

Ville de Genève (SAM)

■ Etude de mise à l'essai du nouveau schéma de circulation du quartier de Saint Gervais

ELEMENTS TECHNIQUES

Novembre 2013



Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Directeur d'étude	Chef de projet	Ingénieur d'étude
9000_1214-rap-mbe-1-Eléments techniques.docx	1	23.03.2013	-	Sylvain Guillaume-Gentil	Cédric Bachmann	Marc Boesch
9000_1214-rap-mbe-2-Eléments techniques.docx	2	27.03.2013	Retour SAM	Sylvain Guillaume-Gentil	Cédric Bachmann	Marc Boesch
9000_1214-rap-mbe-3-Eléments techniques.docx	3	29.08.2013	Retour DGM (I)	Sylvain Guillaume-Gentil	Cédric Bachmann	Marc Boesch
9000_1214-rap-mbe-4-Eléments techniques.docx	4	07.11.2013	Retour DGM (II) et retour GCI	Sylvain Guillaume-Gentil	Cédric Bachmann	Marc Boesch

Contact :

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils SA
Avenue Auguste-Tissot 4
CH-1006 LAUSANNE
T +41 21 652 55 55 F +41 21 652 32 22
lausanne@transitec.net
www.transitec.net



Table des matières	Page
1. Introduction	5
2. Liste des rues avec modifications du sens de circulation	7
3. Effets de la modification du schéma de circulation sur le réseau routier structurant	9
4. Modalité d'accès des ayants droits et possibilités de livraison	11
5. Bilan du stationnement.....	15
6. Modification de la signalisation verticale.....	18
7. Modification de la signalisation lumineuse.....	20
8. Annexes.....	21

Liste des figures

Page

Figure 1 – Schéma de circulation projeté	6
Figure 2 – Impacts des reports de trafic sur le réseau structurant	10
Figure 3 – Schéma d'accessibilité pour les ayants-droit.....	13
Figure 4 – Schéma d'accessibilité pour les véhicules d'urgence	14
Figure 5 – Compensation du stationnement – Offre potentielle dans les parkings publics en ouvrage....	17

Liste des annexes

- Annexe 1 – Plan de marquage et d'aménagement
- Annexe 2 – Suppression du double sens rue du Cendrier – Variante 1
- Annexe 3 – Suppression du double sens rue du Cendrier – Variante 2
- Annexe 4 – Suppression du double sens rue du Cendrier – Variante 3

1. Introduction

La Ville de Genève, en partenariat avec la Direction Générale de la Mobilité (Etat de Genève, DIME) et Manor SA, a engagé, courant 2010, une réflexion sur un nouveau schéma de circulation dans le quartier de Saint-Gervais intégrant la piétonnisation d'un certain nombre d'axes routiers avec pour principaux objectifs **la maîtrise du transit, la sécurisation des déplacements et la mise en valeur du quartier.**

Fig.1 A travers cette étude¹, plusieurs variantes ont été générées et évaluées en collaboration avec les différents partenaires. Ce travail systématique a permis de valider un schéma de circulation (variante Manor), dont les autorités politiques communales et cantonales ont souhaité la mise à l'essai au plus vite.

Aboutissement de ce processus, **cette note technique intègre les buts suivants :**

- **lister les rues concernées par une modification du sens de circulation et définir les aménagements nécessaires;**
- **déterminer succinctement les effets de la modification du schéma de circulation sur le réseau routier structurant (report de charges de trafic);**
- **définir les modalités d'accès des ayants-droit (itinéraires);**
- **effectuer un bilan du stationnement incluant les potentiels de compensation des places supprimées;**
- **établir un plan d'aménagement et de signalisation intégrant le marquage, la signalisation verticale et la régulation lumineuse pour l'ensemble du quartier (niveau de mise à l'enquête).**

