



Signataires : Yves Nidegger, Lionel Dugerdil, Guy Mettan, Florian Dugerdil, André Pfeffer, Patrick Lussi, Christo Ivanov

Date de dépôt : 3 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, du 5 juin 2016, est modifiée
comme suit :

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

² Elle s'appuie sur un réseau d'infrastructures conçu et organisé dans le
respect de la hiérarchie du réseau routier, telle que définie aux articles 3 et
suivants de la loi sur les routes, du 28 avril 1967, comprenant notamment :

c) trois ceintures :

- petite ceinture urbaine : rue des Alpes – rue du Fort-Barreau – rue du Grand-Pré – rue Hoffmann – avenue Wendt – rue des Charmilles – rue de Saint-Jean – pont de 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 ;

³ 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)

¹ La politique globale de la mobilité s'appuie sur une offre de stationnement qui répond aux différents usages tout en encourageant des comportements rationalisant les déplacements, notamment en distinguant :

- 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)

² 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.

⁵ 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.

⁹ 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 transports en commun.

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

¹ 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.

² 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, al. 4, lettres b et d, et al. 6, lettre b (nouvelle teneur)

² 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, à l'exception de la petite et moyenne ceinture.

⁴ En zone II :

- 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 ;

⁶ En dehors des zones I et II, des axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics :

- b) afin d'assurer la vitesse commerciale des transports en commun, on leur donne la priorité sur des axes dédiés, notamment ceux des voies de trams, qui restent accessibles aux transports individuels motorisés 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

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 devait s'en trouver 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 circulaire 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, Pâquis, 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 transport individuel et transports publics, 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 de 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 Aïre / 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 de Sous-Terre ;
- un rond-point pont Sous-Terre / Seujet ;
- un rond-point Deux-Ponts / quai du Rhône ;
- un rond-point Deux-Ponts / boulevard Saint-Georges ;
- un rond-point quai Ernest-Ansermet / Deux-Ponts ;
- un rond-point pont de Saint-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 ;
- un 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 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 Casaï ;
- un rond-point Casaï / Pailly ;
- un rond-point Saint-Georges / Pont-Butin ;
- un pont enjambant la route de Lancy ;
- suppression du feu place du 1^{er} 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-point 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 Coligny 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 ceintures 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, tels 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 boulevard 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 tangentes 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 tangentés.

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 Saint-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 Saint-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 boulevard 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 vu de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de bien vouloir réserver un bon accueil au présent projet de loi.

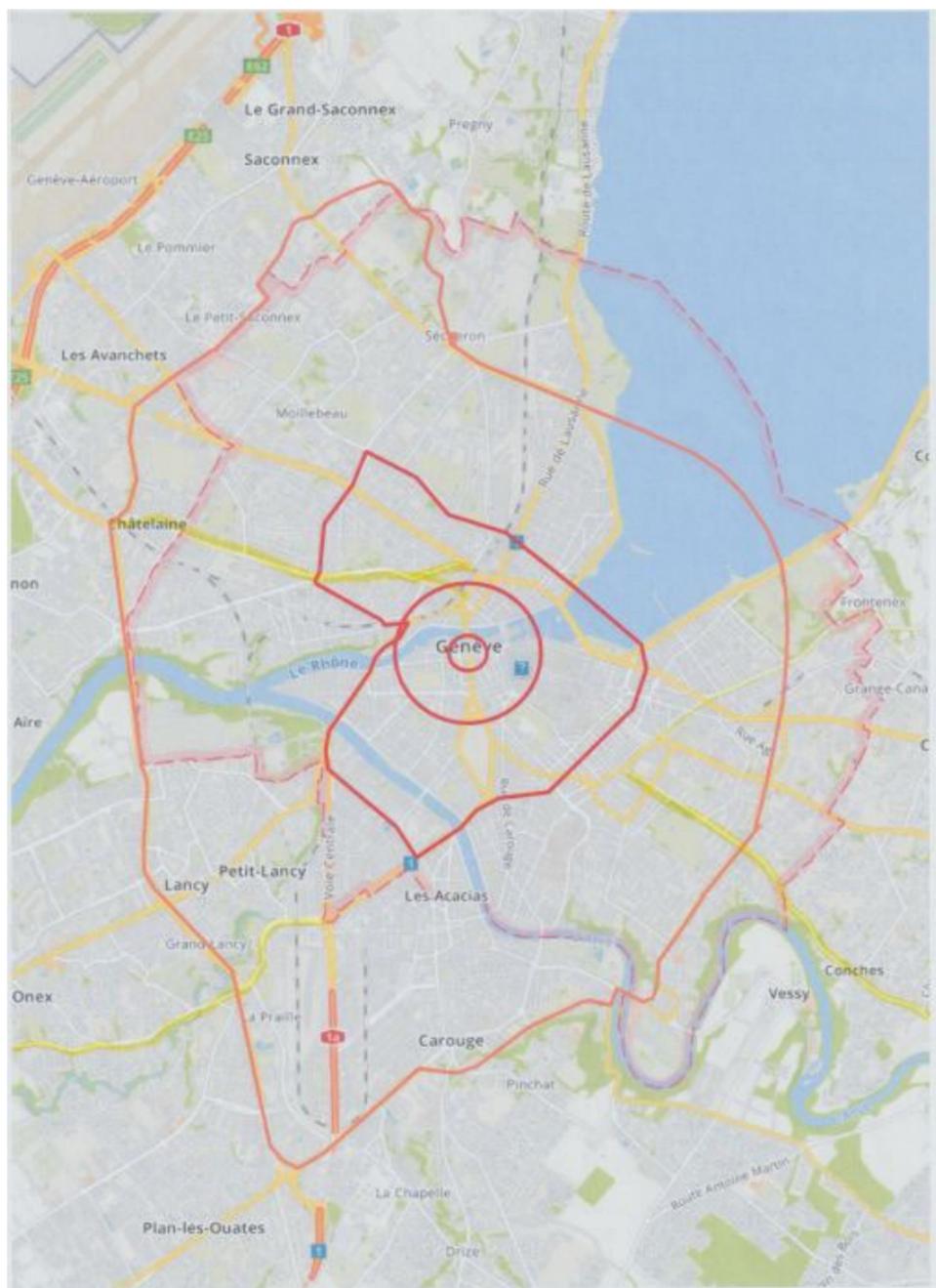
Annexes :

- 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 :*
<https://www.citec.ch/wp-content/uploads/2020/12/20-Citec-Tufo-Golay-VSS-05-2010.pdf>
- *Exemple de Zurich :* <https://www.letemps.ch/suisse/sesame-trams>
- *Concours rade :* <https://larade.ch/>

ANNEXE 1



La traversée de la Rade de Genève, une odysée 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, odysée 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 acceptera 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

Source :

[La traversée de la Rade de Genève, une odyssée vieille de 118 ans – Le Temps](#)

ANNEXE 3



Le boulevard Helvétique prolongé jusqu'au tunnel sous la rade. Plan d'Albert Trachsel, 1896.

ANNEXE 4

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](#)

TRIBUNE LIBRE

Pour aménager la traversée de Genève

Un tunnel sous la rade ?

