



Date de dépôt : 13 août 2025

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite de Cédric Jeanneret : U lacustre cyclable**

En date du 23 mai 2025, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

La mise en service de l'autoroute de contournement en 1993 et les mesures qui l'ont accompagnée visaient à diminuer de 40% le trafic de transit au centre-ville (–80 000 TIM/jour) en 10 ans, tout en améliorant l'accessibilité aux commerces, la fluidification du trafic, la circulation des transports publics et la qualité de vie.

En 2002, on relevait¹ :

- *une diminution globale de 15% du trafic automobile sur la plupart des ponts du centre-ville (–52% sur les ponts de l'Ile, –18% sur le pont de la Coulouvrenière, – 3% sur le pont du Mont-Blanc) ;*
- *une augmentation des TIM de 4% sur le pont Sous-Terre et de 50% sur l'ensemble des ponts hors de la ville de Genève.*

Adoptée par les Genevois en 2016, la LMCE vise la priorisation des transports publics et des mobilités actives dans les centres urbains du canton, ainsi que la mise en place d'un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Le plan climat cantonal de 2^e génération ambitionne quant à lui de réduire d'environ 40% le nombre de déplacements en TIM d'ici 2030.

¹ Q 3540 – « Effet de l'ouverture de l'autoroute de contournement sur la circulation au centre-ville »

La population de la Ville de Genève ayant refusé la création d'une nouvelle infrastructure de franchissement du Rhône, le nombre de cyclistes étant en hausse et les travaux en cours ou prévus complexifiant jour après jour le trafic, en particulier aux alentours du pont du Mont-Blanc, générant toujours davantage de conflit avec les piétons dans un secteur où ils sont nombreux, je pose au Conseil d'Etat les questions suivantes en le remerciant par avance de ses réponses :

- 1. Quelle est l'évolution du trafic sur le pont du Mont-Blanc (de 2000 à nos jours) en matière de TIM, mobilités actives et transports collectifs ?*
- 2. Quelle est l'évolution du trafic sur les rues du Mont-Blanc – de Chantepoulet (réseau de quartier PARR 24-28) et des Alpes (réseau secondaire PARR 24-28), depuis le pont et le quai du Mont-Blanc ?*
- 3. Quelles mesures sont en place ou prévues durant cette législature pour diminuer le nombre de TIM sur ces axes, conformément à l'art. 7 LMCE ?*
- 4. Quelles mesures sont envisagées pour améliorer le U cyclable actuel qui oblige les cyclistes à franchir plusieurs fois les flux des trafics motorisé et piéton et dont les accroches notamment génèrent des risques quotidiens pour les usagers des mobilités actives ?*
- 5. En termes de simplicité et de fluidification du trafic au centre-ville, la transformation d'une voie TIM en une bidirectionnelle cyclable sur le pont du Mont-Blanc ne répondrait-elle pas à une logique similaire à la création de la voie de transports publics dédiée, en 2012 ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

1. Quelle est l'évolution du trafic sur le pont du Mont-Blanc (de 2000 à nos jours) en matière de TIM, mobilités actives et transports collectifs ?

Comme indiqué dans la réponse à la Q 3540, le trafic des transports individuels motorisés (TIM) sur le pont du Mont-Blanc a diminué progressivement d'environ 3% entre 1990 et 2000, passant d'une moyenne de 88 000 à 85 000 véhicules par jour de semaine. Cette tendance à la baisse s'est poursuivie après 2000, pour atteindre 68 000 véhicules par jour de semaine en moyenne en 2024, la diminution du trafic s'étant accélérée après 2008 à la faveur de l'extension du réseau de tramway. Sur l'ensemble de la période 1990-2024, cela représente une baisse globale de trafic de 20%.

Concernant les modes actifs, on observe une nette progression du nombre de cyclistes empruntant le pont du Mont-Blanc, passant de 640 cyclistes par jour en 2001 à près de 3 900 en 2023, soit une augmentation de 600%. L'office cantonal des transports (OCT) ne dispose pas de comptage piétons sur le pont.

S'agissant des transports collectifs (TC), les données issues des Transports publics genevois (TPG) ne sont disponibles qu'à partir de 2016. Il existe en outre une forte variabilité du nombre de voyageurs empruntant le pont d'une année à l'autre, du fait des changements annuels de l'offre sur le réseau TPG. Par exemple, l'offre de la ligne 8, qui traverse le pont en provenance de Veyrier, a été réduite de moitié en décembre 2023, lors du prolongement de la ligne 20 jusqu'à Veyrier-Tournettes, qui emprunte quant à elle les ponts de l'Ile. Les utilisateurs se sont répartis entre les 2 lignes et il y a donc eu un report de fréquentation sur les ponts de l'Ile, notamment à Bel-Air.

Dans ce contexte, le nombre total de passagers des TC empruntant le pont est passé de 11 millions en 2016 à près de 9 millions en 2024, soit une baisse de 2 millions de voyageurs. Cette diminution s'explique principalement par un report vers le Léman Express, qui offre une liaison plus rapide et efficace que les lignes TPG entre la gare des Eaux-Vives et celle de Cornavin. A cet égard, la ligne 61, qui empruntait le pont jusqu'en 2019, a été rabattue en terminus sur Cornavin, lors de la mise en service du Léman Express.

Pour tenir compte de cette évolution de l'offre, il convient de rapporter la fréquentation annuelle au nombre de services circulant à l'année. Le rapport passe alors de 33,5 passagers par course en moyenne en 2016, à 35,2 en 2024, ce qui indique une fréquentation des TC, rapportée à l'offre déployée sur le pont, globalement stable depuis 2016.

