



Date de dépôt : 2 mars 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Matthieu Jotterand, Sylvain Thévoz, Léna Strasser, Grégoire Carasso, Caroline Marti, Jean-Pierre Tombola, Caroline Renold, Thomas Wenger : Permettre le retour du tram avant 2080 sur le pont du Mont-Blanc

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix (page 3)

Proposition de motion (3089-A)

Permettre le retour du tram avant 2080 sur le pont du Mont-Blanc

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

- la nécessité de gros travaux sur le pont du Mont-Blanc d'ici à la fin de la décennie, selon un article de la Tribune de Genève intitulé « Des fosses marines au pied du pont du Mont-Blanc »¹ ;
- le fait que ces travaux seront censés permettre de profiter du pont pour le demi-siècle suivant ;
- que la reprogrammation de gros travaux avant cette échéance sera non seulement politiquement difficilement acceptable, mais représenterait en plus un coût financier important et des désagréments notoires ;
- qu'une réfection du pont qui ne permettrait pas le passage du tram sans travaux structurels repousserait le retour de celui-ci de nombreuses décennies, peut-être même d'un demi-siècle ;
- que le dérèglement climatique et l'encombrement de notre ville exigent un report modal du trafic individuel motorisé vers les transports publics (et vers la mobilité active) ;
- que ce dernier ne peut se faire sans offre de transports publics cohérente et efficace ;
- que la reconstruction du tram sur le pont du Mont-Blanc figure dans les options d'étude de l'office cantonal des transports, selon l'article cité ci-dessus,

invite le Conseil d'Etat

- à étudier la réfection du pont de sorte que la construction ultérieure du tram puisse se faire sans gros travaux sur la structure du pont, voire à l'intégrer dans les travaux à venir ;
- à se coordonner avec la Ville de Genève dans ce but.

¹ <https://www.tdg.ch/geneve-le-pont-du-mont-blanc-saffaisse-dans-le-rhone-155715071522>

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix

La commission des transports a examiné la présente motion lors de ses séances du 2 décembre 2025 et du 6 janvier 2026 sous la présidence de M. Pascal Uehlinger.

Ces séances ont chacune été consacrées à deux auditions, soit celle du premier signataire, du département, de la Ville de Genève et de la CITraP.

Les procès-verbaux ont été tenus avec rigueur par M^{me} Nadia Nassereddine. Ont assisté aux séances : M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, et M. David Favre, directeur général de l'OCT.

La commission remercie ces personnes de l'excellence de leur contribution à son travail.

En bref

La présente motion demande que, lors des travaux importants de renforcement de la structure du pont du Mont-Blanc, la Ville de Genève et le canton se coordonnent pour que ces travaux prennent en compte la perspective d'un retour du tram sur ce pont.

Après avoir été informée que l'état du pont n'est pas aussi alarmant que ce qu'il aurait été affirmé et que des travaux d'importance ne doivent vraisemblablement pas être entrepris dans un délai court, la commission a accepté ce texte par une courte majorité, estimant que son intention méritait d'être considérée quelle que soit le degré d'urgence de la situation.

En détail, séance par séance

Séance du 2 décembre 2025 – Présentation du texte par M. Matthieu Jotterand, auteur

M. Jotterand explique que la ville connaît de nombreux chantiers ou en subit les effets et que le pont du Mont-Blanc devra prochainement faire l'objet de travaux importants, notamment la réfection du tablier et des interventions visant à la stabilisation du pont. Il rappelle qu'un article de *la Tribune de Genève* a récemment souligné que les piliers actuels ne permettraient pas, en l'état, d'accueillir un tram. Concrètement, ces travaux seront lourds, perturberont la circulation, pour les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés. Il précise que le titre de la motion, volontairement provocateur, « le retour du tram avant 2080 », ne vise pas à demander la construction d'un tram à court terme, mais à anticiper, lors des travaux à venir, les aménagements

nécessaires afin d'éviter de devoir recommencer des travaux sur le pont dans 10 ou 20 ans pour des adaptations pour accueillir un tramway. La motion invite ainsi à adopter une vision de long terme et à garantir que les travaux soient suffisamment robustes pour intégrer, ultérieurement, une infrastructure de tramway si cela devait s'avérer nécessaire. Il souligne qu'il ne s'agit pas d'exiger la réalisation immédiate d'une ligne de tram, ni d'envisager une mise en service avant 2030, mais de préparer une alternative crédible de transport public pour la traversée du plan d'eau. A cet égard, il mentionne que M. Maudet défend une traversée souterraine dans un tracé similaire, mais dédiée à un mode ferroviaire lourd. Selon lui, cette approche n'est pas incompatible avec la motion, car une desserte fine resterait nécessaire pour répondre aux besoins actuels. Il présente la motion comme un appel à l'efficacité et à la bonne utilisation des deniers publics. La Ville étant directement concernée par les impacts des travaux, il estime pertinent d'entendre sa position, d'autant qu'elle intervient prochainement pour d'autres objets dans cette commission. Il précise que la motion vise avant tout à susciter une analyse approfondie. Il considère qu'il n'est pas exclu que la réalisation immédiate des aménagements s'avère plus coûteuse et que, dans une telle hypothèse, une démonstration solide serait attendue. A ce stade, son impression demeure qu'une intervention anticipée constituerait une option plus efficace, ce qui justifie le dépôt de la motion.

Cohérence du texte avec les projets en cours

Un commissaire (PLR) salue ce texte, qui est en cohérence avec plusieurs projets d'ores et déjà inscrits dans la feuille de route mobilité (p. 13, axe 1, ce tracé de tram est mentionné). Il ajoute que ce renforcement permettrait également le passage de bus double-articulés, trop lourds en l'état actuel. Il recommande l'audition de la CITRAP, auteure d'une proposition d'élargissement du pont et de réorganisation des flux.

Qui est propriétaire du pont et est responsable des travaux ?

Un commissaire (UDC) trouve la formulation ambiguë, ce qu'il regrette. Il pose la question de la propriété du pont. M. Maudet répond que le pont, comme toutes les voiries situées en ville, est propriété de la Ville.

M. Jotterand ajoute que même si la Ville en est le propriétaire, le canton n'en est pas totalement éloigné, notamment via l'implication des SIG qui sont partie prenante de ce pont. Cette imbrication justifie, selon lui, le dépôt de la motion.

Le président demande si d'éventuels travaux supplémentaires liés à l'accueil d'un tram sur le pont du Mont-Blanc seraient entièrement pris en

charge par la Ville de Genève ou s'ils impliqueraient un partenariat avec le canton.

M. Maudet explique qu'il existe toujours des discussions dans ces cas. Il cite l'exemple de la rue de Carouge, voie municipale, où l'installation et l'entretien de rails impliquent nécessairement une participation de l'office cantonal du génie civil, les rails relevant de la propriété du canton. Ainsi, il indique que l'intégration de rails sur le pont du Mont-Blanc entraînerait également l'implication de l'Etat. Il ajoute que le canton conserve un rôle régalien, notamment en matière de surveillance des ponts. Le propriétaire demeure toutefois la Ville de Genève, qui a une obligation d'entretien.