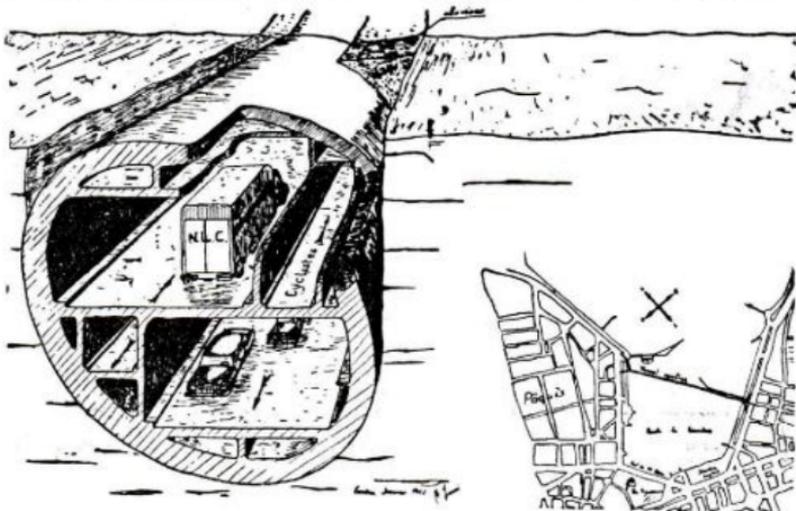
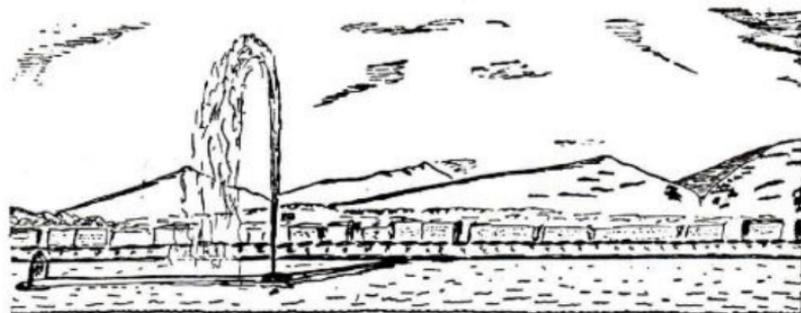
Pour donner suite à l'article du Dr Paul Tournier concernant la traversée routière de notre rade, et à la rubrique « Au jour le jour » du 1er février, permettez-moi de vous exposer un projet auquel je travaille depuis deux ans. Il s'agirait de faire passer un tunnel sous la rade en en respectant intégralement 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 ».

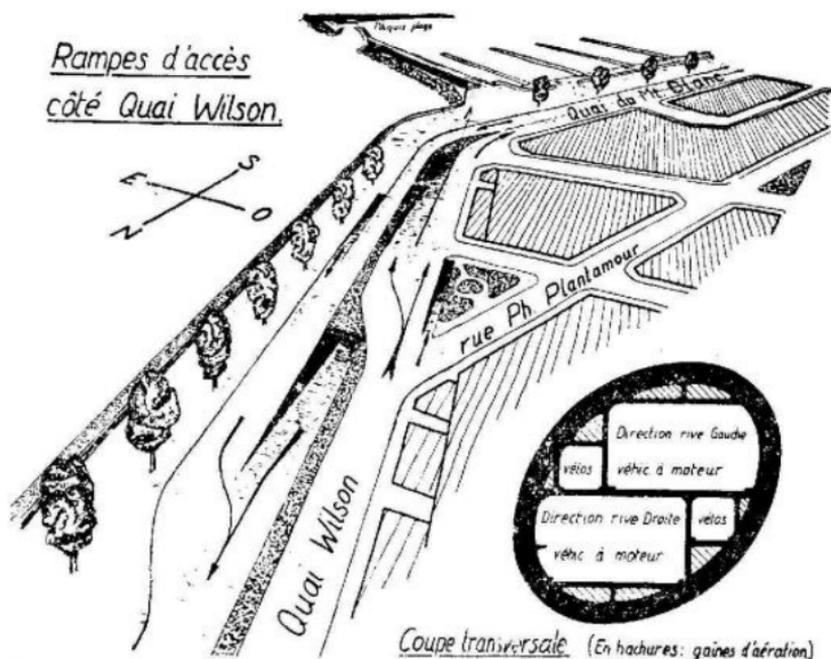
H. JENNI

[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

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
MT-BLANC



Dire OUI le 28 septembre 2014
à la seule traversée réaliste

Etude réalisée par le TCS Genève



SOMMAIRE

- 8-9** **Priorité à la qualité de vie**
Rétrograder la convivialité sur les quais
- 16** **Financement**
Une réalisation en deux étapes ou un partenariat
- 10-11** **D'autres villes l'ont fait**
Un tunnel comparable à Amsterdam
- 17** **Le droit**
Pourquoi l'initiative n'empêche pas une réalisation adaptée
- 12-13** **Comment vous aller traverser**
Les accès possibles sur la rive droite
- 18-21** **Idées fausses, idées vraies**
Les questions, les rumeurs, vrai ou faux?
- 22** **L'histoire passionnante,**
d'une rive à l'autre
- 24** **Tout savoir en un clin d'œil**

4-5 **Les chiffres que rêvêrte noire**
Mieux réparti le trafic, sans l'augmenter

6-7 **Le pont du Mont-Blanc devient un espace de vie**
Ouvrir le pont aux piétons, aux vélos, aux TFC, les vélos

8-9 **Priorité à la qualité de vie**
Rétrograder la convivialité sur les quais

Ne pas confondre



Le projet lointain de la traversée du lac

Elle sera automatisée et permettra un report du trafic de l'actuelle autoroute de contournement en réalisant un véritable périphérique autour de Genève. Mais les autorités fédérales n'ont pas planifié ce projet à ce jour.

la traversée de la rade sur laquelle nous allons voter

Elle est urbaine et favorise la qualité de vie dans l'Hyper-centre.

Notre canton mérite mieux que des bouchons permanents, une obligation de traverser le centre-ville pour passer d'une rive à l'autre et des disputes politiques sans fin chaque fois qu'un projet de nouvelle infrastructure vote le jour.

Le manque de vision pour le développement dont souffre Genève est connu. Depuis un siècle, plus aucun pont n'a été construit sur le Rhône, ni ce qui est celui de l'autoroute de contournement, déjà saturée. Sur les autres axes, comme par exemple la Couloirverrière, la circulation a été restreinte. Quant au pont de l'Île, il est devenu pratiquement intraversable et dangereux.

Qui peut encore traverser d'une rive à l'autre sans s'arracher les cheveux ?

Il est plus que jamais nécessaire de relancer un projet de franchissement, de fluidifier le trafic et de diminuer les nuisances dues aux heures d'attente inutiles autour de la rade et du pont du Mont-Blanc. Promouvoir une politique dynamique de la mobilité est aujourd'hui essentiel. Des villes de configuration semblable, comme Amsterdam ou Marseille, l'ont fait il y a des décennies en construisant des tunnels sous leur plan d'eau. Pourquoi Genève serait-elle incapable d'offrir des solutions à sa population ?

