

Date de dépôt : 9 janvier 2018

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier la proposition de résolution de M^{mes} et MM. Nicole Valiquer Grecuccio, Olivier Cerutti, Gabriel Barrillier, Christo Ivanov, Alexis Barbey, Jean-Charles Rielle, Sarah Klopmann, Mathias Buschbeck, Olivier Baud, François Lefort, Alexandra Rys, Alberto Velasco, Boris Calame, Salima Moyard, Anne Marie von Arx-Vernon, Marc Falquet, Frédérique Perler, Christian Frey, Jean-Charles Lathion, Lydia Schneider Hausser, Pascal Spuhler, Jean-Luc Forni, Jean-Marc Guinchard, Bertrand Buchs, Emilie Flamand-Lew, François Lance, Delphine Klopfenstein Broggin, Sophie Forster Carbonnier, Bernhard Riedweg, Vincent Maitre, Geneviève Arnold, Yves de Matteis, Marie-Thérèse Engelberts, Roger Deneys : Réalisons ensemble le projet fédérateur de la passerelle piétonne du Mont-Blanc !

Rapport de M. Christian Flury

Mesdames et
Messieurs les députés,

Sous la présidence de M. Guy Mettan, la Commission des travaux a examiné cette proposition de résolution lors de ses séances des 7 et 28 novembre ainsi que du 5 décembre 2017.

M. Alan Rosset, responsable budget investissements du département des finances, et M. Nicolas Huber, secrétaire scientifique auprès du Secrétariat général du Grand Conseil, ont assisté aux travaux de la commission. Qu'ils soient remerciés pour leur précieuse contribution.

Nous remercions également M. Sébastien Pasche pour son méticuleux et précis travail de procès-verbaliste.

Préambule

La rade de Genève et le pont du Mont-Blanc constituent un ensemble emblématique de la ville de Genève et de notre canton, une carte de visite, des hauts-lieux de notre offre touristique.

Peu a changé depuis le début du XX^e siècle si ce n'est que ces lieux sont surchargés par tous les trafics, que nous considérons les piétons, les cycles ou les véhicules à moteur.

Depuis une décennie, la Ville de Genève essaie de remodeler les pourtours de la rade et de redistribuer les flots de circulation traversant le Rhône au bout du lac.

Divers concours d'architecture ont été conduits dans ce dessein. Un projet de passerelle pour piétons a été primé, une image directrice de la future rade également. Un soutien financier provenant de la Confédération a été assuré via le projet d'agglomération, première génération.

Il s'agit maintenant de donner un signal politique cohérent et fédérant toutes les sensibilités politiques afin que ces projets puissent voir le jour.

Pour des raisons de simplification de lecture et de recherche, voici les renvois à la présentation et aux auditions :

Présentation de la proposition de résolution par son auteure	p. 2
Audition de M. Pierre-Alain Dupraz, architecte, lauréat du concours d'architecture portant sur la réalisation d'une passerelle pour piétons au pont du Mont-Blanc	p. 11
Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif à la Ville de Genève	p. 17

Séance du 7 novembre 2017

a) Présentation de la proposition de résolution par son auteure, Madame la députée Nicole Valiquer Grecuccio

M^{me} Valiquer Grecuccio indique en premier lieu que cette résolution est fédératrice à deux titres : pour montrer la volonté politique partagée de voir se réaliser la passerelle piétonne du Mont-Blanc, car M^{me} Marie Barbey, conseillère municipale à la Ville de Genève, et elle-même ont essayé de reprendre le projet en fédérant des personnes enthousiastes et de développer un soutien au-delà des clivages politiques, car le projet en soi a l'avantage de concilier divers modes de mobilité. Elle relève qu'il s'agit donc d'un travail conjoint et que l'on peut agir de manière concertée, quel que soit son bord

politique. Elle souligne que M^{me} Barbey a déposé une motion et un projet de délibération à l'attention du Conseil municipal de la Ville de Genève.

Elle mentionne avoir travaillé toutes deux avec l'architecte M. Pierre-Alain Dupraz, lauréat du concours, ainsi que d'autres personnes pour voir comment le projet pouvait être relancé, puisqu'il avait fait l'objet d'un concours, qu'il a été porté par le Conseil municipal de la Ville de Genève, que son incidence sur le canton provient du fait qu'il s'insère dans le site emblématique de la Rade et qu'il touche les problèmes de mobilité sur le pont du Mt-Blanc. Elle souligne avoir également travaillé et obtenu l'adhésion de députés de divers partis (MCG, PDC et PLR, avec des signataires à titre personnel UDC et Ve).

Elle estime qu'il est important de montrer ce côté fédérateur, car elle considère qu'il s'agit de l'une des conditions pour donner une chance à des projets qui ont été gagnants de concours. Elle indique ensuite que le Conseil municipal de la Ville a longtemps essayé de trouver des solutions au « U » cyclable, c'est-à-dire une voie permettant de circuler tout autour de la rade, et ainsi donner une chance à la mobilité douce, sans qu'elle contrevienne aux autres formes de mobilité, notamment les automobiles, les transports publics, mais aussi les piétons. Elle relève que le Conseil municipal a fait des demandes répétées pour tout d'abord une passerelle cycliste, mais aussi en rappelant que la Confédération avait décidé de retenir le projet d'une passerelle sur le pont du Mont-Blanc, dans le cadre du PA1, et de le financer à hauteur de 40%, ce qui est toujours le cas aujourd'hui. Elle observe que le Conseil municipal s'est inquiété de la lenteur de la réalisation de ce projet puisque le premier prix du concours pour la passerelle a été décerné en mai 2012 au projet de M. Pierre-Alain Dupraz, lequel s'est associé au bureau d'ingénieurs Ingeni SA, avec notamment M. Gabriele Guscetti. Elle ajoute qu'il y a eu un projet de délibération pour une passerelle piétonne et cycliste au pont du Mont-Blanc pour un prix raisonnable, signé par des conseillers municipaux issus de différents partis – une proposition acceptée par le Conseil municipal en novembre 2012.

Elle ajoute qu'une série d'autres motions interpartis ont été présentées en 2013 et qu'il s'agissait toujours de pouvoir réaliser le projet. En 2014, elle observe qu'il y a eu une motion acceptée pour la réalisation de la passerelle du Mont-Blanc, au sein de laquelle les auteurs demandaient que leur soient présentés les résultats du concours en question. Elle relève que, devant un non-retour, il y a eu à nouveau une motion qui a été acceptée en septembre 2014 et qui émanait à nouveau de personnes de divers partis. Elle ajoute que M^{me} Barbey et elle-même étaient notamment les moteurs de cette motion.

Elle explique qu'elle posait aussi la question des fonds publics et privés, puisque l'on voyait la date du soutien de la Confédération qui commençait à avancer. Elle précise que M^{me} Barbey et elle-même ont donc décidé de travailler sur le fond. Elle espère que la commission acceptera d'auditionner l'architecte lauréat, lequel parle de son projet, selon elle, de manière magique. Elle explique qu'elles ont donc décidé, en voyant que le projet n'avancait pas malgré la volonté politique manifeste, que M^{me} Barbey déposerait au Conseil municipal de la Ville de Genève un projet de délibération qui ouvre un crédit d'étude de 2 millions pour mener des études complémentaires sur le projet lauréat du concours de la passerelle du Mont-Blanc, puisqu'il faut compléter les études pour avoir un chiffrage exact et parce qu'il y avait eu beaucoup de fantasmes sur les coûts du projet.

Elle relève que cela va permettre de bénéficier du soutien de la Confédération, mais aussi de chercher des mécènes, compte tenu de l'intérêt pour ce projet. En parallèle, elle explique qu'une motion a été déposée au Conseil municipal pour montrer que le projet s'insère aussi dans celui du réaménagement de la rade, lequel a fait l'objet d'un concours qui a également été gagné par M. Pierre-Alain Dupraz, le concepteur de cette passerelle.