Quel calendrier ? Quelle évolution pour le réseau TPG ?

Un commissaire (PLR) demande alors si cette ligne viendrait s'ajouter aux lignes de bus existantes ou si elle serait destinée à les remplacer. Il se demande également où cette ligne de tram rejoindrait le réseau déjà existant. Un commissaire (LC) ajoute que la configuration des abords du pont nécessiterait des virages serrés.

M. Jotterand précise ne pas disposer de compétences spécifiques en matière de planification du réseau des TPG pour répondre à cette question. Selon lui, une ligne de tram pourrait remplacer une partie, voire l'ensemble des lignes de bus concernées. Il indique qu'il n'y a pas réellement de raison de cumuler les deux systèmes là où cela ne se justifie pas.

Pour le surplus, il indique qu'il ne s'agit pas ici de défendre un investissement immédiat pour un tramway, mais de préserver une possibilité. Il précise que la traversée d'un plan d'eau aussi stratégique ne doit pas se limiter à une solution souterraine de type ferroviaire lourd, mais elle peut également être envisagée par le centre, de manière plus fine. Il ajoute que l'intention n'est pas de déplacer un tronçon précis d'une ligne, mais bien de s'inscrire dans une réflexion plus large liée au développement d'une ceinture et potentiellement à renforcer la desserte de la rive gauche. En ce qui concerne les virages serrés, il rappelle que le tram genevois circule sur un réseau métrique, ce qui permet des virages à faible rayon.

Une commissaire (S) s'interroge sur le calendrier prévu par la Ville concernant les travaux sur le pont du Mont-Blanc, les informations à propos de la nécessité urgente d'interventions lourdes étant contradictoires. Elle souhaite ainsi clarifier si une planification existe déjà et si des crédits ont été votés à ce stade. Elle s'interroge également sur la répartition des charges financières si des surcoûts apparaissaient en raison d'exigences cantonales liées à la possibilité d'accueillir un tram sur le pont. Elle souligne que la Ville

pourrait se limiter à une rénovation moins lourde, car les adaptations supplémentaires découleraient d'une demande cantonale. Elle souhaite donc savoir si le canton pourrait, dans cette configuration, assumer tout ou partie de ces surcoûts.

M. Jotterand indique ne pas disposer d'informations supplémentaires à ce stade. Il estime qu'une audition du département serait pertinente sur ce point. Selon les éléments qu'il a en sa possession, un travail de réflexion sur le tablier est déjà en cours. En revanche, une réflexion sur la stabilité des piles qui concerne des travaux plus lourds n'a pas débuté. A sa connaissance, ce besoin avait été présenté comme devant être traité avant l'échéance de la décennie. Il n'est toutefois pas en mesure de déterminer s'il s'agit d'une nécessité immédiate ou si ces travaux pourraient être reportés à un horizon de vingt ans ou plus.

M. Maudet explique qu'en principe « qui commande paie », ce qui signifie qu'une participation du canton serait envisagée dès lors qu'il serait partie prenante. Il précise que le canton ne donnera pas la première impulsion au projet. A ce stade, des réflexions sont menées sur le long terme, concernant le choix entre une petite ou une moyenne ceinture, et il indique que la tendance va plutôt vers un tram tangentiel de moyenne ceinture. Il ajoute ne pas vraiment croire à la réalisation d'une petite ceinture pour l'implantation d'un tram et rappelle qu'une appréciation populaire devra intervenir en temps voulu, mais qu'il ne s'agit pas de la période actuelle, plutôt d'un horizon situé vers 2040 ou 2045, notamment pour déterminer s'il convient de renforcer le pont afin d'accueillir une infrastructure de type tram. Il indique que, si à ce moment-là les autorités confirment cette orientation, la Ville sera invitée à intégrer ce paramètre dans son projet et le canton sera amené à participer au financement. Il relève que si la Ville, que ce soit à la suite d'une injonction cantonale ou d'un choix propre, décide de lancer le chantier, elle devra informer le canton et discuter des projets avec le canton. Selon lui, ce type de coordination se met en place de manière assez automatique.

A propos de tracés alternatifs

Un commissaire (LC) évoque la possibilité de mettre une ligne de tram sur le tracé d'une potentielle traversée du lac. Un commissaire (PLR) évoque un réseau de tram partiellement souterrain, en prenant les exemples de Vienne et de Bruxelles.

M. Jotterand répond que le pont du Mont-Blanc constitue un axe central, non seulement pour les vélos et les transports publics, mais aussi pour le trafic motorisé. Il estime que, même à l'horizon 2080, malgré l'extension probable de la ville, le rôle structurant de cet axe entre le quartier des Eaux-Vives et la

gare Cornavin restera inchangé. Selon lui, cela justifie de prévoir un système de transport performant sur cette traversée. Il considère qu'une éventuelle ligne plus en amont ne dispense pas de réfléchir également à la création d'un axe de tram sur le pont du Mont-Blanc.

Il estime par ailleurs que la solution souterraine demeure envisageable, mais qu'elle s'avère complexe et particulièrement coûteuse pour un réseau urbain marqué par de nombreux arrêts. Selon lui, une telle option devrait être réservée aux secteurs où la vitesse commerciale du tram devient réellement problématique, comme dans la zone du tram 14 autour de Cornavin ou dans les tronçons comportant des courbes très serrées ralentissant fortement la vitesse commerciale du tram.

Discussion interne et détermination des auditions

Après une courte discussion, la commission décide d'auditionner le département, la Ville de Genève ainsi que la CITRAP.

M. Maudet indique qu'il est disponible immédiatement pour l'audition du département. Le président, profitant de l'absence d'autres objets à l'ordre du jour, lui cède la parole.

Séance du 2 décembre 2025 – Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat (DSM)

M. Maudet indique que le département accueille cette motion avec bienveillance, car elle part d'une volonté qui lui est favorable, à savoir le développement des transports publics. Il précise toutefois qu'il n'existe, à ce stade, aucune intention du canton de mettre un tramway sur le pont du Mont-Blanc, ni d'exclure cette possibilité. L'objectif est surtout de rappeler prochainement à la Ville qu'une rénovation du pont sera nécessaire tôt ou tard. Lorsque la Ville se saisira de ce dossier, le canton lui indiquera l'état d'avancement de ses réflexions concernant l'évolution du réseau de tram. Il rappelle que, dans l'état actuel, le réseau du tram n'est pas envisagé dans une logique de « petite ceinture ». Comme cela a déjà été présenté dans le cadre des réflexions sur le développement des transports publics et du PATC, une éventuelle ligne supplémentaire, après l'achèvement du réseau radial de six lignes, dont une partie est transfrontalière, ne pourrait être étudiée qu'une fois ces projets réalisés, c'est-à-dire d'ici 2030, ce qui reste incertain compte tenu de la procédure judiciaire en cours au TAF et au TF concernant l'extension de la ligne 15 jusqu'à Saint-Julien-en-Genvois. Il indique que, lorsque ces lignes seront réalisées, la ligne supplémentaire serait envisagée. Celle-ci serait une ligne tangentielle, suivant la forme du canton, reliant l'aéroport à Carouge et

passant éventuellement par le pont Butin. C'est sur cette option que portent actuellement les réflexions qui se font dans le cadre du crédit voté par le Grand Conseil au printemps 2023 et non sur une ligne traversant le pont du Mont-Blanc. Il précise enfin que le canton ne va pas impulser une intégration du tramway dans la rénovation du pont pour le moment. Cependant, il indique que le jour où la Ville décidera d'avancer avec un crédit de rénovation, le canton sera nécessairement associé et participera alors aux discussions sur cette éventuelle opportunité.

