.

Le partenariat

Le partenariat est une structure juridique qui permet de rassembler les compétences et les ressources de différents acteurs du secteur. Elle est souvent utilisée pour créer une nouvelle entreprise ou pour développer une activité existante.

La responsabilité

La responsabilité est une notion juridique qui désigne l'obligation de réparer le dommage causé par une faute. Elle est souvent utilisée pour déterminer les responsabilités des différents acteurs d'un partenariat.



Partenariat ou société à deux étapes ?

Infographic with two colored boxes: 'Partenariat' and 'Société à deux étapes'. Each box contains a brief description of the legal structure and its advantages.

Les idées reçues

### QUESTIONS, RÉPONSES...

**Être est inutile.**  
 La future traversée du Lac est inutile.

**FAUX X**

Le projet de traversée du Lac est une œuvre d'art et de génie. Elle sera la première traversée d'un lac en Europe. Elle sera la première traversée d'un lac en France. Elle sera la première traversée d'un lac en France. Elle sera la première traversée d'un lac en France.

Le projet de traversée du Lac est une œuvre d'art et de génie.

**Le tunnel sera enterré à sa sortie pharaonique.**

**FAUX X**

Le tunnel sera enterré à sa sortie pharaonique. Le tunnel sera enterré à sa sortie pharaonique. Le tunnel sera enterré à sa sortie pharaonique. Le tunnel sera enterré à sa sortie pharaonique.

**La TCS sera pour la grande traversée du Lac et notamment pour la traversée de la route.**

**FAUX V**

La TCS sera pour la grande traversée du Lac et notamment pour la traversée de la route. La TCS sera pour la grande traversée du Lac et notamment pour la traversée de la route. La TCS sera pour la grande traversée du Lac et notamment pour la traversée de la route.

La TCS sera pour la grande traversée du Lac et notamment pour la traversée de la route.

**Il y aura des bécotines dans et aux abords du tunnel.**

**FAUX X**

Il y aura des bécotines dans et aux abords du tunnel. Il y aura des bécotines dans et aux abords du tunnel. Il y aura des bécotines dans et aux abords du tunnel. Il y aura des bécotines dans et aux abords du tunnel.

Il y aura des bécotines dans et aux abords du tunnel.

**La construction d'un tunnel empêche la création d'une plage sur Karc-Virec.**

**FAUX X**

La construction d'un tunnel empêche la création d'une plage sur Karc-Virec. La construction d'un tunnel empêche la création d'une plage sur Karc-Virec. La construction d'un tunnel empêche la création d'une plage sur Karc-Virec.



**Il est impossible de réaliser ce projet on s'en est.**

**FAUX V**

Il est impossible de réaliser ce projet on s'en est. Il est impossible de réaliser ce projet on s'en est. Il est impossible de réaliser ce projet on s'en est. Il est impossible de réaliser ce projet on s'en est.

Il est impossible de réaliser ce projet on s'en est.

**Un réseau... contribution au Festival européen d'adaptation.**

**FAUX X**

Un réseau... contribution au Festival européen d'adaptation. Un réseau... contribution au Festival européen d'adaptation. Un réseau... contribution au Festival européen d'adaptation.

Un réseau... contribution au Festival européen d'adaptation.

**Il vendrait mieux amorcees au transports publics.**

**FAUX X**

Il vendrait mieux amorcees au transports publics. Il vendrait mieux amorcees au transports publics. Il vendrait mieux amorcees au transports publics. Il vendrait mieux amorcees au transports publics.

Il vendrait mieux amorcees au transports publics.

LES BONS BUCLES

# QUESTIONS, RÉPONSES...

**faux X**  
C'est l'ensemble de la salle  
de désinfection qui se  
cambre-siffle.

Les salles de désinfection sont  
souvent équipées d'un système de  
ventilation mécanique qui permet  
d'assurer une bonne circulation  
de l'air. Les salles de désinfection  
sont donc conçues pour être  
aérées. Elles sont donc conçues  
pour être aérées. Elles sont donc  
conçues pour être aérées.

