



Date de dépôt : 12 août 2026

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite de Cédric Jeanneret : Pour que piétons et cyclistes arrêtent de craindre la venue de leur dernière heure devant l'horloge fleurie

En date du 5 juin 2026, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

Le 13 août 2025, le Conseil d'Etat répondait à la question écrite 4078 « U lacustre cyclable » en apportant des perspectives intéressantes tout en mettant en lumière des lacunes en termes de données disponibles, notamment.

Avec le retour des beaux jours, les conflits d'usage entre piétons et cyclistes s'invitent à nouveau dans le quotidien de milliers de personnes, jeunes et seniors, touristes, travailleuses et travailleurs, dans le secteur emblématique de l'horloge fleurie, ce « hot spot » des mobilités actives, ne disposant que d'aménagements sommaires, pour ne pas dire inexistantes.

Je pose par conséquent au Conseil d'Etat les questions suivantes en le remerciant par avance de ses réponses :

- 1. Selon les comptages effectués par les associations de mobilité, jusqu'à 1350 vélos à l'heure slaloment entre les piétons devant l'horloge fleurie, ce qui en fait le point de plus dense fréquentation cycliste du canton : l'OCT peut-il confirmer cette situation ?***

2. *L'Etat a-t-il procédé à un récent comptage des flux piétons qui semblent encore plus nombreux dans cette zone ? ¹*
3. *Combien d'accidents, d'accrochages et de risques d'accrochage contribuant à un sentiment d'insécurité quasi permanent pour les usagers ont eu lieu devant l'horloge fleurie ces dernières années ?*
4. *Est-il judicieux d'autoriser dans cette zone de conflit entre différents modes de transport l'installation d'une grande roue qui accroît les risques d'accident, notamment durant ses phases de montage et de démontage ?*
5. *Des mesures sont-elles envisagées pour offrir plus de sécurité et de confort aux flux de touristes gratifiant Genève de leur présence, ces derniers se déplaçant souvent en car à proximité de l'horloge fleurie ?*
6. *Pourquoi des variantes permettant une séparation des flux entre piétons et cyclistes dans l'hypercentre de notre ville, par exemple la réaffectation du trottoir ou de l'une des six voies TIM du quai du Général-Guisan ne sont-elles pas prioritairement implémentées ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le secteur du Jardin anglais et de l'Horloge fleurie constitue l'un des espaces publics les plus fréquentés du canton, notamment l'été. Il concentre des flux importants de piétonnes et piétons et de cyclistes, ainsi qu'une forte activité touristique, en bordure immédiate d'un axe routier principal. Sans pour autant disposer de comptages récents des piétonnes et piétons et des cycles dans ce secteur, il est avéré que des conflits d'usage sont inévitables au vu de la configuration des aménagements et de leur fréquentation.

Les itinéraires cyclables dans le Jardin anglais ont été adaptés en 2020. Auparavant, les cyclistes provenant de la rive droite empruntaient le passage situé sous le pont du Mont-Blanc, un espace étroit présentant un dénivelé important et peu propice à une cohabitation sûre entre piétonnes et piétons et cyclistes. Les cyclistes poursuivaient ensuite leur itinéraire le long de la promenade du lac, particulièrement fréquentée, en slalomant parmi les piétonnes et piétons sur environ 350 mètres, avant de rejoindre la piste cyclable bidirectionnelle du quai Gustave-Ador.

¹ Des solutions de comptage bon marché combinant caméras sur perches et IA sont proposées par les bureaux actifs dans le domaine des mobilités.

Depuis 2020, la circulation des cyclistes est interdite sur la promenade du lac, ce qui a permis de revaloriser les quais en les réservant aux promeneuses et promeneurs et aux touristes. En conséquence, les cyclistes en provenance de la rive droite traversent désormais en surface, parallèlement au passage pour piétonnes et piétons situé sur le quai du Général-Guisan, et poursuivent ensuite leur itinéraire par l'allée du Jardin anglais longeant les voies de circulation afin de rejoindre la piste cyclable bidirectionnelle du quai Gustave-Ador. Les cyclistes à destination du pont du Mont-Blanc passent, quant à elles et eux, derrière l'Horloge fleurie. Ce parcours emprunte un espace nettement moins fréquenté par les piétonnes et piétons, ce qui favorise une meilleure cohabitation entre les différentes usagères et les différents usagers. Par ailleurs, la réglementation en vigueur, à savoir « chemins pour piétons » avec « cycles autorisés selon balisage », implique que les cyclistes comme les piétonnes et piétons adaptent leur comportement. En particulier les cyclistes, sont invités, par la signalisation en place, à réduire leur vitesse dans les allées du Jardin anglais.

A cet égard, le nouvel itinéraire mis en place en 2020 constitue une nette amélioration par rapport à la situation précédente, quand bien même un conflit résiduel demeure à proximité de l'Horloge fleurie, où les contraintes du site sont nombreuses.

Au cours des 3 dernières années, 2 accidents impliquant des piétonnes ou piétons et des cyclistes ont été enregistrés, ayant entraîné uniquement des blessures légères. Les rapports de police concluent que ces événements sont principalement imputables à des comportements inadaptés des usagères et usagers. Le dernier accident impliquant un piéton et un cycliste à proximité de l'Horloge fleurie est survenu en 2024. Au regard de ces éléments, ce secteur reste inconfortable, sans toutefois présenter un caractère accidentogène marqué. Dans le recensement de l'Office fédéral des routes (OFROU) en matière de points noirs, ce secteur est concerné uniquement par des accidents impliquant des véhicules motorisés sur la chaussée.

Conscient des enjeux liés à la sécurité et à la cohabitation entre les différents modes de déplacement sur cet espace à forte fréquentation touristique, la recherche de pistes d'amélioration adaptées aux contraintes du site reste une priorité pour le canton et la Ville de Genève, cette dernière étant propriétaire du domaine public concerné, et donc compétente en matière d'aménagements.

Ainsi, dans le cadre de la feuille de route pour les mobilités signée à l'automne 2025 entre le département de la santé et des mobilités (DSM) et la Ville de Genève, un comité technique associant le Touring Club Suisse et Pro Vélo a été constitué afin de travailler sur des propositions d'amélioration des

continuités cyclables en Ville de Genève, notamment au niveau du pont du Mont-Blanc et de ses accroches en rive gauche et en rive droite. Les premiers résultats sont attendus pour l'automne 2026.

Toutefois, les contraintes de ce secteur sont importantes. Le quai du Général-Guisan constitue un axe routier majeur situé sur la ceinture urbaine, dont il est essentiel de garantir la fluidité. Avec un trafic journalier moyen d'environ 55 000 véhicules et sans perspective de diminution à court terme, les marges de manœuvre pour assurer un écoulement satisfaisant du trafic demeurent limitées. Dans ce contexte, la suppression pure et simple d'une voie de circulation au profit d'un aménagement dédié aux cyclistes n'est pas envisageable.

Enfin, s'agissant de l'implantation de la « Grande Roue » sur ce site, celle-ci est présente depuis de nombreuses années et découle d'une décision de la Ville de Genève. Lors du montage et du démontage des mesures spécifiques de chantier sont mises en place pour garantir la sécurité des différentes usagères et des différents usagers et limiter les impacts sur la circulation. Ces perturbations demeurent ponctuelles et limitées à quelques jours par année.

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

La présidente :
Anne HILTPOLD