



*Date de dépôt : 16 décembre 2022*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de 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 Valiquer Grecuccio, Alessandra Oriolo, Pierre Eckert, Olivier Baud, Adrienne Sordet : Pour un aménagement cyclable fonctionnel sur le pont du Mont-Blanc, bouclons le U cyclable bidirectionnel autour de la rade !**

*Rapport de majorité de Souheil Sayegh (page 5)*

*Rapport de minorité de Philippe de Rougemont (page 25)*

## **Proposition de motion (2802-A)**

**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 ;
- 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 ;

---

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

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

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

- 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-387 162<sup>e4</sup>, M-390 161<sup>e5</sup>), que la résolution 833 ait été 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

---

<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 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/)

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 ».

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de Souheil Sayegh

Sous la présidence de MM. Alexandre de Senarclens puis Thomas Wenger, la commission des transports a traité la M 2802 *Pour un aménagement cyclable fonctionnel sur le pont du Mont-Blanc, bouclons le U cyclable bidirectionnel autour de la rade !* à 4 reprises, les 10.05, 31.05, 11.10 & 01.11.22.

La précision des notes de séances est due à M. Maurice Sila, qu'il soit remercié de la qualité de son travail.

### Rapport de M<sup>me</sup> de Chastonay, motionnaire

M<sup>me</sup> de Chastonay présente sa motion déposée suite à l'inauguration de la piste cyclable sur le pont du Mont-Blanc. Cette motion invite les services cantonaux à accueillir favorablement une autre motion déposée en parallèle à la Ville de Genève en novembre 2021. La piste cyclable actuelle ne répond pas aux besoins : elle relie deux pistes bidirectionnelles, mais est elle-même monodirectionnelle, forçant les cyclistes voulant passer de l'autre côté en suivant le U lacustre de la rive droite à la rive gauche à traverser la route jusqu'à 7 fois.

M<sup>me</sup> de Chastonay présente la vidéo de l'association actif-trafiC qui démontre la difficulté pour un cycliste de circuler sur le pont du Mont-Blanc.

#### **Lien vers la vidéo :**

[https://www.youtube.com/watch?v=izjXe5owiXI&ab\\_channel=actiftrafiC](https://www.youtube.com/watch?v=izjXe5owiXI&ab_channel=actiftrafiC)

Le bouclément du U lacustre est depuis longtemps renvoyé à la réalisation d'une passerelle piétonne qui permettrait de consacrer le trottoir actuel en amont du pont aux vélos. Après 18 années, ce projet de passerelle semble sortir de l'impasse, les manœuvres effectuées par les bateaux de la CGN notamment sont concluantes et un compromis a été trouvé avec la CGN.

La motion propose également d'améliorer la situation aux abords du pont, en améliorant la bande cyclable sur le trottoir en aval, nécessaire pour les cyclistes qui descendent de la rue de Chantepoulet et souhaitent rejoindre la rive gauche.

En raison de la multiplication des conflits entre piétons et vélos, la motion demande de réaliser une bande cyclable complète en site propre entre le pont du Mont-blanc et la piste bidirectionnelle du quai Gustave-Ador pour éviter la

dangereuse mixité entre cyclistes et piétons que l'on voit notamment au Jardin anglais.

Cette continuité améliorerait sans doute le caractère homogène du U lacustre, ce qui irait dans le sens de la LMCE qui a été votée en septembre 2016. Il faut encore rappeler qu'en septembre 2018, la population genevoise a voté à 83% oui à l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables.

En conclusion, cette motion s'inscrit dans le sens du plan climat cantonal renforcé, qui vise, entre autres, à une réduction de 40% du trafic individuel motorisé d'ici 2030, ce qui implique forcément l'augmentation de la part modale du vélo.

M<sup>me</sup> de Chastonay suggère d'auditionner le département ainsi que des associations de soutien au vélo, comme actif-trafiC, ATE ou Pro Vélo, et encore éventuellement des associations actives dans la mobilité piétonne, qui est intéressante avec la question de la passerelle. Il peut encore être utile d'auditionner la Ville de Genève et la CGN.

### *Questions des commissaires*

(PLR) : Rappelle que personne ne peut douter de l'importance de fermer le U lacustre, avec une piste bidirectionnelle pour les cyclistes, mais que le problème est le moyen d'y arriver. Il se demande quel est le délai restant avant la construction de la passerelle piétonne.

M<sup>me</sup> de Chastonay n'a pas d'informations sur le délai restant, raison pour laquelle elle suggère d'auditionner la Ville de Genève. Une motion a été déposée à la Ville de Genève sur cette problématique et a été directement renvoyée au Conseil administratif en novembre 2021. La députée peut dire que le nœud du problème est le débarcadère de la CGN, car il faut que les bateaux puissent tourner correctement dans la petite rade. Il y a aussi la problématique de la répartition des coûts.

(PLR) : Comment réaliser cette piste sans supprimer de voie routière sur ce qui représente la seule liaison entre les deux rives, empruntée par de nombreuses personnes, y compris du canton de Vaud ou de France voisine ? Se demande si l'on pourrait transformer un côté du pont en piste cyclable, laissant l'autre côté aux piétons. Ce problème n'existerait pas si on concevait enfin la traversée du petit lac.

M<sup>me</sup> de Chastonay pense qu'il faudrait y réfléchir, mais que cette solution serait complexe. En effet il s'agit non seulement de boucler le U lacustre, mais aussi de favoriser les trajets cyclistes qui viennent de la rue de Chantepoulet vers la rive gauche, ou ceux qui viennent du quai Gustave-Ador et veulent continuer.