M^{me} Valiquer Grecuccio désire montrer qu'il y a eu une longue démarche pour en arriver là et que l'on ne peut donc pas maintenant faire l'économie de la réalisation de ce projet, alors même qu'il y a des problèmes importants de mobilité autour de la rade. Elle explique que, avant de déposer cette résolution au Grand Conseil ainsi que le projet de délibération et la motion au Conseil municipal, M^{me} Barbey, d'autres députés et elle-même ont décidé de faire un travail en amont pour aller voir les éventuels obstacles et savoir comment l'on pouvait éventuellement les contourner. Elle explique que ce travail a été conduit en collaboration avec l'architecte, dont le projet a renversé la proposition en faisant de la passerelle une passerelle piétonne et des trottoirs actuels les pistes cyclables de demain. Elle précise que la passerelle serait en contrebas du pont, que l'on serait donc protégé du bruit et qu'il y aurait des possibilités de s'asseoir, de profiter du paysage et d'avoir des accroches qui permettent aux poussettes et aux personnes à mobilité réduite de circuler sans se heurter à de fortes déclivités comme c'est le cas actuellement. Elle relève que ce projet, qui permet le rapport au lac, avait alors séduit le jury puisqu'il permettait aux différents modes de transport de cohabiter sans s'opposer. Il pose notamment la question du rapport de soi au paysage, mais aussi celle de l'insertion de cette passerelle dans le réaménagement de la rade dans son ensemble. Elle souligne que le projet participe aussi de la valorisation du réaménagement de ce site exceptionnel. Elle ajoute que le projet de passerelle faisait partie du concept du concours de

réaménagement de la rade et était considéré comme un projet réalisé. Elle observe ensuite que le projet participe de la reconnaissance de ce qui se fait autour de la rade, avec notamment les 400 places d'amarrage supplémentaires prévues autour de la plage des Eaux-Vives et que l'aménagement de la rade participe non seulement de l'attractivité de Genève, mais aussi de la volonté de gérer les flux de mobilité, dont les flux piétons et cyclistes qui sont optimisés et sécurisés, grâce à leur séparation.

M^{me} Valiquer Grecuccio considère que le mérite de ce projet est donc de fédérer les différents modes de transports et de ne pas les opposer afin d'éviter une guerre des tranchées et de pouvoir conserver le rapport au lac. Elle ajoute qu'elles ont pris contact, grâce à un de leurs collègues PDC, avec la CGN, notamment pour revoir les emplacements des différents pontons et surtout pour que la CGN soit intégrée au projet. Elle explique qu'ils ont été invités à circuler sur l'un des bateaux afin que la CGN puisse expliquer notamment à l'architecte les contraintes en termes de navigabilité. Elle relève que le canton est donc aussi impliqué à ce niveau puisque le déplacement des débarcadères et les relations avec la CGN sont assumés par le département de M. Barthassat.

Elle souligne qu'elles ont bien sûr pris contact également avec le conseiller d'Etat chargé du DETA, mais aussi avec d'autres acteurs de la mobilité, notamment l'ATE qui avait été consultée pour trouver une solution provisoire à mettre en place sur le pont du Mont-Blanc ; elle souligne que tous ces acteurs ont parfaitement compris que cette passerelle piétonne apportait un plus aux questions de mobilité. Elle indique ensuite qu'elles ont également pris contact avec la FMB, car elles estimaient qu'il était important que les métiers du bâtiment soutiennent cet ouvrage d'art. Elle relève en outre que le rôle du canton au final était de pouvoir mettre autour de la table l'ensemble de ces acteurs afin qu'ils puissent se parler et qu'ils trouvent des solutions pour accompagner ce projet. Elle montre une image du projet et souligne que la passerelle est légèrement en contrebas du pont, mais qu'elle n'est pas alignée sur le pont pour des questions de déclivité pour les personnes en situation de handicap.

Elle invite la commission à auditionner M. Dupraz et elle désire souligner par ailleurs que ce dernier a entre autres réalisé la passerelle de Sécheron et qu'il a donc gagné le concours de la rade, mais aussi celui de la Cité de la musique. Elle pense que ce dernier projet montre bien l'esprit de l'architecte puisqu'il a voulu dans ce cas ouvrir le bâtiment d'un côté sur le Jura et de l'autre sur le lac et les Alpes. Elle pense que M. Ivanov peut aussi témoigner de l'ouverture de l'architecte, lequel est souvent décrit comme un architecte topographe qui regarde d'abord le territoire avant de créer un objet, lequel

doit être véritablement inséré dans le territoire. Elle indique qu'elle soutient donc ce projet, car il résout non seulement les questions de mobilité, mais il participe aussi de la valorisation de la rade et a le mérite de trouver des soutiens dans des milieux extrêmement différents. Elle ajoute que la résolution vise donc à aller plus loin et à permettre que la Ville puisse continuer à préciser le coût du projet, car elles sont convaincues qu'il peut y avoir des financements de la part de mécènes, dont certains se sont d'ores et déjà manifestés, mais attendent toutefois encore un signal de la part des pouvoirs publics.

b) Questions des commissaires

Le président de la commission indique que, lorsqu'il était au Conseil municipal de la Ville de Genève, l'on parlait déjà d'une motion pour créer cette passerelle, au début des années 2000, et il se demande comment elle explique les échecs répétés sur ce projet.

M^{me} Valiquer Grecuccio pense que l'accord de principe sur le « U » cyclable ne suffisait pas pour fédérer le projet, notamment car il y avait les antagonismes habituels entre les différents modes de mobilité. Elle ajoute qu'il y a ensuite eu un accord interpartis pour favoriser la passerelle piétonne et cycliste, puis un concours et un prix décerné. Elle relève que le Conseil municipal voyait qu'il était extrêmement dommageable qu'il y ait un concours, mais que l'on ne réalise pas l'ouvrage. Elle observe qu'il faut de la volonté, qu'il faut aller chercher des fonds, calculer les coûts, etc. Elle explique que, dans ce dossier, des chiffres fantaisistes entre-temps ont circulé, raison pour laquelle elle a voulu faire venir l'architecte à la commission des travaux de la Ville de Genève quand elle y siégeait, pour couper court à ces élucubrations. Elle souligne que, à partir de là, il a été demandé au Conseil administratif de relancer le projet, ce qu'il a promis, mais elle indique qu'elle ne peut toutefois pas expliquer pourquoi ce dernier n'a pas déposé tout de suite un projet de délibération.

A un député (UDC) qui désire savoir si elle parle du concours pour la passerelle ou de celui pour le réaménagement de la rade, M^{me} Valiquer Grecuccio précise qu'en mai 2012 il s'agissait d'un concours pour la propre passerelle, mais qu'ensuite, en mai 2017, l'auteur lauréat de ce concours a gagné un autre concours, cette fois pour le réaménagement de la rade, lors duquel l'on considérait déjà que la passerelle était réalisée.

Ce député comprend que ce sont donc deux résultats de concours différents. Il se demande par ailleurs où en est le PRD.

M^{me} Valiquer Grecuccio lui répond que ce PRD est à l'étude et que le lauréat du concours va être entendu en commission. Elle pense qu'un travail en parallèle au Grand Conseil serait positif puisque l'idée est de se concerter et à nouveau de réunir les différents partenaires.

Ce même député estime que le caractère interpartis doit être un peu réduit, compte tenu du fait que certaines personnes au sein des partis n'ont pas toujours les mêmes opinions. Il se demande quel membre de l'UDC aurait signé le PRD puisque la personne citée par M^{me} Valiquer Grecuccio n'est, selon lui, plus aussi convaincue qu'à l'époque ; il estime donc que certaines personnes se posent la question de l'utilité du projet. Par ailleurs, il relève que l'on n'a pas entendu dire quel est le coût de la passerelle.

M^{me} Valiquer Grecuccio souligne qu'il y a eu des estimations surestimées et d'autres sous-estimées ; elle préfère donc que l'architecte puisse venir en parler devant la commission. Elle ajoute néanmoins que le coût au mètre cube semble tout à fait juste aux spécialistes du secteur du bâtiment. Elle relève en outre qu'il y aura une participation de la Confédération, une part substantielle de la Ville, mais aussi ensuite des possibilités d'aller chercher des mécènes.

