



Date de dépôt : 22 juin 2026

Rapport

**de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour
enfin boucler le « U cyclable » sur le pont du Mont-Blanc**

Rapport de majorité de Christina Meissner (page 4)

Rapport de minorité de Sylvain Thévoz (page 39)

Pétition (2261-A)

pour enfin boucler le « U cyclable » sur le pont du Mont-Blanc

La situation sur le pont du Mont-Blanc est au point mort. Vélos et piétons doivent cohabiter bien malgré eux sur une portion d'espace congrue alors que des solutions efficaces et bon marché existent. Il est temps d'aller de l'avant.

Nous demandons :

- Le boucllement du U cyclable autour de la rade, avec l'aménagement d'une véritable piste cyclable bidirectionnelle côté amont sur la chaussée du pont du Mont-Blanc et sur le quai du Général-Guisan – chaînon manquant entre les deux pistes cyclables bidirectionnelles des quais du Mont-Blanc et Gustave-Ador – ainsi que d'une piste cyclable sur le côté aval du pont, pour supprimer la mixité vélo/piéton sur le trottoir.
- Qu'à cette fin, les autorités saisissent l'opportunité des futurs travaux de rénovation des trottoirs du pont du Mont-Blanc – qui devraient entraîner la suppression temporaire d'une voie de trafic individuel motorisé – pour réaffecter ensuite définitivement l'espace de cette voie automobile aux cyclistes dès la fin des travaux.

Pourquoi faut-il agir maintenant ?

- En 2021, le Conseil municipal de la Ville de Genève acceptait la motion M-1646 qui demandait que le U cyclable bidirectionnel autour de la rade soit bouclé.
- En 2024, le Conseil municipal de la Ville de Genève acceptait un crédit de 100 000 francs (PRD-346) « pour l'étude de la transformation d'une voie de circulation sur le quai Général-Guisan » (qui demandait à ce que l'une des six voies dédiées au trafic individuel motorisé sur le quai puisse être aménagée en piste cyclable, et ainsi permettre de réserver aux seuls piétons la totalité des cheminements du Jardin anglais).
- Depuis 2020, les quais des deux côtés de la rade sont équipés de pistes cyclables bidirectionnelles, mais la jonction entre ces deux aménagements reste inachevée, au détriment des personnes à pied et à vélo, obligées de circuler en mixité sur un espace trop limité.
- L'Horloge fleurie et le Jardin anglais sont non seulement un haut lieu touristique drainant un nombre important de piétons, mais ils constituent

également un maillon central de l'axe piéton passant par le pont du Mont-Blanc.

- Des comptages récents indiquent que le Jardin anglais est l'un des points les plus empruntés à vélo dans le canton (1 168 cyclistes/heure à l'heure de pointe du matin).

- Aucune mesure n'a été envisagée depuis le refus populaire du 24 novembre 2024 de construire une passerelle dédiée aux piétons, laissant la situation s'empirer sans perspective d'amélioration.

- Le pont du Mont-Blanc compte 5 voies dédiées au trafic individuel motorisé, alors que la majorité de la population se déplace en transports publics, à pied ou à vélo dans le centre de Genève.

N.B. 567 signatures¹
Pro Vélo Genève
M. Nataniel Mendoza
Place de Cornavin 1
1201 Genève

¹ Pour information, la pétition est en outre munie d'environ 3335 signatures électroniques.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Christina Meissner

La commission des pétitions a auditionné les pétitionnaires, puis le département et enfin le TCS sous l'efficace présidence de M. Sandro Pistis et de M^{me} Céline Bartolomucci.

En résumé, et comme nous l'a rappelé l'OCT lors de son audition, avant 2021, il n'y avait pas d'aménagement cyclable sur le pont du Mont-Blanc. Les milieux de la mobilité ont alors convenu de réaliser un test avec une piste cyclable et un trottoir mixte, des éléments qui ont été pérennisés depuis lors. Toutefois, les accroches étaient insatisfaisantes de part et d'autre du pont, mais cette situation avait été acceptée dans l'attente de la passerelle piétonne qui prévoyait une piste cyclable bidirectionnelle côté lac. Le projet de passerelle a toutefois été rejeté en 2024. S'ensuivent deux propositions pour réaliser le bouclage du U cyclable. La pétition 2661 en propose une et le TCS une autre avec un système de barge en dessous du pont.

La majorité de la commission n'est pas favorable à la proposition de Pro Vélo. D'une part, la suppression d'une voie de circulation aurait un impact trop important sur l'écoulement du trafic et notamment aux carrefours et, d'autre part, la pétition n'amène aucune solution pour les nombreux cyclistes qui doivent traverser la route à la hauteur du pont du Mont-Blanc pour poursuivre sur la même rive (circulation interrives). La commission a été séduite par la proposition du TCS qui ne supprime aucune voie sur le pont et propose une solution pour le trafic interrives des cyclistes. Elle figure en annexe du présent rapport. La majorité de la commission propose ainsi le dépôt de la pétition par 10 oui (2 MCG, 1 LC, 1 LJS, 4 PLR et 2 UDC) et 5 non (3 S et 2 Ve). La majorité de la commission invite cependant le Conseil d'Etat à ne pas clore la réflexion du U lacustre cyclable mais à l'examiner sous l'angle de la proposition du TCS.

La commission remercie pour leur accompagnement fidèle et précieux de ses travaux la secrétaire scientifique de la commission, M^{me} Nadia Salama, et le procès-verbaliste, M. Christophe Vuilleumier.

26 janvier 2026 : M. Nataniel Mendoza, Pro Vélo, M. Marco Ziegler, Mobilité piétonne Genève, et M. Thibault Schneeberger, actif-trafiC, pétitionnaires

M. Mendoza prend la parole et déclare que cette pétition est portée par plusieurs associations qui sont représentées devant la commission. Il rappelle que le pont du Mont-Blanc a une longue histoire qui évolue à travers le temps et qui permet à tous les modes de traverser d'une rive à l'autre. Il précise que les décomptes réalisés par les associations indiquent que 1100 cyclistes circulent chaque heure devant l'horloge fleurie et qu'il est question d'une augmentation de 600% du nombre de cyclistes entre 2001 et 2023.

Des conflits sont persistants et inévitables entre les différents modes au vu de l'espace restreint des voies dédiées aux piétons et aux vélos sur le pont du Mont-Blanc et de son proche périmètre, sans compter les 7 franchissements de route pour les vélos qui rendent la situation dangereuse et peu attractive, une situation qui complique en outre la compréhension des lieux. Il rappelle par ailleurs que, depuis 2020, les deux côtés de la rade sont équipés de pistes bidirectionnelles avec précisément un maillon manquant au niveau du pont du Mont-Blanc. Il évoque le projet de passerelle piétonne qui a échoué en 2024 ainsi que la motion présentée par la Ville de Genève en 2021 et la PRD de 2024 visant à étudier une transformation de la voie de circulation sur le quai Général-Guisan.

La mobilité évolue, le concept de circulation radio-concentrique ayant été abandonné au cours des années 1990 avec la création de l'autoroute de contournement. En outre, une baisse de 20% du trafic motorisé individuel a été enregistrée entre 1990 et 2024. Il rappelle encore la LMD votée en 2011 et la LMCE en 2016 ainsi que le projet du pôle Cornavin qui va entraîner une nouvelle baisse du trafic.