(UDC) : Il n'y avait pas à l'époque de problème avec la CGN pour déplacer le débarcadère au Jardin anglais. Le problème aujourd'hui c'est que le pôle CGN du côté du quai du Mont-blanc est en dur, avec entre autres des pierres naturelles, et qu'il faudrait tout déplacer ou casser. Si elle est réalisée un jour, la traversée du lac permettrait peut-être de régler les problèmes. Proposition de créer un circuit qui passerait par le quai puis le pont des Bergues, qui ferait gagner du temps.

M<sup>me</sup> de Chastonay propose d'éviter la mixité au niveau du Jardin anglais, avec la voie bidirectionnelle qui vient du quai Gustave-Ador et autour de laquelle c'est le chaos. Il faut aussi noter les touristes vers l'horloge fleurie. La motion propose donc de permettre un passage au niveau du quai Général-Guisan. Par rapport au débarcadère de la CGN, il semble qu'une solution ait été trouvée, mais il reste le problème du financement de cette solution coûteuse.

(UDC) : Comprend qu'il y a un problème de sécurité au Jardin anglais, mais trouve le trajet dans l'autre sens bien plus accidentogène.

M<sup>me</sup> de Chastonay répond que les vélos sur bande cyclable depuis la rue de Chantepoulet qui traversent le pont du Mont-blanc prennent 4 fois plus de temps pour rejoindre le U cyclable que dans l'autre sens. Il faut donc trouver des aménagements pour ces cyclistes qui rejoignent la rive gauche depuis la rive droite.

Le président se demande si la motion n'est pas une critique implicite de la majorité de la Ville de Genève, que l'auteur de la motion voudrait mettre sous tutelle car elle n'arrive pas à réaliser les infrastructures nécessaires. Le président demande quel est le sens de réfléchir maintenant à de nouvelles infrastructures sur le pont du Mont-blanc alors que la Ville de Genève essaie de proposer une solution qui exclut celle qui est en discussion dans la commission.

M<sup>me</sup> de Chastonay répond que sa motion veut représenter une solution pragmatique pour la collaboration entre le canton et la Ville. Certes, la passerelle devrait offrir une meilleure solution à terme, mais le projet de la députée est lié à la conjoncture, notamment l'augmentation importante du nombre de cyclistes liée au covid, les lois sur le sujet votées ces dernières années, et le fait que la piste cyclable actuelle, inaugurée en décembre 2021, a tout de suite posé problème. Il s'agirait d'améliorer la situation des cyclistes en attendant la passerelle.

(Ve) : Soulève la problématique du Jardin anglais, lieu anxieux, d'insécurité totale pour piétons et cyclistes, notamment autour du restaurant de l'horloge fleurie, où personne ne sait qui doit passer où. Dans un monde idéal,

on pourrait couper les arbres, mais ce monde idéal n'existe plus, la question se pose donc du choix entre une emprise sur la chaussée ou sur le Jardin anglais.

M<sup>me</sup> de Chastonay explique que le but est de mettre les vélos sur la chaussée du quai Général-Guisan et de laisser le Jardin anglais aux piétons. Elle note qu'il est important de promouvoir la sécurité car, sans elle, le nombre de cyclistes est plus faible. Des études genrées ont d'ailleurs démontré que le nombre de femmes à vélo baisse particulièrement quand la sécurité manque. Les familles avec un vélo-cargo sont aussi moins nombreuses.

(PLR) : Comment mettre la pression sur la ville pour que la situation soit rétablie et que l'on veille à la sécurité des cyclistes, y compris sur un vélo-cargo ?

M<sup>me</sup> de Chastonay est ouverte à toute discussion. Cependant, il faut comprendre que la motion à la Ville de Genève est entre les mains du Conseil administratif, tandis que si la présente motion est acceptée par la commission, elle sera entre les mains du Conseil d'Etat et un travail constructif pourra être fait.

(MCG) : A bien compris le problème pour la sécurité des cyclistes et des piétons, mais estime que les piétons sont les plus en danger, d'autant plus avec les nouveaux vélos électriques à haute vitesse. Le MCG propose d'utiliser la passerelle des Bergues, déjà uniquement dédiée aux deux-roues et piétons, que l'on pourrait élargir si nécessaire, plutôt que d'enlever une voie sur un axe très important pour le trafic, y compris le trafic frontalier. Une voie a déjà été enlevée pour les transports publics et les taxis, et les voitures ne peuvent plus rouler aux heures de pointe. Il faut noter par ailleurs qu'il y a de plus en plus de véhicules électriques non polluants, mais qu'on les empêche d'aller en ville. Aujourd'hui, supprimer une voie supplémentaire, c'est augmenter les bouchons et la pollution. Au final ne serait-il pas plus intéressant d'élargir le passage sous le pont du Mont-blanc, ce qui éviterait de tout devoir déplacer ?

M<sup>me</sup> de Chastonay rappelle le problème posé par la mixité et la dangerosité induite, alors que les cyclistes se sentent peu en sécurité sur une chaussée sans aménagements cyclables. Il faut noter aussi qu'il y a de grandes différences de vitesse entre différents types de cyclistes. La passerelle des Bergues, elle, causerait un long détour et casserait la problématique du U cyclable, et avec elle toute la politique menée depuis des décennies.

Le passage sous le pont ne réglerait pas le problème de la mixité, sa réalisation devrait être demandée au département.

Le président remarque que l'on arrive au terme des questions et demande s'il faut poursuivre l'instruction de la motion. On peut lire dans la Tribune de Genève qu'il y a déjà une task force entre le canton, la Ville et la CGN pour

résoudre la problématique de la passerelle. Le président propose donc de passer au vote.