La rade de Genève est d'une beauté exceptionnelle mais ne peut être réellement mise en valeur en raison de l'obligation d'en occuper l'espace pour circuler. Une traversée sous-lacustre remèdiera à cet écueil. Elle permettra de donner aux quais un tout autre aspect et favorisera la mobilité douce sur le pont du Mont-Blanc, sans nécessité de construire une passerelle à cet effet.

La grande traversée, celle dite du lac et que le TCS soutient également, n'a pas la même fonction. Lorsqu'elle verra le jour – ce qui prendra du temps car la Contédération ne l'a pas retenue dans sa planification, même à long terme, des routes nationales elle permettra de contourner l'actuelle autoroute de contournement.

Pour l'heure, le projet proposé en votation a la capacité de donner à notre ville un vrai centre, attractif, digne des grandes cités européennes.

Ce projet a été l'objet d'un large consensus, il y a quelques années, et nous démontrons sa pertinence actuelle, de même que les possibilités d'avenir encore. Voilà tout. C'est pourquoi une initiative de qualité de ce genre doit être soutenue et défendue. Elle permettra de promouvoir une mobilité harmonieuse et de réduire la congestion, constamment à rendre insupportable tout déplacement. L'hésitation n'est donc pas permise !

t. Humbert

Genève
rencontre politique



Une nécessité impérieuse pour Genève



François Membrez
Président du TCS Genève

ORGANISME OFFICIEL DE LA SECTION GENEVOISE DE L'UNION SUISSE DES TRANSPORTS
 Editeur : TCS Genève
 Directeur de la publication : François Membrez
 Rédacteur en chef : Gil Eggen
 Rédaction : TCS Genève, 1000 Genève
 Rédaction et adresse courriel : tcs@tcs.ch
 Téléphone : 022 734 46 13
 Fax : 022 734 46 14
 Courriel : tcs@tcs.ch
 Site internet : www.tcs.ch
 Adresse postale : TCS Genève, 1000 Genève
 Adresse électronique : tcs@tcs.ch
 Imprimé en Suisse
 18 Juin 2024

LE PONT DU MONT-BLANC DEVIENT UN ESPACE DE VIE

50%

DE TRAFIC EN MOINS
C'est la moyenne
de diminution du trafic
sur le «U» lacustre.

Impressionnant: avec
la moitié de circulation
en moins, la possibilité
d'aménager les quais
est ouverte.



+ Qualité de vie
**pour les
piétons**

Le tour de la rade va devenir une
activité agréable. Les aménagements
donnent le loisir d'admirer les
lieux de rassemblement, de visiter avec
une personne croisée. L'espace
gagne par la diversité des usages
et permettra toutes sortes
d'aménagements piétons et
sportifs pour les piétons.



+ Qualité de vie
**pour les
cyclistes**

Plus besoin de réaliser une
traverse pour passer le pont
du Mont-Blanc: pour les
cyclistes, le pont suffira !
Une économie de plusieurs
millions.
Les aménagements pour les
vélos seront possibles, non
seulement pour traverser le
pont du Mont-Blanc, mais
aussi sur les quais.



+ Qualité de vie
**pour les
TPG**

La moitié de trafic en
moins sur le pont du Mont-Blanc
permettra de faire passer
les bus dans les deux sens
sur le pont du Mont-Blanc.
Une amélioration très
importante.

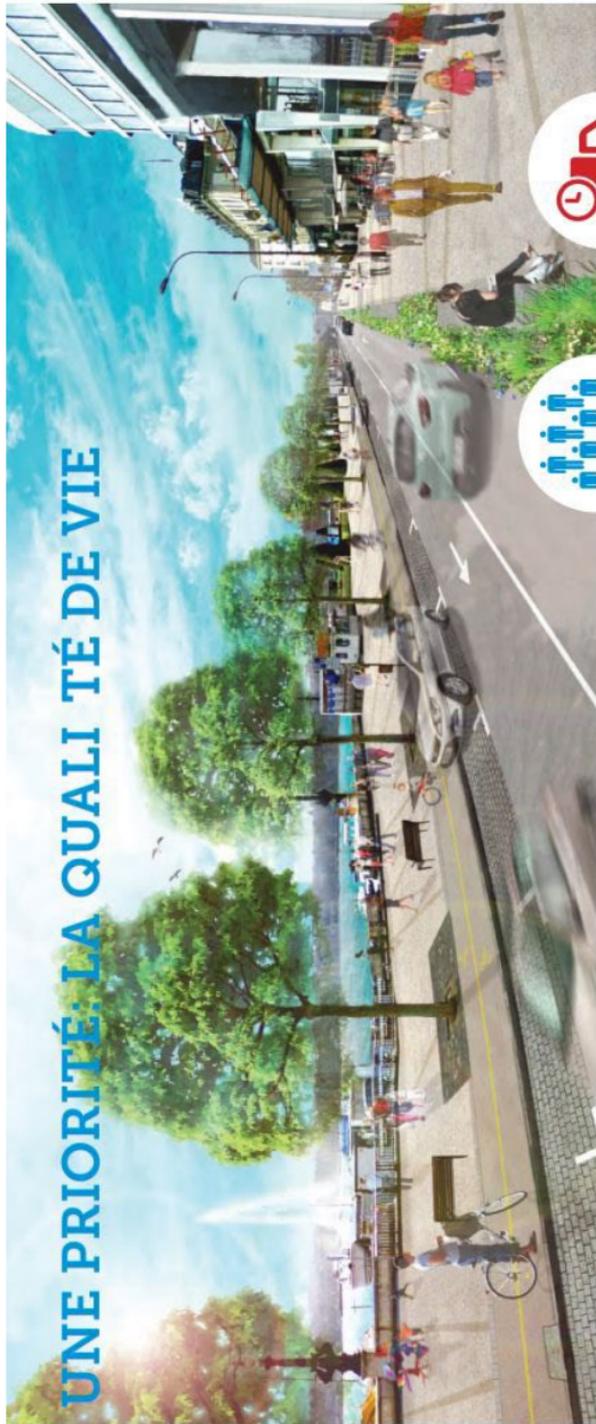
La possibilité de mieux utiliser le pont du Mont-Blanc

**Inutile de se le cacher: tant que le point de passage principal
est le pont du Mont-Blanc, il est vain de penser à effectuer
des aménagements significatifs tout le long de ce «U» lacustre
qui court du quai Wilson au quai Gustave-Ador.**

Avec la traversée de la rade, imaginez un quai Wilson avec deux voies de circulation
seulement, suffisantes car le trafic aura considérablement diminué. Des cyclistes
pour protéger leur pays, des touristes et des locaux de lac devenu paradis des piétons.
Une promenade de santé pour les personnes âgées, les familles, les amoureux
d'eau entourée de promenades, certes en ville, mais avec une tranquillité que nous ne
connaissons pas aujourd'hui.

Libérer le centre-ville: cette possibilité est à portée de main.

UNE PRIORITÉ: LA QUALITÉ DE VIE



Réinventer la convivialité sur les quais

Imaginez une vie transformée, tout autour de la rade. Deux fois moins de trafic, cela ouvre la perspective de repenser l'espace, de redéfinir les vocations de trottoirs élargis, de concevoir de nouvelles places, de nouveaux lieux de rencontre.