**faux X**  
Une formation  
continue  
est organisée  
à l'initiative  
de l'ARS.

Les formations continues sont  
organisées par l'ARS pour  
assurer la mise à jour des  
connaissances des professionnels  
de la désinfection.

**faux X**  
La construction  
à l'ouest est  
incompatible avec les  
normes sismiques et de  
pollution.

La construction à l'ouest est  
compatible avec les normes  
sismiques et de pollution.

**vérité V**  
Il y a de moins en  
moins de voitures  
à Gennevilliers.

Le trafic routier est en baisse  
depuis la mise en service de  
la ligne de tramway.

**vérité V**  
On ne peut pas en tirer  
à la station actuelle.

La station actuelle est  
conçue pour être utilisée  
à l'avenir.



**vérité V**  
Il n'y aura pas de trafic  
supplémentaire.

Le trafic supplémentaire est  
prévu pour être géré par  
le système de signalisation.

Le trafic supplémentaire est  
prévu pour être géré par  
le système de signalisation.

Le trafic supplémentaire est  
prévu pour être géré par  
le système de signalisation.

LA MAIRIE DE LA TRAVERSEE

# PRÈS DE 120 ANS D'OPPOSITIONS DESTRUCTRICES!

Il y a un siècle, nous sommes allés à la messe pour dire au revoir à Albert. C'était une grande fête. Mais depuis ce jour, nous sommes tous devenus des orphelins. Et c'est à nous de nous occuper de lui.



Albert, le héros de la traversée.

**E**n 1911, Albert est allé à la messe pour dire au revoir à Albert. C'était une grande fête. Mais depuis ce jour, nous sommes tous devenus des orphelins. Et c'est à nous de nous occuper de lui.

Le projet de loi sur les dérogations...

Le projet de loi sur les dérogations...

LA TRAVERSEE DE LA RADE

# «JE VEUX SOUTENIR LA TRAVERSEE DE LA RADE»

Exprimez votre soutien à la Traversée de la Rade. C'est un projet de loi qui vise à améliorer la sécurité et la qualité de la traversée de la Rade.



La Traversée de la Rade.

Exprimez votre soutien à la Traversée de la Rade. C'est un projet de loi qui vise à améliorer la sécurité et la qualité de la traversée de la Rade.

Exprimez votre soutien à la Traversée de la Rade. C'est un projet de loi qui vise à améliorer la sécurité et la qualité de la traversée de la Rade.

Exprimez votre soutien à la Traversée de la Rade. C'est un projet de loi qui vise à améliorer la sécurité et la qualité de la traversée de la Rade.

Form with fields for name, address, and contact information, and a checkbox for supporting the project.



## VOICI POURQUOI IL EST RAISONNABLE D'ACCEPTER L'IN152:

- ✓ La qualité de vie en ville sera nettement améliorée.
- ✓ La traversée de la rade est urbaine.
- ✓ La traversée est une nécessité impérieuse pour Genève.
- ✓ La circulation ne va pas augmenter, elle sera mieux répartie.
- ✓ Les quais et le pont du Mt-Blanc auront en moyenne 50% de trafic en moins.
- ✓ Aucun autre aménagement routier ne peut apporter autant de bénéfices.
- ✓ Les points d'accès peuvent être sélectionnés et aménagés avec souplesse.
- ✓ Le financement est supportable par Genève.
- ✓ Accepter ce projet ne remet pas en cause un contournement autoroutier par une traversée du lac dans quelques décennies.