(Ve) : Commencer par auditionner la task force pour voir les informations de base, avant de voir qui d'autre auditionner. Le Jardin anglais pose de vrais problèmes : lorsque l'on s'engage sur le site, on sait que c'est mixte, et vers l'horloge fleurie on ne sait pas où passer. Pour le moment, la commission manque beaucoup d'informations et ne sait pas qui fait quoi. Il serait intéressant d'avoir la position du canton et de la Ville pour parler de sécurité.

(MCG) : Motion malvenue, car ses invites ne concernent que le Conseil administratif de la Ville de Genève. Proposition d'audition du major Patrick Pulh, responsable de la circulation routière, qui pourra venir expliquer si la LCR a été modifiée et si les cyclistes ont le droit de rouler sur les trottoirs, dans les parcs publics ou traverser les passages piétons sans descendre de selle.

(UDC) : Auditions préalables, le département et la Ville de Genève.

(Ve) : Audition des associations, à savoir actif-trafic, ATE, Pro Vélo, et un membre de Mobilité piétonne, avec, comme alternative si la commission ne souhaite pas les entendre tous, même conjointement, la CTD.

Le président remarque qu'il y a donc 4 demandes d'auditions, à savoir le département, la Ville de Genève, le major Patrick Pulh et les associations.

La commission propose de voter sur l'audition du département et de la Ville de Genève dans un premier temps.

## **Séance du mardi 31 mai 2022**

### **Audition de M. David Favre, directeur général, OCT, M<sup>me</sup> Séverine Brun, ingénieure, OCT, et M. Thierry Messenger, directeur, OCT**

M. Messenger explique que le département a souhaité amener, en introduction, quelques éléments historiques par rapport à cet aménagement sur le Pont du Mont-Blanc. En 2017, alors qu'elle avait du mal à avancer sur la passerelle, la Ville de Genève a sollicité le canton et il s'en est suivi un travail collaboratif pour proposer un aménagement temporaire, qui est la piste cyclable sur le pont que l'on connaît aujourd'hui. Cet aménagement n'est pas parfait, mais il a été estimé que c'était mieux que rien en attendant la passerelle.

M<sup>me</sup> Brun (présentation « U lacustre et U cyclable » ci-jointe) explique que le département avait commencé par faire un essai de piste cyclable sur le pont du Mont-Blanc dans le sens rive gauche-rive droite pour voir si c'était compatible avec le maintien des mêmes charges de trafic. C'était aussi un moyen de vérifier la sécurité par rapport aux girations des camions au niveau des accroches. Cet essai s'est déroulé sur la période 2017-2018, et un

*monitoring* a été fait afin de consolider les apports de cet aménagement, par ailleurs plébiscité, car c'était un moyen sécurisé de passer pour les cyclistes, qui n'avaient auparavant pas d'autres choix que de passer sur les voies de circulation. Le résultat positif a amené le département à proposer de pérenniser cet aménagement, tout en reconnaissant qu'il fallait améliorer les accroches. Le département a donc travaillé sur plusieurs variantes d'accroches, sur les deux rives, tenant quatre ou cinq CODEP pour discuter de ces accroches avec toutes les associations concernées.

M<sup>me</sup> Brun montre les préconisations émises avec une traversée directe côté rive droite et une nouvelle traversée juste avant la sortie du parking du Mont-Blanc côté rive gauche. Un aménagement définitif, sans ces accroches, refusées lors des discussions, a été déposé.

Finalement, une piste cyclable de 1,60 m dans le sens rive gauche-rive droite a été posée. Dans l'autre sens, une piste cyclable a été créée sur le trottoir, lequel est beaucoup moins fréquenté par les piétons, car ceux-ci préfèrent marcher du côté du lac. Ces aménagements ont été réalisés l'été dernier ; ils manquent de qualité, notamment au niveau des accroches, mais sont temporaires, en attendant la passerelle.

M<sup>me</sup> Brun montre, sur les diapositives, les détails des accroches, ce sont des traversées en deux temps, sécurisées pour les cycles, à côté de la traversée piétonne. Sur la rive gauche, au niveau du Jardin anglais, les cyclistes passent par la traversée piétonne, où un site a été fait au niveau du quai General-Guisan.

M. Messenger explique que le mouvement depuis les quais se fait en deux fois ; comme c'était souligné dans la vidéo d'actif-TrafiC, c'est le sens le moins défavorable, résolu par la double piste cyclable côté lac.

M. Messenger rappelle que l'accès du secteur a été modifié en supprimant le tourner-à-droite, vers la rue du Mont-Blanc, ce qui était obligatoire pour la gestion de ce nouveau flux. Il n'y a eu aucun souci avec les riverains concernés. Il faut rappeler encore que le U cyclable est un ensemble qui se construit petit à petit ; le pont du Mont-Blanc est la dernière pierre à poser, dont la passerelle correspond à une vraie plus-value pour les cyclistes.

M. Favre pointe que le projet avance, la Ville de Genève pourra en dire plus, d'autant que, après l'été, le projet définitif sera fixé. L'objectif est toujours le dépôt de l'autorisation de construire à fin 2022. Il y a eu beaucoup de discussions avec les différents partenaires que sont l'Etat de Genève, la Ville de Genève et la CGN, qui ont dû se mettre d'accord sur une variante qui convenait à tous, tant du point de vue de l'accessibilité piétonne que de la sécurité de la navigation, qui a pu poser problème. S'agissant de la connexion

rive droite-rive gauche, il est prévu de déplacer les places des cars juste avant le pont afin d'éviter les conflits avec les passagers en attente.

Pour le tracé en aval, l'itinéraire restera en mixité sur le trottoir avec un passage par le quai du Général-Guisan, car une modification de cet itinéraire nécessiterait des modifications qui sortent clairement du projet de passerelle.