Concernant les signataires, elle relève que, durant les discussions, il y avait un esprit interpartis et ajoute qu'elle souhaite vraiment que l'on puisse continuer à travailler dans cette intelligence, car cela signifie selon elle que l'on veut vraiment résoudre les problèmes de mobilité du Mont-Blanc. Elle indique enfin que, que l'on soit cycliste, piéton, automobiliste ou dans un bus, le pont du Mont-Blanc est un enfer, alors qu'il s'agit pourtant d'un lieu emblématique de Genève, compte tenu de son emplacement.

En réponse à un député (UDC) qui se demande jusqu'à quand la participation de la Confédération est valable, M^{me} Valiquer Grecuccio répond que le DETA a dit que cette participation était toujours garantie et que l'on pouvait donc aller de l'avant.

Le même député (UDC) demande quelle est la réelle volonté du Conseil administratif de la Ville, car il estime pour sa part que son but est au fond de laisser le projet traîner. Il ajoute qu'il y a des dates butoirs, quels que soient les projets, car il relève que l'on dit qu'il y a une disponibilité, mais il estime qu'il faut qu'à un moment cela commence.

M^{me} Valiquer Grecuccio souligne que ce service a repris l'étude et a participé au chiffrage du complément du crédit d'étude, ce qui montre qu'il y a une volonté d'aller de l'avant. Elle ajoute que la notoriété de M. Dupraz a quand même pris une certaine ampleur si cela doit rassurer certains, et elle considère qu'il faudra quand même expliquer, le cas échéant, à la population,

à la FMB et aux associations professionnelles pourquoi l'on ne réalise pas un projet de cette qualité. Elle pense pour sa part qu'il y a maintenant une fenêtre et qu'il faut la saisir.

Séance du 28 novembre 2017

a) Suite des questions des commissaires

Le président de la commission rappelle que lors de la présentation du 7 novembre, et faute de temps disponible, plusieurs commissaires inscrits pour poser des questions n'ont pas pu s'exprimer.

Un député (UDC) relève que M^{me} Valiquer Grecuccio avait évoqué un objet pendant à la commission des travaux de la Ville de Genève et déposé par M^{me} Barbey ; il se demande où en est cet objet.

M^{me} Valiquer Grecuccio indique que les auditions, dont celle de l'auteure du projet, ont commencé et que les travaux à la Ville de Genève sont donc un peu plus avancés que ceux de la commission du Grand Conseil.

Un député (MCG) indique que son groupe considère que le « U lacustre » existe déjà à l'heure actuelle et qu'il s'interroge donc sur l'utilité de construire une passerelle à mobilité douce à moins de 300 mètres d'un pont existant depuis des siècles, à savoir le pont des Bergues, exclusivement dédié aux cyclistes et aux piétons. Il considère que c'est un peu exagéré.

M^{me} Valiquer Grecuccio indique que le « U lacustre cyclable » n'existe pas puisqu'il est interrompu de part et d'autre de la rade. Elle ajoute que c'est pour sécuriser les cheminements que le Conseil municipal s'était demandé à l'époque comment réaliser un « U cyclable ». Elle ajoute que le président de la commission a même rappelé qu'il était lui-même l'un des auteurs du projet, il y a plus de 20 ans. Elle rappelle que ce projet a le mérite de reposer le problème de façon différente, car la passerelle permet de garantir le « U cyclable », mais en laissant les cyclistes sur le pont du Mont-Blanc pour réserver la future passerelle aux piétons ou encore aux touristes qui pourront alors profiter de la vue sur le lac. Elle ajoute que les personnes à mobilité réduite rencontrent des difficultés, car il y a une grande déclivité du côté du Jardin anglais et que cela est aussi compliqué pour les poussettes, et donc que la passerelle leur sera également d'une grande utilité.

Un député (UDC) revient à la partie concernant l'Etat et observe que ce qui coûtera éventuellement quelque chose à l'Etat sera surtout le déplacement d'environ 15 mètres du débarcadère prévu pour la CGN.

M^{me} Valiquer Grecuccio précise qu'il y a une interrogation sur les débarcadères compte tenu du projet réaménagement de la rade. Elle pense

que certaines personnes à la Ville diront que l'Etat devra participer, car il s'agit d'un ouvrage emblématique. Elle pense que le signal de l'Etat consistant à dire que l'on est d'accord d'y aller, avec notamment les débarcadères, permet au fond de s'approcher des mécènes, lesquels attendent en effet un signal des collectivités publiques. Elle pense en outre qu'il y a une légitimité à approcher les grands hôtels de la rade, car cela permettrait aux personnes fréquentant les hôtels de mieux traverser. Elle pense donc que la participation de l'Etat consisterait aussi à aider à approcher les partenaires privés qui seraient intéressés à participer au projet.

A ce même député (UDC) qui rappelle que la participation de la Confédération s'élèverait dans ce cadre à environ 5 millions, M^{me} Valiquer Grecuccio répond par l'affirmative, et elle souligne que cette participation est toujours d'actualité.

Un député (UDC) se demande pourquoi ce serait à l'Etat de payer le déplacement du débarcadère. Il prend l'exemple du « Mégaron » à Lancy. Il explique que Lancy a voulu déplacer les voies de tram, ce qui a coûté 3 ou 4 millions et que la commune avait demandé pour cela une aide à l'Etat (*ndr : l'Etat aurait promis avant de se rétracter*). Il relève que l'Etat avait dit alors que, si la commune voulait déplacer les voies de tram, c'était à elle de payer. Compte tenu de la situation financière de l'Etat, qu'il juge déplorable, il se demande pourquoi l'Etat devrait donc participer à ce projet.

M^{me} Valiquer Grecuccio indique qu'elle ne dirait pas pour sa part que ce n'est pas le projet de l'Etat, car elle estime que les problèmes de mobilité sur les axes majeurs du canton concernent clairement le DETA. Elle ajoute que la mesure avec la Confédération est aussi liée à l'engagement de l'Etat au niveau de la mobilité. Après, sur l'ouvrage en lui-même, elle pense que l'on pourrait encore discuter de la participation du canton, mais elle comprend que l'on ne fasse rien, si l'on participe déjà au débarcadère. Elle explique que c'est la raison pour laquelle elles se sont dites, avec M^{me} Barbey, qu'il convenait d'abord de chiffrer le coût de l'ouvrage et de connaître les mécènes que l'on pourrait avoir. Elle observe que la Ville pourrait très bien dire qu'il s'agit d'un problème de mobilité qui concerne tout le canton puisque l'on traverse difficilement d'une rive à l'autre. Elle pense qu'au lieu que chacun se renvoie la balle, il conviendrait plutôt que chacun fasse un pas vers l'autre et que l'on avance ensemble en cherchant des mécènes de manière conjointe. Elle pense que, si l'on dit déjà que l'on ne veut rien faire d'un côté ou de l'autre, l'on peut d'ores et déjà s'arrêter sur ce projet de passerelle, mais aussi sur tous les autres projets d'aménagement du canton.

Ce député (UDC) comprend son point de vue mais pense que, à ce stade, il est limite de dire que, si l'autre ne fait pas l'effort, l'on ne fait plus rien. Il

n'est toujours pas convaincu que le Conseil administratif de la Ville soit vraiment partie prenante du projet. Il pense que l'on essaye vraiment de tirer de l'argent de tous les côtés, mais il observe que l'Etat n'a pas l'argent. En ce qui concerne le débat budgétaire, il ajoute que la même question revient toujours : où va-t-on prendre l'argent ?

M^{me} Valiquer Grecuccio estime que le Conseil administratif est convaincu par le projet, car sinon il n'aurait pas mis la contrainte de la passerelle dans le cahier des charges du concours. Concernant le financement, elle estime qu'il s'agit d'un problème de mobilité qui concerne non seulement la Ville, mais aussi le canton. Elle pense par ailleurs que ce type d'ouvrage donne aussi du travail aux entreprises de la place. Elle relève ensuite que, lorsque l'on parle de mécènes, c'est bien parce que l'on sait que les collectivités manquent de moyens, mais elle considère néanmoins que le fait de penser que l'on résout les problèmes de mobilité sans mettre de l'argent est illusoire. Elle estime que, si l'on peut résoudre la qualité de vie des citoyens qui nous ont élus en résolvant des problèmes, l'on doit accepter également de participer au financement.

