

*Proposition présentée par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Marjorie de Chastonay, Françoise Nyffeler, Caroline Marti, Nicolas Clémence, Boris Calame, Grégoire Carasso, Marta Julia Macchiavelli, Pierre Bayenet, Glenna Baillon-Lopez, Jocelyne Haller, Sylvain Thévoz, Thomas Wenger, Dilara Bayrak, Didier Bonny, Nicole Valiquier Grecuccio, Alessandra Oriolo, Pierre Eckert, Olivier Baud, Adrienne Sordet*

*Date de dépôt : 9 novembre 2021*

## **Proposition de motion**

### **Pour un aménagement cyclable fonctionnel sur le pont du Mont-Blanc, bouclons le U cyclable bidirectionnel autour de la rade !**

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

- l'article 2 de la loi cantonale H 1 80 sur la mobilité douce (LMD) qui stipule que des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées doivent être aménagées sur le réseau de routes primaires et secondaires ;
- l'article 3 de la loi cantonale H 1 21 pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) qui demande la mise en place d'un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération ;
- l'objectif fixé par le plan climat cantonal 2030 2<sup>e</sup> génération de « réduire d'environ 40% le nombre de déplacements en TIM (transport individuel motorisé) restants en les reportant vers d'autres modes de transports »<sup>1</sup>, sachant que les déplacements à vélo recèlent un potentiel important de report modal ;

---

<sup>1</sup> Plan climat cantonal 2030, p. 37 : <https://www.ge.ch/document/24973/telecharger>

- la nécessité d’assurer la sécurité et la fluidité des mouvements inter-rives des cyclistes tout en préservant les espaces réservés aux piétons afin d’éviter les conflits ;
- l’augmentation significative du nombre de cyclistes sur les divers points de comptage du canton, notamment après la période de semi-confinement du printemps 2020, avec par exemple +32% de cyclistes fin août 2020 par rapport à fin mai 2020 sur le quai du Mont-Blanc<sup>2</sup> qui démontre l’engouement croissant de la population pour ce mode de transport ;
- le fait que les pistes cyclables bidirectionnelles existant désormais sur les deux rives de la rade (quai du Mont-Blanc et quai Gustave-Ador) ne soient reliées entre elles que par une piste monodirectionnelle sur la chaussée du pont du Mont-Blanc ;
- le test réalisé par l’association actif-trafiC<sup>3</sup>, qui démontre que si l’on met environ 1 minute 30 secondes à vélo pour relier l’horloge fleurie au quai du Mont-Blanc, il faut plus de 6 minutes pour faire le même trajet en sens inverse, car les cyclistes doivent, pour emprunter le trottoir aval du pont en cohabitation avec les piétons et revenir sur le quai, traverser sept fois le flux de voitures en s’arrêtant longuement aux feux ;
- l’étroitesse extrême de la piste cyclable sur le pont direction rive droite, qui est problématique du point de vue de la sécurité, mais en particulier pour les vélos-cargos et les vélos avec remorques ;
- l’absence d’avancée concrète du projet de passerelle piétonne sur ce pont qui devait permettre de consacrer le trottoir aval du pont aux cyclistes, et ceci bien que les premières études sur cet objet remontent déjà à 2005, voire 2003 (cf. les motions déposées au Conseil municipal de la Ville de Genève : PR-387 162e<sup>4</sup>, M-390 161e<sup>5</sup>), que la résolution 833 ait été

---

<sup>2</sup> Réponse du Conseil d’Etat à la QUE 1517 :

<https://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE01517A.pdf>

<sup>3</sup> actif-trafiC « Pourquoi la piste cyclable du pont du Mont-Blanc est ridicule » :

<https://www.youtube.com/watch?v=izjXe5owiXI>

<sup>4</sup> Elargissement du pont du Mont-Blanc, Proposition CA au CM – PR-387 – 162e (2004-2005), Proposition du Conseil administratif du 19 janvier 2005 en vue de l’ouverture d’un crédit de 1 975 000 francs destiné à l’étude d’un élargissement du pont du Mont-Blanc pour l’aménagement de pistes cyclables et des raccords aux rives :