(PDC) : Comment va se passer la cohabitation des photographes et des cyclistes aux alentours de l'horloge fleurie ?

M. Messenger explique que le département travaille en ce moment avec la Ville de Genève sur les accroches sur la rive gauche et la rive droite. Il faut visualiser que la passerelle n'est pas parallèle au pont, mais s'en écarte pour arriver, sur la rive droite, non pas là où débouche la piste cyclable actuelle, mais plus loin. Il y a donc tout un travail qui se fait sur ces accroches. Il y a aussi un réel travail en cours sur ce nœud, difficile pour les piétons, cyclistes, touristes, photographes et la CGN, qu'est le Jardin anglais.

M<sup>me</sup> Brun insiste sur le fait que l'objectif de sécurité dans la version définitive du projet est que les cyclistes puissent avoir accès à une piste bidirectionnelle sur le pont, côté lac, puisque les piétons seront sur la passerelle. L'idée est donc qu'il y ait une continuité directe et sécurisée depuis les quais jusque sur le pont.

(PDC) : Est-ce qu'il a été étudié l'idée de mettre une piste bidirectionnelle du côté en aval du pont du Mont-Blanc dans le sens rive gauche-rive droite ?

M. Messenger explique que cela pose des problèmes de sécurité, à moins d'interdire totalement aux piétons de passer par là. Donc, il est envisagé de maintenir la piste actuelle, qui permet une continuité totale, sans aucune rencontre, depuis la gare Cornavin, mais la doubler dans l'autre sens paraît difficile.

(Ve) : Pour quelles raisons les accroches refusées en 2018 par le CODEP l'ont été ?

M. Favre explique qu'il a fallu trouver un compromis au sein du CODEP pour que des choses soient faites en attendant le projet de la passerelle. Les associations n'étaient pas d'accord entre elles, notamment sur les questions de jugulation et de gestion du trafic. Il y avait des craintes sur la gestion globale du trafic automobile sur ce pont du Mont-Blanc qui représente tout de même une part importante du U lacustre et donc de la ceinture urbaine prévue par la LMCE. Un compromis a donc été trouvé à l'époque, en partant du principe que les choses allaient de toute façon bouger avec la réalisation de la passerelle.

Il faut aussi dire que, sur la rive droite, avec la piste cyclable bidirectionnelle côté lac, il y a une continuité complète dans les deux sens, ce

qui n'est pas possible rive gauche. La passerelle va faciliter les choses, la question qui reste en discussion est celle d'avoir une traversée plus directe pour rejoindre le quai des Bergues.

M. Messenger répond qu'il y a clairement une volonté de séparer les flux à l'horloge fleurie. Les discussions sont cependant toujours en cours, quant à l'endroit où les croisements se feront rive gauche ou la question de savoir si les cyclistes pourront emprunter le passager sous le pont. M. Messenger renouvelle sa demande de patienter jusqu'au 30 août, quand ces réflexions seront plus abouties.

(PLR) : Quel est l'espoir quant à la date de début des travaux ?

M. Favre répond que le but est de commencer avant 2025.

M. Messenger complète en ce qu'une grosse subvention fédérale a été prévue pour ce projet ; elle nécessite d'aller vite dans la réalisation du projet dès que l'autorisation sera en force, donc à l'horizon 2025.

(PLR) : Quelle est la position du département sur les invites de la motion ?

M. Messenger explique que ce que le département a présenté dans l'historique du projet avait aussi pour but de montrer la difficulté des négociations, qui ont permis de prendre 1,60 m sur la chaussée pour réaliser un aménagement provisoire. Il lui paraît compliqué d'obtenir un élargissement supplémentaire sur la route alors que le projet de passerelle se rapproche. Prendre encore de l'espace sur la route comme le veut la première invite lui paraît donc illusoire.

M. Favre explique, quant à la deuxième invite, que le Conseil administratif n'est pas favorable à l'idée de développer quelque chose de temporaire alors qu'un autre aménagement, temporaire, mais plus sécurisé que ce qu'il y avait précédemment, vient d'être pérennisé. Il s'agit maintenant de se focaliser sur les aménagements définitifs. Le département collabore évidemment avec les acteurs impliqués, puisque la Ville va venir, avec une présence du canton, présenter le résultat définitif, qui sera déposé à la fin de l'année en cours. Il n'est pas nécessaire de renforcer la collaboration entre le canton et la Ville, car elle fonctionne actuellement très bien.

## Séance du mardi 11 octobre 2022

### Correspondance reçue

***Courriel de M<sup>me</sup> F. Perler (conseillère administrative, Ville de Genève) relatif à la M 2802 :***

*La présentation jointe propose un point de situation sur ce projet, son planning et les futures grandes étapes.*

*Les diapositives 2 et 3 présentent la passerelle dans son contexte et plus spécifiquement la diapositive 3 qui présente l'implantation de la passerelle qui a trouvé l'accord de toutes les parties dont la CGN. En effet, en 2021, suite à un travail détaillé avec la CGN, sa direction et son personnel navigant, il a pu être défini précisément les conditions d'implantation de la future passerelle sans préteriter les conditions de navigation et d'exploitation du plan d'eau.*

*Sur la base de l'implantation définitive de la passerelle convenue entre tous les partenaires en janvier 2022, la Ville et ses mandataires réalisent les études du projet détaillé depuis fin janvier et travaillent sans relâche pour pouvoir déposer une demande de crédit avant la fin de l'année au Conseil municipal et une requête en autorisation de construire au printemps 2023.*

*Les diapositives 4 et 5 exposent les modalités "d'accroche" et de fonctionnement sur les deux rives de la rade. Désormais, ces aménagements sont également validés par tous les partenaires.*