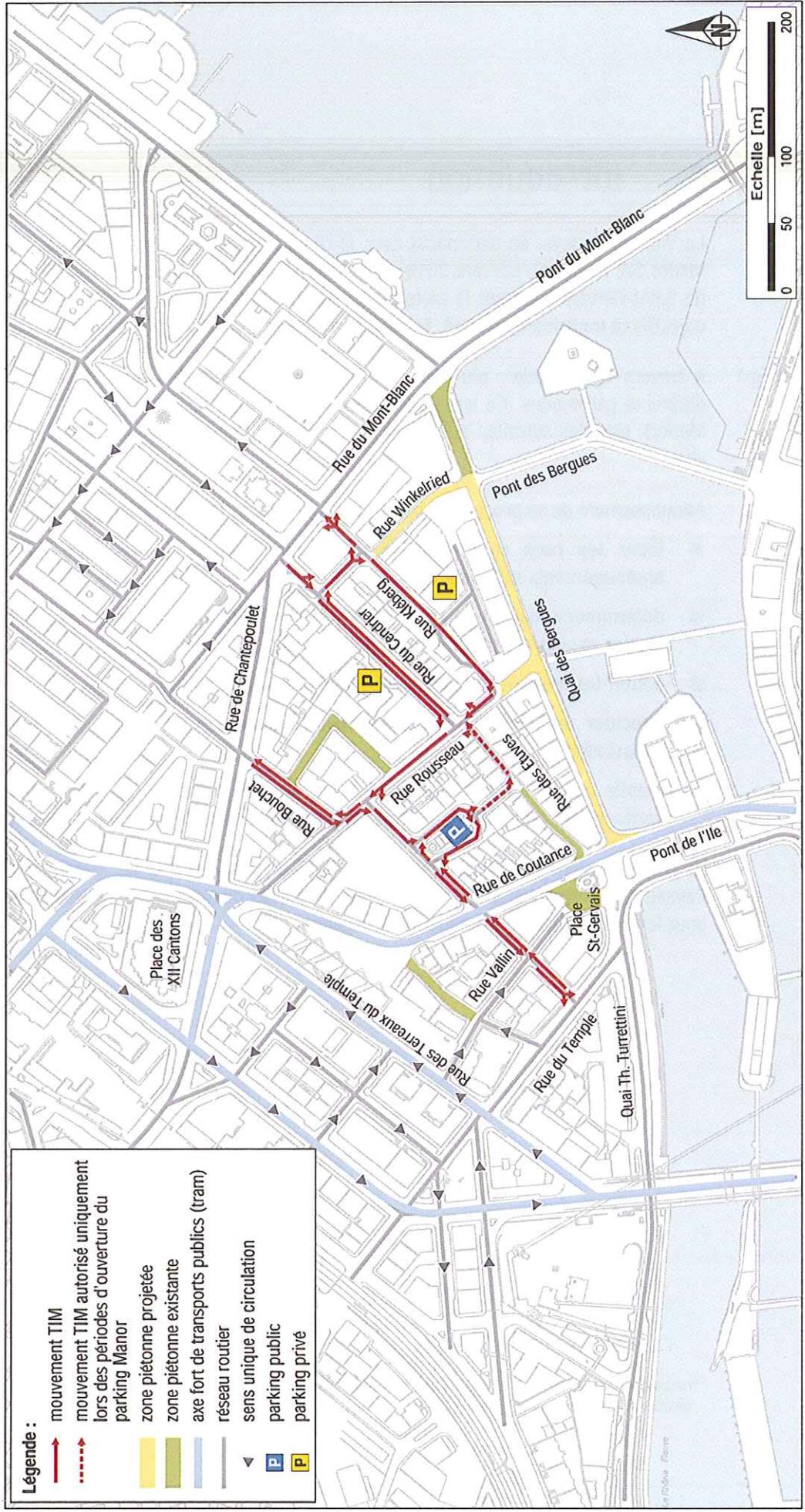
Le projet d'aménagement du quai des Bergues a été réalisé par les architectes paysagistes du bureau Paysage & Co en cohérence avec les caractéristiques du schéma de circulation et des itinéraires d'accès pour les ayants-droit et les véhicules d'urgence.

¹ Transitec Ingénieurs-Conseils SA, *Quartier de Saint-Gervais - Etude de circulation et d'aménagement - Rapport technique et rapport de synthèse*, Lausanne, mai et septembre 2012



■ Schéma de circulation projeté

Figure n° 1



2. Liste des rues avec modifications du sens de circulation

Le tableau suivant définit systématiquement, les rues concernées par une modification du sens de circulation :

ID	Nom de l'axe	Sens actuel de circulation	Sens futur de circulation	Remarques
1	rue De-Grenus (tronçon rue du Temple / place De-Grenus)	monodirectionnel Nord-Est => Sud-Ouest	bidirectionnel	
2	place De Grenus (barreau Nord)	monodirectionnel Nord-Est => Sud-Ouest	monodirectionnel Sud-Ouest => Nord Est	
3	rue du Cendrier (tronçon rue J.-J. Rousseau / place Kléberg)	monodirectionnel Nord-Est => Sud-Ouest	bidirectionnel	
4	rue Rousseau (tronçon rue du Cendrier / rue Kléberg)	bidirectionnel	monodirectionnel Sud-Est => Nord-Est	
5	rue Rousseau (tronçon rue Kléberg / quai des Bergues)	bidirectionnel	suppression du trafic motorisé	zone piétonne projetée
6	quai des Bergues (tronçon place St-Gervais / rue J.-J. Rousseau)	bidirectionnel	suppression du trafic motorisé	zone piétonne projetée
7	quai des Bergues (tronçon rue J.-J. Rousseau / rue Winkelried)	monodirectionnel Ouest => Est	suppression du trafic motorisé	zone piétonne projetée
8	rue Winkelried	monodirectionnel Sud => Nord	suppression du trafic motorisé	zone piétonne projetée

An. 1 Le plan qui illustre les aménagements nécessaires à la mise en place du nouveau schéma de circulation est proposé en annexe de la présente notice.

Il est à souligner que la mise à double sens de la rue du Cendrier est permise grâce à la suppression d'un certain nombre de places de stationnement situées sur le côté Sud de la chaussée (cf. plan). Si les gabarits de la voirie sont limités en certains endroits (au minimum 5.40 mètres), le caractère de cette rue située sur le réseau de quartier et le faible nombre de poids lourds circulant sur cet axe (des véhicules n'excédant pas 10 mètres de long et représentant 5 % du trafic à l'heure de pointe, soit environ 10 véh./h.) autorisent les mesures d'aménagement proposées. Ce constat s'applique également au carrefour Cendrier/Rousseau.