Ces images peuvent franchir le cap de la concrétisation. La traversée urbaine de la rade en tunnel permet de les inscrire dans la réalité, dans un délai proche.

C'est la seule chance que Genève a de faire aboutir ces projets enthousiasmants.



+ Qualité de vie pour les habitants

La pollution de l'air va diminuer pour 7 personnes sur 10 dans les secteurs concernés.



le bruit va diminuer pour 9 personnes sur 10 dans les secteurs concernés.



+ Qualité de vie pour les professionnels

La diminution du trafic sur le U procure en le fruit d'une meilleure stabilité: c'est juste une manière de traverser mieux organisée. Essentiel pour ceux qui n'ont pas d'autre choix.



ELLES L'ONT FAIT

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

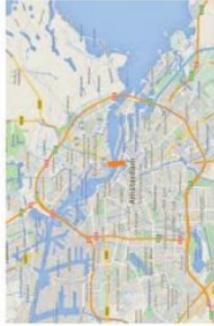
La présence d'un plan d'eau en milieu urbain représente des avantages, mais également des défis surtout en termes de mobilité. Le cas genevois n'est de loin pas unique : voici deux exemples de réalisations comparables. Pragmatiques et efficaces, les tunnels d'Amsterdam (L1 tunnel) et de Marseille (tunnel du Vieux-Port) ont fait leurs preuves depuis bientôt 40 ans.

Amsterdam

Un tunnel avec partenariat public-privé



L'urbanisation importante n'a pas empêché d'imaginer des accès pratiques.



La ville d'Amsterdam compte environ 900 000 habitants. En son centre, elle avait également besoin d'améliorer le franchissement urbain, qu'elle a réglé en construisant un tunnel. La dimension correspond à ce que demande l'IN 154, avec deux fois deux voies. Sa longueur est de 2700 m et la section la plus profonde est à 20 m.

L'originalité ne se trouve pas dans la construction, parfaitement normale, mais dans le financement, qui a fait appel à un partenariat public-privé (PPP) en 2001. Cette solution de financement innovée est mal connue, mais elle pourrait aussi entrer en ligne de compte dans le cas où le fret à l'endettement risquerait de retarder la réalisation de la traversée de la rade.

Marseille

Une traversée sous le port



Le tunnel marseillais complète les lignes urbaines, crée avec les portiers, mais aide les gestionnaires.



Avec 850 000 habitants, Marseille connaît elle aussi des défis de circulation comparables à ceux de Genève. Le plan d'eau que constitue le Vieux-Port contraignait lui aussi à un contournement par des quais, source de congestion et de pollution. Une solution innovante : deux fois deux voies a été construite pour relier les deux rives. Il a une longueur de 600 m. Conçue dans les années 1960, sa construction a débuté en 1964 et il a été inauguré en 1967.

SUR LA RIVE DROITE

L'initiative mentionne un point d'entrée à l'avenue de France. Une solution existe, bien sûr, qui crée les trottoirs à cet endroit, pour les entrées et les sorties. Mais l'étude du TCS imagine une variante plus étonnante à la fluidité du trafic, transports publics et privés confondus, en un aménagement unifié et direct depuis la rue de Lausanne. L'objectif est de créer des chemins directs pour les piétons, les vélos, les personnes venant de l'étranger de la ville pour traverser n'ont plus besoin de s'enrouler avant de tourner à gauche.

Une chance! Pour une fois, tout le monde pourrait être d'accord: fluidifier le trafic, à un carrefour charnières, donner plus de visibilité aux transports publics et créer un espace public. En cas de succès, les trottoirs en agissant sur les phases des feux, les capacités aux entrées pourraient être modulées en agissant sur les phases des feux.



La solution de faire entrer les voitures dans la rue de Lausanne après la suppression du carrefour avec les feux, et sans trottoirs. L'aménagement de l'avenue de France le long du pont Marc-Roppo.

La solution avec entrée sur les deux rues

Une variante présentée ici est l'entrée directe sur la rue de Lausanne, sans trottoir, immédiatement dans le tunnel de l'avenue de France, en aménageant une entrée et une sortie de tunnel directement sur la rue de Lausanne, on simplifie nettement l'accès en éliminant le carrefour.

Cette manière de faire maintiendrait exactement le nombre de voies existant, il suffit d'aménager au bon endroit les trottoirs d'accès.

SUR LA RIVE GAUCHE

Premier aboutissement de la traversée de la rade sur la rive gauche, le quai Gustave-Ador. Ce pourrait aussi être celui de la première étape, la poursuite du tunnel vers Malagnou pouvant être retardée de quelques années pour équilibrer la charge financière.



L'accrochage ingénieux du quai Gustave-Ador

La séparation des flux s'effectue par un croisement de la voie de circulation. C'est qui, tout dit en passant, ne touche absolument pas le bord du lac et préserve les futures réalisations d'une plage, si tel est le désir des autorités et des habitants.

Pour l'entrée (flèches jaunes), chaque voie de circulation, provenant de la rue de Lausanne, se dirige vers le carrefour, puis se dirige vers le quai. Les véhicules qui en provenance traversent la rade, c'est

tout. Une telle solution diminue les temps de traversée du quai Gustave-Ador, qui sera doté à ce moment d'une seule voie dans chaque sens, libérant ainsi de la place pour des aménagements propices à augmenter la qualité des promenades sur le quai.

Il est important de noter qu'il n'est pas prévu de sortie pour le trafic provenant du tunnel de Malagnou, car la première étape de la traversée est de passer par le quai de Cologny, sans le moindre feu ou croisement de voies.

TROIS VARIANTES D'ENTRÉES / SORTIES À MALAGNOU



Les accès aboutissent à deux rives opposées en amont/aval, dépassant la surface. Cela évite la congestion des axes de circulation.



Service entièrement pédestre, séparé complètement, et qui oblige à modifier des axes de circulation. L'accès devient monotone et cela est inadapté à plus long terme.



Traversée solution de cas où les études traversent les axes plus adaptés, mais sans avoir prévu la traversée de la rue.

1. Accès Amandotier

Proche de la ville, l'accrochage à l'avenue de l'Amandotier permet une configuration simple dans l'axe de la République, dans l'axe de l'Amandotier. Les trois sorties irriguent chacune une direction différente, amenant plus précisément les automobilistes là où ils le désirent, ce qui garantit la fluidité du trafic et évite les détours. L'absence de pont permet d'élargir le trottoir et de la largeur de la chaussée où les projections sont préservées.

L'avantage de cet emplacement saute aux yeux en regardant le plan. Il offre des sorties dans trois directions (Malagnou en direction du centre-ville, Malagnou en direction de Tholmes, Malagnou en direction de l'avenue de l'Amandotier) ce qui n'est ni le cas d'un minimum de nuisances en surface.

2. Accès Chevallarde

C'est le site imaginé dans le projet de 2004. L'entrée du tunnel s'effectue uniquement sur le chemin de la Chevillarderie. On peut se faire une idée d'un accès discret, prenant tout juste une voie pour plonger rapidement dans le tunnel. L'équipement, le principe de l'entrée unique dans le tunnel, le principe de l'absence de pont, et le fait que le trafic qui pénètre dans l'ouvrage, l'événement du chemin de la Chevillarderie, de même que les autres centennaires qui le longent, sont des contraintes qui conviennent de ne pas sous-estimer.