**Voter oui, c'est**  
rendre possible l'amélioration  
de la mobilité pour tous:

- transports publics
- automobilistes
- cyclistes
- piétons
- professionnels

[WWW.RADE-OUI.CH](http://WWW.RADE-OUI.CH)



LE 26 SEPTEMBRE

**OUI**

À LA TRAVERSÉE DE LA RADE



## ANNEXE VII

*INFRASTRUCTURES TP*

*Le pont du Mont-Blanc bientôt rénové ?*

*PUBLIÉ LE 2 JANVIER 2013*

*LA RÉDACTION*

*Le pont du Mont-Blanc bientôt rénové ?*

*Le pont du Mont-Blanc devrait prochainement faire l'objet d'une rénovation pour les besoins d'une nouvelle ligne de tram.*

*En raison de la création d'une future ligne de tram destinée à passer par le pont d'ici dix ou quinze ans, le pont du Mont-Blanc fera bientôt l'objet d'une complète rénovation. D'après la Tribune de Genève, les ingénieurs consultés par le Canton, ne considèrent pas l'infrastructure actuelle suffisamment solide pour supporter le poids de nouveaux tramways et doit donc être agrandie. En outre, la ville de Genève réfléchit à la construction d'une passerelle piétonne pour pallier à l'accroissement du trafic. Le projet n'en est pour l'instant qu'à ses prémices d'autant qu'aucun chantier n'a encore été annoncé.*

[Le pont du Mont-Blanc bientôt rénové ? - Construction Cayola](#)

*ANNEXE VIII***« La construction du tunnel Saint Laurent qui relie les deux rives du Vieux Port »**

**Percé entre 1964 et 1967 sous la mandature de Gaston Defferre, le tunnel du Vieux Port permet de traverser ce dernier en passant sous la mer. Rien de bien extraordinaire au premier abord ? Détrompez-vous. Car la technique utilisée pour sa construction était nouvelle et innovante pour l'époque.**

L'idée de construire un tunnel reliant les rives nord et sud du Vieux-Port apparaît dès le début des années 1960, période où les rues de Marseille sont de plus en plus embouteillées. Cette réalisation était alors vue comme un moyen d'éviter de passer par les quais du Vieux-Port pour aller vers le Nord et ainsi d'assurer une meilleure connexion entre les deux côtés de la ville.

La construction du tunnel s'est étalée sur 35 mois, entre 1964 et son inauguration le 16 décembre 1967. Les travaux ont été dirigés par Georges Lacroix, directeur général des services techniques de la Ville et ingénieur des ponts et chaussées. Dès le début, ce dernier a alerté la municipalité que le chantier serait d'une « *ampleur jusqu'ici inconnue en site urbain* », comme le montre la [plaquette de l'époque publiée ici](#).



Le Vieux-Port avant le tunnel © Facebook Vieux Marseille

## **Une technique bien particulière**

Le tunnel est en fait composé de deux tubes juxtaposés et séparés d'un intervalle d'un mètre, meilleure façon pour répondre aux contraintes techniques du site. Et pour gêner le moins possible la navigation dans le Vieux-Port pendant

les travaux, Georges Lacroix décide de préfabriquer les ouvrages sous-marins dans le bassin de carénage. « *Les installations de l'entreprise doivent se contenter d'espaces exigus, ce qui conduit à adopter une solution originale et à utiliser comme aire de travail et de préfabrication le fond du bassin de carénage préalablement asséché et aménagé* », peut-on ainsi lire.



Le bassin de carénage a été utilisé comme aire de travail pendant les travaux du tunnel et a dû être vidé et asséché © Facebook Vieux Marseille

Chaque tunnel se compose de six caissons d'environ 45 mètres de long formant un alignement de 273 mètres une fois assemblés. Leur assemblage justement s'est fait par immersion dans une fouille préalablement draguée. Ils

reposent sur des appuis constitués de poutres en béton légèrement armé, elles aussi préfabriquées. Chaque caisson a ensuite été joint à son ou ses voisins à l'aide de profilés en caoutchouc naturel en forme d'anneau assurant l'étanchéité de la réalisation. C'est l'un des premiers tunnels au monde à avoir été construit de cette façon.