*La diapositive 6 rappelle que la passerelle sera dédiée aux piétons, ce qui permettra de convertir les trottoirs du pont pour qu'ils soient dédiés aux cycles. Sur le trottoir côté lac, une piste bidirectionnelle sera créée (2,70m pour la circulation dans le sens rive gauche-rive droite et 1.40m pour le sens rive droite-rive gauche). A noter également que le trottoir aval (côté rade) sera également équipé d'une piste cyclable de 1.55m de large et d'un trottoir de 1.15m.*

*La diapositive 7 présente les principales étapes à venir en termes de planning :*

- fin des études du projet détaillé pour novembre 2022*
- dépôt d'une demande de crédit de travaux auprès du Conseil municipal de la Ville début décembre 2022*
- Dépôt d'une requête en autorisation de construire en février-mars 2023.*
- début des travaux : 2024*

*En conclusion, les études du projet détaillé se déroulent à vitesse forcée pour permettre le dépôt d'une demande de crédit de travaux cette année encore. Le planning de réalisation permet quant à lui de tenir les délais fixés par la*

*Confédération dans le cadre du projet d'agglomération (travaux débutés en 2024 et achevés avant 2027).*

*Veillez agréer, Monsieur le président, mes salutations les meilleures.*

*Frédérique Perler*

**Assistent à la séance : M. Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint (DI), et M. Gérard Widmer, directeur régional Arve-Lac, OCT (DI)**

### **Prises de position**

(PLR) : Trouve la motion indéfendable, car elle se fait dans l'attente d'une passerelle que tout le monde souhaite. Il est vrai qu'il y a des blocages sur le chemin de cette passerelle, mais ils sont le fait de la Ville et non du canton. De surcroît, il est hallucinant de vouloir créer deux pistes bidirectionnelles d'au moins 4 mètres, quand l'on sait l'importance du pont du Mont-Blanc pour circuler de part et d'autre de Genève.

(MCG) : Le groupe s'opposera à la motion.

(EAG) : Un vélo ne sert pas juste à faire du sport, mais est un mode de transport qui sert à se déplacer autrement qu'en trafic motorisé individuel. Le groupe soutiendra la motion, les objectifs visés par la motion sont en effet intéressants et défendables politiquement, puisqu'il ne s'agit que d'une seule piste bidirectionnelle de 4 mètres, et non pas deux.

(Ve) : Le groupe soutient la motion. Le pont du Mont-Blanc est le cas type qui démontre qu'il n'est pas possible de simplement ajouter des voies en ville, mais qu'il faut faire avec la largeur actuelle. Beaucoup de gens utilisent leur vélo, pas seulement comme loisir mais comme mode de déplacement, et le canton a justement fait le choix de réduire de 40% l'utilisation des transports individuels motorisés. Il faut améliorer ces conditions, suffisamment pour que ceux qui ne sont pas encore cyclistes aujourd'hui le soient demain, et que ceux qui l'utilisent parfois, mais hésitent en raison du danger, se sentent plus en sécurité. Il y a un exemple entre le pont du Mont-Blanc et Vézenaz, où la piste cyclable bidirectionnelle voit toute une population de cyclistes quotidiens qui n'existait pas il y a 30 ans. La sociologie des cyclistes a en effet changé ces dernières décennies, et c'est grâce à un réseau ininterrompu de pistes cyclables sécurisées.

(UDC) : Difficile de décréter la mobilité douce, faute d'infrastructures. L'UDC avait il y a dix ans proposé la traversée de la rade, qui aurait permis de détourner le trafic de transit du centre-ville, mais ce projet n'a pas pu voir le jour. L'infrastructure est aujourd'hui la même qu'il y a cent ans, alors que la population a doublé et que le trafic automobile a explosé. En outre, la réduction

de 40% des transports individuels motorisés est un leurre, puisque le Conseil d'Etat a affirmé que cette réduction ne concerne pas les pendulaires mais uniquement les Genevois. Le problème de la motion est qu'elle vise à fermer une voie de circulation aux automobilistes sur le pont, mais sans proposer d'alternative.

(PLR) : Aujourd'hui, au lieu d'aller de l'avant, on revient sur ce qui a déjà été décidé et les commissaires sont en train de bricoler sur le vieux pont du Mont-Blanc.

(MCG) : Estime que, si l'on disait aux usagers de vélo électrique d'enlever leur batterie, les  $\frac{2}{3}$  d'entre eux poseraient leur vélo. La réalité, c'est l'augmentation de l'utilisation des vélos car certains d'entre eux ont une assistance électrique, ce qui en fait de vélos, certes, mais motorisés. Quant au texte étudié, il aurait eu du sens si la traversée du lac existait, car il y aurait alors une alternative.

(PDC) : La motion part d'une bonne intention, car il est clair qu'il serait agréable pour les cyclistes de pouvoir boucler le U cyclable. Un cycliste accepte des compromis, comme le fait qu'il soit par exemple plus sécurisé et plus rapide de passer par le quartier des banques que par le pont de la Coulouvrenière pour changer de rive. Genève est une ville-canton, séparée en deux par le lac, qui ne dispose que de trois voies pour traverser ledit lac dans le sens gauche-droite : deux sur le pont du Mont-Blanc et une sur le pont de la Coulouvrenière. Il n'est pas envisageable d'enlever encore une voie de traversée du lac aux transports individuels motorisés. S'agissant des invites, elles sont déjà réalisées, rendant la motion de facto non nécessaire.