À l'inverse, les sorties dans les deux sens de la route de Malagnou sont facilitées par la largeur de cet axe, ce qui donne de bonnes garanties de fluidité aux véhicules quittant le tunnel.

3. Accès Vallon

Un peu plus loin sur la route de Malagnou, à la hauteur de la route de Vallon, la configuration est comparable dans son organisation à celle de la Chevillarderie. À cet emplacement, les largeurs de chaussée sont cependant plus confortables, ce qui simplifie le positionnement de la tenue d'accès au tunnel.

Cette solution, qui se situe plus loin du centre-ville que les deux autres variantes, est sans doute efficace. Sa relative proximité avec l'autoroute nécessite toutefois un accès pour empêcher du trafic non souhaité de se créer.

ASPECTS JURIDIQUES

RIEN DE FIGÉ, PAS DE DÉLAI IMPÉRATIF

Le texte d'une initiative constitutionnelle est-il intouchable? Nous avons demandé à M. Dominique Favre, ancien Juge fédéral et membre de la Commission «Mobilités» du TCS, d'étudier la question (son texte complet sur demande au secrétariat).

Le Grand Conseil a statué sur la recevabilité de l'IN 152 en l'adoptant pleinement. Il n'est donc plus question de revenir là-dessus. En particulier, force est de constater que l'IN 152 n'est pas irrévisable.

Deux projets doivent être considérés:

L'initiative et **le projet de loi** sont deux textes distincts. L'initiative est le principe d'une traversée sous-lacustre puis souterraine dans l'axe routier reliant l'aventure de France à la route de Malagou. Le projet de loi est le détail de la réalisation de ce projet.

La deuxième partie de son texte fixe des modalités d'exécution, nombre de voies dans les tunnels et mesures d'accompagnement sur les rues voisines des entrées et sorties de creux et.

Puisque le droit genevois ne pose aucune exigence quant au contenu possible d'une initiative non formulée, celle-ci est recevable.

En définitive, l'IN 152 demande au Grand Conseil d'adopter une initiative et de légiférer en détail sur la traversée.



M. Dominique Favre, ancien Juge fédéral et membre de la Commission «Mobilités» du TCS



Le délai

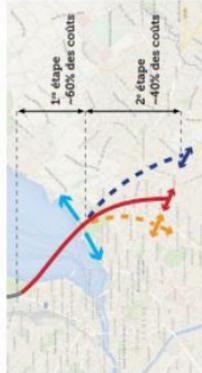
La fixation d'un délai de 6 ans (fin 2020) pour concrétiser le projet énoncé dans l'article constitutionnel n'est pas impérative. Même si ce délai s'avère trop long, le Tribunal fédéral ne consensera pas à une initiative qui fixe un délai trop court pour la réalisation de ce projet. Une impossibilité temporelle n'est pas un motif d'irrecevabilité.

L'initiative municipale sur la protections des parcs publics n'est pas un obstacle

Certes, les initiatives sur l'IN 152 sont inscrites au plan d'urgence que la Ville de Genève et ses communes à la suite du parlement municipal. Le 24 novembre 2013 concernant le **parc de protection des parcs publics**. Cette opinion est inscrite. L'IN 152 tend à introduire de nouvelles normes dans la Constitution genevoise. Ces normes deviendront parties intégrantes du droit constitutionnel genevois, qui doivent respecter l'autorité du Grand Conseil. Les mesures de circulation relatives et de réglementation du trafic, découlant de la LCR, entrent dans la compétence exclusive du canton. Et en matière d'aménagement du territoire, les communes genevoises ne bénéficient que d'un droit de consultation. A la suite de l'adoption de l'IN 152 par le peuple, les autorités de la Ville de Genève devront adapter le plan et le règlement communaux au nouvel article constitutionnel et aux dispositions que le Grand Conseil sera amené à fixer pour sa concrétisation.

DEUX ÉTAPES OU UN PARTENARIAT

Le coût du projet de traversée de la rade se situe entre 1 et 1,2 milliard. Aucun autre projet routier n'a cette envergure pour améliorer la mobilité à Genève. La question n'est donc pas tant de savoir si Genève a les moyens de réaliser ce tunnel sous la rade, mais plutôt comment elle va résoudre l'équation de son financement. Voici deux pistes envisageables.



La solution en deux étapes

Il n'est impensable de réaliser rapidement en premier la traversée sous-lacustre de l'avenue de France au Port-Noir. La seconde étape est celle de la route de Malagou. Cela limiterait l'impact sur les finances cantonales.

Première étape: un peu plus de 600 millions. Un montant supportable pour les finances cantonales.

La solution du partenariat

L'investissement public-privé (IPP) est une forme de financement possible, voire particulièrement adaptée. Les principes régissant cette institution ont fait l'objet d'un rapport approfondi du Conseil fédéral de mars 2007, celui par lequel l'ordonnance de l'Etat fédéral sur l'APP (MOP) a été adoptée. En bref, toutes les conditions sont réalisées en l'absence.

Le PPP est un système simple: l'Etat paye un loyer à l'investisseur privé qui finance les travaux. Il est possible de prévoir un péage. Avec quel partenaire? Le constructeur peut être partie prenante, des sociétés suisses pourraient fort bien construire ce tunnel. Des fonds d'investissement (fonds de pension par exemple) pourraient s'y ajouter. L'Etat, le PPP Suisse pour le projet issu de l'IN 152, une société de projet est fondée, qui s'occupe d'un constructeur et d'un exploitant.

Ce type de financement serait d'ailleurs plus aisé à mettre en œuvre pour la traversée de la rade que pour la traversée de la rade par le creux de l'île. L'initiative, donc, pour réalisable. Aucun tronçon autoroutier n'a en effet encore été financé en PPP en Suisse. Il n'y a aucun critère éliminateur de l'association PPP Suisse pour le projet issu de l'IN 152.

Rappel: en 2014, les investissements dans la mobilité ne concernent que le CEVA (environ 700 millions au total) et le nouveau dépôt des TPG (1300 millions au total), soit additionnés pratiquement le coût complet de la traversée de la rade.

Que coûte la mobilité à Genève?

<p>Coût d'exploitation comparés</p> <p>Chaque année, l'Etat de Genève verse environ 220 millions de subventions aux TPG sur son budget de fonctionnement, afin de couvrir son déficit opérationnel. Le coût d'entretien annuel d'un tunnel comme celui de la traversée de la rade est estimé par les spécialistes à 10 à 15 millions l'année. En clair, 10 à 15 millions.</p>	<p>Tramway</p> <p>Le Tramway Genevois est le coût de 320 millions de support à raison de 180 millions par le canton, 140 par la Confédération.</p>	<p>Les CHF</p> <p>Le tramway genevois est financé par le canton de Genève et la Confédération. Un milliard à lui seul pour le tramway genevois.</p>	<p>Le CEVA:</p> <p>Le coût du CEVA est de 600 millions de CHF, dont 44% soit 264 millions de CHF sont financés par le canton de Genève. Le reste est financé par le fédéral.</p>
--	---	--	---

QUESTIONS, RÉPONSES...