## **Changement de paysage pour le bassin de Carénage**

Le bassin de carénage a été créé en 1829 pour libérer de la place dans le Vieux-Port qui, à cette époque, accueillait les activités de construction et réparation de navires. La roche sous l'abbaye Saint-Victor a ainsi été creusée de sorte à obtenir ce bassin mitoyen dans lequel sont désormais pratiquées les activités dangereuses de l'activité du carénage, à savoir la série d'opérations de révision périodique de la coque d'un navire.



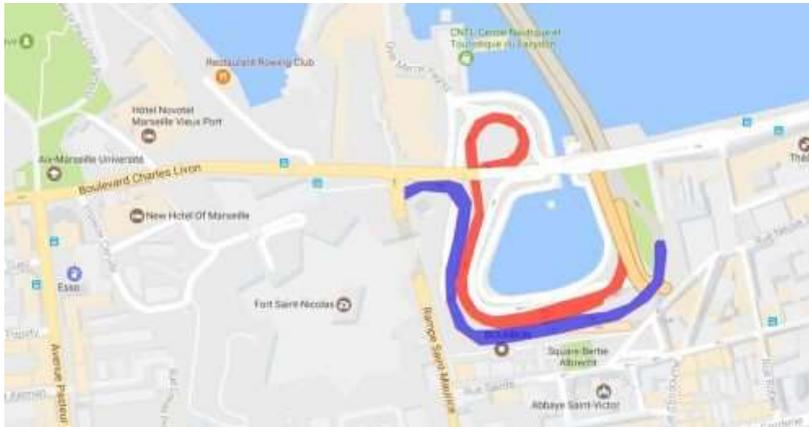
Le bassin de Carénage sur la gauche, avant le percement du boulevard Charles Livon © Facebook Vieux Marseille

La physionomie du bassin est modifiée à l'heure des travaux du tunnel du Vieux-Port. Car c'est au niveau du bassin de carénage que ce tunnel ressort à la surface. Pour ce faire, quelques immeubles ont dû être démolis et la taille du bassin de carénage réduite pour ménager la place des voies de raccordement. « *Malgré cela, les caractéristiques de l'échangeur sont assez loin de celles que l'on réaliserait en rase campagne* », précise le rapport de Georges Lacroix.



Voie de sortie du tunnel du Vieux-Port au niveau du bassin de Carénage.

Les liaisons ont été réalisées sans intersection pour une meilleure fluidité sur les voies. Pour cela, une voie intérieure, parcourue dans le sens des aiguilles d'une montre par les usagers venant du tunnel et se dirigeant vers le boulevard Charles Livon, a été aménagée. L'autre voie est, elle, extérieure et parcourue en sens inverse des aiguilles d'une montre par les usagers provenant du boulevard Charles Livon ou du quai de Rive Neuve et se dirigeant vers le tunnel.



En rouge : de la sortie du tunnel au boulevard Charles Livon, la circulation est sur voie intérieure et dans le sens des aiguilles d'une montre. En violet : du boulevard Charles Livon à l'entrée du tunnel, la circulation est sur voie extérieure et dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

À noter : dans la boucle située juste au-dessus du bassin de Carénage, des sardines ont été dessinées sur les carreaux du sol. Difficile de les voir depuis sa voiture, mais les images aériennes les montrent clairement. D'autres, plus petites, ont aussi été installées dans différentes rues de Marseille. Découvrez ce projet insolite dans notre reportage en [cliquant ici](#).



Le banc de sardines vu par satellite, dessiné directement sur le sol, juste au-dessus du bassin de Carénage.

## **Le tunnel aujourd'hui**

Bien qu'il soit communément appelé « Tunnel du Vieux-Port », l'ouvrage est officiellement baptisé « Tunnel Saint-Laurent ». Long de 600 mètres, il se compose donc de deux tunnels de circulation unidirectionnelle à deux fois deux voies. Son toit est séparé de la surface de la mer par sept mètres de fond pour éviter de gêner la circulation dans le Vieux-Port.