Une commissaire (S) le remercie pour ces informations. Elle demande un éclairage complémentaire sur la position du canton, sous l'angle du génie civil, quant à la nécessité et à l'urgence des travaux de rénovation du pont du Mont-Blanc.

M. Maudet indique qu'il doit se référer à l'ingénieur cantonal pour cette question. Il rappelle que cette question avait été soulevée il y a environ une année, à la suite du vote négatif du corps électoral de la Ville concernant la passerelle. Il précise que cette interrogation avait déjà été adressée à M. Christian Gorce, ingénieur cantonal. Selon l'historique du pont du Mont-Blanc, l'ouvrage, construit vers 1860-1862, avait initialement une largeur plus réduite et accueillait déjà le passage du tramway, alors tiré par des chevaux. Le tablier du pont a ensuite été élargi jusqu'à atteindre sa configuration actuelle. Il rapporte que, selon l'ingénieur cantonal, un renforcement des piles sera nécessaire, non pas spécifiquement en raison du tram, mais en lien avec le trafic, l'évolution du parc automobile et certaines contraintes liées à la navigation (notamment la hauteur d'arche requise pour les Mouettes). D'après ses souvenirs, l'ingénieur estimait qu'il ne faut pas tarder à planifier ces travaux, qu'ils ne sont pas urgents, mais doivent être envisagés à l'horizon du milieu du siècle.

Interrogé sur le tracé précis de la « petite ceinture » évoquée précédemment, M. Maudet précise qu'elle correspond à l'ancienne limite des remparts abattus lors de la révolution fazyste. Il indique qu'il ne s'agit pas de la moyenne ceinture, souvent évoquée et concrétisée par la LMCE, ni de la grande ceinture, correspondant à l'autoroute de contournement. Il ajoute que cette notion de petite ceinture est d'autant plus pertinente depuis la présentation par le Conseil d'Etat de l'affinage du tracé de la liaison Jura-Léman-Salève, projet de métro dont l'une des variantes, encore non tranchée, pourrait passer par Sécheron, Dorcière et Rive. Ce tracé semble recevoir un accueil favorable de la Ville de Genève. Il mentionne par ailleurs qu'une séance de la commission de l'aménagement du Conseil municipal se tient le soir même concernant la zone de Rive et qu'un lien pourra être fait à cette occasion. Concernant le pont du Mont-Blanc, il relève que le caractère partiellement

souterrain du tracé projeté rendrait moins pertinente l'idée d'un passage du tram, en raison du contexte très urbain et d'une localisation des haltes à 500-600 mètres d'écart. Il rappelle que le pont comporte actuellement six pistes : deux en direction Jura-Salève, une voie de présélection menant à Chantepoulet, une piste de bus, ainsi que deux pistes dans la direction opposée. Aucune modification n'est envisagée à ce stade. Toutefois, des discussions sont en cours avec la Ville ainsi qu'avec les milieux de la mobilité douce et motorisée, les aménagements actuels n'étant pas jugés satisfaisants pour les usagers.

Cette même commissaire (S) demande si la liaison entre Cornavin et le carrefour des Eaux-Vives en transports publics peut être considérée comme insuffisante. Elle relève que la ligne de bus 6 relie déjà l'extrémité de Cornavin à ce secteur et elle s'interroge sur l'opportunité d'un renforcement de cette desserte, notamment en lien avec le futur tramway. Elle souhaite savoir si un meilleur basculement d'une rive à l'autre pourrait être envisagé dans ce contexte.

M. Maudet reconnaît qu'il s'agit d'une véritable question et rappelle que la topographie genevoise, marquée par la présence du cours d'eau, complique les aménagements. Il compare la situation au Léman Express et estime qu'une fois qu'une deuxième colonne vertébrale est en place, l'organisation du réseau autour du cœur des Eaux-Vives, soit le quartier bas, au nord, à proximité du lac, devient plus évidente.

Un commissaire (PLR) rappelle que le tram circulait encore sur le pont du Mont-Blanc jusqu'au 31 décembre 1969, et qu'il s'agissait déjà de trams électriques. Il souligne que la question ne porte pas uniquement sur le tram, car aujourd'hui, certains bus articulés ne peuvent pas non plus emprunter le pont. Ainsi, même en l'absence de projet de tram, il serait nécessaire de permettre à ces bus de franchir à nouveau le pont du Mont-Blanc.

M. Maudet indique que la remarque est pertinente et que, de toute manière, la question devra être abordée avec la Ville, ce qui impliquera une négociation pour déterminer qui finance les travaux et selon quelles proportions. Il rappelle que, sur initiative de la Cour des comptes, un rapport avait été rendu concernant les frais de voirie et de police. Lors de son arrivée au département, la question de la domanialité, soit la propriété des routes et la responsabilité de leur entretien, s'est posée. Il indique qu'une discussion de fond sera reprise ce mois-ci avec l'ACG concernant la loi sur les routes, un processus également encouragé par la Cour des comptes afin de clarifier la domanialité en matière d'entretien. Il précise qu'il reviendra vers la commission avec des éléments à ce sujet. Il ajoute que l'enjeu ne se limite pas aux aspects financiers, mais concerne aussi la capacité de réaliser les chantiers nécessaires.

Séance du 6 janvier 2026 – Audition de M^{me} Marjorie de Chastonay, conseillère administrative, et de M. Nicolas Betty, chef du service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité – Ville de Genève

M^{me} de Chastonay indique souhaiter apporter plusieurs éléments de réponse concernant la position de la Ville de Genève. Elle rappelle tout d'abord que la Ville est propriétaire de l'ouvrage et, à ce titre, responsable de son entretien, de sa maintenance ainsi que des travaux nécessaires à son maintien en fonctionnement. Elle souligne toutefois que le pont du Mont-Blanc s'inscrit sur un axe de mobilité structurant, à savoir la moyenne ceinture. Dès lors, il apparaît évident pour la Ville de Genève que tout projet d'investissement d'envergure ou de travaux d'entretien significatifs doit faire l'objet d'une participation financière du canton, qu'il s'agisse de travaux liés au développement des infrastructures de transports publics ou d'autres formes de mobilité. Elle rappelle que le canton est propriétaire du fleuve, tandis que les Services industriels de Genève (SIG) assurent l'exploitation au travers des barrages. Ces deux entités sont par conséquent responsables de l'entretien du lit du fleuve, notamment en cas d'érosion. Cet élément est déterminant pour clarifier les limites respectives des compétences. S'agissant de l'article paru dans la *Tribune de Genève*, elle relève que le titre adopté dans l'édition en ligne était alarmiste, en laissant entendre que le pont s'affaisserait dans le lit du Rhône. Elle précise qu'aucun affaissement n'a été constaté, comme cela est d'ailleurs indiqué dans le corps de l'article par le chef du service municipal, M. Betty.