Elle est inutile, la future traversée du lac suffira!

FAUX X

La traversée de la rade issue de l'initiative sur la sécurité subaquatique a pour but de libérer le centre-ville de la circulation. La future traversée autoroutière du lac pourra être réalisée quand la Confédération l'inscrira dans le programme de développement des routes nationales. Elle sera financée par les concessionnaires et l'Etat, et ne coûtera rien à la commune.

La traversée de la rade fluidifiera le trafic urbain entre les deux rives sans l'augmenter.

Le TCS était pour la grande traversée du lac et maintenant pour la traversée de la rade!

VRAI V

Le TCS soutient la grande traversée dite du lac, car elle n'a pas la même fonction: elle contourne l'agglomération et évite de traverser le centre-ville. Le TCS incite à voter oui à la traversée urbaine de la rade, qui donnera à notre ville un vrai centre, vivant, pacifié, en déchargeant les quais et le pont du M-Blanc.

Le tunnel met en danger la nappe phréatique.

FAUX X

Les techniques sont au point, elles sont d'ailleurs précieusement utilisées par le CEVA, sur tous les projets de tunnels. Les précautions nécessaires (aux Eaux-Vives)

La construction d'un tunnel empêche la création d'une plage aux Eaux-Vives.

FAUX X

Le tunnel passe en dessous et n'empêche rien.



Si une plage ou un port devaient être réalisés, la traversée n'empêcherait rien en passant profondément en dessous.

Il est impossible de réaliser ce projet en six ans.

VRAI V

Mais il est possible de prendre des libertés avec le délai, comme nous le démontrons en page 10. Ce serait d'ailleurs mieux pour les finances cantonales d'effectuer cette importante liaison en deux étapes.

Un texte constitutionnel ne permet aucune adaptation.

FAUX X

La jurisprudence montre qu'il est possible d'adapter un projet, c'est d'ailleurs pour cela que ce journal propose des pistes pour réaliser ce qui sera le projet de Genève. Voir en page 10 cet aspect juridique.

Il vaudrait mieux améliorer les transports publics.

FAUX X

VRAI V

L'amélioration est en cours, notamment avec les nouvelles lignes de bus. Les investissements ont surtout concerné les transports publics ces dernières années. Il est temps de réaliser cette infrastructure de la traversée de la rade. De plus, cette réalisation permettra aux usagers de profiter beaucoup moins de temps dans le trafic du centre-ville.

QUESTIONS, RÉPONSES...

Cette traversée de la rade ne désengorge pas le centre-ville.

FAUX X

Le trafic va en moyenne baisser de 50% autour de la rade et de 42% sur le pont du Mont-Blanc.

Cela permet de prévoir une seconde piste pour les transports publics sur ce pont, une piste cyclable bidirectionnelle séparée des piétons. Les quais deviendront des lieux très conviviaux avec un trafic largement diminué.

Les baisses estimées: -60% quai Wilson, -52% pont du Mont-Blanc, -37% Champoulet/22 cantons, -30% route de Mahagnou (Centre).

La construction d'un tunnel est incompatible avec les normes sonores et de pollution.

FAUX X

Les études montrent le contraire. Le bruit va diminuer. Le trafic immobile, source de pollution, sera remplacé par du trafic fluide et en moins grand nombre dans les secteurs concernés.

Une traversée constitue un aspirateur à voitures.

FAUX X

Le trafic de transit prendra toujours l'autoroute de contournement, qui va être élargie. Le trafic qui traverse la rade sera accompagné de mesures d'accompagnement seront mises en place pour contrôler les flux.

On ne peut pas en rester à la situation actuelle.

VRAI V

Il est irrépréhensible de faire comme si Genève n'allait pas se développer. Et irréaliste de tout miser sur une traversée du lac même pas inscrite dans les projets à long terme de la Confédération.



Un gros avantage de cette traversée: rendre possible un métro/transportation en GVA facile.

Il n'y aura pas de trafic supplémentaire

VRAI V

L'initiative reprend pratiquement le rapport officiel de 2004, le Conseil d'Etat lui-même en fait état.

Contrairement à ce qui a été annoncé dans l'étude officielle, il n'y aura pas de trafic supplémentaire. Il y aura simplement un trafic qui est une obligation! Les taxes sont claires, mais c'est vraiment bien.

Il va ainsi des mesures d'accompagnement:
«La Coordination Transports et Déplacements a travaillé avec les cantons pour définir la traversée de la rade. Elle a toutefois conditionné son accord au respect du plan de circulation et à la mise en place de mesures d'accompagnement fortes.»

Sur les modèles étudiés:

«La problématique du trafic induit n'est pas modélisée car il ne s'agit pas de donner plus de capacité routière. L'objectif affiché est d'organiser autrement le trafic. On ne peut pas parler de trafic supplémentaire en ville aux TC, INDLE, transports collectifs et aux modes doux.»

Noté de l'accompagnement est de Genève, Rapport final du 20 novembre 2004 et de son annexe 1)

La volonté ne peut être plus claire: il s'agit de mieux organiser le trafic, non d'en accepter l'augmentation débridée.

LA SAGA DE LA TRAVERSÉE

PRÈS DE 120 ANS D'OPPOSITIONS DESTRUCTRICES!

Eh oui: en 1896 déjà, trente-quatre ans après la construction du pont du Mont-Blanc, Albert Trachtenet en propose un autre. Sans succès. Et les nombreux projets de ponts ou de tunnels plus ou moins éloignés de la ville qui suivront n'en auront pas davantage...



Didier Fleck, président de la communication

En 1973, constatant le développement de Genève et pressurant l'explosion des transports, l'Assemblée générale de la Section genevoise du TCS invite le comité à proposer un projet de pont ou de tunnel. S'ensuivent des propositions... et des adhésions, des réticences, des velleï-faces sur fond d'antiquarismes Ville-Canton et des échanges musclés.

Le peuple dit oui au principe... mais à son abès qui n'a que trop pourrit, il ne restait qu'à poser (pour la première fois) la question directement au peuple. Le TCS, qui s'est trouvé des alliés de poids (MCS, Office du tourisme, Université de Genève, Association des syndicats patronaux), lance en 1985 une initiative non formalisée, qui recueille 20 235 signatures. Un nombre élevé annonçant le succès devant le vote du 12 juin 1986. Le principe d'une nouvelle traversée est approuvé à la majorité. Mais la partie du lac se trouvant entre le pont du Mont-Blanc et un axe avenue de France - La Natuerique, qui doit être percée, est jugée trop étroite pour rendre la circulation aérauliquement plus fluide.

mais non aux projets
Mais les opposants au désarmement pacif, à l'image du conseiller d'Etat socialiste Christian Grobet en charge des travaux publics, qui souhaite gouverner que la traversée ne se réalise pas. Or, le projet de traversée est soutenable, il se déclinait en pont et en tunnel, et un autre point un tunnel. Deboussolé et rendu un peu timoré (mais non pas au Fortin), le conseil municipal de la Ville de Genève, à la réalisation rapide d'une traversée de la rade en tunnel (2,2 votes), de prévoit toutes les mesures d'accompagnement utiles et de déterminer les différents moyens de financement de la traversée. Une initiative qui nous est proposée aujourd'hui, combattue notamment par le Conseil d'Etat qui considère que ce projet n'est pas en cohérence avec la vision de développement global de la région.