[https://conseil-municipal.geneve.ch/conseil-municipal/objets-interventions/detail-objet/?sdl\\_uid=5537&sechash=fa779d22](https://conseil-municipal.geneve.ch/conseil-municipal/objets-interventions/detail-objet/?sdl_uid=5537&sechash=fa779d22)

<sup>5</sup> Piste cyclable autour de la rade, Commission de l’aménagement et de l’environnement – M-390A – 161e (2003-2004), Rapport de la commission de

adoptée à l'unanimité du Grand Conseil en 2018 et que le financement y afférent soit prévu dans le projet d'agglomération ;

- la largeur très confortable (20 mètres) de la chaussée du pont du Mont-Blanc qui comprend cinq voies entières consacrées aux transports individuels motorisés (en plus d'une voie réservée aux bus et taxis),

invite le Conseil d'Etat

- dans l'attente de la réalisation d'une passerelle piétonne, et dans le cas où une requête serait formulée, d'octroyer à la Ville de Genève, en vertu de l'article 7 de la LRoutes, une autorisation pour l'élargissement de la piste cyclable sur la chaussée du pont du Mont-Blanc pour créer une piste bidirectionnelle large d'au moins 4 mètres, si nécessaire sans diminuer les espaces de circulation dévolus aux piétons et aux véhicules TPG ;
- à se mettre en rapport avec le Conseil administratif de la Ville de Genève pour finaliser les études sur la passerelle dans les meilleurs délais, à la lumière de l'expérience du point précédent ;
- à se mettre en rapport avec le Conseil administratif de la Ville de Genève pour maintenir, voire améliorer la piste existante sur le pont direction rive gauche ;
- à se mettre en rapport avec le Conseil administratif de la Ville de Genève pour réaliser une connexion cyclable complète entre le pont du Mont-Blanc et la piste bidirectionnelle rive gauche, par la chaussée du quai du Général-Guisan, pour éviter la cohabitation dangereuse et hasardeuse des cyclistes avec les piétons dans le Jardin anglais (et en particulier devant l'horloge fleurie) et achever ainsi un « U lacustre » cyclable intégralement en site propre ;
- à renforcer la collaboration avec les autres acteurs impliqués (Ville de Genève, associations, CGN, etc.) pour la bonne réalisation de ces travaux d'élargissement de la piste bidirectionnelle sur le pont du Mont-Blanc et de la liaison avec la piste bidirectionnelle « rive gauche ».

---

l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion (...) intitulée :  
« Piste cyclable autour de la rade » :

[https://conseil-municipal.geneve.ch/no\\_cache/conseil-municipal/objets-interventions/detail-rapport-reponse/rapport-reponse-cm/390-161e/](https://conseil-municipal.geneve.ch/no_cache/conseil-municipal/objets-interventions/detail-rapport-reponse/rapport-reponse-cm/390-161e/)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et  
Messieurs les député·e·s,

Début septembre, une nouvelle piste cyclable était dévoilée sur le pont du Mont-Blanc. Cette piste cyclable était censée répondre à un besoin identifié de longue date et avéré pour apaiser les tensions liées à un mélange des flux cyclistes, piétons et transports individuels motorisés. L'ouverture de cette nouvelle piste a, néanmoins, rapidement fait apparaître qu'elle ne répondait en rien aux problèmes cités précédemment. En effet, celle-ci ne répond ni à l'impératif sécuritaire (étroitesse, surface, barrière de séparation) ni à la séparation complète des flux de circulation (piste monodirectionnelle). Cette motion invite le Conseil d'Etat à se mettre en rapport avec le Conseil administratif de la Ville de Genève afin de :