An. 2-4 Au-delà du fait que le maintien d'un unique sens de circulation sur la rue du Cendrier remettrait en question l'option de schéma de circulation validée par les protagonistes de la première phase d'étude (Manor, Ville de Genève, Etat de Genève), ce choix revêt des enjeux cruciaux (accès au stationnement, gestion des carrefours, report de trafic). Ces enjeux, résumés sur les figures annexes 2 à 4, rendent cette perspective peu opportune.

S'il ne s'agit pas foncièrement d'une modification du schéma de circulation, il reste à souligner que **la rue des Etuves sera fermée au trafic motorisé en dehors des heures de livraison et d'ouverture du parking Manor** (de 20h30 à 6h00 du lundi au samedi, 22h30 à 6h00 le jeudi, le dimanche et les jours fériés). Trois potelets amovibles gérés par Service de la sécurité et de l'espace publics (SEEP) seront

mis en place en amont du "barreau" Sud de la place De Grenus. En outre, afin de garantir un usage exclusif de la voirie par les modes doux au cours des périodes mentionnées ci-dessus, ainsi que pour se trouver en cohérence avec l'interdiction de circuler proposée (signalisation verticale), les places de stationnement disponibles sur ce tronçon seront supprimées au profit d'emplacements destinés aux vélos. Cette suppression est rendue possible par les mesures de compensation proposées (cf. chapitre 5)

3. Effets de la modification du schéma de circulation sur le réseau routier structurant

Conformément aux objectifs définis dans le cadre des réflexions concernant la modification du schéma de circulation du quartier de Saint-Gervais, les principaux reports de charges sur le réseau structurant portent sur les flux de transit dont la "percolation" à travers le quartier sera à l'avenir fortement contrainte.

Fig. 2 Par rapport à une situation initiale qui considérerait le fonctionnement à double sens du quai des Bergues, la piétonnisation de ce dernier, mais également le fonctionnement giratoire de la place Grenus qui limite l'attrait du réseau routier de quartier pour les mouvements de transit, entraîne un report de quelques 3'500 véh./j. sur le réseau routier structurant. Il est cependant à souligner que depuis la fin des travaux du TCOB, cette situation n'a jamais prévalu. Ainsi, **lorsque le quai des Bergues a été mis à sens unique** (report d'environ 1'500 véh./j. sur le réseau structurant) **ou totalement fermé au cours des travaux de la HSBC** (correspondant à la situation future), **le réseau routier avoisinant a d'ores et déjà absorbé ces charges de trafics supplémentaires; et ceci de manière concluante.**

Il est par ailleurs à souligner que ces charges de trafic ne se reportent pas uniquement sur les axes situés aux franges du quartier, mais à une plus large échelle sur l'ensemble des axes tangentiels du réseau routier genevois de la rive droite (G.-Motta, Montbrillant...).

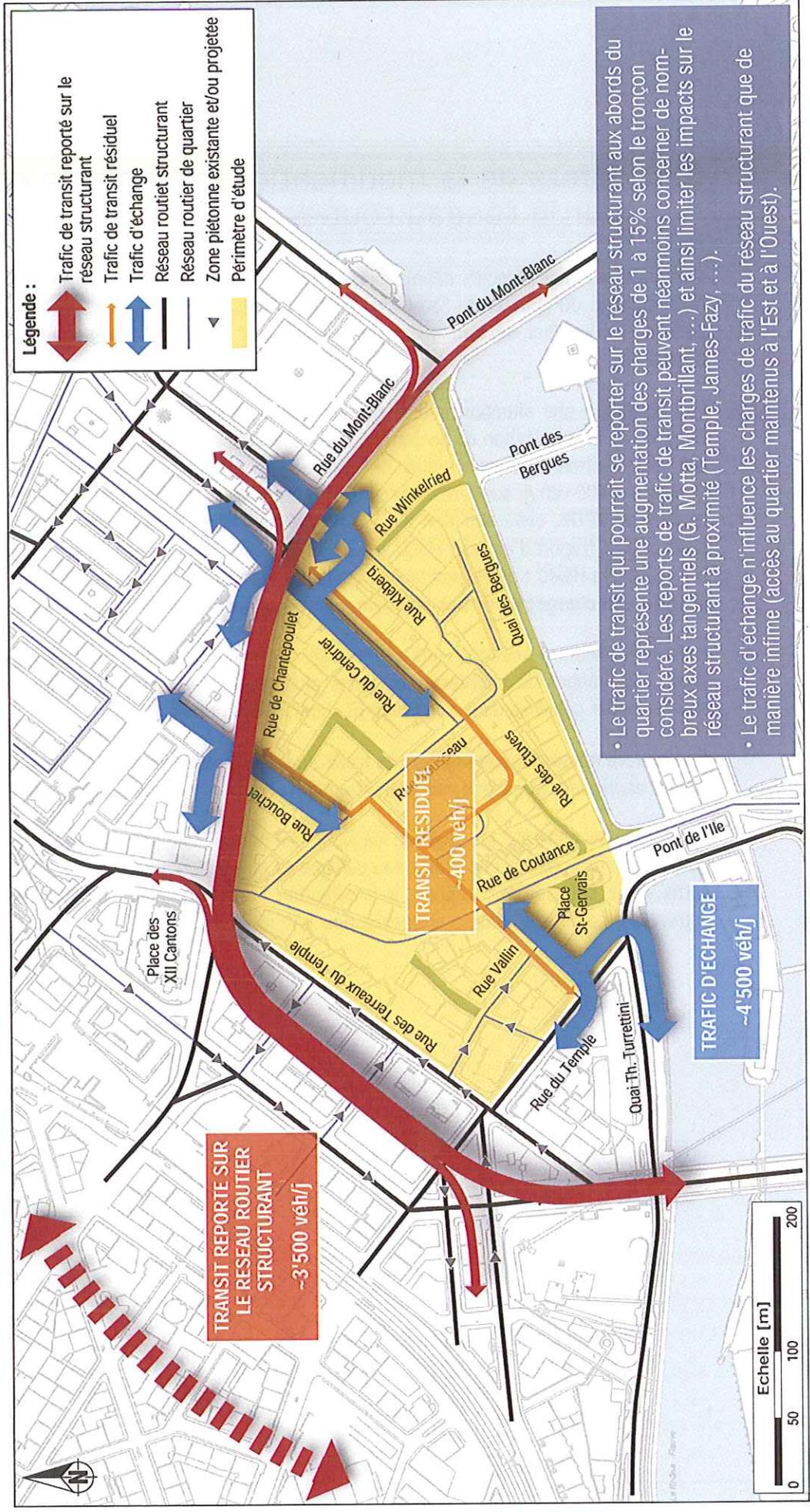
De manière générale, ces charges de trafic sont réaffectées conformément à la hiérarchie du réseau routier en vigueur et gérées par le système de régulation existant (contrôle d'accès...).