(EAG) : Il y a une facilité à se mouvoir dans le trafic à vélo, mais ce n'est pas le cas de tout le monde, par exemple à vélo-cargo. Dans ce cas, les instants passés dans le trafic sont extrêmement inquiétants. La motion vise à protéger les cyclistes, pas uniquement les jeunes qui peuvent s'insérer dans le trafic, mais aussi les familles, qui ont besoin d'aménagement en site propre.

(UDC) : La motion a son sens, car la mobilité douce au centre-ville est inéluctable. La motion ne répond cependant pas à la question de ce que l'on fait du trafic motorisé, alors qu'il n'est pas possible de décréter sa disparition. Le point faible du texte est donc bien qu'il n'apporte aucune piste pour rendre plus crédible ce qu'il propose.

(PLR) : Il y a un autre paramètre à prendre en compte, qui est que tout le monde n'a pas la capacité physique de monter sur un vélo, même électrique ; ces gens-là devront utiliser leur voiture, et cette population va augmenter. Enfin, il est clair que le vélo électrique a augmenté la capacité de beaucoup de

Genevois d'utiliser ce mode de transport sans effort physique ; elle a changé l'utilisation du vélo, y compris les vélos-cargos.

(Ve) : Tout le monde ne peut pas prendre un vélo ; tout le monde est d'accord sur ce point. Pendant les vacances, alors que le trafic est réduit de 5%, il n'y a plus de bouchons. Il faut donc réduire de 5 à 10% le trafic pour améliorer sa fluidité, ce qui se fera en trouvant ces personnes et en les convainquant d'utiliser la mobilité douce.

(PLR) : Estime qu'une partie importante du trafic sur le pont du Mont-Blanc est lié au trafic français et vaudois. Quelle en est l'importance ?

M. Fournier rappelle le travail avec la Ville de Genève concernant la passerelle piétonne. Les problèmes techniques qui ont été rencontrés, notamment en lien avec la problématique de la giration des bateaux de la CGN, ont pu être résolus. Le projet est donc véritablement sur les rails.

Concernant la réduction de capacité du pont du Mont-Blanc, M. Fournier relève que, alors que le plan climat prévoit de réduire de 40% le trafic individuel motorisé à l'horizon 2030, la LMCE prévoit une ceinture urbaine dont l'objectif est de récolter le trafic de transit, et que ce trafic passe par le pont du Mont-Blanc. La capacité actuelle de ce pont est donc nécessaire et restera nécessaire au moins jusqu'à 2030, raison pour laquelle le département a recommandé lors de son audition de rejeter la motion étudiée. Les 40% concernent tous les déplacements sur le territoire genevois, avec la difficulté que le canton a prise sur ses propres résidents ainsi que sur les places de stationnement offertes. Par ailleurs, le canton travaille évidemment en bonne intelligence avec les collectivités françaises et vaudoises pour renforcer les solutions de report modal, comme la diamétrale ferroviaire.

Le président propose de passer au vote.

## **M 2802 – vote**

Le président met aux voix la M 2802 :

Oui : 6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Non : 9 (2 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PDC)

Abstentions : –

*La M 2802 est refusée.*

## **Synthèse**

Le département a expliqué à la commission que la capacité actuelle du pont du Mont-Blanc était nécessaire au moins jusqu'en 2030.

Bien que cette motion parte d'une excellente intention, il se trouve que toutes les invites sont réalisées, que les discussions entre tous les partenaires concernés sont déjà avancées, que la motion n'apporte rien de plus à la situation actuelle.

Pour toutes ces raisons, la majorité de la commission a ainsi décidé de refuser la proposition de motion.

# U LACUSTRE ET U CYCLABLE

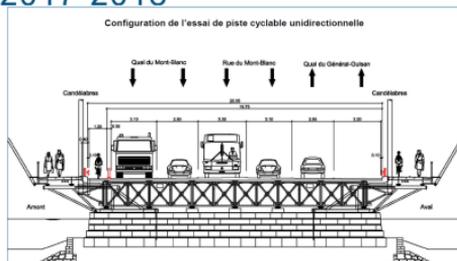
COMMISSION DES TRANSPORTS DU 31 MAI 2022



Département des infrastructures  
Office cantonal des transports

02/06/2022 - Page 1

## Essai de piste cyclable sur le pont du Mont-Blanc 2017-2018



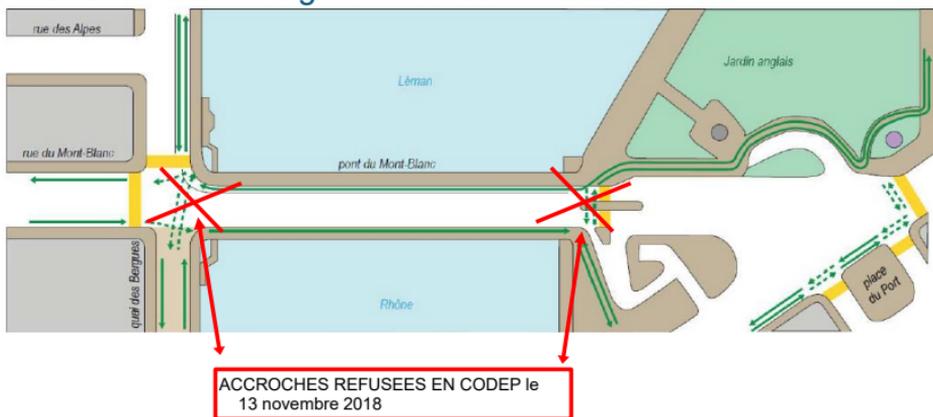
*Profil type du pont du Mont-Blanc  
durant l'essai des aménagements  
cyclables*