Il remarque en conséquence que l'espace sur le pont du Mont-Blanc doit être redistribué après avoir été l'objet de la vision des années 60 qui consacrait l'espace public à la voiture. Il y a 5 voies dédiées aux voitures sur ce pont ; en 2012, une voie de transport public y a été créée ainsi qu'une piste cyclable dans un sens, en 2020. En l'occurrence, les conflits entre personnes à pied et à vélo sont créés par le manque d'espace qui leur est dédié, un espace qui est aujourd'hui en grande majorité dédié à la voiture.

M. Schneeberger indique que le projet travaillé avec un groupe d'urbanistes consiste à supprimer la voie en direction de Chantepoulet afin de libérer de l'espace, ce qui simplifierait le carrefour sur la rive droite et fluidifierait le trafic tout en résolvant les conflits entre piétons et vélos. La

pétition a été adressée à la Ville de Genève devant laquelle les pétitionnaires ont été auditionnés.

Il ajoute que le trottoir du côté de l'île Rousseau serait consacré aux piétons avec une piste cyclable bidirectionnelle sur l'autre bord. La ceinture urbaine ne serait pas touchée. De plus, il serait possible de créer une piste monodirectionnelle sur le côté de l'île Rousseau. Il mentionne que l'espace devant l'horloge fleurie serait dès lors libéré des vélos. Il remarque en outre que la voie automobile supprimée est hors LMCE et supporte les charges de trafic les plus faibles. Elle débouche de surcroît sur une rue qui doit passer en réseau de quartier, il y a donc une certaine logique à supprimer cette voie.

Il rappelle par ailleurs que des travaux doivent être menés sur les trottoirs du pont du Mont-Blanc avec des interventions ciblées avant 2027, lesquels travaux étaient inclus dans le projet de la passerelle piétonne qui a été refusé. Les trottoirs devraient ainsi être fermés durant dix mois et une voie motorisée sera aussi fermée durant ces travaux. Cela pourrait être l'occasion de créer un nouvel équilibre sur ce pont en ne rouvrant pas cette voie après les travaux.

M. Ziegler aimerait souligner que tout aménagement cyclable efficace qui attire et canalise les cyclistes est un gain immédiatement mesurable sur les trottoirs et qui favorise les déplacements des piétons. Il ajoute que ce projet vise donc à améliorer le réseau, ce qui est important dans ce secteur. Il rappelle que, lors des grosses affluences piétonnes, la situation est très insatisfaisante sur ce pont et la demande piétonne est très forte. Il remarque qu'il y a en effet d'une part le U piéton autour de la rade, emprunté quotidiennement par un certain nombre d'utilisateurs, et un parcours pour les personnes en fauteuil roulant, ainsi qu'un réseau qui relie la gare Cornavin au quartier des Eaux-Vives. Cet axe doit être perceptible sur toute la longueur et il convient donc de redonner au Jardin anglais sa fonction première en sortant les vélos de cet espace.

Place aux questions

Un député PLR rappelle que le pont du Mont-Blanc est un endroit très symbolique et très clivant. C'est l'un des seuls passages pour les communes de la rive gauche qui sont isolées, pour se rendre sur l'autre rive. Il se demande s'il ne faudrait pas élargir ce pont en fin de compte pour intégrer tous les modes afin de ne pas pénaliser une partie du canton.

M. Schneeberger pense que la proposition de la pétition permet précisément de libérer de l'espace pour les automobilistes qui n'ont pas d'autre choix puisque ces facilités cyclables permettront à tous les hésitants qui redoutent d'emprunter le pont de se déplacer à vélo. Le vote a bien exprimé le

rejet de la population d'une nouvelle infrastructure lourde et coûteuse qui serait une atteinte au patrimoine et il doute qu'un projet de ce type puisse être accueilli favorablement.

M. Mendoza rappelle que le plan climat cantonal vise le report modal, de la voiture vers les TPG, mais aussi des transports publics vers les modes actifs. Il ajoute que ces pistes cyclables permettraient en outre de décharger les bus qui pourraient dès lors embarquer des automobilistes.

Un député PLR demande comment avoir envie de créer de nouvelles infrastructures pour les cyclistes alors que ces derniers se comportent très mal, précisément sur ce tronçon. Il se demande par ailleurs quels seraient les impacts sur la rue des Alpes dans le scénario proposé.

M. Schneeberger rappelle que la LMCE vise à faire passer les voitures sur la ceinture urbaine en passant par l'avenue de la Paix pour accéder à la Servette. Il déclare que le trafic ne devrait donc pas passer majoritairement par la rue des Alpes et il déclare que c'est la raison pour laquelle une étude serait nécessaire.

Un député S rappelle que le U cyclable devait être bouclé il y a dix ans. Il ne comprend pas qu'il n'y ait pas encore eu de mort dans ce périmètre, les cyclistes étant invités à slalomer sur ce parcours. Il remarque que le carrefour sur la rive droite est particulièrement dangereux, les voitures ne s'arrêtant guère au feu rouge. Il demande alors s'il y a des informations sur les accidents dans ce périmètre et pourquoi ce sont les associations qui ont réalisé des statistiques sur ce pont. Il demande par ailleurs comment seraient équilibrées les six voies plus haut, au niveau de l'hôtel Métropole, et si un tram, tel qu'il est imaginé, serait envisageable.

M. Schneeberger répond que, pour ce faire, il faudrait rénover la chaussée et il déclare que les échéances concernant un tram semblent en l'occurrence très lointaines. La pétition propose pour sa part une solution à court terme. Concernant le quai Guisan, l'une des six voies devant l'hôtel Métropole devrait être supprimée, a priori en direction de Champel.

M. Mendoza ajoute qu'il est toujours difficile d'obtenir des chiffres auprès de l'OCT, raison pour laquelle les associations ont décidé de faire des comptages elles-mêmes. Toutes les collisions ne sont pas comptabilisées puisqu'elles ne font pas toutes l'objet d'un rapport de police. Il observe ensuite que c'est un véritable gymkhana et que la régulation des feux – très complexe et menant à des situations contre-intuitives – est incomprise par une grande partie des cyclistes et piétons, qui passent parfois au rouge.

Une députée Verte demande si l'axe en direction de Chantepoulet ne pourrait pas être conservé avec un seul axe tournant à droite à la sortie du pont.

Elle se demande ensuite si l'OCT ne donne pas de chiffres lorsque ces derniers sont demandés. Elle demande également si une sensibilisation est faite aux membres des associations.

M. Mendoza répond que personne ne remet en question les règles de la circulation et qu'il est difficile d'obtenir des réponses de la part de l'OCT.

M. Schneeberger mentionne qu'il est facile à présent de faire des comptages vélos notamment grâce à de nouvelles technologies. Il rappelle ensuite que la logique de la loi veut que les véhicules doivent passer par la rue des Alpes ou emprunter le reste du quai.

Une députée Verte déclare être piétonne et qu'elle craint de se déplacer à vélo. Elle se demande si des personnes accidentées pourraient se retourner contre l'Etat au vu de la disposition des lieux qui sont accidentogènes. Elle demande par ailleurs si les économies d'échelles inhérentes aux travaux devant être réalisés sur le pont ont été évaluées.

M. Schneeberger répond qu'il semble cohérent d'avoir une opération intégrée dans le chantier qui est prévu. Et il remarque que des économies seraient ainsi potentielles plutôt que d'intervenir dans un second temps.

M. Ziegler ajoute qu'il est difficile de se prononcer sur le résultat d'une procédure en démontrant que l'Etat aurait dû aménager les lieux autrement. Il ne pense pas, quoi qu'il en soit, qu'il faille compter sur les tribunaux pour trancher ces situations. Il ajoute que l'idée est de mener ce projet dans les six mois et non d'attendre le résultat d'une procédure qui durerait cinq ans.