Avec d'autres tunnels réalisés par la suite, le Prado-Carénage mis en circulation en 1993, et le tunnel de la Major, en service depuis 2002, il fait partie d'un axe Nord-Sud reliant l'autoroute du Littoral (A55) et l'autoroute Est (A50).

Source : [Histoire – La construction du tunnel Saint Laurent qui relie les deux rives du Vieux Port \(madeinmarseille.net\)](#)

# ANNEXE IX

## Hey taxi !

Les taxis genevois et la mobilité par Pierre Jénié

### Serpent de mer des Genevois (dimanche, 10 mars 2019)



Afin de commencer par le début, je propose de revenir sur quelques dates importantes de cette saga.

Je reprends donc quelques passages et illustrations (tirées sur les images pour les agrandir) de l'excellent ouvrage écrit à deux mains par David Hinc, notre ancien ingénieur et administrateur fédéral, et Laurence Bétréquet, journaliste bien connue dans notre République. Publié en 1996, soit juste avant la votation qui a arrêté la traversée de la baie.

Je ne vais pas résumer tous ces rebroussements, mais tenter de donner les arques majeures et les moments clés décisifs qui se résument à quelques paramètres, financement, type d'ouvrage et positionnement. Et bien sûr l'opposition à tout prix qui suit tout.

**1996** La toute première trace c'est le tunnel. Tranché ou pontonnel, et pontonnel toujours, le document de son auteur appelle la police cantonale (via des Agens, Co-Pis, Hoffmann, Huetli, Charrière, Petit Souch-Sorey, St Georges, etc des autres, Accaron, Petit d'Arno, Haldimann, mar du la

Socié). En résumé est envisagé un tunnel d'une pleine deux voies. On envisage le TBE et on offre le pont du Mont-Blanc à la rectitude absolue. Plus besoin de passerelle vitrifiée. Faut-il se réjouir à en faire le début jusqu'à la DOT d'après à fermer la place Cornavin aux TMs. Et pourtant, ce serait la solution la plus efficace et bien menée à très court terme pour passer au plus pressé. Nos élus visionnaires préfèrent le rêve à la réalité. Ils travaillent donc depuis une vingtaine d'années à voter les budgets de la ville. Pourquoi pas ? Je suis sûr d'avoir raison. Mais pas comme ça !



**1997** Marqueur les premières oppositions de principe de tous ceux qui considèrent la baie comme sacrée et intouchable. Ce site unique au monde doit rester vierge. On découvre sans surprise une campagne d'affichage qui nous rappelle cette controverse 100 de l'UDC en 2014.



**1999** Dans la bataille des architectes comme Maurice Eschallot ou Marc Joseph Saugy, et le développement des transports individuels motorisés qui précèdent déjà la ville. La tendance est vers la création d'axes majeurs pédestres et traversant la ville. En opposition avec ceux qui prévalent déjà le contournement. Ce sera le véritable commencement de cette odyssee sans fin. Avant d'en être deux qui voudrait voler de véritables autoroutes le long des quais jusqu'à la jonction et ceux qui ne veulent surtout pas toucher à ce pays.



**1999** Les architectes sont entièrement favorables à des ouvrages d'art et à la possibilité de laisser leur marque. Ils viennent d'ailleurs du monde entier. Certains proposent à l'image de Louis-Michel Favez et Sébastien, proposent de repasser le pont du Mont-Blanc au profit de deux tunnels jumeaux et modernes pour répondre à cette demande. C'est Jean-Jacques Dorier qui propose une zone double de la traversée de son pont, le "Clayton Road" et ses multiples projets qui tentent de réconcilier des idées (surtout) opposées. Fervent défenseur des transports publics, il sera pourtant favorable pour des raisons économiques à l'acceptation du trafic automobile au centre ville. "Uniquement le trafic véhiculaire, le commerce d'appoint." Il fut le premier à parler de rétro-ingénierie. Jean-Jacques Herzog, autre figure marquante de l'architecture genevoise, attaque violemment les méthodes de travail du Service d'urbanisme, sa bureaucratie et son inefficacité.