L'accessibilité générale du quartier, caractérisée notamment par le trafic motorisé d'échange, n'est quant à elle pas péjorée par le nouveau schéma de circulation puisque le nombre de voies d'accès et de sortie reste constant par rapport à la situation actuelle, ceci de part et d'autre du quartier (une entrée/sortie à l'Ouest, et deux entrées/sorties à l'Est).



Impacts des reports de trafic sur le réseau structurant

Figure n° 2



4. Modalité d'accès des ayants droits et possibilités de livraison

Fig. 3 **Le Schéma d'accessibilité des ayants-droit est illustré par la figure 3 et propose un fonctionnement par poche. En certains endroits spécifiques, il est complété par la mise en place de potelets amovibles dont le but est d'empêcher l'usage illégal de la zone piétonne et des portions de rue à l'accès limité. Ainsi, le tronçon Ouest du quai des Bergues pourra uniquement être emprunté par les véhicules desservant la Banque HSBC (véhicules privés, taxis, véhicules techniques...) jusqu'à la hauteur du quai des Bergues n° 13. Ils devront effectuer une manœuvre de rebroussement pour ressortir par la rue Rousseau.**

Egalement borné par des potelets amovibles, le tronçon intermédiaire du quai des Bergues est strictement piéton. La livraison des commerces situés sur cet axe pourra se faire par la rue G.-Tell ou la rue du Passage qui offrent par ailleurs un potentiel de compensation des 4 places de stationnement supprimée sur le quai des Bergues. Il est par ailleurs à noter que des observations de terrain ont révélé un taux d'occupation des places de livraison d'environ 50 % sur l'ensemble du secteur des Bergues (période de fermeture du quai des Bergues liée aux travaux de la Banque HSBC).

Concernant les livraisons du secteur de la place de Chevelu (étendu jusqu'au numéro 9 du quai des Bergues), les véhicules, par ailleurs en nombre limité, accéderont par la rue Kléberg et seront contraints d'effectuer une manœuvre de rebroussement au bas de la rue Rousseau (Sud). Un stationnement sur le tronçon intermédiaire de la rue Rousseau (entre les rues Kléberg et du Cendrier) est également envisageable pour les véhicules longs (fonctionnement actuel de certaines livraisons). Deux places de livraison y seront aménagées.

Pas directement lié à la piétonnisation du quai des Bergues et des rues adjacentes, mais également impacté par la modification du schéma de circulation du quartier, l'accès à la rue de Coutance pour les véhicules de livraison se fera par la rue Grenus, en provenance de la rue du Temple ou de la place Grenus. La sortie sera effectuée par la place St.-Gervais en tourner-à-droite en direction du quai Turretini ou de la rue du Temple. A l'image de la situation actuelle, les véhicules de livraison pourront accéder au secteur dès l'ouverture des commerces et jusqu'à 11h30 uniquement.