1. procéder à un **élargissement de la piste cyclable** sur la chaussée du pont du Mont-Blanc **pour créer une piste bidirectionnelle** large d'au moins 4 mètres, si nécessaire en supprimant une voie TIM sur le pont du Mont-Blanc, dans l'attente de la réalisation d'une passerelle piétonne ;
2. maintenir, voire **améliorer la piste existante sur le pont direction rive gauche** ;
3. **finaliser la passerelle dans les meilleurs délais**, à la lumière de l'expérience du point précédent ;
4. **réaliser une connexion cyclable complète entre le pont du Mont-Blanc et la piste bidirectionnelle rive gauche**, par la chaussée du quai du Général-Guisan, pour éviter la cohabitation dangereuse et hasardeuse des cyclistes avec les piétons dans le Jardin anglais (et en particulier devant l'horloge fleurie) **et achever ainsi un « U lacustre » cyclable bidirectionnel intégralement en site propre** ;
5. **renforcer la collaboration avec les autres acteurs** impliqués (Ville de Genève, associations, CGN, etc.) pour la bonne réalisation de ces travaux.

Ces cinq invites concernent le pont du Mont-Blanc et la mise en application de la LMCE.

### **Le « U » cyclable**

Il s'agit ici d'exiger de vraies conditions de circulation pour la mobilité douce en créant une piste cyclable bidirectionnelle sur une chaussée suffisamment large (20 mètres) pour l'accueillir.

En effet, l'une des exigences de la LMCE est que le « U lacustre » ait un « caractère lisible et homogène ». Or, en renforçant l'ensemble du « U » par une piste cyclable bidirectionnelle sur le pont du Mont-Blanc, cela crée la continuité aujourd'hui inexistante. En effet, cela éviterait que les cyclistes doivent franchir sept fois le flux de voitures, ce qui n'est pas non plus à l'avantage de la fluidité du trafic motorisé. Par ailleurs, selon la LMCE, la fluidité sur ce U lacustre serait améliorée si, en offrant un aménagement correct aux vélos, on encourageait un transfert modal qui permette de diminuer le nombre de voitures.

### **Élargissement de la piste cyclable pour créer une piste bidirectionnelle**

Un **élargissement de la piste cyclable** sur la chaussée du pont du Mont-Blanc **pour créer une piste bidirectionnelle** large d'au moins 4 mètres est aujourd'hui nécessaire. Il est, dès lors, possible de supprimer une voie TIM sur le pont du Mont-Blanc, dans l'attente de la réalisation d'une passerelle piétonne.

### **Élargissement**

En effet, la piste actuelle atteint tout juste la largeur minimale requise (1,25 mètre, selon les mesures d'actif-trafic). Or, si l'on compare avec les Pays-Bas, les pistes cyclables recommandées mesurent entre 2 mètres et 2,25 mètres de large minimum. Plus près de Genève, Berne prévoit de construire des pistes cyclables de 2,50 mètres de large. A Genève, on est à moins de la moitié, alors que les vélos-cargos se multiplient et les dépassements entre cyclistes sont de plus en plus nécessaires en raison des différentes vitesses des usagers et usagères des pistes (vélos, vélos à assistance électrique).

### **Piste bidirectionnelle**

Alors que, des deux côtés de la Rade, ce sont des pistes cyclables bidirectionnelles qui relient, d'un côté, la plage des Eaux-Vives au Jardin anglais sur la rive gauche et, de l'autre côté, la Perle du Lac au quai du Mont-Blanc sur la rive droite, sur le pont du Mont-Blanc, une seule piste monodirectionnelle a été aménagée. Avec cette motion, il s'agit de combler cette incohérence.

### **Améliorer la piste existante sur le pont direction rive gauche**

Il s'agit de maintenir et d'améliorer la piste existante sur le pont direction rive gauche.

Lors de l'expérience menée par l'association actif-traffic, on constate qu'un cycliste met 1,30 minute pour relier la rive gauche à la rive droite alors qu'il met 6,10 minutes pour relier la rive droite à la rive gauche, et de surcroît en devant traverser le flux de voitures sept fois et patienter longuement à plusieurs feux. Cette motion souhaite rétablir un équilibre en termes de temps pour traverser le pont du Mont-Blanc.

### **Finaliser la passerelle dans les meilleurs délais**

Il s'agit de **finaliser la passerelle piétonne dans les meilleurs délais**, à la lumière de l'expérience du point précédent.