Un député (Ve) indique avoir le souvenir que la passerelle était partiellement financée par la Confédération et donc que le problème majeur était que le besoin de financement découlait principalement du déplacement des débarcadères.

M^{me} Valiquer Grecuccio lui répond qu'il ne s'agit pas seulement de cela, car l'objet déposé à la Ville vise à avoir un chiffrage complet du projet, pour que les mandataires puissent chiffrer exactement le montant total.

A ce même député (Ve) qui se demande si les débarcadères appartiennent à l'Etat, M^{me} Valiquer Grecuccio souligne que l'Etat est interpellé, car la CGN est concernée. Elle imagine que l'Etat est propriétaire des débarcadères et, l'Etat étant actionnaire de la CGN, il convient de rediscuter de ces débarcadères, mais également avec les grands hôtels, au niveau de la manière dont les gens se déplacent, etc.

Ce député (Ve) relève que l'on a clairement vu que c'était l'Etat qui intervenait dans le prolongement du débarcadère des Eaux-Vives ; il pense donc que c'est l'Etat qui est propriétaire des débarcadères et pas la Ville.

Une députée (S) relève que l'on a en effet vu en début de séance que l'on était en train d'aménager une partie de la rade, qu'il y a effectivement eu des concours à la Ville de Genève, qu'il y aura à terme beaucoup de mouvements de piétons et de cyclistes sur ce périmètre et, compte tenu du fait qu'il s'agit d'une résolution, elle pense qu'il est important que l'on ait un signal de la part du canton vis-à-vis de la CGN. Elle ajoute qu'il conviendrait de se

renseigner sur ce qui relève du contrat de prestation de la CGN et sur ce qui relève des investissements du canton. Elle observe que l'on va encore entendre l'architecte, mais elle pense que tout ce qui a trait aux aménagements autour de la rade va encore passablement s'intensifier, voire passablement changer. Elle pense que l'on ne doit donc pas rester enfermé là-dessus.

M^{me} Valiquer Grecuccio souligne que la résolution marque une volonté de rouvrir le débat et donc qu'il s'agit plus d'un signal que d'une demande d'argent.

Séance du 5 décembre 2017

a) Audition de M. Pierre-Alain Dupraz, architecte, lauréat du concours d'architecture portant sur la réalisation d'une passerelle pour piétons au pont du Mont-Blanc

M. Dupraz remercie la commission de le recevoir. Il rappelle que c'est un projet qui date de 2012, avec un concours organisé par la Ville de Genève, auquel ont participé 51 équipes venant de plusieurs pays différents, représentant donc une grosse concurrence pour apporter une réponse à une problématique complexe : pouvoir agrandir et solutionner le U cyclable autour de la rade pour la mobilité douce.

Il souligne que le périmètre d'implantation donné était de 25 mètres en amont, parallèle au pont du Mont-Blanc. Il souligne que le jury a analysé les différentes solutions proposées, aussi bien au niveau de l'intégration, du fonctionnement que des qualités techniques de l'ouvrage. L'ouvrage répond donc bel et bien à toute une série de paramètres. Il précise que la situation actuelle du débarcadère qui est proche du pont du Mont-Blanc n'est pas idéale pour la CGN et donc que, dans le cadre de l'agrandissement du trottoir du pont du Mont-Blanc, le déplacement de l'un des débarcadères de la CGN, et par effet de ricochet le deuxième, devait de toute manière être étudié par la suite, en fonction du projet lauréat. Il précise que leur implantation profite de cette assiette de 25 mètres de largeur pour solutionner la problématique des circulations, avec une séparation des flux de piétons et de cyclistes.

Il ajoute que le projet de passerelle ne va accueillir que la mobilité piétonne, tandis que les cyclistes resteront sur le pont du Mont-Blanc, lequel vibre parfois lorsque l'on traverse à pied, mais moins lorsque l'on passe à vélo. Il ajoute que la largeur du trottoir est de 2,5 mètres et qu'elle est donc idéale pour y faire une piste cyclable bidirectionnelle. Il souligne ensuite que la passerelle est un ouvrage technique et ambitieux dans sa forme, mais que,

avant de parler de l'ouvrage en tant que tel, la volonté a été de se poser la question des flux en rive droite et en rive gauche.

Il relève qu'il y a un hypercarrefour en rive droite et que l'on ne peut donc pas imaginer un chantier d'envergure à cet endroit, car cela remettrait en question toute la circulation pendant le temps des travaux. Il précise que le passage pour piétons est très utilisé, car il relie directement la gare à la rive gauche. Il explique que le projet permet de préserver le passage flottant qui est un ouvrage de qualité, mais dont la fréquentation est actuellement limitée, car accessible seulement par un escalier, ce qui empêche son utilisation par les personnes à mobilité réduite et les poussettes. Il explique que le projet propose que la passerelle passe par-dessus l'ouvrage, à la même altitude et parallèle au pont du Mont-Blanc, et qu'il y aura ensuite toute une série d'aménagements possibles en rampes, tout en restituant un nouvel escalier.

En rive gauche, il relève que l'on arrive dans le Jardin anglais, que le passage sous le pont du Mont-Blanc est relativement étroit et qu'il débouche actuellement de manière assez chaotique, car les piétons descendent les escaliers et les vélos passent aussi par ce passage. Il ajoute que, en hiver, c'est gelé et très peu praticable. Il précise que le retrait de 25 mètres à cet endroit est donc dû à ces différents flux et à la gestion de ces derniers.

Il souligne qu'il est prévu que les cyclistes et les piétons puissent passer sous le pont du Mont-Blanc et, par ailleurs, que le fait de reculer l'ouvrage permet d'installer une rampe à 6% pour les piétons, tout en permettant aux cyclistes de cohabiter dans la zone, mais sans croisement. Par ailleurs, il précise qu'en rive gauche l'on a la place de faire une fondation relativement généreuse pour la passerelle qui permet de solutionner la grande portée et la demi-portée que l'on propose. Il souligne que le projet prend donc en compte non seulement des caractéristiques de circulation des deux rives, mais aussi des possibilités de mise en œuvre de l'ouvrage.

Il ajoute que le système de montage de l'ouvrage est extrêmement important et conditionne même la conception de l'ouvrage. Il relève que, lorsqu'il a construit la passerelle de la Paix, à Sécheron, le montage sur les voies CFF a aussi conditionné le dessin et l'implantation de l'ouvrage. En rive droite, il explique que l'on voit le remplacement de l'escalier par une rampe et qu'il est restitué du côté du pont du Mont-Blanc. Il souligne que l'ouvrage est de faible hauteur pour préserver la barge flottante qui passe dessous. En rive gauche, il explique que l'ouvrage va se fonder dans le massif d'encastrement prévu pour le flux des efforts et que la distance générée entre le pont du Mont-Blanc et le projet permet l'installation d'une rampe pour le confort de la mobilité douce, y compris pour la mobilité réduite.

Il ajoute ensuite que le projet utilise la place à disposition pour encastrier l'ouvrage au niveau du Jardin anglais, tandis qu'en rive droite on peut se contenter d'avoir un tout simple appui qui permettra de conserver la circulation dans son état au niveau du carrefour. Il précise en outre que l'ouvrage a été travaillé avec un ingénieur civil, qu'il est extrêmement horizontal, qu'il a une portée simple et une seule pile unique, légèrement désaxée, qui permet de conserver et de mettre en valeur les gabarits de passage des Mouettes, lesquelles passent entre la travée n° 4 et la travée n° 5 du pont du Mont-Blanc. Il ajoute que la demi-portée installée sur leur ouvrage permet aussi de conserver le gabarit de passage au niveau de la barge flottante. Il précise ensuite que l'ouvrage se situe dans une assiette d'altitude d'implantation très précise et que le sommet de la poutraison ne dépasse pas la main courante actuelle du pont du Mont-Blanc, tandis que la base de la construction se situe juste au-dessus des eaux hautes, lorsque le niveau de l'eau est le plus haut possible.