Quai des Bergues – Usage partiel de l'offre en places de livraisons



rue G.-Tell – Potentiel de compensation de l'offre supprimée sur le quai des Bergues (rue du Passage également)

Le tableau ci-dessous référence les ayants droits et précise les tronçons de la zone piétonne projetée auxquels ils ont accès :

ID	Nom (destination)	Adresse	Ayants-droit	Rue(s) piétonne(s) autorisée(s)
1	HSBC Private Banque Suisse	quai des Bergues 11	<ul style="list-style-type: none"> ● clients (véhicules privés) ● véhicules logistiques (livraisons...) ● taxis (transport de clients) 	<ul style="list-style-type: none"> ● place de Chevelu ● quai des Bergues (tronçon quai des Bergues n° 13 / rue J.-J. Rousseau)
	Favarger	quai des Bergues 19	<ul style="list-style-type: none"> ● véhicules logistiques (livraisons...) 	<ul style="list-style-type: none"> ● place de Chevelu
	Futures arcades commerciales	quai des Bergues 9-11-13-15	<ul style="list-style-type: none"> ● véhicules logistiques (livraisons...) 	<ul style="list-style-type: none"> ● place de Chevelu
2	Hôtel The Ambassador	quai des Bergues 21	<ul style="list-style-type: none"> ● clients (véhicules privés) ● véhicules logistiques (livraisons...) ● taxis (transport de clients) 	<ul style="list-style-type: none"> ● place de Chevelu
3	Starbucks Coffee	quai des Bergues 23	<ul style="list-style-type: none"> ● véhicules logistiques (livraisons...) 	<ul style="list-style-type: none"> ● place de Chevelu
4	Hôtel The New Midi	place de Chevelu 4	<ul style="list-style-type: none"> ● clients (véhicules privés) ● véhicules logistiques (livraisons...) ● taxis (transport de clients) 	<ul style="list-style-type: none"> ● place de Chevelu
5	Four Seasons Hôtel des Bergues	quai des Bergues 11	<ul style="list-style-type: none"> ● clients (véhicules privés) ● véhicules logistiques (livraisons...) ● taxis (transport de clients) 	<ul style="list-style-type: none"> ● quai des Bergues (tronçon place des Bergues / rue A.-Winkelried)

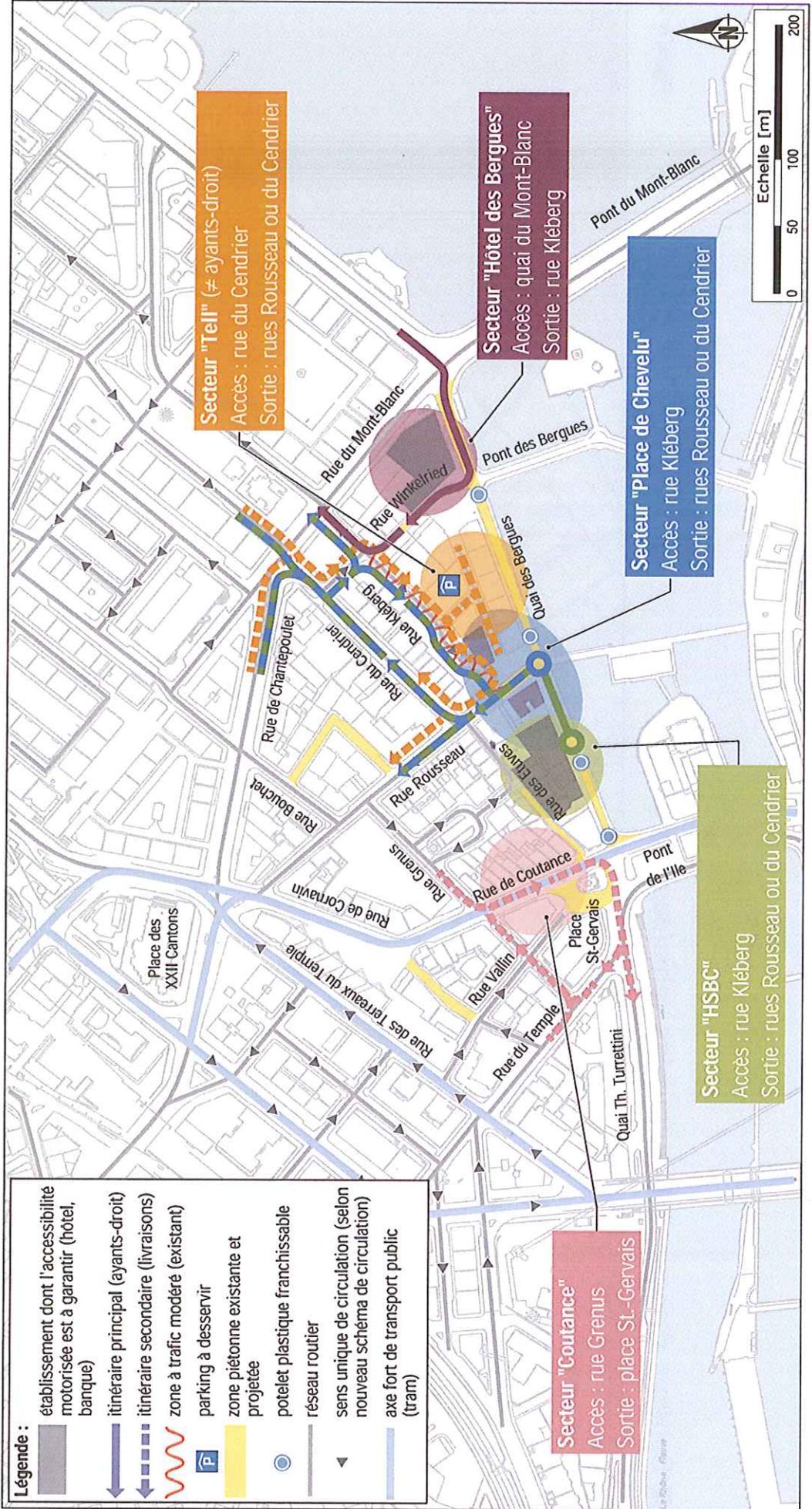
Les autres usagers du réseau de quartier ne sont en aucun cas autorisés à circuler dans la zone piétonne.