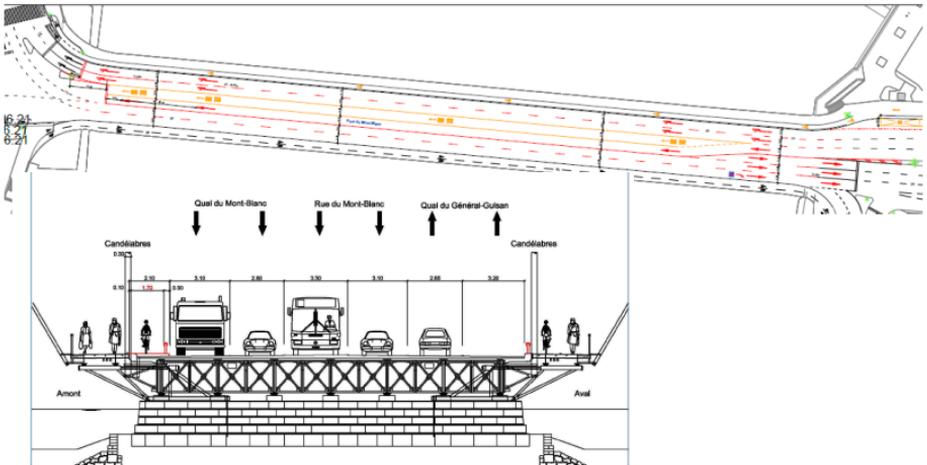
## Variantes d'aménagement étudiées 2018 et présentées en CODEP



## Variante d'aménagement recommandée

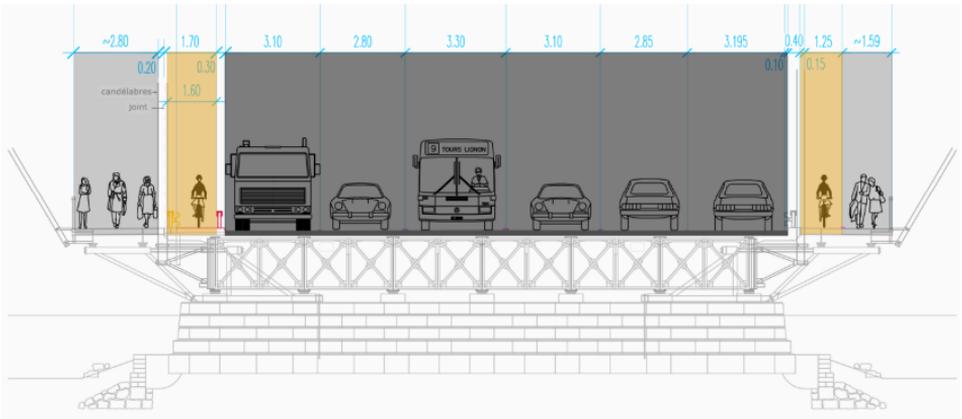


## Projet temporaire d'aménagement cyclable sur le pont du Mont-Blanc (pérennisation de l'essai en attendant la passerelle)



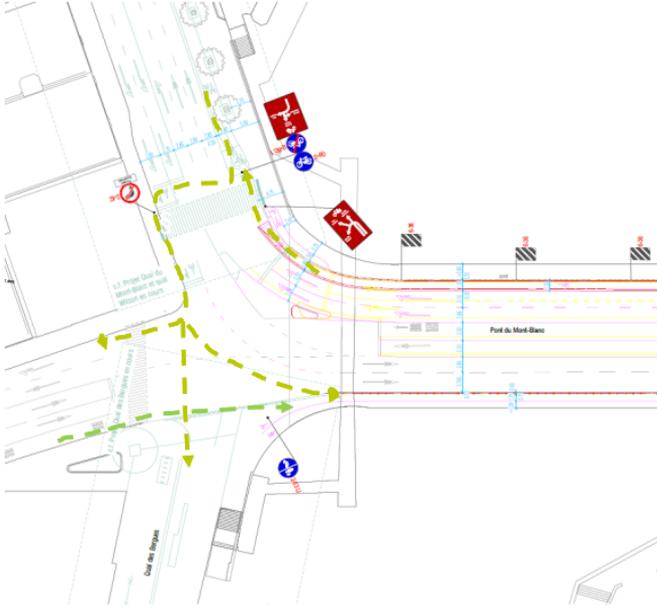
- ⇒ 1.60m pris sur la chaussée sur le pont
- ⇒ pour insérer une piste cyclable dans le sens RG vers RD