Un député S déclare avoir toujours été étonné d'observer les cyclistes autour de l'horloge fleurie et il pense qu'il y a quelque chose à faire sur ce pont. Il demande quelle a été la réponse de la Ville de Genève à la pétition.

M. Ziegler répond que le rapport n'a pas encore été déposé.

Un député S demande si la piste cyclable continuerait après le pont du Mont-Blanc sur Général-Guisan.

M. Schneeberger répond qu'elle n'existe pas pour le moment et que la pétition propose justement d'ajouter une piste cyclable.

Un député LC demande ce qui est prévu sur la droite à la sortie du pont côté rive gauche (à proximité du restaurant Le Lacustre).

M. Schneeberger répond que la géométrie est plus complexe à ce niveau et il mentionne qu'une étude serait nécessaire.

Un député LC demande si le gabarit de la piste cyclable serait modifié.

M. Schneeberger acquiesce.

Un député PLR rappelle que, sur les autres ponts, il n'y a qu'un mode de mobilité et qu'il a toujours été dit que ce pont serait consacré aux voitures.

M. Schneeberger répond que c'est le point le plus chaud du canton en termes de passages de vélos. Il ajoute que les cyclistes ne font pas le détour par le pont des Bergues.

Un député PLR rappelle que ce pont est une propriété de la Ville de Genève et il demande ce que les pétitionnaires attendent de la commission cantonale.

M. Schneeberger acquiesce, mais il mentionne que le canton a la mainmise sur les décisions en matière de gabarit routier sur cet axe. Pour preuve, il avait même interdit dans un premier temps à la Ville de Genève une chose aussi élémentaire que de mener une étude sur ce tronçon.

M. Ziegler rappelle que le pont du Mont-Blanc est un enchevêtrement de compétences entre le canton et la Ville de Genève.

9 mars 2026 : Audition de M. Thierry Messenger, directeur OCT – DPRM – DSM

M. Messenger prend la parole et rappelle qu'avant 2021, il n'y avait pas d'aménagement cyclable sur le pont du Mont-Blanc. Il ajoute que le CODEP qui réunit les milieux de la mobilité a ensuite convenu de réaliser un test avec une piste cyclable et un trottoir mixte, des éléments qui ont été pérennisés depuis lors. Il remarque que l'on savait toutefois que les accroches étaient insatisfaisantes de part et d'autre du pont et que cette situation avait été acceptée dans l'attente de la passerelle piétonne qui prévoyait une piste cyclable bidirectionnelle côté lac. Mais le projet de passerelle a été rejeté en 2024, et cette pétition demande à présent le bouclage du U cyclable de manière sécurisée. Il ajoute que le TCS a par ailleurs fait une seconde proposition avec un système de barge en dessous du pont. La proposition de Pro Vélo interroge en l'occurrence le fonctionnement du U lacustre.

Une feuille de route a été signée avec la Ville de Genève en novembre 2025 pour assurer les continuités cyclables. M. Maudet et M^{me} de Chastonay ont validé la création d'un comité technique à cet égard, dans le but de dégager des compromis.

Place aux questions

Un député S remarque qu'il y a donc deux propositions, l'une du TCS et l'autre de Pro Vélo, et il demande quelle est la vision du canton quant à l'avenir de ce U cyclable. Il se demande également ce qu'il en est de la dangerosité de ce lieu qui semble empirer.

M. Messenger répond que le canton ne s'en remet pas à Pro Vélo ou au TCS, mais qu'il est intéressant de réfléchir avec ces acteurs de la mobilité qui sont pleins de bon sens. Il ajoute qu'il est question d'un secteur difficile. Il rappelle que le rejet de la passerelle est très récent et qu'il n'y a pour l'heure pas de position arrêtée de la part du canton. Il remarque, quoi qu'il en soit, qu'il n'est pas possible de sacrifier une voie de circulation sans en évaluer les conséquences.

Un député S observe que des périmètres sont sacrifiés dans les quartiers au détriment des habitants alors qu'il est question ici de supprimer une voie sur les cinq que compte ce pont.

M. Messenger répond que c'est la manière donc ces cinq voies permettent de gérer les flux en aval et en amont qui est importante. Il répète qu'à ce stade, sans étude précise, il n'est pas possible de souscrire à la pétition. Il mentionne que le retrait d'une voie entraînerait des congestions importantes qui ne respecteraient pas la loi. Il rappelle en outre que des travaux doivent s'ouvrir à Cornavin et qu'il faudra réfléchir à nouveau à cette situation.

Un député PLR déclare habiter sur la rive gauche au bord du lac, et il mentionne ne pas avoir d'autre choix que de passer par ce pont pour se rendre dans le reste de la Suisse. Il se demande si le département aurait le droit de bloquer une voie sur ce pont pour répondre à la pétition.

M. Messenger répond que le département est contraint par la loi qui stipule que le U lacustre doit proposer une fluidité pour le trafic motorisé individuel.

Un député PLR remarque que le canton parle essentiellement avec la Ville de Genève alors que de nombreuses communes sont également concernées par le pont du Mont-Blanc. Il demande si ces dernières sont intégrées dans ces réflexions.

M. Messenger rappelle que le référendum était de nature communale pour une infrastructure d'ampleur cantonale. La feuille de route entre le canton et la Ville de Genève est équilibrée. Elle est conforme à la loi et a pour mission de résoudre les maillons problématiques.

Un député PLR remarque que les communes ne seraient donc pas prises en compte puisque le pont appartient à la Ville de Genève.

M. Messenger répond qu'il y a des procédures à respecter et il mentionne qu'il ne serait pas possible de prendre une décision unilatérale. Il déclare que la démarche actuelle implique Pro Vélo et le TCS, le but étant de dégager une solution satisfaisante.

Un député PLR demande par où passeraient les piétons dans le scénario du TCS.

M. Messenger répond que les piétons passeraient toujours sur le trottoir, la proposition ne résolvant que le flux des vélos.

Un député S remarque que la question des connexions de part et d'autre du pont pose un problème et il demande si le passage des piétons sera supprimé dans le scénario du TCS.

M. Messenger répond que le département n'est pas l'auteur de cette proposition. Il ajoute que la proposition de Pro Vélo permettrait d'agrandir la piste cyclable sur la chaussée tout en maintenant les piétons. Quant au projet du TCS, il remarque que les cyclistes circuleraient toujours côté lac et côté ville avec des échanges par-dessous le pont.

Un député S demande quelle proposition est la meilleure.

M. Messenger répond que supprimer une voie comme le propose Pro Vélo implique que deux fois moins de voitures passeront au feu, ce qui entraînera des bouchons sur la rive gauche. Il ajoute qu'il est par ailleurs nécessaire d'étudier la faisabilité des barges proposées par le TCS qui sont dépendantes du lac.

Un député S demande quand est parvenue la proposition du TCS. Il se demande par ailleurs si Mobilité piétonne ne devrait pas être ajoutée à la réflexion. Il rappelle ensuite que les travaux des SIG ont entraîné la suppression de plusieurs voies de circulation et il remarque que l'on constate que c'est donc possible. Il évoque alors le projet de la Halle de Rive qui va être rénovée, bloquant une partie de la circulation, ainsi que les objectifs cantonaux et il se demande pourquoi ces éléments ne sont pas compris dans les réponses de M. Messenger.