Fig. 4 Le schéma d'accessibilité des véhicules d'urgence est illustré par la figure 4. Les gabarits minimums nécessaires à l'intervention sont respectés par les aménagements proposés. Il est cependant à noter que la mise en place de potelets solides (contrairement aux potelets plastiques) contraint fortement la progression des véhicules d'urgence et que des aménagements aisément franchissables sont souhaités par les intéressés (Service d'incendie et de secours).



Schéma d'accessibilité pour les ayants-droit

Figure n° 3



5. Bilan du stationnement

Le tableau ci-dessous fait le bilan exhaustif de l'évolution de l'offre de stationnement :

ID	Nom de l'axe	Type d'offre	Situation actuelle	Situation future	Bilan
1	rue De-Grenus (tronçon rue du Temple / rue de Coutance)	places voitures	4	0	-4
		cases 2-roues	20	29	9
		places vélos	10	0	-10
		places livraisons	1	0	-1
		places handicapés	0	0	0
2	place De-Grenus (tronçon rue de Coutance / rue J.-J. Rousseau de la rue De-Grenus compris)	places voitures	18	8	-10
		cases 2-roues	27	29	2
		places vélos	60	120	60
		places livraisons	3	3	0
		places handicapés	0	0	0
3	rue J.-J.-Rousseau	places voitures	11	8	-3
		cases 2-roues	43	47	4
		places vélos	30	30	0
		places livraisons	5	6	1
		emplacements taxis	3	2	-1
		places handicapés	1	1	0
4	rue P.-Bouchet	places voitures	4	4	0
		cases 2-roues	0	0	0
		places vélos	0	0	0
		places livraisons	1	1	0
		places handicapés	0	0	0
5	rue du Cendrier	places voitures	28	21	-7
		cases 2-roues	17	12	-5
		places vélos	30	20	-10
		places livraisons	3	3	0
		places handicapés	1	1	0
6	place Kléberg	places voitures	8	8	0
		cases 2-roues	0	0	0
		places vélos	0	0	0
		places livraisons	0	0	0
		places handicapés	0	0	0
7	quai des Bergues	places voitures	34	0	-34
		cases 2-roues	74	0	-74
		places vélos	0	50	50
		places livraisons	4	0	-4
		places handicapés	0	0	0

	Type d'offre	Situation actuelle	Situation future	Bilan
BILAN GLOBAL	places voitures	107	49	-58
	cases 2-roues	181	117	-64
	places vélos	130	220	90
	places livraisons	17	13	-4
	emplacements taxis	3	2	-1
	places handicapés	2	2	0

Le *Règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière* (RaLCR) fixe les modalités liées à la gestion de la compensation du stationnement dans son chapitre IIB.

Fig. 5

Cette compensation du stationnement peut notamment s'exercer dans les parkings en ouvrage publics. En effet, les quelque 60 places de stationnement supprimées en surface dans le cadre de la modification du schéma de circulation du quartier de Saint-Gervais représentent environ 1 % de l'offre en ouvrage (~3'600 places) proposée dans la zone de 500 mètres à considérer conformément audit règlement.