M^{me} de Chastonay indique que, concernant les travaux, plusieurs éléments relatifs au pont du Mont-Blanc doivent être pris en considération. Elle précise que l'étanchéité du tablier du pont a été refaite en 2021 et qu'à ce titre, si le vieillissement de celle-ci se déroule de manière normale, aucune intervention ne sera nécessaire de ce point de vue pour plusieurs décennies. S'agissant des fosses d'érosion apparues dans le lit du fleuve en aval des piles du pont, elle relève qu'elles ne provoquent à ce stade aucun affaissement de l'ouvrage. Elles devront néanmoins être traitées afin de garantir la stabilité structurelle du pont. Elle précise que cette intervention relève de la compétence du canton, voire des Services industriels de Genève (SIG), ce point ayant été clarifié depuis la parution de l'article. Elle souligne que ces travaux ne nécessitent pas d'intervention directe sur le pont lui-même. Elle rappelle par ailleurs que des problématiques similaires étaient apparues aux abords du pont des Bergues et que les SIG avaient alors mené un chantier en 2020, avec un soutien financier du canton. Elle précise enfin que, contrairement à ce qui a été avancé dans la *Tribune de Genève*, aucune discussion relative à l'aspect financier n'a eu lieu

avec la Ville, cette dernière n'ayant pas vocation à être partie prenante de ces dépenses dans ce contexte.

M^{me} de Chastonay indique ensuite que la Ville de Genève prévoit d'intervenir prochainement sur une partie spécifique du pont du Mont-Blanc, à savoir les trottoirs en porte-à-faux, lesquels constituent une adjonction datant de 1965. Une proposition a été déposée au Conseil municipal et fait actuellement l'objet d'un examen par la commission des travaux et des constructions (CTC) de la Ville de Genève. Cette proposition concerne exclusivement les trottoirs du pont, des travaux préparatoires sont en cours d'instruction. A ce sujet, elle précise que les trottoirs sont aujourd'hui structurellement indépendants de l'ouvrage principal. Les éléments métalliques qui les supportent présentent de la corrosion et doivent être remplacés. Ces interventions étaient initialement prévues et financées dans le cadre du projet de passerelle piétonne, rejeté en votation en 2024. Le chantier envisagé, d'une durée estimée à dix mois, prévoit la rénovation du trottoir en amont et du trottoir en aval, avec la suppression provisoire d'une voie de trafic individuel motorisé (TIM). Les travaux seraient financés par un crédit de 3,29 millions de francs. Elle précise que le dossier étant actuellement en commission, elle n'est pas en mesure de communiquer une date de réalisation. Elle rappelle que, ces trottoirs constituant des adjonctions à l'ouvrage, leur remplacement ou leur modification n'a aucun impact structurel sur la capacité portante du pont et que donc aucune intervention n'est prévue sur les piles, les arches ou le tablier principal de l'ouvrage.

M^{me} de Chastonay ajoute qu'une étude est en cours sur la structure même du pont, à savoir l'ouvrage principal, afin de vérifier que celui-ci conserve ses capacités de portance attendues. Elle précise que les arches métalliques et le tablier datent de 1903, tandis que les piles sur lesquelles repose le pont sont d'origine et remontent à 1862. Dans l'attente des résultats de cette étude, elle estime qu'il est prématuré de spéculer sur la nécessité d'interventions lourdes et qu'à ce stade, rien n'indique qu'une telle intervention soit requise pour garantir les usages actuels de l'ouvrage. Elle indique toutefois que, dans l'hypothèse où un tram moderne devait circuler sur le pont du Mont-Blanc, la structure devrait très vraisemblablement être renforcée, notamment au niveau des piles. Elle rappelle que des trams ont effectivement circulé sur ce pont jusque dans les années 1960, à savoir les motrices de la ligne 1, dont le poids à vide était d'environ 16 tonnes. A titre de comparaison, les tramways actuellement en service, de type Stadler Tango, ont un poids à vide d'environ 57 tonnes, soit plus du triple. Elle relève par ailleurs que la Ville est consciente de l'existence, au sein de l'administration cantonale, de velléités anciennes visant à rétablir le tram sur le pont du Mont-Blanc. Elle rappelle que le canton

est compétent en matière de transports publics et qu'il lui appartient, le cas échéant, de prendre une telle décision. Elle souligne néanmoins que la Ville n'a connaissance d'aucun projet concret à brève échéance d'un tramway sur le pont. Dans l'hypothèse où un tel projet devait se concrétiser, la Ville de Genève, en tant que propriétaire de l'ouvrage, devrait être associée en tant que co-maître d'ouvrage avec le canton pour les études et les travaux à réaliser. Elle indique enfin que la Ville de Genève est associée au comité de pilotage du projet JLS (liaison Jura-Léman-Salève), lequel prévoit une liaison ferroviaire prenant la forme d'une sorte de RER enterré. A ce stade, l'une des variantes actuellement envisagées, qui ne figurait pas dans les hypothèses initiales, consisterait en un tracé passant par le secteur des Nations, avec la création d'une station au niveau de Cornavin, puis une liaison vers la rive gauche afin de desservir Rive, Plainpalais et les Vernets. Elle précise que, si une telle infrastructure devait être réalisée, elle ferait vraisemblablement double emploi avec un tram circulant sur le pont du Mont-Blanc, les tracés envisagés présentant des similitudes importantes.

En conclusion, elle estime qu'avant toute spéculation, il est indispensable d'attendre plusieurs éléments déterminants. Premièrement, les résultats de l'étude en cours sur la capacité de portance de l'ouvrage, lesquels permettront d'identifier les éventuels travaux à réaliser ainsi que leur échéance, sont attendus au printemps prochain. Deuxièmement, il convient d'attendre les décisions relatives aux variantes du projet de liaison ferroviaire. Troisièmement, il est nécessaire de savoir si un projet de tram sur le pont du Mont-Blanc verra effectivement le jour et, le cas échéant, de connaître son positionnement sur l'ouvrage, qu'il soit central ou latéral, ce choix ayant une incidence directe sur les renforcements et les travaux nécessaires à son accueil. Elle souligne enfin que, sur le fond, la Ville de Genève est résolument favorable au développement des mobilités actives et des transports publics. Le tram constitue à cet égard un projet attractif, mais qui doit être envisagé en tenant compte de l'ensemble de ces éléments.

Quels projets à long terme ?

Un commissaire (LC) relève le caractère visionnaire de nos ancêtres et interroge la magistrate sur sa vision de la mobilité dans plusieurs décennies.