**1998** La force d'impulsion entre ses divers acteurs, les responsables du département, l'architecte cantonal, les architectes indépendants ou autres experts ainsi que les services du Etat, notamment Louis Gasser. Conseiller d'Etat en charge, à demander un rapport qui sera daté. Il émettra dans une vision de développement international en tant que candidat Paris-Turin et prévoit un développement à 201000 habitants. Ce rapport mène à un concours d'été en 1994. Le jury confirme les options "Voies express" du rapport et abandonne toute idée tunnel qui n'est pas un ouvrage d'art pour la tournée.



**1998** Le projet entre, Heide, Bétréquet (BWW) soutenu par Saugy propose un pont-triad se situant au nord du pont du Mont-Blanc en créant une "grande place" avec de nouvelles jetées. Une première voie rapide propose sous la plume de l'architecte Pierre-Louis Drey d'intégrer la circulation dans les Pneu-Basses, la vallée ville, le Cornavin et le long des quais du lac et du Rhône. C'est la MJC commission ! Le TCS d'experts et relève l'attachement partiel de l'architecte Geneviève-Luisier. Le Comité d'Etat n'est pas franc et un ouvrage trop dépendant.

**1998** Plus les débats s'enrichissent, les groupes de pression entrent en scène. La société d'art public défend l'intégrité du site et exige le réajustement autoritaire sur la solution. Le TCS et les milieux économiques s'y rallient avec l'idée d'un tunnel au lieu d'un pont.

**1998** Le référendum Genevois consolide le dossier des francs fonctionnaires. La solution des voies express est remise en cause partiel, en Suisse comme ailleurs. On parle de plus en plus de développer les transports en commun et de rendre l'accès du trafic au centre ville. La traversée de la baie, malgré son état de contour, est à voter le plus rapidement possible.



1964 La Confédération n'est pas en matière pour le financement. On renonce à l'hubroule et obtiend en route d'importance nationale logement à charge du Canton. Le 30 mai 1965 les Genevois refusent la hausse de l'impôt auto destinée à payer l'ouvrage.

1969 La finalisation du réseau des autoroutes françaises définitivement le stratégie. La traversée a du plomb dans l'eau malgré les assurances du Conseil d'Etat d'une réalisation à 10 ans. Ce ne sera que vingt ans. Les années 70 vont radicalement changer la donne. Les valeurs de progrès, de croissance économique et de sécurité de consommation sont mises en opposition à une conscience écologique, protection du patrimoine et du milieu naturel. La doctrine officielle devient plus transmissive et inclusive.

1975 Sous la pression du TCS, Le conseiller d'Etat Jacques Verret promet un étude soignée à une traversée urbaine en échange de l'abandon du projet de traversée autochtone qui met en péril le contournement ouest. Cela ne suffit pas et le peuple rejette le projet de contournement. La commission de l'urbanisme observe que la réalisation d'une nouvelle traversée de la rade ne fait pas partie des priorités inscrites au plan directeur cantonal pour 1980. Le conseil d'Etat décide d'inscrire dans les lettres rogatoires de l'assemblée.

1977 Un projet de l'architecte Fulvio Martini présenté par le Conseil pour la traversée du lac, sera vivement contesté par Jacques Verret qui veut assurer le contournement ouest. Un second, plus ambitieux qui vise à relier le Grand Saconnex à Thoiry-Vallot sans passer aux rades. En 1980 le Grand Conseil valide l'abandon de contournement et même pas en matière sur le projet de traversée autoroutière. Le verdict sera confirmé par le corps électoral genevois à 55 %.