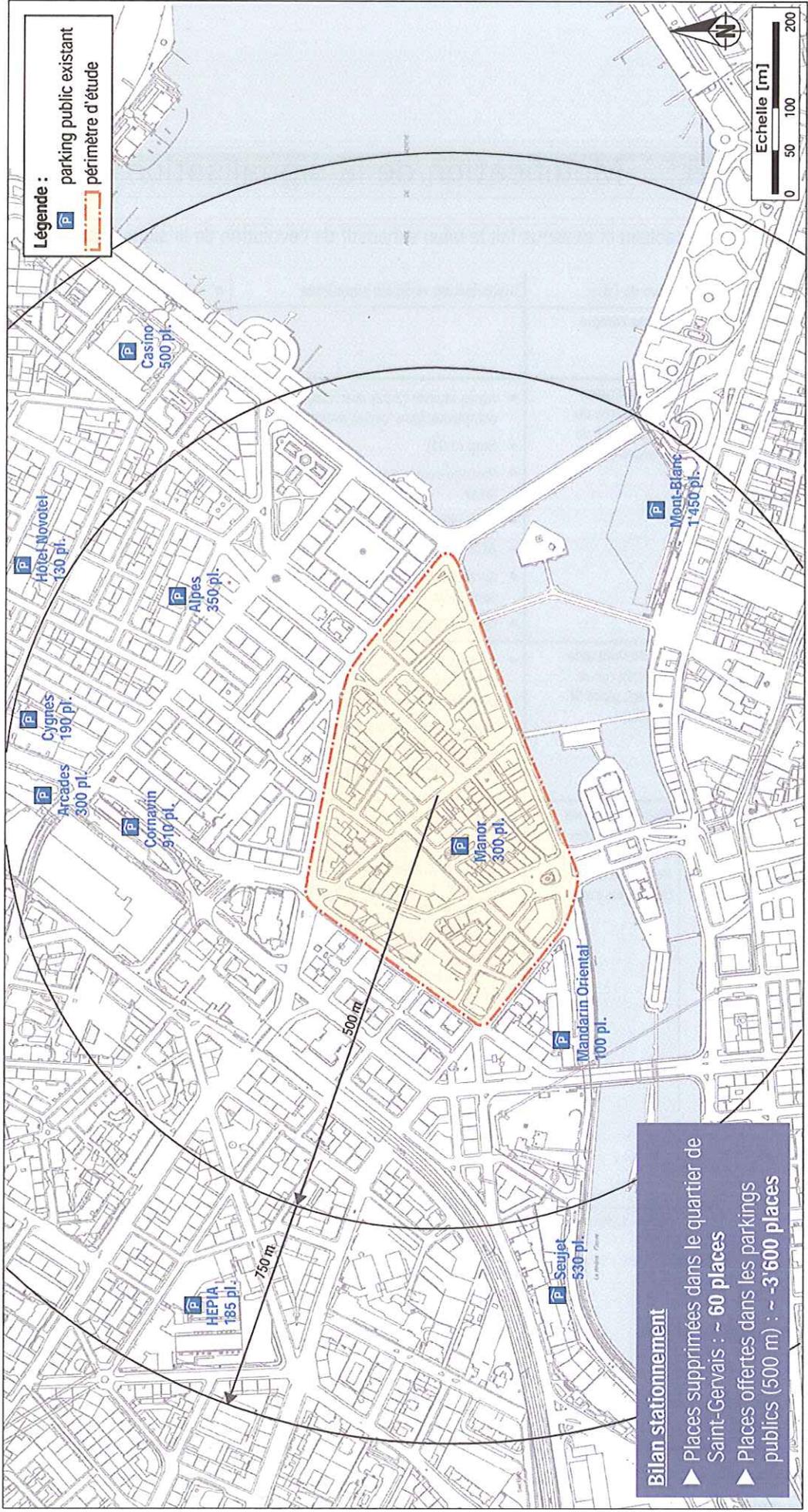
La compensation dans ce type de parking n'est envisageable que si le taux d'occupation moyen pendant les jours ouvrables (du lundi au vendredi) ne dépasse pas 80 % sur la période horaire 8h00 - 18h00.

Conformément aux informations transmises par la Direction générale de la mobilité en date du 26 août 2013, **une compensation des 58 places supprimées dans le périmètre concerné par la modification du schéma de circulation est ainsi envisageable** (selon la procédure RaLCR) **dans le parking de Cornavin.**



■ Compensation du stationnement - Offre potentielle dans les parkings publics en ouvrage

Figure n° 5



6. Modification de la signalisation verticale

Le tableau ci-dessous fait le bilan exhaustif de l'évolution de la signalisation verticale :

ID	Nom de l'axe	Signalisation verticale supprimée	n° cantonal (DGM)	Signalisation verticale ajoutée
1	rue du Temple			<ul style="list-style-type: none"> Indicateur de direction "Place de stationnement" (4.46) "Manor" (double face)
2	rue De-Grenus (tronçon rue du Temple / rue de Coutance)	<ul style="list-style-type: none"> Accès interdit (2.02) avec plaque complémentaire "cycles exceptés" Stop (3.01) Parcage contre paiement (4.20) (double-face) Sens unique (4.08) Accès interdit (2.02) Sens unique avec circulation de cycles en sens inverse (4-08.1) Cédez le passage (3.02) 		<ul style="list-style-type: none"> Stop (3.01) Stop (3.01) Circuler tout droit (2.36) avec plaque complémentaire "Circuler tout droit ou oblique à gauche (2.41) cycles, taxis, exceptés" et "livraisons exceptées"
3	rue de Coutance (tronçon rue de Grenus, place St.-Gervais)	<ul style="list-style-type: none"> Interdiction générale de circuler dans les deux sens (2.01) avec plaque complémentaire "TPG exceptés" Plaque complémentaire "livraisons autorisées dès l'ouverture des commerces jusqu'à 11h30" 		<ul style="list-style-type: none"> Interdiction générale de circuler dans les deux sens (2.01) avec plaque complémentaire "TPG exceptés" et "livraisons autorisées dès l'ouverture des commerces jusqu'à 11h30" Oblique à droite (2.37) avec plaque complémentaire "TPG exceptés"
4	place De-Grenus (tronçon rue de Coutance / rue J.-J. Rousseau de la rue De-Grenus compris)	<ul style="list-style-type: none"> Accès interdit (2.02) Circuler tout droit (2.36) avec plaque complémentaire "circuler tout droit ou oblique à droite (2.40) taxis, cycles, livraisons exceptés" Circuler tout droit (2.36) avec plaque complémentaire "circuler tout droit ou oblique à droite (2.40) taxis, cycles, livraisons exceptés" Oblique à gauche (2.38) Parcage autorisé (4.20) motocycle et cycle 		<ul style="list-style-type: none"> Circuler tout droit (2.36) avec plaque complémentaire "circuler tout droit ou oblique à droite (2.40) cycles, taxis exceptés" et "livraisons exceptées" Cédez le passage (3.02)" Oblique à droite (2.37) avec plaque complémentaire "cycles exceptés" Cédez le passage (3.02) Cédez le passage (3.02) (petit format) Oblique à gauche (2.38) avec plaque complémentaire "cycles exceptés" Circulation interdite aux voitures automobiles, aux motocycles et cyclomoteurs (2.14) avec plaque complémentaire "lundi au samedi de 20h30 à 6h00, jeudi de 22h30 à 6h00, dimanche et jours fériés"
5	rue J.-J.-Rousseau	<ul style="list-style-type: none"> Indicateur de direction "Place de stationnement (4.46) "Manor" Indicateur de direction avancé sur route secondaire (4.37) 		<ul style="list-style-type: none"> Oblique à droite (2.37) avec plaque complémentaire "cycles exceptés" Accès interdit (2.02) avec plaque complémentaire "cycles exceptés" Sens unique avec circulation de cycles en sens inverse (4-08.1) Zone piétonne (2.59.3) avec plaque complémentaire "ayants-droit, cycles autorisés" Fin de zone piétonne (2.59.4)