M^mc de Chastonay indique que la ville a besoin des trams et, plus largement, des transports collectifs, et qu'il est certain que l Genève a besoin de moins de voitures en ville. Elle rappelle que Genève connaît actuellement cinq heures de congestion et que cette orientation est également soutenue par la population, comme l'a montré l'acceptation de la LMCE à plus de 60%. Elle souligne qu'il est de toute façon indispensable de trouver des alternatives afin

d'améliorer la fluidité des déplacements, mais que cette fluidité ne passera pas par une augmentation du TIM. S'agissant de l'hypothèse d'une traversée du lac, elle indique qu'elle ne lui paraît pas réaliste, estimant qu'un tel projet ne répondrait pas nécessairement aux besoins de la population, en particulier en ville de Genève, où plus de 50% des habitants ne disposent pas de véhicule personnel. Elle ajoute qu'un tel projet supposerait en outre des financements de la Confédération, laquelle n'est actuellement pas particulièrement favorable à ce type d'infrastructure. Elle relève également que les communes de la rive gauche ne seraient probablement pas très favorables à l'accueil d'importants flux supplémentaires de TIM. Elle conclut en affirmant que l'avenir de la mobilité réside, selon elle, dans les transports collectifs et les mobilités actives, telles que le vélo et la marche. Elle rappelle que la marche représente déjà environ 51% des déplacements en ville de Genève et qu'ils constituent des éléments essentiels à développer à l'avenir, tant pour améliorer la fluidité et l'attractivité de la ville que pour des raisons économiques.

Quelle collaboration entre la Ville et le canton ?

M^{me} de Chastonay souligne qu'il est aujourd'hui indispensable que la Ville de Genève et le canton travaillent conjointement sur ces questions. Elle précise que cette collaboration a été formalisée dans une feuille de route commune, dans laquelle les deux entités se déclarent favorables à une diminution du trafic pendulaire ainsi qu'à une réduction du trafic de transit dans les quartiers de la ville de Genève. Elle explique que, pour atteindre ces objectifs, la stratégie consiste à proposer des alternatives crédibles afin d'éviter que les usagers ne se retrouvent eux-mêmes dans des situations de congestion, tout en améliorant la sécurité des mobilités douces et actives. Elle souligne également l'importance de prioriser les besoins des transports professionnels, essentiels au secteur économique, ce qui implique le développement de solutions alternatives telles que le renforcement des transports collectifs, la mise en place de hubs multimodaux ou encore la sécurisation des pistes cyclables. Elle insiste par ailleurs sur la nécessité de sécuriser les pistes cyclables, rappelant que des accidents mortels récents montrent que la pratique du vélo demeure dangereuse à Genève. Elle ajoute que la marche doit également être rendue plus confortable et plus agréable. A ce titre, elle indique que la Ville déploiera le plan directeur des chemins piétons, afin de faciliter les traversées piétonnes à l'intérieur des quartiers comme entre les quartiers. Cette démarche vise notamment à répondre de manière indirecte à l'initiative piétonne, refusée au niveau cantonal mais acceptée au niveau de la Ville de Genève, en favorisant ces modes de déplacement pour mieux répondre aux besoins de la population.

Séance du 6 janvier 2026 – Audition de M. Michel Ducret, président, et de M. Pierre Hofmann, membre du comité – Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITraP)

La présentation de la CITraP figure en annexe de ce rapport.

M. Ducret remercie la commission de leur donner l'occasion de s'exprimer sur cette motion, laquelle repose, selon lui, sur une approche de bon sens et une vision tournée vers l'avenir. Il formule tout d'abord une remarque en soulignant que l'approche proposée présente un avantage, non pas la perspective d'un éventuel retour du tram sur le pont, mais surtout en permettant la circulation de bus à double articulation, actuellement interdits. Cette contrainte a pour conséquence que la ligne 9, qui va être reliée à la ligne 10, devra être détournée par Coutance, un secteur déjà fortement saturé. Ce détournement se fait au détriment du renforcement des liaisons directes entre la rive gauche et Cornavin, lesquelles seraient affaiblies, tout en allongeant le temps de parcours entre ces deux pôles. Dans ce contexte, il estime que le fait d'anticiper la circulation de véhicules plus lourds sur le pont, dans une phase où des travaux sont de toute façon envisagés, constitue une démarche pertinente. Il précise toutefois que cette solution, à elle seule, ne résout pas l'ensemble des problématiques. Elle apporte certains avantages en matière d'exploitation et ménage des perspectives d'évolution, mais demeure insuffisante au regard des attentes des usagers et des besoins à long terme des transports publics. C'est pourquoi la CITraP propose une solution alternative, visant à répondre de manière plus complète aux enjeux identifiés. Celle-ci permettrait d'améliorer significativement l'efficacité des transports publics, sans créer de cisaillement avec le trafic individuel motorisé ou les autres flux. Elle serait ainsi bénéfique tant pour les usagers que pour l'ensemble de la circulation. Elle offrirait en outre l'opportunité de créer une véritable voie continue dédiée aux deux-roues, aujourd'hui inexistante sur cet axe, alors même que la demande des cyclistes est forte.

M. Ducret poursuit en rappelant que le pont du Mont-Blanc est un ouvrage datant du début du XX^e siècle, qui a déjà fait l'objet d'élargissements, notamment par l'ajout des trottoirs actuels en encorbellement. Il estime qu'une rénovation d'ampleur sera de toute façon nécessaire à moyen ou long terme. Il précise toutefois que, selon la CITraP, il n'est pas indispensable d'y faire circuler un tram, dans la mesure où cela maintiendrait un cisaillement avec la circulation du U lacustre. Il rappelle à cet égard que la LMCE, acceptée par le peuple, prévoit le maintien des capacités du trafic du U lacustre tant qu'aucune alternative crédible à la circulation routière n'existe. Il souligne que le pont se situe au cœur de la cité et que des travaux de grande ampleur y seraient particulièrement complexes à mener. De tels travaux nécessiteraient

vraisemblablement des mesures importantes pour garantir la continuité du trafic, pouvant aller jusqu'à la mise en place d'un pont provisoire durant les phases de renforcement de l'ouvrage existant. Au regard des coûts que cela impliquerait, il considère que la problématique est loin d'être simple. Il rappelle à ce titre l'exemple de la passerelle piétonne, dont le projet n'apportait selon lui qu'une réponse limitée aux enjeux identifiés, pour des coûts très élevés liés notamment à la complexité architecturale et technique, ce qui a sans doute contribué à son rejet par la population. Il précise que son association a été particulièrement surprise par les montants annoncés pour ce projet.