Réalisme
Cette brillante expérience n'est pas étrangée au refus d'opposer un contre-projet de grande traversée à l'IN 153 de l'UDO. Pour une traversée de la rade en tunnel, sur laquelle nous nous sommes engagés à voter. C'est le projet de loi qui nous a été transformé en monnaie de Léch Nees par le cumul de l'opposition historique entre les tenants d'une «petite» traversée de ce document) et les inconditionnels de la grande (traversée du lac, du Veingrom à la Pointe-à-la-Bise). Chacun s'accusant mutuellement de

mal répondre aux besoins du trafic local ou de transit, voire d'apporter aux encombrements actuels et à la pollution. Pour être complet, il faut encore mentionner dans ce bref historique une pétition de 2005 par le 19 884 signataires de la Ville de Genève en faveur de la soutenance, demandant toutes deux de traiter la traversée de la rade en priorité, d'engager immédiatement les travaux de planification de la traversée à la réalisation rapide d'une traversée de la rade en tunnel (2,2 votes), de prévoir toutes les mesures d'accompagnement utiles et de déterminer les différents moyens de financement de la traversée. Une initiative qui nous est proposée aujourd'hui, combattue notamment par le Conseil d'Etat qui considère que ce projet n'est pas en cohérence avec la vision de développement global de la région.

Petite traversée? Grande traversée?
Un jour les deux? L'auteur de ces lignes - qui avait déjà son permis de conduire depuis bien longtemps lorsqu'il s'est inscrit à la traversée - ne sait pas. Mais pour le principe - veut espérer que les citoyens d'aujourd'hui, excédés par les encombrements, sauront saisir la chance d'un «tiens» plutôt qu'attendre un hypothétique «tù tauré».

«JE VEUX SOUTENIR LA TRAVERSÉE DE LA RADE»

Engagez-vous! Le projet de traversée urbaine de la rade est le seul qui pourra désengorger le trafic, mieux le répartir entre les deux rives. Nous avons besoin de personnes d'accord de soutenir cette action.

Remplissez le coupon ci-dessous ou celui que vous trouverez sur le site:

www.rade-oui.ch

A retourner à: Touring Club Suisse, Section Genève, Quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève



M. MME

PRÉNOM

NOM

FONCTION

ADRESSE

NPA

VILLE

TEL

EMAIL

DATE DE NAISSANCE

Je souhaite soutenir la traversée de la Rade.

J'accepte de signer et/ou recueillir des signatures pour les dépôts des projets de position.

Merci de m'envoyer des feuilles de dépôt de prise de position.

J'accepte de participer à la campagne avec un témoignage à la radio, au journal et ma photo sur les sites de renseignements sur www.rade-oui.ch.

Ce coupon est à retourner à:
Touring Club Suisse, Section Genève
Quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève

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



ANNEXE 7

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*](#)

« 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.



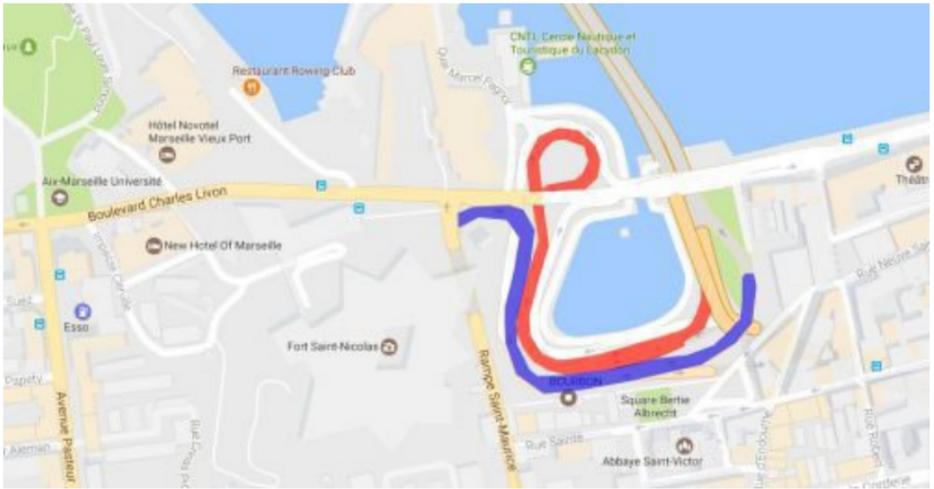
Le bassin de Carénage sur la gauche, avant le percement du boulevard Charles Livon © Facebook Vieux Marseille

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.

A 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 \(madeinmarseille.net\)](#)

Hey taxi !

Les taxis genevois et la mobilité par Pierre Jenni

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 (cliquez sur les images pour les agrandir) de l'excellent ouvrage écrit à deux mains par David Hiler, notre ancien argentier et néanmoins historien, et Laurence Bézague, journaliste bien connue dans notre république. Publié en 1996 soit juste avant la votation qui a enterré la traversée de la rade.

Je ne vais pas résumer tous ces rebondissements, mais tenter de cerner les enjeux majeurs et les causes des échecs qui se résument à quelques paramètres; financement, type d'ouvrage et positionnement. Et bien sûr l'opposition à tout projet quel qu'il soit.

1896 La toute première trace c'est le tunnel Trachsel qui permettait, et permettrait toujours, le bouclement de ce qu'on appelle la petite ceinture. (rue des Alpes, Gd-Pré, Hoffmann, Wendt, Charmilles, Pont Sous-Terre, St Georges, rde des Jeunes, Acacias, Pont d'Arve, Helvétique, rue de la Scie). En réalisant cet ouvrage on ferait d'une pierre deux coups. On enterre les TIM et on offre le pont du Mont-Blanc à la mobilité douce. Plus besoin de passerelle vélopétons. Faudra se résigner à en faire le deuil puisque la DGT s'apprête à fermer la place Cornavin au TIM. Et pourtant, ce serait la solution la plus efficace et bon marché à très court terme pour parer au plus pressé. Nos élus visionnaires préfèrent le rêve à la réalité. Ils travaillent donc depuis une vingtaine d'années à virer les bagnoles de la ville. Pourquoi pas ? Je suis plutôt d'accord. Mais pas comme ça !



1897 Marquera les premières oppositions de principe de tous ceux qui considèrent la rade comme sacrée et intouchable. Ce site unique au monde doit rester vierge. On découvre sans surprise une campagne d'affichage qui nous rappelle celle contre l'initiative 152 de l'UDC en 2014.



1935 Dans la foulée des architectes comme Maurice Brillaud ou Marc Joseph Saugey, et le développement des transports individuels motorisés qui paralysent déjà la ville, la tendance ira vers la création d'axes majeurs pénétrants et traversant la ville. En opposition avec ceux qui prônaient déjà le contournement. Ce sera le véritable commencement de cette odyssée sans fin. Avec d'un côté ceux qui voudront créer de véritables autoroutes le long des quais jusqu'à la Jonction et ceux qui ne veulent surtout pas toucher à ce joyau.