### COUPE SUR LE PONT





# TRAVERSÉES CYCLES EN RD



02/06/2022 - Page 9

## Zoom projet accroche en Rive Gauche



## TRAVERSÉES CYCLES EN RG



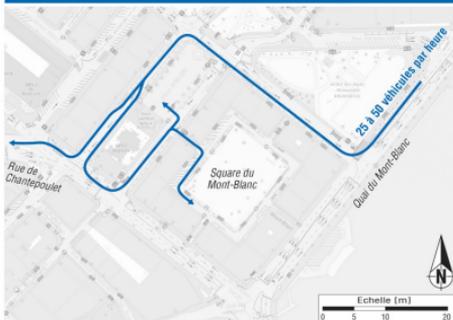
02/06/2022 - Page 11

## SUPPRESSION DU MOUVEMENT DE TOURNER-À-DROITE – ACCESSIBILITÉ DE LA POCHÉ

Schéma d'accessibilité actuelle



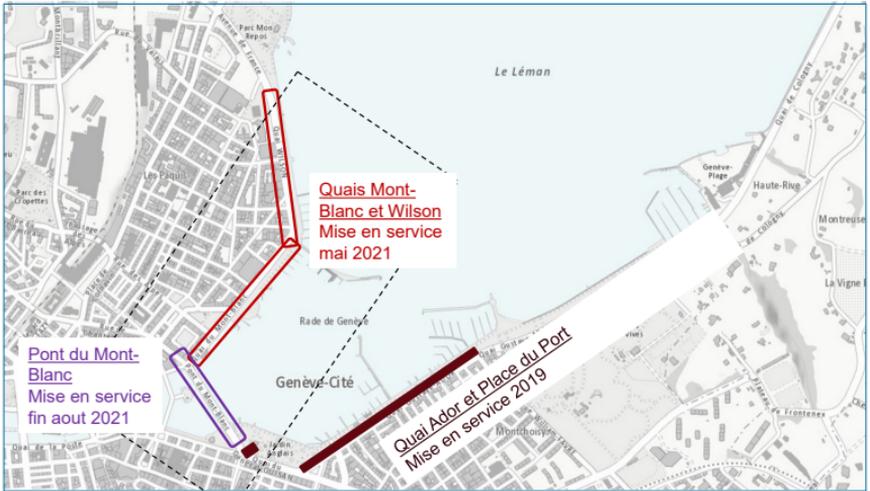
Schéma d'accessibilité future



Avec la suppression du tourner-à-droite quai du Mont-Blanc → rue du Mont-Blanc, la place Dorcière ainsi que le square du Mont-Blanc restent parfaitement accessibles depuis les quais tout en respectant la hiérarchie du réseau par la rue des Alpes puis les rues Ami-Lévrier et François-Bonivard.

02/06/2022 - Page 12

**U-CYCLABLE : dates des mises en service**



*Date de dépôt : 10 janvier 2023*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de Philippe de Rougemont**

La présente motion demande que des mesures efficaces et rapides soient prises sur le pont du Mont-Blanc pour sécuriser et fluidifier le trafic cycliste croissant. Le pont du Mont-Blanc constitue actuellement un point noir des axes cyclables dans l'hypercentre de Genève.

Depuis la rive gauche, la piste cyclable bidirectionnelle aboutit sur le pont du Mont-Blanc sur une piste monodirectionnelle étroite et quasiment impraticable pour les vélos-cargos et vélos équipés de remorques.

Depuis la rive droite, la piste cyclable bidirectionnelle aboutit sur un parcours du combattant faisant croiser la circulation automobile sept fois avant de retrouver la piste bidirectionnelle de la rive gauche.

Si l'objectif était de freiner le transfert du trafic automobile vers le trafic cycliste comme moyen de transport occasionnel ou quotidien, on ne s'y prendrait pas autrement. Le paradoxe c'est que le canton a comme objectif – et nous l'en félicitons – de réduire le trafic automobile de 40% pour atteindre les objectifs du plan climat. C'est avec des choix clairs et des infrastructures adaptées que cet objectif politique cantonal sera atteint.

Il y a 10 ans, un même débat animait cette assemblée et les médias concernant l'affectation d'une piste spécifiquement pour les transports publics, afin d'éviter le goulet d'étranglement auquel les lignes de bus étaient confrontées en arrivant sur le pont. Aujourd'hui, le débat est derrière nous, cette décision a fait ses preuves et on ne penserait pas revenir en arrière.

Aujourd'hui, une même décision de bon sens s'impose pour mettre la parole du canton en actes concernant le trafic de personnes et de professionnels trouvant dans le vélo-cargo une alternative à l'emploi d'une camionnette ou d'une voiture de service. Libérer une piste automobile sur le pont pour permettre de relier de façon sécurisée et fluide le trafic cycliste de la rive gauche à la rive droite représente un sacrifice inacceptable pour la majorité de la commission des transports, mais si ce conseil se concentre sur le plan climat cantonal et sur le bon sens, il décidera de voter cette motion.

Une fois la motion mise en œuvre, la capacité de la ceinture urbaine automobile, passant par le pont, restera suffisante, d'autant plus que c'est précisément le choix effectué par des automobilistes pour le vélo qui allège la pression sur les axes routiers et qui permet d'en allouer une partie pour le vélo.

Une fois cette motion approuvée et mise en pratique, le pont du Mont-Blanc comportera deux fois deux voies réservées au trafic automobile, une voie réservée aux transports publics, une piste bidirectionnelle côté amont et une piste simple côté aval dans le sens du trafic.

Faciliter le choix du vélo, pour les habitant-e-s qui voudraient occasionnellement ou régulièrement se déplacer ainsi, demande de résoudre les points noirs situés sur les axes principaux. Compléter l'axe cyclable majeur entre la rive gauche et la rive droite n'est pas un sacrifice mais un gain considérable, qui s'est imposé sur d'autres axes. La liberté du choix du mode de transport se décrète facilement en votation. La mise en pratique de ce principe demande précisément que, sur un axe aussi important que le pont du Mont-Blanc, on puisse aussi se déplacer sans rouler sur un trottoir (situation actuelle rive droite à rive gauche), sans être confiné à une piste étroite sans possibilité de dépassement (situation actuelle rive gauche à rive droite), sans aboutir sur l'esplanade de l'horloge fleurie (situation actuelle entre la piste bidirectionnelle du quai Gustave-Ador et le pont du Mont-Blanc).

Séparer les flux de piétons des flux de cyclistes demande des choix et des infrastructures. Créer des axes cyclables sûrs, continus, donc attractifs, demande des choix et des infrastructures. Cette motion nous permet de faire le choix de ces infrastructures qui sont celles de notre époque. Pour fluidifier les déplacements cyclistes, pour les sécuriser et faire progresser la liberté du choix du mode de transport, cette motion constitue une opportunité à saisir.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous vous incitons, Mesdames les députées, Messieurs les députés, à soutenir cette proposition de motion.