M. Ducret indique que la CITraP a dès lors ressorti une idée déjà évoquée lors des premières réflexions sur la rénovation du pont du Mont-Blanc, à l'époque où il siégeait au Conseil municipal. Cette idée consistait à élargir le pont du côté aval afin d'y créer deux nouvelles voies de circulation dédiées aux transports publics, séparées du trafic général. Une telle configuration permettrait d'éviter les cisaillements, notamment dans le sens rive gauche – rive droite aux extrémités du pont, tout en offrant la possibilité, à terme, de faire circuler non seulement des trams si cela s'avérait nécessaire, mais également des bus bi-articulés, actuellement non autorisés sur l'ouvrage. Il pense que les avantages de cette solution seraient multiples. Lors de la présentation de cette proposition à la Ville de Genève, une estimation des coûts avait été réalisée, montrant un montant inférieur d'environ un tiers à celui du projet de passerelle piétonne. Cette solution permettrait d'améliorer significativement la circulation des transports publics, de maintenir le trafic automobile motorisé tel qu'il existe aujourd'hui, de créer une double continuité pour la circulation du lacustre et cyclable et offrirait en outre la possibilité de réaliser des travaux lourds sur le pont existant sans pénaliser excessivement la circulation, le nouvel ouvrage parallèle pouvant être utilisé durant cette période. Il souligne qu'il s'agirait d'un seul ouvrage, moins coûteux que les solutions précédemment proposées, présentant une cohérence d'ensemble et répondant aux attentes d'un public plus large. Il précise toutefois que la CITraP n'a pas réalisé l'ensemble des calculs des coûts annexes, n'étant pas un bureau d'études spécialisé. Il conclut en affirmant qu'il s'agit néanmoins d'une piste sérieuse et intéressante, raison pour laquelle l'association souhaite la présenter dans le cadre de cette motion. Il précise qu'il ne s'agit pas à proprement parler d'un contreprojet, mais d'une approche poursuivant les mêmes objectifs, avec, selon lui, une efficacité accrue.

M. Ducret ajoute que, selon la CITraP, il convient de voir plus loin que la seule hypothèse d'une éventuelle circulation d'un tram sur le pont du Mont-Blanc, hypothèse qui n'est pas nécessairement avérée à ce stade et que les études n'ont pas encore démontrée. Il souligne que les conclusions de ces

études dépendront également de l'évolution d'autres projets structurants, notamment celui présenté par le département concernant une liaison Meyrin–Saint-Julien sous la forme d'un métro, lequel pourrait avoir un impact important sur la répartition des charges au sein du réseau de transports publics. Il estime dès lors qu'il est prématuré d'affirmer qu'un tram doit impérativement circuler sur le pont du Mont-Blanc. En revanche, il considère qu'en ménager la possibilité présente un intérêt, notamment pour permettre la circulation de bus bi-articulés, ce qui lui paraît pertinent. Il ajoute toutefois que la réflexion devrait aller plus loin, dans la mesure où les investissements nécessaires restent modestes au regard des montants qui devront de toute façon être engagés pour la rénovation du pont. Une telle approche permettrait, selon lui, une amélioration nette pour l'ensemble des usagers et constitue un élément clé pour l'avenir de la circulation, dans l'attente éventuelle d'autres solutions pour le trafic général. Il conclut en indiquant que, même à long terme et y compris dans l'hypothèse d'une nouvelle traversée, le fait de réserver deux voies au trafic des transports publics permettrait d'améliorer sensiblement les liaisons entre le secteur de la rive gauche et celui de Cornavin, actuellement plutôt défavorisées par rapport aux relations Coutance–Bel-Air.

M. Ducret précise enfin que la motion 3089 fait déjà référence à la nécessité de réaliser des travaux sur les piles du pont, en raison de problématiques liées au soubassement de l'ouvrage actuel et de ses appuis. Il indique que le projet présenté par la CITraP s'appuie précisément sur des piles implantées dans la prolongation des piles existantes du pont du Mont-Blanc, soit dans les zones mêmes où des interventions devront de toute façon être entreprises. Il estime qu'il s'agit là d'une approche cohérente, permettant de « faire d'une pierre deux coups », puisque l'ouvrage proposé viendrait s'ancrer là où des travaux sont déjà requis. Il ajoute que cette solution permettrait la réalisation d'un ouvrage à très faible hauteur statique, grâce à un nombre important d'appuis, ce qui réduit les exigences en termes de hauteur tout en garantissant la stabilité de l'ensemble. Il conclut en indiquant la position de la CITraP qui est que la motion va dans le bon sens, mais qu'il conviendrait d'aller plus loin, moyennant des coûts certes légèrement plus élevés, mais pour une solution plus globale et susceptible de satisfaire un public plus large.

Un commissaire (S) souligne l'importance d'éviter des travaux à répétition, notamment face à l'évolution de la demande, et il demande si la CITraP dispose de données chiffrées sur cette évolution, les bus bi-articulés ne constituant peut-être qu'une solution partielle.

M. Ducret précise que les trolleybus bi-articulés sont prévus dès l'année prochaine, les premiers véhicules S commençant à être livrés aux TPG. Ils seront d'abord mis en service sur la ligne 5. En revanche, la transformation de

la ligne 9, appelée à être reliée à la ligne 10, est imminente. Dès lors, la ligne 9, qui emprunte actuellement le pont du Mont-Blanc, sera détournée par Coutance. Il précise que ce secteur est déjà fortement sollicité, voire proche de la saturation, notamment entre Bel-Air, Coutance et Cornavin. Il souligne la nécessité de diversifier les axes, rappelant qu'un incident à Coutance poserait des problèmes de trafic. Renforcer l'axe du pont du Mont-Blanc permettrait ainsi d'assurer une liaison plus efficace entre les rives gauche et droite, y compris en cas de perturbation. Il relève ensuite que l'objectif de la motion est partagé par la CITraP. Selon lui, dès lors que des travaux lourds et coûteux sont inévitables et qu'ils perturberont fortement le trafic, l'absence d'alternatives crédibles entraînerait des problèmes d'encombrement considérables. La proposition de la CITraP vise précisément à anticiper ces situations, en respectant le cadre de la LMCE et en offrant, à l'issue des travaux, une amélioration significative des transports publics. Elle permettrait d'accueillir des bus bi-articulés, voire des trams, sur des voies dédiées, séparées du trafic général, en supprimant les cisaillements aux deux extrémités du pont, ce qui améliorerait les temps de parcours. Elle offrirait également la possibilité de créer une voie complète dans les deux sens pour les vélos, de maintenir la situation actuelle pour les piétons et éventuellement de créer un lien entre l'île et les cheminements piétons, sous réserve des études à mener. Il conclut en rappelant que la CITraP formule des propositions, mais reste une association bénévole et ne se substitue pas à un bureau d'ingénieurs. L'objectif principal de l'association demeure de faciliter la mobilité et la vie quotidienne des usagers.

M. Hofmann précise qu'aucune voie n'est retirée au trafic individuel motorisé. La voie aujourd'hui réservée aux bus entre la rive gauche et la rive droite n'aurait plus d'utilité une fois les transports publics déplacés sur des voies dédiées. Elle pourrait alors être réaffectée à d'autres usages, sans réduction des capacités actuelles pour les automobilistes.

Un commissaire (MCG) indique que, lors de déviations, des bus bi-articulés de la ligne 10 empruntent déjà le pont du Mont-Blanc. Il précise également que, dans le cadre des tests en cours avec les bus bi-articulés, le S, ceux-ci ont été déviés en direction du pont de l'Ecu, où un panneau « TPG excepté » a été installé en raison de la problématique du poids. Il s'interroge dès lors sur la situation du pont de l'Ecu, qui lui paraît pourtant plus robuste que celui du Mont-Blanc.