M. Messenger déclare qu'il répondra par écrit à la première question. Il pense qu'ajouter Mobilité piétonne à la réflexion fait sens. Il mentionne alors que la voirie de Rive relève d'un réseau secondaire alors que le pont du Mont-Blanc appartient au réseau primaire et est un segment de la ceinture urbaine. Il est donc nécessaire d'avoir ces hiérarchies en tête lorsque l'on formule un scénario de mobilité. Quant aux travaux des SIG, il rappelle que des problèmes en ont découlé, entraînant une prise de position du Conseil d'Etat quant aux conditions de chantier.

Il rappelle par ailleurs qu'il n'y a pas que des pendulaires sur le pont du Mont-Blanc mais aussi des professionnels dont dépend l'économie du canton.

Un député PLR demande comment est imaginé le passage depuis la voie cyclable jusqu'à la barge.

M. Messenger enverra le communiqué de presse du TCS. Il ajoute avoir précisément des doutes quant à la faisabilité technique des accroches dans le scénario du TCS.

23 mars 2026 : Audition M. Yves Gerber, directeur – TCS section Genève, M. Guillaume Sauvin, ingénieur Mobilités – TCS section Genève

M. Gerber excuse l'absence du président. Il remercie ensuite la commission pour cette audition. Il remarque que le sujet est important, et il mentionne que le TCS a étudié la pétition. Il précise que c'est l'impact et la pertinence de la solution qui est proposée qui a été analysée et il déclare que le TCS considère cette solution comme mauvaise. Il rappelle que la LMCE stipule que le U lacustre se situe sur la moyenne ceinture et est donc hors zone, et doit maintenir la fluidité du trafic. Or, supprimer une voie sur le pont aurait un impact très important. Cette proposition est en outre une demi-mesure puisqu'elle ne permet pas aux cyclistes de rester sur la même rive et ne répond donc pas aux besoins.

M. Sauvin remarque que l'impact de la suppression d'une voie s'exprimera sur l'écoulement du trafic et notamment aux carrefours. Les comptages sont publics et figurent sur SITG. Ils datent en l'occurrence de 2023. Entre 1990 et 2025, le trafic a diminué de 15 à 20%. C'est l'heure de pointe du soir qui est bien évidemment prise comme référence. La capacité des carrefours est également indiquée. Le trafic est actuellement inférieur à la capacité, dans les deux sens, avec respectivement, de part et d'autre du pont, une utilisation se montant à 80% et à 60% des capacités. Si une voie devait être supprimée, la capacité serait dépassée à hauteur respectivement de 133% et 120%. Ce 20% représenterait une remontée de file de plus d'un kilomètre, soit un impact très important.

La suppression de la 3^e voie de 15 mètres en direction de Général-Guisan pourrait être acceptable sans grands effets pour les cyclistes. Il ajoute que la suppression de la voie en direction de Chantepoulet permettrait de gagner une voie, sur laquelle on décompte 250 véhicules à l'heure actuelle. Mais il attire l'attention sur le fait que la capacité actuelle est de 71% et que le report de trafic sur la voie voisine entraînerait à nouveau un dépassement de la capacité. Et il observe en outre que la remontée de file serait rallongée sur la présélection vers la rue des Alpes, entraînant des voitures au milieu du passage piéton, avec des bouchons à tous les temps de feu vert. Il ajoute que, si la présélection sur la rue des Alpes était bloquée en conséquence de cette suppression sur le pont, les 250 véhicules de plus seraient drainés sur le quai, entraînant des problèmes d'autant plus conséquents. Il en conclut que supprimer une voie sur le pont entraînerait des problèmes importants.

Il évoque ensuite les vélos et mentionne que les mouvements sont problématiques au niveau du carrefour nord à la sortie du pont. Il déclare qu'un comptage a été fait : 45% des cycles venant du quai Wilson vont en direction des Bergues ; entre 1 et 2 cycles par feu vert empruntent les passages piétons pour rejoindre le quai Wilson depuis les Bergues (soit 44 vélos par heure). Quant à la rive gauche, alors que le passage sous voie est normalement interdit aux vélos, 28% des cycles venant de la rive droite empruntent ce passage. 35% des vélos venant du Jardin anglais se rendent en direction du quai des Bergues.

L'idée serait donc de garantir les continuités intrarives grâce à des barges, avec une large barge du côté de Cornavin permettant d'accueillir autant les vélos que les piétons en facilitant l'ensemble de ces mouvements. Il précise que ce projet n'entrave en rien les mouvements de la CGN. Il ajoute que ce projet se monterait à 6 millions de francs, soit un dixième du montant de la passerelle qui a été refusée. L'état de la barge actuelle devrait être vérifié et des oppositions architecturales pourraient se faire entendre. Il relève encore la suppression de trois places d'amarrage devant Le Lacustre, mais il pense que ces difficultés peuvent être aisément résolues.

Place aux questions

Un député S se déclare étonné de voir que la fluidité est dans le vert à 80% de la capacité, mais au détriment de la fluidité des piétons et des cyclistes.

M. Sauvin répond que la voie ne peut pas être à 100% de sa capacité en raison des feux aux carrefours qui sont existants.

M. Gerber précise que c'est la suppression d'une voie qui aurait pour conséquence de péjorer la fluidité des piétons et des cyclistes, car les temps de feu seraient régulés de manière à permettre un meilleur écoulement du trafic. Il ajoute que la situation est bonne pour tout le monde à l'heure actuelle.

Un député S répond que la situation n'est pas idéale pour les piétons et les cyclistes. Il imagine que la situation est bonne pour les automobiles en revanche.

M. Sauvin répond que la situation au niveau du Jardin anglais est un problème en effet, mais il mentionne que ce point est hors sujet. Cela étant, il déclare que le TCS a des propositions pour régler ce problème. Il mentionne que l'idée à ce niveau serait de créer une voie bidirectionnelle cyclable.

M. Gerber remarque qu'au nord du pont, lorsqu'il fait beau, on constate un agglutinement de piétons et de cyclistes et il observe que les barges qui sont proposées représenteraient une solution simple pour ces derniers, et permettraient de régler de nombreux conflits. Il précise que cette solution a été soumise à la Ville de Genève, le TCS devant rencontrer cette dernière et Pro

Vélo. Il relève par ailleurs que les infrastructures sont presque toutes existantes pour la solution que le TCS propose. Il ajoute que l'accidentologie précise qu'il n'y a pas d'accident sur le quai des Bergues entre les piétons et les vélos.

Un député S demande comment il est possible d'estimer que 45% des cyclistes qui vont en direction des Bergues ne se rendent pas ensuite vers l'Ile Rousseau. Il observe aussi que les vélos sont très attentifs aux piétons puisqu'il n'y a pas d'accidents.

M. Gerber remarque que ce mouvement n'a pas été compté. Mais il pense que la démonstration a été faite, même s'il y a des lacunes.

Une députée Verte demande si des passages piétons à la japonaise ont été envisagés.

M. Sauvin répond que cette infrastructure ne fonctionnerait pas puisque la capacité du carrefour en serait diminuée dans la mesure où des phases de feu seraient ajoutées.

M. Gerber ajoute que cela péjorerait également les bus.

Une députée Verte demande si la passerelle de dessous serait pour les piétons et les vélos.

M. Sauvin répond qu'elle resterait pour les piétons, les vélos passant dès lors par une barge qui serait ajoutée. Il rappelle qu'il est question d'un vélo toutes les 30 secondes et il pense qu'il serait judicieux de séparer les flux.

Une députée LC demande si cette barge est un bateau à fond plat qui est immobile.