Il relève que l'on a donc une hauteur structurelle de 3,6 m qui permet de travailler pour garantir une portée de 150 m et une autre portée de 90 m. Il souligne que l'ouvrage tel que positionné, avec une pile légèrement décentrée et en relation avec l'île Rousseau, permet de garantir l'ouvrage, les flux, la construction et le gabarit des passages des Mouettes actuels. Il ajoute que l'ouvrage ne reprend pas les travées du pont du Mont-Blanc, mais se positionne dans l'axe de l'île Rousseau, laquelle était le premier élément dans la zone et que, lorsque le pont du Mont-Blanc a été construit, il y a eu une charte qui disait que ce pont ne devait pas dépasser en altitude la vision que l'on avait depuis l'île Rousseau. Il précise que des projets ont été développés par des bureaux étrangers qui ne connaissaient pas cette charte et donc que le jury n'a pas jugé opportun de tenir compte de ces solutions car elles altéraient le paysage. Il ajoute qu'il y a bien sûr des piles provisoires pour construire un tel ouvrage et qu'elles sont ensuite évacuées.

Il relève que l'on voit que le dessin de la structure est très fin car il y a un appui très simple, le massif d'encastrement au milieu avec la pile unique, l'objet qui s'affine de nouveau pour permettre le passage des gabarits et ensuite que l'on profite à nouveau de la hauteur des 3,6 mètres pour rigidifier l'ouvrage. Il relève plus loin que, au niveau de l'intégration générale, l'on a en rive droite la petite rampe qui permettra de solutionner le débarcadère pour les personnes à mobilité réduite, alors qu'actuellement elles doivent prendre un ascenseur qui est assez mal intégré dans la nature des murs historiques.

Il souligne qu'ils travaillent avec la reconnaissance de la pile n° 12 du pont du Mont-Blanc qui génère dans la géométrie un nouvel escalier, tandis

que l'escalier actuel est transformé en rampe pour permettre un accès au débarcadère et au passage flottant. Il explique que le principe de faire passer la passerelle sur la barge flottante, dans l'axe du passage pour piétons, leur paraît cohérent, puisque l'on peut ensuite prendre l'escalier pour continuer notre chemin au niveau du carrefour pour piétons. Il souligne que le système de poutraison de la passerelle forme une sorte de protection pour les piétons de manière à ce que les cyclistes ne rentrent pas en conflit avec les piétons.

Il ajoute que l'on a donc une poutre qui est asymétrique à l'objet, qui donne justement la direction aux piétons pour comprendre que la passerelle est faite pour eux, tandis que les cyclistes auront leur propre voie en bordure du pont du Mont-Blanc. Il précise que c'est aussi un ouvrage qui s'inscrit dans un aménagement urbain, puisque l'on a un passage de 5 mètres de large pour les piétons, mais avec un banc le long de la poutre, ce qui permet de pouvoir s'asseoir en face du jet d'eau, tout en ayant un confort acoustique puisque la poutre protège du bruit de la circulation du pont du Mont-Blanc. Il souligne que l'on met donc les piétons dans un écrin, loin de la circulation, tandis que les cyclistes restent sur le trottoir, proche de la circulation rapide.

Il observe en outre que l'on voit aussi le système et le flux avec la barge flottante, la demi-portée, la pile unique et la portée principale, ainsi qu'une discrétion du projet au niveau de la forme pour ne pas le mettre en avant au détriment du paysage. Il indique enfin que quelqu'un disait l'autre jour que Genève n'a pas besoin de quelque chose d'exceptionnel, car c'est le site en lui-même qui est exceptionnel, et il pense donc qu'il faut proposer des objets discrets qui mettent en évidence la rade et le paysage que l'on a.

b) Questions des députés

Un député (PLR) se dit intéressé par l'interaction avec la bande flottante. Il comprend qu'il y a une rampe comme accès au débarcadère pour les piétons, mais se demande comment se passe le flux des cyclistes sur la rive droite ; il observe qu'il est actuellement assez compliqué.

M. Dupraz relève que la barge flottante est actuellement sous-utilisée, car ses accès sont mal adaptés. Il observe que sa largeur permet une cohabitation, car le cycliste va être dans un mouvement de ralentissement qui favorise tout à fait un partage des flux.

Ce même député (PLR) demande si l'accroche de la barge flottante aux quais des Bergues va changer.

M. Dupraz souligne que le projet propose de garder le mur historique et de retrouver une petite rampe qui permet de remonter ; il précise qu'il s'agit

d'un complément d'aménagement qui peut être discuté dans le cadre du projet.

Un député (UDC) relève qu'un concours a été lancé par la Ville au niveau de la rade ; il demande si ce projet a été intégré dans le futur projet de la rade.

M. Dupraz indique qu'il a également gagné ce concours et qu'il a donc intégré sa propre passerelle dans son projet pour la rade. Il ajoute qu'il a eu la satisfaction de constater que la passerelle était inscrite dans le concours comme un objet presque déjà réalisé, étant donné que tous les concurrents devaient en tenir compte. Il pense pour sa part que le projet de passerelle est un bon lien entre les deux rives de la rade. Il ajoute que la problématique est ancienne, mais que cela devient de plus en plus d'actualité, notamment avec l'augmentation du nombre de vélos électriques qui vont de plus en plus vite, ce qui complique la cohabitation avec les piétons. Il affirme qu'il a vraiment voulu avoir des idées qui rassemblent en proposant toujours des plus et des nouvelles qualités. Il souligne qu'en transformant le trottoir actuel en piste cyclable, en proposant une passerelle de 5 mètres de largeur pour les piétons, sans réduire les voies de circulation sur le pont du Mont-Blanc, l'on ne fait que des heureux.

Au même député (UDC) qui demande si la piste cyclable, côté jonction sur le pont du Mont-Blanc, va être supprimée, M. Dupraz répond que les deux trottoirs vont rester, mais que, pour le trottoir côté lac, il s'agira seulement d'une piste cyclable bidirectionnelle, tandis que, pour le trottoir côté Jonction, l'on pourrait imaginer une cohabitation, car ce trottoir est moins fréquenté. Il ajoute que c'est un choix politique à faire car, en même temps, de ce côté, l'on est beaucoup plus proche du pont des Bergues.

A ce même député qui demande encore si les cyclistes vont s'arrêter aux feux, M. Dupraz explique que la poutraison de la passerelle permettra de séparer les piétons et les cyclistes, lesquels seront ensuite censés s'arrêter à un feu, car ils vont traverser le flux des piétons et que ces derniers ont la priorité.

Ce député (UDC) relève qu'il va falloir déplacer le débarcadère de la CGN du Jardin anglais et il souhaiterait des détails sur ce point. M. Dupraz souligne que la situation actuelle n'est pas idéale pour la CGN, mais que le fait de créer un passage pour piétons de 5 m de large permet d'avoir une meilleure liaison entre les débarcadères des deux rives. Il ajoute que les hôteliers ont des contrats avec la CGN pour que les bateaux manœuvrent et viennent accoster sur une rive ou l'autre pour éviter que les clients des hôtels doivent traverser la rade par le trottoir, car ils estiment que la situation n'est pas très agréable pour eux. Il relève par ailleurs qu'il a proposé la

construction d'un autre débarcadère en utilisant toute la longueur du quai jusqu'à la rotonde du Mont-Blanc. Il ajoute qu'il s'agit d'un projet un peu plus ambitieux que le simple déplacement d'un débarcadère.

Il précise que le déplacement simple d'un débarcadère est de l'ordre d'environ 500 000 F, selon la Ville, mais il ajoute que le concours a été gagné il y a 5 ans et que l'idée est maintenant de faire un vrai travail d'étude complet qui permettra de déposer une autorisation de construire afin de chiffrer précisément l'ensemble du projet.

Un député (S) indique que, en tant que membre du comité de Pro Vélo, il le félicite pour le projet. Néanmoins, il observe que l'arrivée sur la passerelle est tellement tentante qu'il pense que les vélos auront tendance à l'utiliser et donc qu'il faudra peut-être malgré tout prévoir un dispositif les empêchant de passer.

M. Dupraz précise que les cyclistes pourront toujours passer, le vélo à la main.

A un député (Ve) qui se souvient par ailleurs qu'il y avait eu des réflexions sur la réfection du pont du Mont-Blanc et se demande si la passerelle pourra être utilisée par les piétons, même si l'on est en travaux sur le pont, M. Dupraz répond par l'affirmative en soulignant le fait qu'elle sera totalement séparée du pont du Mont-Blanc.