Après plus de dix années, la passerelle piétonne prévue n'a toujours pas vu le jour. Or, le problème n'est pas uniquement lié à cette passerelle, il consiste à nier une place correcte et acceptable pour la mobilité douce, contre l'esprit de la LMCE. Refuser de la place pour les cyclistes alors que le pont du Mont-Blanc compte cinq voies réservées au trafic individuel motorisé et une voie de bus/taxi est contraire à la volonté de promouvoir les mobilités actives qui est au cœur de la LMCE.

Il est possible de prendre l'espace nécessaire en diminuant celui dédié aux voitures. Il s'agit d'ailleurs de répondre à l'un des objectifs du plan climat 2030 – 2<sup>e</sup> génération qui vise une réduction de 40% du trafic individuel motorisé d'ici à 2030. Le report modal via la mobilité cycliste peut permettre de contribuer à atteindre cet objectif, à condition qu'on lui offre de meilleures conditions de sécurité et de confort, ce qui n'est pas le cas actuellement.

### **Achever un « U lacustre » cyclable en site propre**

Pour **réaliser une connexion cyclable complète entre le pont du Mont-Blanc et la piste bidirectionnelle rive gauche**, par la chaussée du quai du Général-Guisan, pour éviter la cohabitation dangereuse et hasardeuse des cyclistes avec les piétons dans le Jardin anglais (et en particulier devant l'horloge fleurie) **et achever ainsi un « U lacustre » cyclable bidirectionnel intégralement en site propre.**

Les infrastructures dédiées aux cyclistes doivent être des cheminements continus. Il n'est plus acceptable, au vu du cadre légal en place et des objectifs climatiques cantonaux, que des pistes cyclables soient discontinues. Les cyclistes en provenance du quai Gustave-Ador en direction du pont du Mont-Blanc finissent, actuellement, par aboutir sur le flux de passants et passantes et de touristes autour de l'horloge fleurie, sans cohérence avec la qualité de l'infrastructure du quai Gustave-Ador et au mépris de la sécurité de

tous les usagers et usagères, ce qui génère des conflits croissants. Cette anomalie doit rapidement être corrigée.

### **Collaborer avec tous les acteurs**

L'amélioration des infrastructures, tant sur le pont du Mont-Blanc qu'autour de l'horloge fleurie (et du Jardin anglais) nécessite de mettre autour de la table différents acteurs. L'éventuelle réalisation d'une passerelle piétonne en parallèle au pont du Mont-Blanc requiert, notamment, des échanges avec la CGN qui s'inquiète de la circulation de ses bateaux. Afin de rapidement faire avancer les choses sur ces dossiers, le Conseil d'Etat est invité à renforcer la collaboration avec tous les autres acteurs impliqués (Ville de Genève, associations, CGN, etc.) pour la bonne réalisation de ces différents travaux, en priorisant une solution rapide pour l'amélioration des flux cyclistes entre le quai Gustave-Ador et le quai du Mont-Blanc.

### **Conclusion**

A la rentrée scolaire 2021, la piste cyclable sur la chaussée amont du pont du Mont-Blanc a été pérennisée. Or, cet aménagement définitif est inadéquat, étroit, discontinu, peu sûr, lent et mal conçu. Le nombre de cyclistes ayant augmenté et la typologie des vélos utilisés ayant évolué (vélos-cargos, à assistance électrique), il est désormais indispensable de prévoir une piste cohérente, sûre, et continue, dans l'esprit de la LMCE.

L'initiative 144 pour la mobilité douce a été acceptée par la population genevoise, il y a plus de 10 ans. Elle demande que toutes les routes principales du canton soient équipées de pistes cyclables directes, continues et sécurisées.

La LMCE a été plébiscitée par la population genevoise il y a plus de 5 ans. Elle demande que la priorité en matière d'aménagement des réseaux soit donnée à la mobilité douce et aux transports publics en zones I et II, soit l'hypercentre et les centres urbains. Or le pont du Mont-Blanc se trouve être un endroit charnière pour relier les rives de l'hypercentre.

Pour toutes ces raisons, je vous recommande, Mesdames et Messieurs les député·e·s, de faire un bon accueil à cette motion.