M. Sauvin acquiesce et mentionne que c'est la barge actuelle, au nord, qui n'est pas assez large. Et il mentionne qu'élargir cette dernière permettrait de faire passer les vélos et les piétons.

M. Gerber ajoute que les pentes sont par ailleurs acceptables pour les fauteuils roulants.

Un député PLR remarque que la pétition a été déposée par Pro Vélo. Il observe que cette proposition est surtout anti-voitures et il se demande ce qu'il faut en penser. Il se demande quelles sont les interactions entre le TCS et Pro Vélos.

M. Gerber répond que les deux entités se sont rapprochées depuis deux ans puisque le constat a été relevé que le TCS et Pro Vélo étaient d'accord sur 80% des dossiers. Il mentionne que la pétition est une mesure anti-voitures censée favoriser les vélos, mais il déclare que ce n'est qu'une demi-mesure qui n'est pas aboutie. Il ajoute que passer par une pétition revient à reconnaître que cette solution n'est pas réaliste en raison de la LMCE. Il répète que l'on ne peut pas supprimer une voie sur le pont sans péjorer l'ensemble du secteur. Il ne croit

pas dès lors qu'il soit judicieux de soutenir cette pétition, à moins de la renvoyer au Conseil d'Etat avec la proposition du TCS.

Un député PLR répond que ce n'est pas possible, mais il mentionne que le TCS peut venir avec sa propre pétition.

Un député S remarque que les chiffres indiquent que les cadences entre les vélos et les voitures sont presque similaires. Il demande alors si le TCS a pris contact avec les instances concernées par les trois obstacles qui ont été signalés.

M. Sauvin répond par la négative, mais il ne croit pas que déplacer une chaîne et une bouée soit insurmontable.

Un député PLR se demande s'il n'y a pas un conflit sur la rive gauche entre les vélos et les piétons à la sortie du pont au sud, pour gagner le passage sous-voie.

M. Sauvin acquiesce et déclare que 206 cyclistes de l'heure passent actuellement par-là, ce qui implique que ce conflit existe déjà.

Une députée LC remarque qu'il serait intéressant d'avoir une pétition de la part du TCS pour pouvoir traiter ces différents scénarios en même temps.

4 mai 2026 : Discussion interne et vote

La présidente rappelle que la commission a procédé à des auditions sur cette pétition les 26 janvier, 9 mars et 23 mars.

Une députée LC rappelle que le TCS avait apporté sa propre proposition et elle mentionne qu'il semblait intéressant de l'étudier de manière plus approfondie. Elle demande si le TCS a également envoyé une pétition.

La présidente répond par la négative.

La députée LC estime que d'autres auditions sont inutiles et qu'il est possible d'aller de l'avant en renvoyant cette pétition au Conseil d'Etat et la proposition du TCS. Elle pense en effet que cette dernière est frappée au coin du bon sens. Sinon, elle votera contre le renvoi de cette pétition.

Un député PLR signale que le Conseil d'Etat doit se prononcer sur le texte des pétitionnaires uniquement et il mentionne que, si l'on veut qu'il se prononce sur le texte du TCS, une motion serait sans doute nécessaire.

M^{me} Salama déclare que la commission doit se prononcer sur cette pétition et qu'il n'est pas possible de l'amender. Elle précise que le rapporteur peut ajouter en annexe les documents reçus par la commission et que c'est le rapport de la commission et ses annexes qui sont transmis au Conseil d'Etat.

Un député S déclare que son groupe soutient le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat, cette pétition étant excellente à la suite du refus de la Ville de Genève d'ajouter une passerelle à ce pont alors que ce secteur est particulièrement accidentogène. Il rappelle à cet égard la surmortalité des cyclistes et des piétons à Genève et il estime qu'il est nécessaire d'agir. Il mentionne que tout ce qui est évoqué est factuel. Il signale qu'il est juste par ailleurs de mieux répartir les flux entre les différents modes de transport.

Un député PLR déclare que son groupe refusera le renvoi et demandera le dépôt sur le bureau. Il pense qu'il est nécessaire en effet de créer un U lacustre, mais il rappelle que le TCS a exposé une excellente solution qui convient à tout le monde et il remarque que ce projet est entre les mains du Conseil d'Etat. Il rappelle que toute une rive est obligée de passer par ce pont pour rallier le reste de la Suisse. Il précise qu'il n'y a pas de train du côté d'Anières ou de Corsier, et il remarque que supprimer une voie sur le pont entraînerait des bouchons insupportables selon les ingénieurs.

Un député Vert rappelle que le train traverse le Rhône et s'arrête à la gare de Chêne-Bourg. Il mentionne que la situation actuelle est inacceptable notamment sous l'angle de la cohabitation entre les piétons – et plus particulièrement les touristes – et les cyclistes. Il ajoute que la signalisation n'est en outre pas simple à comprendre. Il rappelle que les accidents sont nombreux sur ce pont qui se retrouve parfois bloqué. Il estime qu'il est donc nécessaire de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat qui a tous les outils pour prendre une décision qui relève surtout des ingénieurs.

Une députée LC déclare qu'elle ne renverra finalement pas cette pétition au Conseil d'Etat. Elle mentionne que, si la situation est mauvaise, la proposition des pétitionnaires pourrait encore venir péjorer la situation pour tous les usagers autres que les cyclistes et elle pense que la solution du TCS devrait être étudiée.

Un député PLR observe qu'il y a des pétitions qui valent la peine d'être renvoyées au Conseil d'Etat, même si elles demeurent discutables. Mais il mentionne que tel n'est pas le cas, puisque le Conseil d'Etat et les services sont conscients du problème et ont déjà entre les mains les différents scénarios.

Un député LJS déclare que la situation est en effet inacceptable, mais il remarque que la solution proposée par les pétitionnaires l'est tout autant. Il aurait classé cette pétition, mais il est prêt à se rallier au dépôt sur le bureau.

Un député UDC pense que supprimer une voie ne ferait qu'aggraver la situation. Il ajoute que son groupe relève le problème de l'impossibilité de modifier les pétitions et il estime qu'il serait nécessaire de réfléchir à ce point afin de pouvoir modifier ces textes avec l'autorisation des pétitionnaires. Il

imagine qu'il serait intéressant de pouvoir travailler les pétitions comme les motions.

M^{me} Salama répond qu'il faudrait modifier non seulement la LRGC, mais aussi la loi sur l'exercice du droit de pétition qui est également reprise dans la constitution genevoise. Elle rappelle par ailleurs que la commission a la possibilité de rédiger une motion de commission si elle le souhaite.

Un député MCG déclare que son groupe ne soutient pas cette pétition, mais il mentionne que, si le rapport fait allusion à la proposition du TCS, il l'acceptera volontiers.

Un député S rappelle qu'il y a un problème systémique avec la sécurité des vélos à Genève selon les statistiques. Il ajoute que la proposition du TCS n'est pas encore sur la table. Mais il remarque que cette proposition place en l'occurrence en conflit les cyclistes et les piétons et il pense qu'il serait nécessaire d'avoir l'avis du département avant d'exprimer son enthousiasme. Il pense que cette proposition vise surtout à préserver les cinq pistes du pont qui sont empruntées par des voitures qui n'ont rien à faire là et qui sont orientées par des applications. Il pense qu'il est aberrant de ne rien faire et qu'il y aura tôt ou tard un mort de part ou d'autres de ce pont. Il mentionne qu'il en va de la responsabilité de ceux qui refusent une proposition aussi modeste.