M. Hofmann répond qu'il s'agit de situations tout à fait exceptionnelles et qu'il n'a personnellement jamais observé de bus bi-articulé circuler sur le pont du Mont-Blanc. Il précise que le pont de l'Ecu est un ouvrage beaucoup plus récent et sensiblement plus court, tandis que le pont du Mont-Blanc s'étend sur

environ 252 mètres. Dès lors, selon lui, les deux ouvrages ne sont pas comparables.

Discussion interne

Le président indique que les auditions sont également terminées pour la motion 3089. Il rappelle la remarque de la conseillère administrative suggérant d'attendre les résultats des études en cours. Il propose dès lors d'envisager le gel de la motion dans l'attente des éléments fournis par la Ville de Genève et il demande l'avis de la commission sur cette option.

Un commissaire (LC) indique qu'il serait d'avis de voter immédiatement cette motion. Selon lui, la Ville de Genève agit comme elle l'entend, transmet les résultats qu'elle veut communiquer et la population se prononce en conséquence. Il estime dès lors que, malgré les bonnes intentions de l'auteur de cette motion, il conviendrait de la refuser.

Un commissaire (PLR) indique aller dans le même sens. Il estime qu'il s'agit d'une motion animée de bonnes intentions, mais il s'interroge sur la légitimité des députés à dicter aux transports publics les moyens précis par lesquels le service doit être assuré à tel ou tel endroit. Selon lui, cela relève d'un micromanagement de l'opérationnel. Il souligne que la mise en circulation d'un tram sur le pont du Mont-Blanc n'est pas une fin en soi. S'il exprime une certaine sympathie pour les images des trams d'autrefois empruntant cet ouvrage, il rappelle que l'essentiel réside dans l'efficacité des voies de bus actuelles, lesquelles fonctionnent bien, rencontrent un réel succès et ont contribué à améliorer la fluidité des transports publics entre les deux rives. Pour l'ensemble de ces raisons, il propose de refuser cette proposition de motion, bien qu'il la considère comme sympathique dans son intention.

Un commissaire (S) précise toutefois que, contrairement à ce que suggère le titre de la motion, l'objectif n'est pas prioritairement de faire circuler un tram sur le pont du Mont-Blanc et encore moins à court terme. Le but est avant tout d'éviter de devoir réaliser à répétition des travaux sur cet axe structurant. Il souligne que l'enjeu central réside dans l'augmentation de la capacité des transports publics sur cet axe, dans un contexte de croissance de la demande avec des bus déjà saturés. Il indique que, si le titre pose problème, le terme « tram » pourrait être retiré, l'essentiel étant de permettre une montée en capacité de la desserte. Il précise que la motion n'a pas vocation à susciter des craintes, mais à promouvoir une approche rationnelle des travaux. Si certains estiment que ce n'est pas le rôle des députés d'intervenir sur ce point, il considère au contraire qu'il s'agit d'une de leurs responsabilités.

Un commissaire (Ve) indique qu'il serait davantage favorable à un gel de la motion dans l'attente des résultats des études annoncées par la Ville de Genève. Selon lui, la question centrale est celle de la temporalité, car il s'agit de savoir si les travaux envisagés doivent intervenir à court terme, dans le cadre de la présente législature ou de la suivante. A défaut, la motion risque de perdre une partie de sa pertinence.

Il précise toutefois que, sur le fond, il considère qu'il relève bien de la compétence du pouvoir politique, législatif et cantonal, de déterminer les axes forts des transports publics. Il considère que cette responsabilité doit être assumée. Il souligne également que l'enjeu ne se limite pas au tram en tant que tel, mais concerne plus largement la capacité et le confort des transports publics, un système capacitaire constituant une option essentielle et souhaitable. Il conclut en indiquant qu'il serait favorable à la proposition de geler la motion. Il ajoute que, si la commission décide de procéder au vote de cette motion lors de cette séance, il votera dans le sens des arguments qu'il vient d'exposer.

Un commissaire (UDC) estime qu'il s'agit d'un point de situation intéressant, mais qu'une simple question aurait suffi pour connaître l'état d'avancement du dossier. Il relève que le Grand Conseil évoque la rénovation du pont du Mont-Blanc depuis au moins 2010 et que, s'il avait existé une réelle volonté de réintroduire un tram, des crédits d'étude et d'investissement auraient déjà été présentés et une coordination entre le canton et la Ville aurait été mise en place. Il rappelle que des travaux sont envisagés, sans calendrier défini, et qu'ils représenteront des investissements importants. Avant d'envisager un tram, il estime prioritaire d'augmenter les fréquences et de recourir à des bus de plus grande capacité. Il précise qu'en cas de déviation, ces véhicules peuvent circuler sur le pont sans passagers. Il conclut en indiquant que la situation actuelle permet encore de fonctionner plusieurs années sans modification majeure et qu'en conséquence, il ne votera pas pour la motion.

Le président fait remarquer que la majorité de la commission souhaite procéder au vote de la motion dès aujourd'hui.

Vote

Le président met aux voix la M 3089 :

Oui : 8 (1 PLR, 2 MCG, 2 Ve, 3 S)

Non : 6 (2 UDC, 3 PLR, 1 LC)

Abstentions : –

La motion 3089 est acceptée.

En conclusion

Malgré l'inconnue quant au degré d'urgence des travaux de consolidation du pont du Mont-Blanc, la commission a estimé que la motion 3089 permettait à notre parlement d'affirmer la volonté d'anticiper la mobilité sur un temps long et d'appliquer ce principe à tout chantier d'envergure, en particulier sur celui du pont du Mont-Blanc, ouvrage particulièrement stratégique. Il semble ainsi raisonnable de demander au canton comme à la Ville de Genève d'anticiper une éventuelle ligne de tram sur cet axe dans le cadre de prochains travaux de rénovation de l'ouvrage, quelle qu'en soit leur date.

Compte tenu de ces explications, la commission vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter cette proposition de motion.



Communauté d'intérêts pour les transports publics
29, avenue Ste-Cécile, 1217 Meyrin

Genève, le 25 octobre 2024

À l'heure où la population de la Ville de Genève va se prononcer sur un crédit de 54 millions de francs pour la passerelle destinée aux piétons le long du Pont du Mont-Blanc, la CITraP-Genève veut rappeler ici sa position à ce propos, déjà évoquée alors que le dicastère des constructions était sous la férule de Madame la Conseillère administrative Jacqueline Burnand.

Il importe de se rappeler dans ce contexte que l'ouvrage actuel est à bout de souffle et nécessitera à plus ou moins long terme une reprise structurelle importante qui risque de perturber gravement non seulement le trafic local, transports publics inclus, mais aussi toutes les relations régionales.

Le projet de passerelle piétons à côté du Pont du Mont-Blanc

Cette passerelle est un bricolage s'avérant de plus en plus coûteux, sans permettre de résoudre de façon plus satisfaisante les croisements des divers flux de trafic aux extrémités de l'ouvrage.