A un député (S) qui demande s'il en sait plus au niveau des délais des travaux prévus sur le pont du Mont-Blanc, M. Dupraz précise qu'il y avait des discussions de travaux lorsqu'il y avait une volonté de mettre le tram sur le pont du Mont-Blanc, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Il précise que le tram passait auparavant par-là, mais qu'il a été enlevé pour des questions de vibrations et de poids et que le pont entre-temps a été consolidé. Il explique que le pont n'est pas en situation de danger s'il n'y a pas de tram prévu dessus. Il ajoute que l'on pourrait peut-être juste prévoir un revêtement phonoabsorbant.

Un député (MCG) demande ce qui a été imaginé par rapport à la résistance à la charge de la passerelle, notamment par rapport aux Fêtes de Genève. M. Dupraz indique que l'ouvrage répond aux normes actuelles et donc à une charge pleine avec 250 kg par m². Il souligne en outre que l'ouvrage aura une certaine flexion comme toute construction. Néanmoins, il observe que l'on ne sait jamais ce qui peut se passer dans un mouvement de foule et qu'il conviendra donc d'aborder cette question dans le cadre de l'étude, de même que les problèmes de vibrations, par rapport aux coureurs ou encore aux pas militaires. Il relève que des ouvrages très solides se sont mis en vibration à cause de rythmes répétés et qu'ils se sont ainsi détruits.

A un député (MCG) qui demande si le prix de l'ensemble a déjà été chiffré, M. Dupraz répond que son groupe n'a pas été mandaté pour cela, mais que l'étude permettra de chiffrer le projet. Il relève que la Ville a estimé un coût, entre 90 000 F et 110 000 F le mètre linéaire, et donc que le projet pourrait varier entre 22 millions et 26 millions de francs. Il souligne que, dans les analyses européennes, ce sont les chiffres que l'on retrouve pour des ouvrages similaires qui ont été construits dans les mêmes conditions, notamment au-dessus de l'eau. Il relève que la portée et la largeur sont relativement importantes et que l'on doit garantir le confort des usagers. Il précise que, sur la longueur, cela paraîtra pourtant assez étroit, mais qu'il faudra construire tout cela sur les 240 m de la traversée.

c) Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif à la Ville de Genève

M. Pagani remercie la commission et indique en premier lieu que M. Barazzone est retenu par ses obligations fédérales et qu'il l'a prié de l'excuser. Il précise tout d'abord que ce projet de passerelle est extraordinaire et que la Ville la soutient.

Il souligne que l'on a Genève un gros problème avec la rade et il rappelle que, il y a 10 ans, il y avait un amoncellement de containers et même des panneaux publicitaires qui avaient parfois jusqu'à 50 ans et qu'ils ont été réduits au nombre de 4 ou 5 pour dégager ce panorama exceptionnel. Il ajoute qu'il y avait aussi des containers et des parkings sur le quai bas. Il précise avoir fait rénover le calisson et mis les vestiaires sous la rotonde du Mont-Blanc ; il affirme que c'est extraordinaire de voir aujourd'hui le lever du soleil depuis le quai des Pâquis.

Il précise que les cordons lumineux de la rade ont été rénovés avec de nouvelles ampoules pour économiser des kilos de CO₂. Il relève ensuite que le projet du quai des Bergues vise à faire du site un lieu de rencontre et de passage qui permette des animations pour les touristes, dans la cadre de la revalorisation de la rade. Il ajoute que le projet de passerelle a aussi été créé dans cette optique de revalorisation de celle-ci.

Il estime que, si l'on avait déposé tout le projet dans son ensemble, l'on aurait alors fédéré toutes les oppositions et rien n'aurait fonctionné. Il souligne que le pont circulaire de la place du Rhône, de même que la passerelle, fait partie de ces opérations qui s'inscrivent dans la volonté de changer la qualité de l'espace public et d'améliorer le panorama. Il précise que la passerelle comprend un banc, alors que le trottoir du pont du Mont-Blanc n'a qu'une terrible glissière d'autoroute. Il relève que la

passerelle a la qualité d'être piétonne et qu'elle offre aux touristes la possibilité de se poser et de prendre des photos ; il observe que, à l'heure actuelle, les touristes prennent des photos depuis le pont ou alors depuis le quai où c'est très étroit, avec la circulation juste derrière eux. Il précise ensuite qu'ils ont mis du temps à décider la CGN, car la passerelle est un peu séparée, mais que, même si elle était collée au pont du Mont-Blanc, elle aurait de toute manière posé la question de la manœuvrabilité des bateaux Belle Epoque.

Il souligne avoir cherché un accord avec les capitaines CGN et observe qu'il pourrait très bien y avoir un arrêt fixe sur la rotonde du Mont-Blanc ; il explique que c'est sur cela qu'ils ont négocié et qu'ils ont mandaté une entreprise qui a modélisé ce projet. Il indique que, maintenant, l'on arrive à bout touchant d'une solution de déplacement de débarcadère avec la CGN. Il souligne qu'il va déposer une PR dans le courant de l'année prochaine et qu'il aimerait bien être soutenu par le Grand Conseil.

d) Questions des députés

Au président de la commission qui demande ce que la Ville de Genève attend du Grand Conseil, M. Pagani explique que le Conseil municipal de la Ville a dit qu'il était d'accord avec le projet, mais avec un soutien d'une hauteur maximale de 12 millions de francs. Il souligne que la passerelle est exceptionnelle et ajoute que M. Dupraz a d'ores et déjà pris des contacts avec une grande fondation de la place. Il relève que, puisqu'il s'agit d'une œuvre originale et technologiquement très intéressante, il espère que cette fondation participera ; il explique qu'il essaye d'avoir pour le moment l'autorisation de construire, le soutien du Grand Conseil et celui du Conseil municipal, ainsi que la possibilité de faire accoster les bateaux de la CGN à des endroits qui leur soient aussi favorables.

Une députée (S) indique que l'on a compris qu'il y a un projet de délibération pour pouvoir chiffrer définitivement le projet. Elle relève que M. Pagani souhaite donc que le Conseil municipal aille dans ce sens, mais elle se demande, une fois que l'on aura le chiffrage exact, comment M. Pagani voit l'interaction entre la Ville et l'Etat, notamment pour approcher des mécènes et de grands hôtels de la rade, lesquels pourraient être aussi intéressés à avoir un ouvrage de qualité pour les touristes.

M. Pagani souligne que le Conseil municipal est emballé par le projet et qu'il s'apprête à voter une rallonge pour l'étude. Il rappelle qu'il avait cherché des fonds pour le banc circulaire de la place du Rhône, que les commerçants lui avaient promis 180 000 F, mais qu'il n'a reçu aujourd'hui

que 80 000 F ; il estime qu'il y a donc une différence entre les engagements des commerçants et la réalité. Il précise qu'il a notamment négocié avec des commerçants qui ne sont plus sur la place deux ans après.

A cette députée (S) qui demande s'il est d'accord sur le fait qu'il y ait une articulation conjointe dans la recherche de fonds auprès de privés, notamment auprès des grands hôtels, M. Pagani lui répond par l'affirmative.

Un député (S) se souvient que le projet de passerelle était dans le PA1, avec un financement de la Confédération. M. Pagani lui répond qu'il s'agit d'une somme d'environ 4,5 millions qui est toujours d'actualité.

A un député (MCG) qui demande s'il y a une date limite pour le cofinancement de la Confédération, M. Pagani répond par la négative et précise que le projet se trouvait dans le PA1, pour lequel 90 millions ont déjà été dépensés, tandis que le reste est au bon vouloir des ayants droit.

e) Discussion de commission

Un député (PLR) observe qu'il n'y a pas mal de soucis avec la Ville au niveau du Grand Théâtre, des horodateurs, des Fêtes de Genève, etc. Il se demande donc s'il est logique que la passerelle soit de la propriété de la Ville de Genève. Il observe qu'il y a une infrastructure cantonale juste à côté qui est le pont du Mont-Blanc.