2. Quelle est l'évolution du trafic sur les rues du Mont-Blanc – de Chantepoulet (réseau de quartier PARR 24-28) et des Alpes (réseau secondaire PARR 24-28), depuis le pont et le quai du Mont-Blanc ?

Sur la rue du Mont-Blanc, les données de comptage ne sont disponibles que depuis 2010, et uniquement dans un sens de circulation : du pont du Mont-Blanc vers la rue de la Servette. Dans ce sens, le trafic TIM est resté stable jusqu'à aujourd'hui, avec une moyenne d'environ 10 000 véhicules par jour de semaine.

Sur la rue de Chantepoulet, un seul sens de circulation est pris en compte, mais dans la direction opposée, soit de la rue de la Servette vers le pont du Mont-Blanc. Le trafic TIM y est passé de 17 000 véhicules en moyenne par jour de semaine en 2014, à 12 000 en 2024, ce qui représente une baisse de 30% en 10 ans.

Sur la rue des Alpes, les données de comptage ne sont disponibles que depuis 2008. Le trafic TIM y est resté globalement stable jusqu'à aujourd'hui, avec une moyenne d'environ 11 000 véhicules par jour de semaine.

3. Quelles mesures sont en place ou prévues durant cette législature pour diminuer le nombre de TIM sur ces axes, conformément à l'art. 7 LMCE ?

La diminution du trafic sur l'axe Chantepoulet–Mont-Blanc, en direction du pont, résulte de la stratégie de gestion des feux de circulation déployée par l'OCT entre 2017 et 2018. Cette stratégie visait à optimiser les conditions de circulation au niveau de la place Lise-Girardin, de sorte à stabiliser les temps de parcours des TC et à garantir leur priorisation. Elle visait également à améliorer la traversée des piétons au niveau de la rue de Chantepoulet.

A l'avenir, d'autres mesures viendront renforcer la priorité des TC et des modes actifs dans ce périmètre de la zone I, telle que définie par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21).

La première étape de la requalification de la place de Cornavin, calée sur les travaux de la gare elle-même, portera sur l'aménagement du pôle d'échange et la requalification de la place de Cornavin. Celle-ci sera alors réservée aux TC et à la mobilité active, tout en maintenant l'accès au parking et aux ayants droit, tels que le Service d'incendie et de secours (SIS) ou certaines livraisons. Le projet du déplacement du tramway sur le boulevard James-Fazy s'inscrit également dans cette perspective.

Par ailleurs, le plan d'actions des transports collectifs 2024-2028 (PATC) prévoit l'harmonisation des cadences des lignes de tramway, avec un passage toutes les 6 minutes pour chacune d'entre elles. Avec la création de la ligne 13 entre Ferney et Bernex, prévue à l'occasion de la mise en service du prolongement du tramway des Nations en 2028, la place Lise-Girardin deviendra un point de passage pour 4 lignes de tramway, cumulant le passage d'un tram toutes les 45 secondes, tous sens confondus. Des mesures de régulation du trafic devront alors être mises en œuvre sur cette place, afin de garantir la priorité et la fluidité du passage des tramways.

4. Quelles mesures sont envisagées pour améliorer le U cyclable actuel qui oblige les cyclistes à franchir plusieurs fois les flux des trafics motorisé et piéton et dont les accroches notamment génèrent des risques quotidiens pour les usagers des mobilités actives ?

Les usagers de la Ville de Genève ont refusé, lors de la votation du 24 novembre 2024, la délibération du Conseil municipal de la Ville de Genève du 7 février 2024, ouvrant un crédit de réalisation de la passerelle piétonne du Mont-Blanc. Le Conseil d'Etat en a pris acte.

Dès lors, les problématiques auxquelles sont confrontés les usagers de la mobilité active restent entières et devront donc faire l'objet de nouvelles réflexions, portées par la Ville de Genève en collaboration avec le canton.

5. En termes de simplicité et de fluidification du trafic au centre-ville, la transformation d'une voie TIM en une bidirectionnelle cyclable sur le pont du Mont-Blanc ne répondrait-elle pas à une logique similaire à la création de la voie de transports publics dédiée, en 2012 ?

Le réseau routier constitue un système complexe, articulé autour de voies de circulation et de carrefours, qui en forment respectivement les tronçons et les nœuds. La suppression d'une voie de circulation dédiée au TIM ne conduit pas mécaniquement à une évaporation du trafic susceptible de simplifier ou de fluidifier la circulation.

Dans l'exemple cité de la création de la voie de bus dédiée, une part significative du trafic TIM demeure sur le pont et reste gérée au niveau des carrefours, où tous les mouvements ont été conservés.

Or, ce sont précisément les carrefours qui jouent un rôle déterminant dans les conditions de circulation sur le réseau routier. Par conséquent, la transformation d'une seconde voie TIM en piste cyclable bidirectionnelle sur le pont ne pourrait contribuer à une amélioration du trafic en centre-ville que si certaines conditions étaient remplies comme, par exemple, la suppression de mouvements au droit des carrefours limitrophes. Cependant, de telles modifications devraient être examinées au regard des principes de la LMCE sur la ceinture urbaine, dont le U lacustre fait partie, considérant que la fluidité du TIM est dans le cas d'espèce prioritaire.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :

Thierry APOTHÉLOZ