ID	Nom de l'axe	Signalisation verticale supprimée	n° cantonal (DGM)	Signalisation verticale ajoutée
6	rue des Etuves			<ul style="list-style-type: none"> ● Stop (3.01) ● Circuler tout droit ou obliquer à gauche (2.41) avec plaque complémentaire "cycles exceptés"
7	rue du Cendrier	<ul style="list-style-type: none"> ● Accès interdit (2.02) ● Stop (3.01) ● Parcage contre paiement (4.20) (double-face) ● Indicateur de direction pour routes secondaires (4.33) "Quai des Bergues" ● Sens unique (4.08) ● Indicateur de direction pour routes secondaires (4.33) "St-Gervais – Rive droite" 		<ul style="list-style-type: none"> ● Stop (3.01) ● Obliquer à droite (2.37) avec plaque complémentaire "cycles exceptés" ● Obliquer à droite (2.37) ● Cédez le passage (3.02)
8	rue Winkelried	<ul style="list-style-type: none"> ● Accès interdit (2.02) ● Sens unique avec circulation de cycles en sens inverse (4-08.1) 		<ul style="list-style-type: none"> ● Zone piétonne (2.59.3) avec plaque complémentaire "cycles autorisés" ● Fin de zone piétonne (2.59.4)
9	rue Kléberg			<ul style="list-style-type: none"> ● Obliquer à droite (2.37) avec plaque complémentaire "ayants-droit et cycles exceptés"
10	quai des Bergues	<ul style="list-style-type: none"> ● Indicateur de direction "Place de stationnement (4.46) "Manor" ● Circuler tout droit (2.36) avec plaque complémentaire "circuler tout droit ou obliquer à droite (2.40) taxis, cycles, livraisons exceptés" ● Parcage contre paiement (4.20) (double-face) ● Parcage contre paiement (4.20) (double-face) ● Sens unique avec circulation de cycles en sens inverse (4.08.1) ● Cédez le passage (3.02) ● Sens unique avec circulation de cycles en sens inverse (4.08.1) ● Circulation interdite aux voitures automobiles et aux motocycles avec plaque complémentaire "ayants-droit exceptés" ● Parcage contre paiement (4.20) (double-face) ● Parcage contre paiement (4.20) (double-face) ● Accès interdit (2.02) ● Cédez le passage (3.02) ● Accès interdit (2.02) ● Fin de zone piétonne (2.59.4) 		<ul style="list-style-type: none"> ● Zone piétonne (2.59.3) avec plaque complémentaire "cycles autorisés" ● Fin de zone piétonne (2.59.4) ● Zone piétonne (2.59.3) avec plaque complémentaire "cycles autorisés" ● Fin de zone piétonne (2.59.4)
11	place St-Gervais	<ul style="list-style-type: none"> ● Circuler tout droit (2.36) 		<ul style="list-style-type: none"> ● Circuler tout droit ou obliquer à gauche (2.41)

L'ensemble de ces modifications est illustré par le plan annexé (annexe n°1).

7. Modification de la signalisation lumineuse

Dans le cadre de ce projet, il est prévu de maintenir la régulation du carrefour Coutance/Bergues/Turrettini/Ile. Une étude est actuellement menée par la DGM afin d'affiner le plan de feu. Dans ce cadre, deux éléments devront être considérés :

- **l'ajout d'un feu "vélos" au débouché du "barreau" Sud de la place Saint-Gervais sur la rue de Coutance**, pour les cyclistes provenant du quai Turrettini ou de la rue du Temple et circulant en direction du quai des Bergues ou de la rue de Coutance;
- **l'ajout d'un feu "vélos" au débouché Ouest du quai des Bergues**, pour les cyclistes provenant du quai des Bergues et circulant en direction de la rue de Coutance, de la rue du Temple, du quai Turrettini ou de la rue des Moulins (pont de l'Ile). Ce feu clignotant "orange" sera mis au "rouge" lors du passage des véhicules de transports publics.

Aucune autre mesure de régulation n'est envisagée dans le cadre de cette mise à l'essai.

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils SA

S. Guillaume-Gentil
Directeur

C. Bachmann
Chef de projet

M. Boesch
Ingénieur d'étude

Lausanne, le 4 novembre 2013