Une députée (S) explique que c'est un ouvrage qui permet de faciliter la traversée piétonne et, qu'on le veuille ou non, que le pont du Mont-Blanc et sa traversée constituent un lieu emblématique cantonal qui permet de traverser d'une rive à l'autre. Elle pense qu'il ne faut pas faire une guerre entre la Ville et le canton et que c'est pour cette raison que des élus de différents bords, tant municipaux que cantonaux, se sont réunis. Elle ajoute que la passerelle est issue d'un concours de la Ville, qui pensait pouvoir améliorer la circulation, mais elle observe que l'on voit bien qu'elle ne pourra pas assumer les coûts toute seule. Elle ajoute que le canton est notamment impliqué par le fait qu'il y a par exemple des débarcadères.

Ce député (PLR) estime que la question mérite d'être posée. Il ajoute qu'il y a eu cette problématique qui a été posée par rapport aux Fêtes de Genève. Il n'a pas de problème sur le fait que ce soit un financement croisé, mais il se demande tout de même si cela ne devrait pas être une infrastructure cantonale, car il relève que la Ville n'a pas les mêmes intérêts que le canton et que, si un jour il faut par exemple arrimer des radeaux pour des Fêtes de Genève, cela pourrait poser problème.

Un député (MCG) précise que tout ce qui concerne les quais est du domaine public communal, partiellement exploité par le canton, car il s'agit

aussi de places d'amarrage et d'entreposage de dériveurs sur les quais des Eaux-Vives et des Pâquis, tandis que tout ce qui est sur l'eau est du domaine public cantonal. Il ajoute que l'on doit encore savoir si l'on se trouve sur le lac ou alors sur le Rhône, car si c'est encore le lac, en amont du pont du Mont-Blanc, l'on ne plante pas un pieu sans l'autorisation de la Confédération. Il relève enfin que, vu l'intérêt collectif pour cette passerelle, l'on pourrait très bien imaginer qu'il s'agisse d'un ouvrage cantonal, de la Ville ou alors porté en commun.

Un député (S) imagine que l'on peut en effet se poser la question de savoir si la passerelle est complètement cantonale ou pas ; il pense que l'on pourrait vérifier cela auprès du département.

Le président de la commission ajoute que, si la Ville lance l'initiative, elle doit être propriétaire et responsable du projet.

Le député (S) souligne qu'il n'est pas impossible que, dans le premier projet d'agglomération, la passerelle ait été prévue comme une piste cyclable attachée au pont du Mont-Blanc ; il pense que le fait que la passerelle soit séparée peut changer la donne ; il pense en outre que c'est mieux de le savoir au début.

Un député (Ve) se demande si le risque de trouver des villages palafittes à cet endroit a été évalué ; si ce risque est avéré, il désire savoir si des fouilles seraient nécessaires pour sortir des centaines de pieux et, le cas échéant, qui les financerait.

Un député (MCG) indique que l'on se trouve dans le lit historique du Rhône, qu'à sa connaissance aucune station palafitte n'y a été recensée par M. Blondel (ndr : le Jardin anglais a été remblayé sur le lac) et souligne que les premiers pieux historiques que Jules César a détruits se trouvaient plutôt au niveau du pont de l'Ile.

Une députée (S) souligne qu'un excellent livre sur ces questions a été publié à la suite d'une exposition du MAH.

Le président de la commission estime que l'on peut donc voter la résolution ce soir.

f) Procédure de vote

Le président soumet au vote la R 833 :

Pour : 12 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 3 MCG, 1 UDC)

Contre : –

Abst.: 2 (1 UDC, 1 PLR)

La R 833 est adoptée.

La commission préavise son traitement par le Grand Conseil en catégorie III (extraits).

La commission des travaux vous demande, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil et de voter cette résolution afin de donner un signal politique positif de nature à favoriser l'avancement des études et la réalisation de cette passerelle qui s'intégrera harmonieusement dans la nouvelle image de la rade de Genève.

Annexe : présentation du projet

Proposition de résolution

(833)

Réalisons ensemble le projet fédérateur de la passerelle piétonne du Mont-Blanc !

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- que le paysage qu’offre la rade de Genève constitue un lieu majeur du territoire genevois, admiré et apprécié tant par les habitantes et habitants du canton de Genève que par les personnes de passage dans notre canton, dont les nombreux touristes ;
- que le réaménagement de ce site exceptionnel s’impose, notamment pour favoriser l’accès à la promenade, au panorama, à la baignade, aux activités sportives, au délassement et à une restauration attractive et de qualité ;
- que les rives du Rhône et les rives du lac actuellement accessibles à la baignade et à divers loisirs suscitent un engouement croissant chaque été et témoignent ainsi du besoin de lieux dédiés à la baignade en milieu urbain ;
- que le projet de la future plage des Eaux-Vives créera 400 places d’amarrage supplémentaires et une plate-forme pour accueillir les dériveurs au port de la Nautique, permettant ainsi le déplacement des bateaux et cabanons de pêcheurs se trouvant actuellement entre la jetée du jet d’eau et Baby Plage, et la libération des quais de la rade de manière significative ;
- que des aménagements de qualité sur la rade ne peuvent que renforcer l’attrait touristique de Genève ;
- que les résultats du concours d’idées pour le réaménagement de la rade lancé par la Ville de Genève confortent ce potentiel, et plus particulièrement le projet lauréat « Au ras de l’eau » du bureau d’architecte Pierre-Alain Dupraz ;
- que le projet des bureaux d’architecte Pierre-Alain Dupraz et d’ingénieurs civils Ingeni SA « Entre deux » portant sur la traversée piétonne de la rade, plus connu sous le nom de « passerelle du Mont-Blanc », a remporté le concours lancé par la Ville de Genève en mai 2012 déjà ;
- que la construction de la passerelle piétonne du Mont-Blanc permettrait d’améliorer la mobilité douce et d’apporter une solution pérenne aux

problèmes liés à la circulation sur le pont du Mont-Blanc en permettant une gestion des flux piétons et cyclistes optimisée et sécurisée par leur séparation ;

- que les préoccupations émises par les associations professionnelles quant à la nécessité pour toute collectivité publique de viser à la réalisation des projets lauréats de concours sont plus que pertinentes pour un aménagement de qualité ;
- que le Conseil municipal de la Ville de Genève s'est prononcé de nombreuses fois en faveur du bouclage du U-cyclable de la rade ;
- que tant le canton que la Ville de Genève reconnaissent la nécessité d'agir au vu des risques encourus quotidiennement par les cyclistes ;
- que ce projet pourrait bénéficier d'un accueil favorable de tous les acteurs concernés par la mobilité à Genève puisqu'il permettrait de libérer le pont du Mont-Blanc et d'améliorer ainsi sa traversée, tant pour les cyclistes que pour les automobilistes et les transports publics ;
- que la réalisation de ce projet permettra aux habitant-e-s et aux touristes de traverser la rade à pied dans de bonnes conditions (et non pas à proximité immédiate des voitures) et offrira un lieu de flânerie à l'écart des nuisances sonores ;
- que cette même réalisation améliorera considérablement l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ;
- que la qualité architecturale du projet lauréat et les avantages qu'il apporte en termes d'attrait touristique et d'amélioration de la mobilité au centre-ville sont indéniables ;
- que la qualité du projet architectural permettra d'approcher des mécènes pour diminuer les coûts de réalisation pour les collectivités ;
- que le projet de la future plage des Eaux-Vives offre une opportunité qui ne se représentera pas de réfléchir à la future navigabilité des bateaux de la CGN à l'intérieur de la rade en vue d'un éventuel déplacement de ses débarcadères ;
- que le premier prix du concours d'idées pour le réaménagement de la rade lancé par la Ville de Genève, émanant du même bureau d'architecte, intègre la passerelle piétonne du Mont-Blanc ;
- que le projet de passerelle s'intègre dès lors parfaitement dans les réflexions actuellement menées par la Ville de Genève et le canton visant à mieux exploiter le potentiel important de réaménagement du site exceptionnel de la rade de Genève ;

- que ce même projet de passerelle a été retenu par la Confédération dans le cadre du « trafic d'agglomération » et qu'il a ainsi obtenu une participation au financement de la part de la Confédération à hauteur de 5 millions de francs, dès 2011,

invite le Conseil d'Etat

- à collaborer avec la Ville de Genève pour la revalorisation du site de la rade et la réalisation de la passerelle du Mont-Blanc ;
- à apporter sa contribution dans le déplacement des débarcadères afin de contribuer à la qualité du projet ;
- à soutenir les démarches de concertation avec l'ensemble des acteurs concernés dont les compagnies de navigation concernées, Pro Vélo, le GTE, Genève Tourisme et les auteurs du projet ;
- à privilégier un projet d'ensemble de qualité qui pourra convaincre des mécènes éventuels, qui satisfait l'ensemble des acteurs de la mobilité et qui répondra aux enjeux majeurs d'un aménagement de qualité.