Notre association le répète depuis des années : la seule vraie solution consiste à élargir le pont en aval (côté Île Rousseau, qui pourrait alors être reliée par une passerelle pour piétons) avec deux voies nouvelles destinées aux transports collectifs et assez solides pour accepter le passage de tramways modernes et de bus bi-articulés, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. On supprime ainsi tout cisaillement des transports collectifs avec le trafic du « U » lacustre, cycles compris, et on permet la réalisation d'une véritable piste cyclable bidirectionnelle sur le pont actuel en gardant le trottoir où il est et sans modification de la capacité routière, conformément à la LMCE. Cette solution – qui se révèle aujourd'hui moins coûteuse – ménage l'avenir, améliore la circulation de tous et laisse intact l'aspect actuel du bassin de la Rade.

Ces travaux pourraient se réaliser sans gêne par rapport à la situation actuelle, et étant en aval de l'ouvrage actuel, ne poseraient plus aucun problème pour l'abordage des bateaux de la CGN tout en amenant beaucoup d'avantages sur le long terme.

Il ne s'agit pas d'une passerelle mais bien d'un élargissement du pont par l'adjonction d'un nouveau tablier parallèle remplaçant le porte-à-faux aval. Sur chacune des rives, les accroches sont relativement aisées : sans aucun problème côté Rive droite grâce à l'élargissement existant du bas de la rue du Mont-Blanc et côté Rive gauche sans problèmes pour les flux de circulation mais nécessitant par contre une modification pour maintenir l'accès et la sortie du parking en les remodelant (l'espace nécessaire existe).

Un projet véritablement durable

L'élargissement du pont du Mont-Blanc proprement dit avait en fait été écarté pour des raisons de coût, dans l'idée que le seul problème était la circulation des cyclistes et, une fois de plus, parce qu'on n'avait alors pas conscience du nécessaire développement des transports publics, besoin que l'on n'envisage dans certains milieux qu'au détriment du trafic général et sans penser dès lors que le pont actuel ne pourra jamais supporter les trams d'aujourd'hui ou de demain, pas plus que les bus bi-articulés qui vont être mis en service prochainement (ce qui impose un passage par la place Bel-Air des lignes concernées, avec pour corollaires une augmentation du temps de parcours et du coût d'exploitation annuel), raison pour laquelle nous pouvons parler d'un investissement pour le long terme, et donc durable.

À la demande de notre association, le bureau d'ingénieur Limina mandaté par notre association estime aujourd'hui les coûts des travaux de cet élargissement du pont du Mont-Blanc, y compris les ancrages sur les deux rives et les études préliminaires, à CHF 35 millions, auxquels s'ajoutent les honoraires et la TVA.

En outre, notre proposition permet le cas échéant d'organiser les travaux structurels nécessaires à l'ouvrage actuel dans de bien meilleures conditions, et de réaliser en même temps que la mise en place des nouveaux appuis les travaux de remblayage des fosses érosives découvertes autour des piles du pont actuel afin de le stabiliser.

On voit donc que notre projet s’inscrit dans une vision beaucoup plus large tant dans l’espace que dans le temps que ce projet dispendieux de passerelle. Toute comparaison se base sur les critères que l’on veut bien y mettre...

Une étude volontairement limitée

Le rapport d’études de la Ville de Genève démontre que cette solution plus ambitieuse n’a jamais été étudiée (schémas extraits du rapport VdG) :

16.



3. Etudes préliminaires

Conclusions :

VARIANTES	Amélioration des flux piétons/vélos	Faisabilité technique	Impact sur la CGN	Amélioration de l'environnement sonore pour piétons	Coûts	Total des + et -
1	+	+	=	=	++	4 pts
2	++	---	-	+	--	Abandonné
3	++	+	-	+	-	2 pts
4	+++	++	--	++	--	3 pts

6. Autres variantes possibles – Pour un projet sans oppositions

Rappel des variantes possibles : «pour un projet sans oppositions» cf PRD-56

Variante 1 : insertion d’une piste cyclable dans le gabarit du pont actuel :
Coût : 3'184'600 Fr dont 1'069'200 Fr de contribution de la Fondation du Pont du Mont Blanc.

Solution provisoire, suspendue

Variante 2 : prolongation du porte-à-faux : techniquement délicat : abandonnée



Variante 3 et 4 : Passerelle accolée ou séparée du pont du Mont Blanc



Il est donc exact qu’aucune variante en aval n'a jamais été examinée. En ce qui concerne la valeur patrimoniale de l’Île Rousseau et la nouvelle situation avec un pont élargi vers l’aval, la Ville avait déjà couronné il y a une quarantaine d'années un projet de liaison piétonne avec le pont du Mont-Blanc. Les schémas le montre clairement : la solution que nous préconisons n'a pas du tout été étudiée, et ce parce que la Ville souhaitait alors résoudre le problème piétons-vélos à moindre coût et sans se préoccuper de l'avenir des transports publics ou de toute autre contingence.

La CGN s'était quant à elle déjà prononcée contre ce projet, et avait demandé que si cette passerelle venait à se réaliser, il serait nécessaire de "remonter" ses débarcadères vers l'amont. Le coût à supporter par Genève devenait dès lors prohibitif. Entretemps, la CGN s'est probablement fait « forcer la main » pour revoir sa position, sans doute à l'insistance de la Ville et de l'État de Genève et sous la pression de l'attribution des fonds publics, afin qu'une nouvelle évaluation s'effectue, déplorable méthode par ailleurs souvent également utilisée à l'encontre des besoins d'infrastructures des TPG.

Schéma d'ensemble du projet d'élargissement du Pont du Mont-Blanc

- En bleu, l'emprise approximative du nouvel ouvrage
- En orange, les deux voies prévues pour les transports publics, y compris tramway ou bus bi-articulés

Le niveau de la surface des deux ouvrages est strictement identique.

Les piliers supportant le nouveau pont ont le même rythme que l'ouvrage historique.

Dès lors, les portées étant courtes, la hauteur statique du nouvel ouvrage est bien inférieure à celle de l'ancien, ce qui facilite l'interaction avec les passages piétons inférieurs existants.



Situation actuelle



Situation future avec élargissement



Le Pont du Mont-Blanc élargi vers l'aval, comprenant :

- trottoir aval avec raccord piétonnier vers l'Île Rousseau,
- deux voies de circulation en site propre pour les transports publics,
- deux voies vers la Rive gauche pour le trafic général,
- une voie centrale attribuée à la présélection du trafic dans les deux sens depuis le milieu du pont, celle vers la Rive gauche devant servir à l'accès au parking du Mont-Blanc.
- deux voies vers la Rive droite pour le trafic général,
- une voie à double sens de circulation récupérée par décalage sur l'ouvrage existant pour les deux roues
- le trottoir existant côté lac.

L'aspect de la Rade reste inchangé, ainsi que les manœuvres des bateaux de la CGN.

La seule modification à réaliser touche à l'accès au parking sous-lacustre côté aval.