1981 Grobet entre en scène. Ignore tout de son pari quant à penser que non plus d'état présent contre lui à l'élection partielle au CC et que la droite lui avait préféré un médecin sans expérience politique qui a succédé à Christian Grobet deux ans plus tard.) Car Grobet fera tout pour faire repasser les incombables projets et l'engagement intégral de l'édile Jean de Staël.



1988 Grobet tourne sa veste et s'engage à fournir une subvention fédérale. Le TCS lance son initiative "pour une traversée de la rade" le 11 septembre 1988 afin de donner aux autorités un mandat clair. Le résultat de signature fait un tabac. De Toléto voit un tunnel entre l'avenue de France et le port HUB. Grobet met une petite lettre sous-voletée. La ville s'y oppose vivement puisqu'elle serait entièrement à sa charge. On va vite découvrir les conséquences du choix politique de déposer une initiative non formulée mais le sujet est trop complexe pour être proposé au 2e conseil...



Le TCS se lance son "Manifeste" avec trois points. Petite traversée du gouvernement, maintien du comité d'initiative, et une modification de la rade selon le projet d'échange.



Le 12 juin 1988 les genevois affirment le principe d'une traversée de la rade. Il faut encore de nombreux détails pour expliquer tout ce qui les anime. Je doute que vous soyez nombreux à vouloir me suivre dans cette enquête un peu déprimante qui mène à quel point chacun tire la corde de son côté sans chercher ce fameux compromis dont nous sommes si fiers en Suisse. Le sujet est passionnant, profond, émotionnel. Il fait appel à l'émotionnel et ne laisse que peu de place à la raison. Et même lorsque celle-ci est à l'œuvre, les points de vue se défontent rapidement.



Grobet abaisse ses cartes et reconnaît dans une interview à propos de la traversée de la rade "qu'il s'y était toujours opposé et qu'il espérait qu'elle ne se ferait jamais". Il aura en tous les cas réussi à faire traîner les choses durant 30 ans. On le verra jusqu'en 1993 où il sera remplacé par Philippe Ajiy le "développé professionnel".

1994 S'il n'y a pas été, il aura au moins eu le mérite de l'entretenir commencé. Philippe Ajiy ne cherche pas sa préférence pour un pont haubané au large. Il s'appuie sur Monsieur Robit, René Walther, spécialiste de renommée mondiale en matière de ponts à grande portée qui assurera: "C'est réalisable au moins".

Il obtient avec le représentant de l'opposition dans un combat qui sera vite réglé en 1998 lorsque les Genevois auront à nouveau approuvé aux urnes. L'ouvrage de David Miller et de Laurence Séguin s'enrichit et de réviser dans avec un suivi des conséquences de cette violation dans un prochain billet.

Remarque personnelle à ce stade

- Plus on attend, plus ça coûte cher.
- les conseils d'Etat qui ont dit tout quasiment rien au à dire, les ont tirés de leur...

- les services de l'Etat sont inerte et incapable d'agir dans des délais qui correspondent aux besoins;
- lorsque le soutien est efficace, on le fait avec des formulations incohérentes et contradictoires en public;
- les différents niveaux administratifs se renvoient la balle, le la Ville, le le Canton, et la Confédération se veut sage;
- les experts sont déconcertés des réalités du terrain et victimes des pressions économiques et politiques;
- les partis se prêtent en fonction de leur idéologie fondamental et s'investissent jamais le compromis;
- les citoyens sont démunis face à une telle complexité d'intérêts insaisissables et contradictoires;

3

07.02.2

---

nt de mer des Genevois : Hey taxi !

file:///Users/pierrejenni/Blogs/heytaxi19969/heytaxi/2

- les fonctionnaires en charge de la mise en oeuvre des décisions du parlement privilégient la stabilité, la sécurité et l'incertitude des projets qui se déroulent sur le long terme. Ils ne seraient se fier aux capacités de leurs chefs et d'une population indolente, mal informée et copainable.