Un député Vert rappelle que la pétition est intangible, mais n'a pas force de loi. Il mentionne que la pétition entraîne finalement un rapport du Conseil d'Etat. Il ajoute que, si les groupes estiment que la meilleure solution est celle du TCS, il est nécessaire de renvoyer cette pétition.

La présidente passe au vote du renvoi de la P 2261 au Conseil d'Etat :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Abstentions : —

Le renvoi de la P 2261 au Conseil d'Etat est refusé.

La présidente passe au vote du dépôt de la P 2261 sur le bureau du Grand Conseil :

Oui : 10 (2 MCG, 1 LC, 1 LJS, 4 PLR, 2 UDC)

Non : 5 (3 S, 2 Ve)

Abstentions : —

Le dépôt de la P 2261 sur le bureau du Grand Conseil est accepté.

Pétition

Pour enfin boucler le U Cyclable sur le pont du Mont-Blanc

actif-traffic
En avant toute !**PRO VELO**
GENÈVELa mobilité
d'avenir**ATE**Mobilité piétonne Suisse
Canton de Genève**AFFLUENT**

Pont du Mont-Blanc

- Au **cœur de la cité**, du professionnel en déplacement au touriste, son image est emblématique de Genève.
 - Inauguré en 1862, reconstruit en 1903 pour accueillir le tram
 - Élargi en 1965
 - Passerelle piétonne rive droite en 2001
 - Voie TP en 2012
 - Piste cyclable uni-directionnelle en 2021
- **Axe majeur** de transit
 - Piétons
 - Vélos
 - Transports publics
 - TIM





Un axe plébiscité par les modes actifs

- **À pied:** Horloge fleurie, Jardin Anglais, lien Eaux-Vives – Cornavin, Pâquis - Rive
- **À vélo:** 1'100 cyclistes/h devant l'horloge fleurie, +600% sur le pont entre 2001 et 2023
- Des **conflits persistants et inévitables**, au vu de l'espace restreint qui leur est dédié, entre ces deux modes censés être prioritaires dans l'hyper-centre (LMCE)
- **7 franchissements de route** pour Pâquis => Eaux-Vives à vélo
 - Sas vélo **sous-dimensionnés**
 - Parcours **peu compréhensible et en conséquence peu respecté**

Une jonction cyclable inachevée

- Depuis 2020, les deux cotés de la rade sont équipés de **pistes bi-directionnelles**.
 - Le **maillon manquant**: Quai G.-Guisan et Pont du Mont-Blanc
- Projet de **passerelle piétonne échoue en 2024**
- **Ville de Genève**
 - **Motion M-1646** en 2021 => bidirectionnelle sur le pont et sur le quai Guisan
 - **PRD 346** en 2024 => « pour l'étude de la transformation d'une voie de circulation sur le quai Général-Guisan »
- Compétence **cantonale**

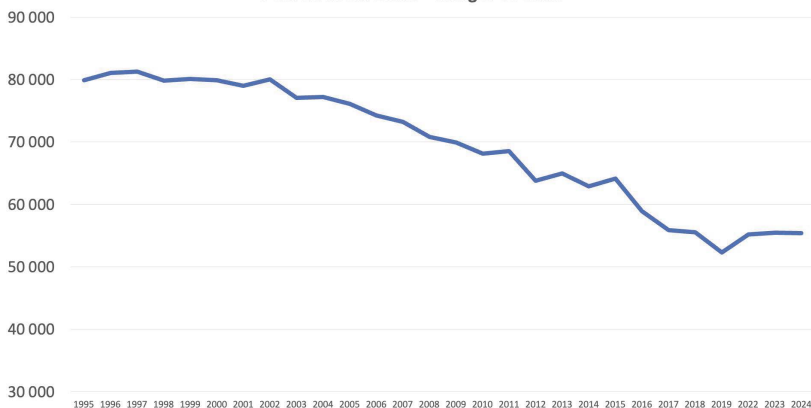


Une mobilité qui évolue

- Concept de circulation **radio-concentrique** abandonné dès les années 1990
- **Autoroute de contournement**, (re)déploiement du tramway, LEX: des mesures efficaces
 - Sur le pont: Baisse de 20% du trafic TIM, 1990-2024
 - Chantepoulet: Baisse de 30% TIM, 2014-2024
- **LMD** en 2011, **LMCE** en 2016
- **Évolution à venir du pôle Cornavin**
- Densification des centres urbains, changement climatique > appel à une **mobilité plus robuste**



Pont du Mont-Blanc - Charges de trafic

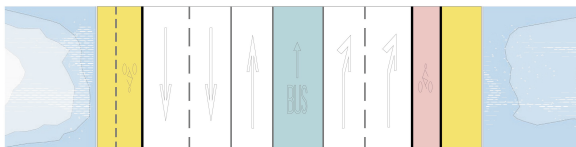
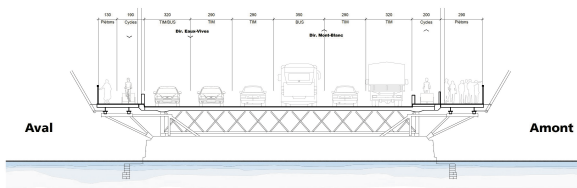


Un espace à redistribuer

- Aujourd'hui, nous avons conservé l'héritage du **tout à la voiture** de l'après-guerre
 - **5 voies** sur le pont
 - **6 voies** sur le quai Guisan
- Création d'une **voie TP en 2012**, un âpre combat pour une mesure aujourd'hui **largement appréciée**
- Des équipements cyclables lacunaires, une piste trop étroite (1.25m, ridicule) et uniquement dans un sens
- Personnes à pied et à vélo en conflit créé de toute pièce, sans vouloir voir **l'éléphant dans la pièce**
- Aujourd'hui, **créer les conditions pour une mobilité d'avenir**

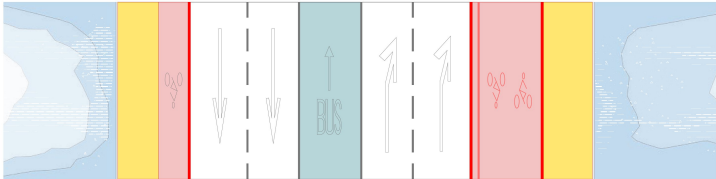
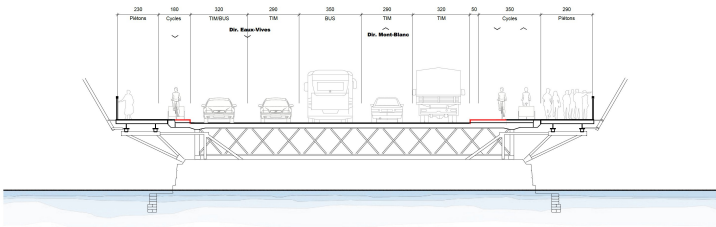


Pont du Mont-Blanc: situation actuelle



Le projet du Collectif Affluent

Variante minimale: supprimer la voie automobile en direction de Chantepoulet & simplification du carrefour côté Jura.