Concours de projet pour une traversée piétons/cyclistes de la Rade

organisé par la Ville de Genève en 2011

1er prix remporté en 2012

par

**Pierre-Alain Dupraz architecte ETS FAS
et Ingeni SA, ingénieurs civils**

**PRESENTATION DU PROJET A LA COMMISSION DES TRAVAUX
ETAT DE GENEVE**

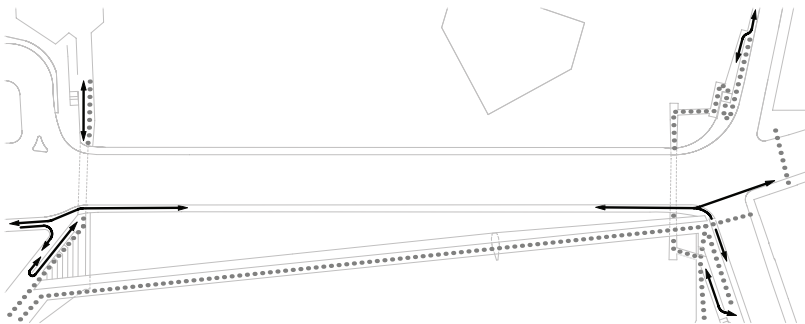
date: 05 décembre 2017





RIVE GAUCHE

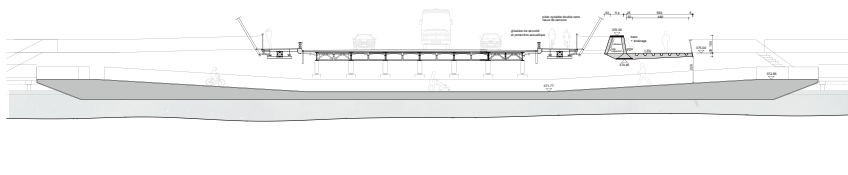
RIVE DROITE



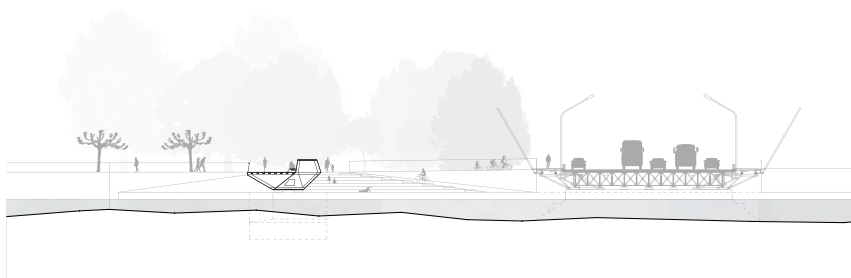
SCHEMA DE CIRCULATION

..... parcours piétons

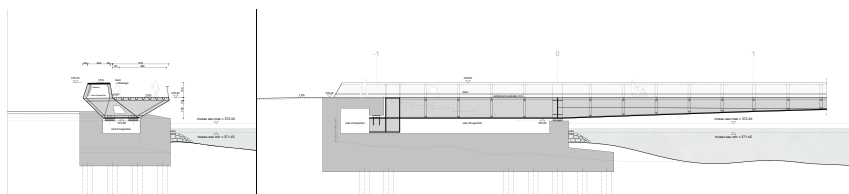
←→ trafic vélos



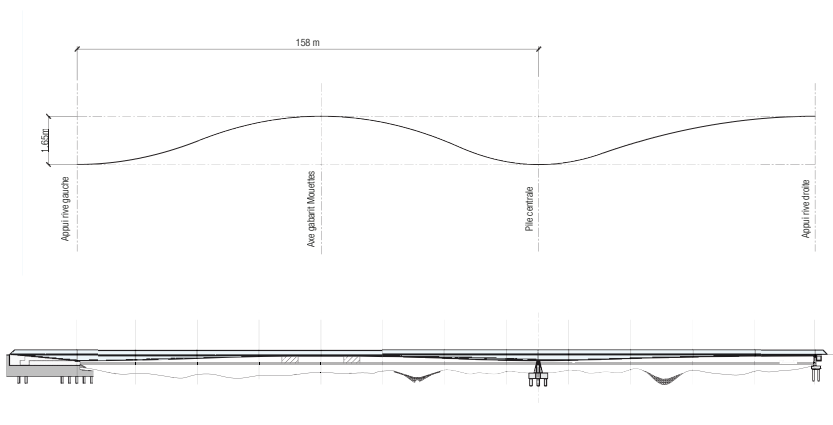
COUPE TRANSVERSALE SUR PONT DU MONT-BLANC ET PASSERELLE
VUE DU PASSAGE SOUS LA BARGE FLOTTANTE



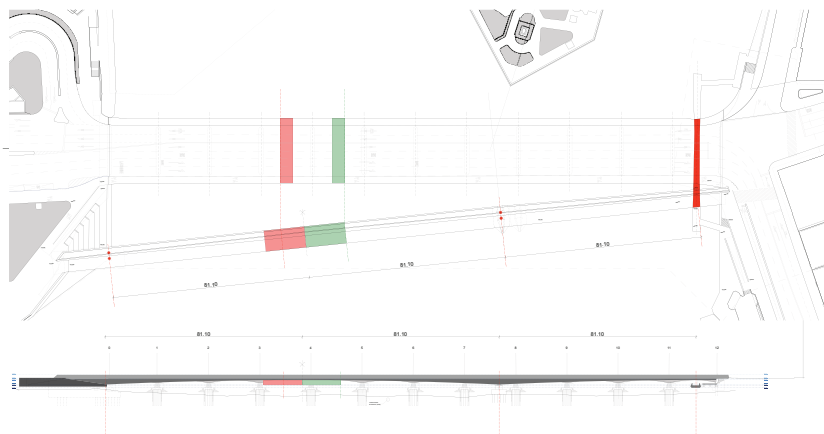
COUPE TRANSVERSALE SUR PONT DU MONT-BLANC ET PASSERELLE
VUE COTE JARDIN ANGLAIS



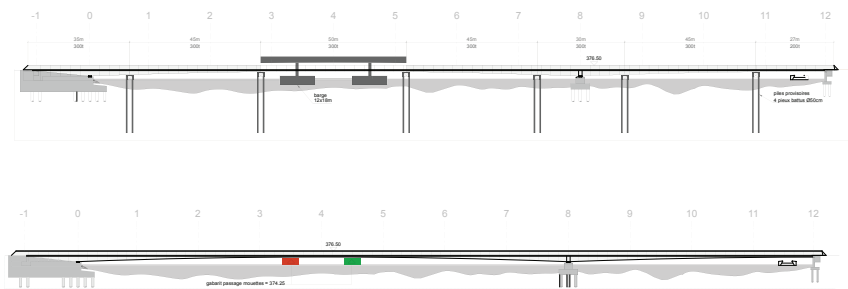
COUPES STRUCTURELLES SUR CULEE RIVE GAUCHE



OPTIMISATION STRUCTURELLE



OPTIMISATION STRUCTURELLE





PLAN GENERAL PONT DU MONT-BLANC ET NOUVELLE PASSERELLE PIETONNE



VUE DU PROJET DEPUIS LA RIVE GAUCHE



VUE DU PROJET DE NUIT DEPUIS LA RIVE DROITE



MAQUETTE DU PROJET DEPUIS LA RIVE GAUCHE