1943 Les architectes sont évidemment favorables à des ouvrages d'art et ils espèrent y laisser leur marque. Ils viennent d'ailleurs du monde entier. Certains pourtant, à l'image de Emile-Albert Favre et Meissner, proposent de supprimer le pont du Mont-Blanc au profit de deux tunnels piétons et motorisés pour retrouver la rade d'antan. C'est Jean-Jacques Dériaz qui laissera une trace durable au travers de son journal, le "Citoyen libre" et ses multiples projets qui tentent de réconcilier des écoles diamétralement opposées. Fervent défenseur des transports publics, ils sera pourtant favorable pour des questions économiques à l'accessibilité du trafic automobile au centre ville. "Lorsque le trafic s'amenuise, le commerce s'anémie." Il fut le premier à parler de hiérarchisation. Jean-Jacques Hornegger, autre figure marquante de l'architecture genevoise, attaque violemment les méthodes de travail du Service d'urbanisme, sa bureaucratie et son inefficacité.

1948 La foire d'empoigne entre les divers acteurs, les responsables du département, l'architecte cantonal, les architectes indépendants ou autres experts ainsi que les services de l'Etat, inciteront Louis Casal, Conseiller d'Etat en charge, à demander un rapport qui fera date. Il s'inscrira dans une vision de développement international en tant que carrefour Paris-Turin et prévoit un développement à 200'000 habitants. Ce rapport mènera à un concours d'idée en 1954. Le jury confirmera les options "Voies express" du rapport et abandonnera l'idée d'un tunnel qui n'est pas un ouvrage attractif pour le tourisme.



1955 Le projet Bréra, Nierlé, Wltenpuhl (BNW) soutenu par Saugey propose un pont-rade en amont du pont du Mont-Blanc en créant une "grande rade" avec de nouvelles jetées.

Une première voie isolée propose sous la plume de l'écrivain Pierre-Louis Guye d'enterrer la circulation dans les Rues-Basses, la vieille ville, la Coraterie et le long des quais du lac et du Rhône. Que la fête commence !

Le TCS s'impatiente et relève l'achèvement prochain de l'autoroute Genève-Lausanne. La Confédération n'entend pas financer un ouvrage trop dispendieux.

1959 Finis les débats entre urbanistes, les groupes de pression entrent en scène. La société d'art publique défend l'intégrité du site et exige le raccordement autoroutier sur la ceinture. Le TCS et les milieux économiques s'y rallient avec l'idée d'un tunnel au lieu d'un pont.

1960 Le référendum Dériaz consacra le désaveu des haut-fonctionnaires. La solution des routes express est remise en cause partout, en Suisse comme ailleurs. On parle de plus en plus de développer les transports en commun et de limiter l'accès du trafic au centre-ville. La traversée de la rade, maillon essentiel de la ceinture, est à créer le plus rapidement possible.



1964 La Confédération n'entre pas en matière pour le financement. On renonce à l'autoroute et déclasse en route d'importance nationale largement à charge du Canton. Le 30 mai 1965 les Genevois refusent la hausse de l'impôt auto destiné à payer l'ouvrage.

1969 La finalisation du réseau des autoroutes françaises définira dorénavant la stratégie. La traversée a du plomb dans l'aile malgré les assurances du Conseil d'Etat d'une réalisation à 15 ans. Ce ne sera que vœu pieux. Les années 70 vont radicalement changer la donne. Les valeurs de progrès, de croissance économique et de société de consommation sont mises en opposition à une conscience écologique, protection du patrimoine et du milieu naturel. La doctrine officielle devient plus transversale et inclusive.

1975 Sous la pression du TCS, Le conseiller d'Etat Jacques Vernet promet un timide soutien à une traversée urbaine en échange de l'abandon du projet de traversée autoroutière qui met en péril le contournement ouest. Cela ne suffira pas et le peuple rejettera 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 1990. Le serpent d'eau douce s'enlise dans les sables mouvants de l'expertise.

1977 Un projet de l'architecte Fulvio Moruzzi présenté par le Comité pour la traversée du lac, sera vivement combattu par Jacques Vernet qui veut sauver le contournement ouest. Un second, plus ambitieux qui vise à relier le Grand-Saconnex à Thônex-Vallard sans atteinte aux rives. En 1980 le Grand-Conseil valide l'autoroute de contournement et n'entre 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. (gros soupir de ma part quand je pense que mon père s'était présenté contre lui à l'élection partielle au CE et que la droite lui avait préféré un médecin sans expérience politique qui a ouvert un boulevard à Christian Grobet deux ans plus tard.) Car Grobet fera tout pour faire capoter les innombrables projets et l'engagement infatigable du radical Jean de Tolédo.



1985 Grobet tourne sa veste et s'engage à trouver une subvention fédérale. Le TCS lance son initiative "pour une traversée de la rade" le 11 septembre 1985 afin de donner aux autorités un mandat clair. La récolte de signatures fait un tabac. De Tolédo voit un tunnel entre l'avenue de France et le port Noir. Grobet veut une petite liaison sous-lacustre. La Ville s'y oppose évidemment 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 ici. J'y reviendrai...

La Tdg va lancer son "référendum" avec trois projets. Petite traversée du gouvernement, moyenne du comité d'initiative, et une redéfinition de la rade selon le projet Ellenberger.



Le 12 juin 1988 les genevois plébiscitent le principe d'une traversée de la rade.

Il faudra encore de nombreux billets pour expliquer tout ce qui va suivre. Je doute que vous soyez nombreux à vouloir me suivre dans cette enquête un peu déprimante qui montre 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 passionnel, profond, enraciné. 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 vues se défendent objectivement.

Joye le "flamboyant architecte".



1994 S'il n'a pas brillé, il aura au moins eu le mérite de l'enthousiasme communicatif. Philippe Joye ne cachera pas sa préférence pour un pont haubané au large. Il s'appuiera sur Monsieur Rade, René Walther, spécialiste de renommée mondiale en matière de ponts à grande portée qui assénera : "c'est maintenant ou jamais !"

Grobet sera le représentant de l'opposition dans un combat qui verra son épilogue en 1996 lorsque les Genevois seront à nouveaux appelés aux urnes. L'ouvrage de David Hilier et de Laurence Bézaguez s'arrête ici. Je reviendrai donc avec un suivi des conséquences de cette votation dans un prochain billet.

Remarques personnelles à ce stade :

- Plus on attend, plus ça coûte cher;
- les conseillers d'Etat qui ont défilé n'ont quasiment rien eu à dire. Ils ont brassé de l'air;

- les services de l'Etat sont inertes et incapables d'agir dans des délais qui correspondent aux besoins;
- lorsque le souverain est sollicité, on le ballade avec des formulations indescriptibles et contestables en justice;
- les différents niveaux décisionnaires se renvoient la balle. Ni la Ville, ni le Canton, ni la Confédération ne veut raquer;
- les experts sont déconnectés des réalités du terrain et victimes des pressions économiques et politiques;
- les partis se proffient en fonction de leur idéologie fondamentale et n'envisagent jamais le compromis;
- les citoyens sont démunis face à une telle complexité d'intérêts invouables ou 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 constance et l'évolution maîtrisée des projets qui se définissent sur le long terme. Ils ne sauraient se plier aux caprices de leurs chefs et d'une population indécise, mal informée et capricieuse.