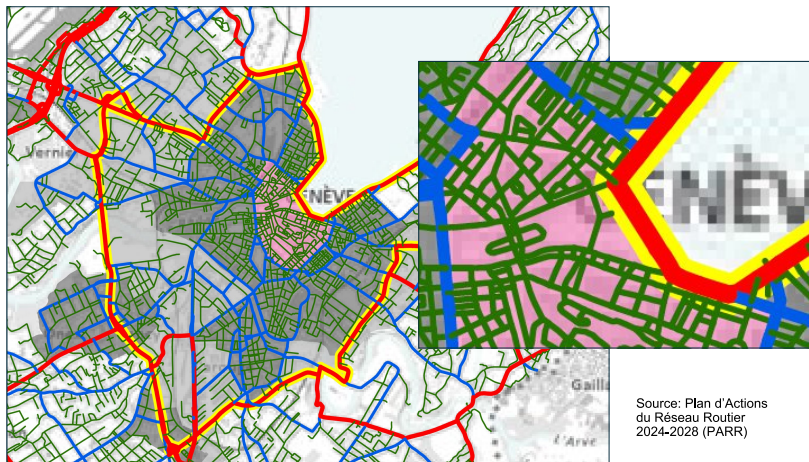




Le projet du Collectif Affluent

Variante minimale: supprimer la voie automobile en direction de Chantepoulet

- La voie qui monte tout droit est celle ayant les charges de trafic les plus faibles
- Voie hors “ceinture urbaine” (LMCE)
- débouche sur la rue du Mont-Blanc / Chantepoulet qui doit passer en réseau de quartier selon le Plan d’actions du réseau routier cantonal (PARR) 2024-2028



Source: Plan d'Actions
du Réseau Routier
2024-2028 (PARR)

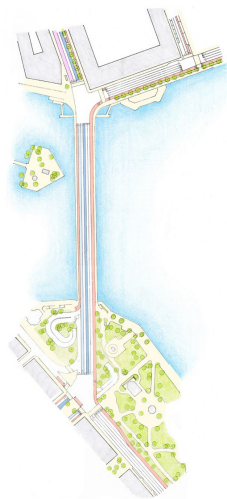
Rénovation nécessaire des trottoirs

- Corrosion de la charpente métallique, joints des trottoirs en mauvais état - intervention rapide nécessaire avant 2027 (cf. PR-1684)
- Durant 2x cinq mois, les trottoirs seront condamnés aux piétons
- La fermeture d'une voie TIM durant 10 mois semble inévitable
- **Faisons de cette contrainte une opportunité**



Demandes de la pétition

- Le **boucllement du U cyclable autour de la rade**, avec l'aménagement:
 - d'une véritable **piste cyclable bidirectionnelle côté amont** sur la chaussée du pont du Mont-Blanc et sur le quai du Général-Guisan
 - une **piste cyclable sur le côté aval** du pont, pour supprimer la mixité vélo/piéton sur le trottoir
- Saisir l'**opportunité des futurs travaux de rénovation des trottoirs** du pont du Mont-Blanc - et la suppression temporaire d'une voie de trafic individuel motorisé - pour **réaffecter ensuite définitivement l'espace de cette voie automobile aux cyclistes** dès la fin des travaux



PÉTITION P 2261 POUR ENFIN BOUCLER LE « U CYCLABLE » SUR LE PONT DU MONT-BLANC

Audition de l'Office cantonal des transports

09 Mars 2026



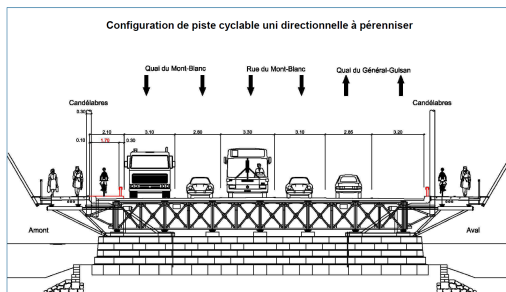
OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

PÉTITION P 2261 - POUR ENFIN BOUCLER LE « U CYCLABLE » SUR LE PONT DU MONT-BLANC

2

Historique

2017 – 2021 : Essai puis pérennisation de la piste cyclable côté lac pour le sens rive gauche -> rive droite, trottoir mixte côté Rhône pour le sens rive droite -> rive gauche



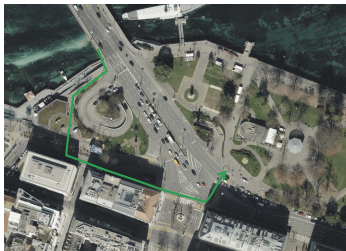
Historique

Des accroches imparfaites dans l'attente de la passerelle piétonne

Rive droite



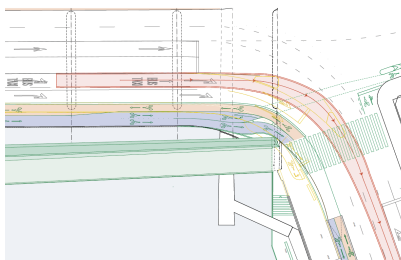
Rive gauche



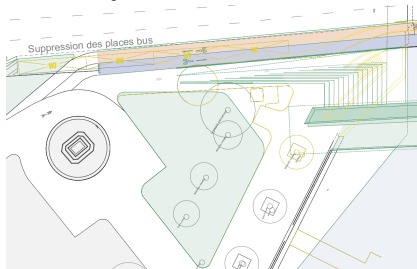
Historique

2024 : projet de passerelle piétonne du Mont Blanc étudié puis rejeté par référendum

Accroche rive-droite



Accroche rive-gauche



Perspectives

Pétition P2261 déposée par Pro Vélo

- Demande le **boucllement du U cyclable autour de la rade**, avec l'aménagement d'une **véritable piste cyclable bidirectionnelle** côté amont sur la chaussée du pont du Mont-Blanc et sur le quai du Général-Guisan - chaînon manquant entre les deux pistes cyclables bidirectionnelles des quais du Mont-Blanc et Gustave-Ador - ainsi que d'une **piste cyclable sur le côté aval du pont, pour supprimer la mixité vélo/piéton sur le trottoir**
- Qu'à cette fin, les autorités saisissent l'opportunité des futurs travaux de rénovation des trottoirs du pont du Mont-Blanc - qui devraient entraîner la suppression temporaire d'une voie de trafic individuel motorisé - **pour réaffecter ensuite définitivement l'espace de cette voie automobile aux cyclistes** dès la fin des travaux.

Perspectives

Proposition du TCS



Perspectives

Novembre 2025 : Feuille de Route Canton - ville de Genève

- Volonté commune de la Ville de Genève et du Canton d'assurer les continuités cyclables entre les axes forts vélos, en particulier sur le U-cyclable
- Mise en place d'un comité technique avec le TCS et Pro Vélo début 2026.

MERCI
POUR VOTRE
ATTENTION.



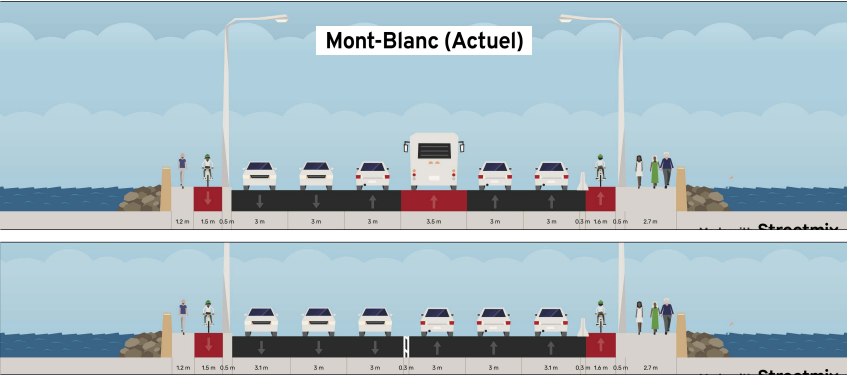
Pont du Mont-Blanc
Pétition P-555

© TCS Genève | 23.03.2026 | GSA

Pont du Mont-Blanc
Actuel

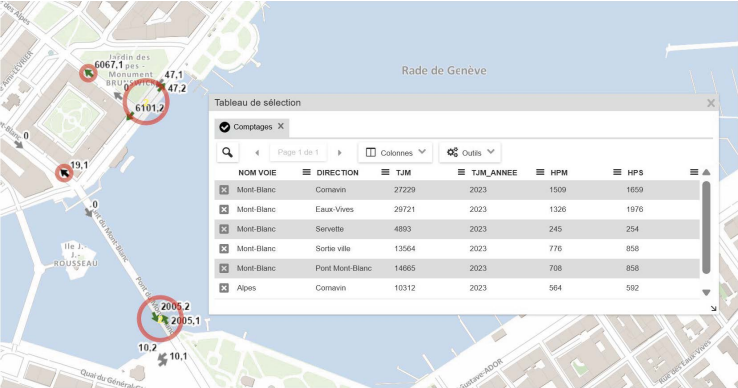


Mont-Blanc (Actuel)



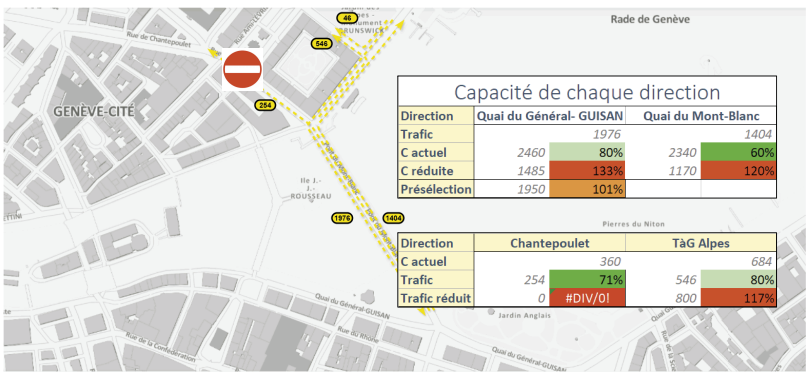
Pont du Mont-Blanc

Charges de trafic 2023

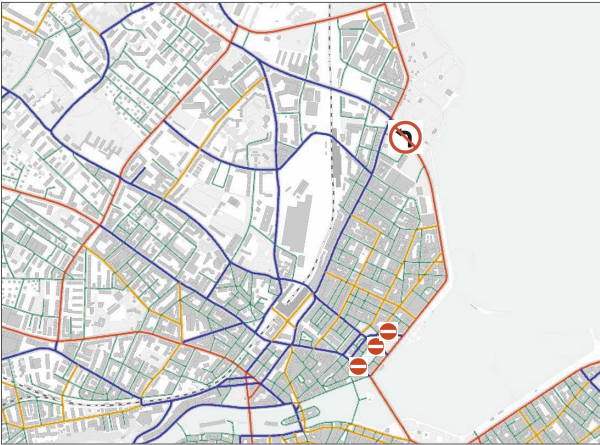


Pont du Mont-Blanc

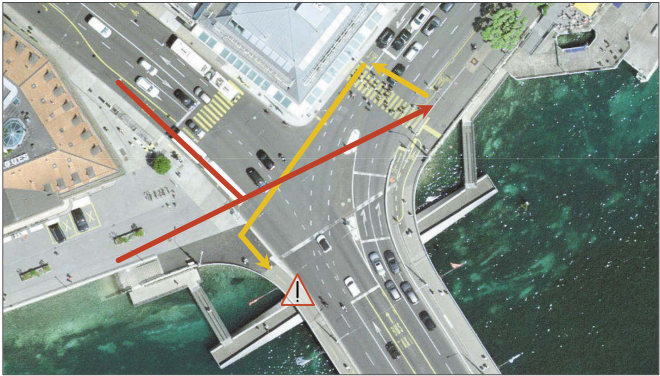
Charges de trafic 2023



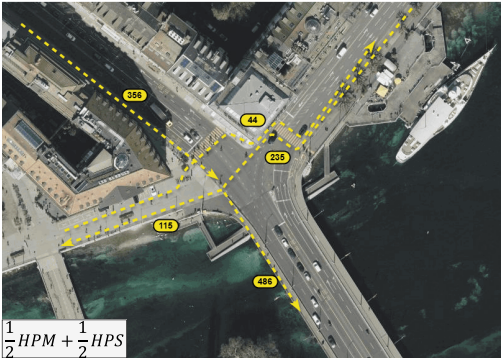
Pont du Mont-Blanc
Itinéraire de substitution



Pont du Mont-Blanc
Lacunes actuelles



Pont du Mont-Blanc
Charge de trafic cycle 2026



$$\frac{1}{2} HPM + \frac{1}{2} HPS$$

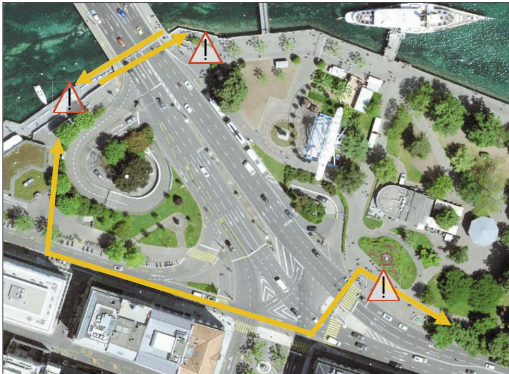
© TCS Genève | 23.03.2026 | Pont du Mont-Blanc | GSA

45% des cycles venant du Quai Wilson vont en direction des Bergues

Entre 1 et 2 cycles par feux verts empruntent les passages piétons pour rejoindre le Quai Wilson depuis les Bergues

Page 7

Pont du Mont-Blanc
Lacunes actuelles

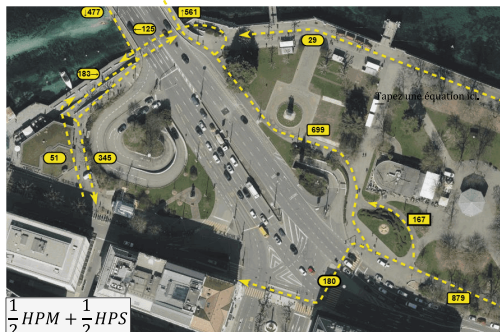


© TCS Genève | 23.03.2026 | Pont du Mont-Blanc | GSA

Page 8

Pont du Mont-Blanc

Charge de trafic cycle 2026



© TCS Genève | 23.03.2026 | Pont du Mont-Blanc | GSA

35% des cycles venant du Jardin-Anglais vont en direction du Quai Général-Guisan

28% des cycles venant de la rive droite empruntent le passage sous-voie réservé aux piétons

Page 9

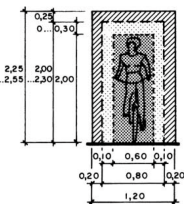
Pont du Mont-Blanc

Continuités intrarives

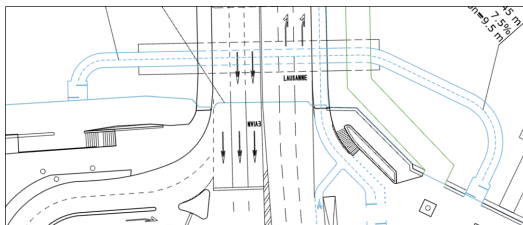
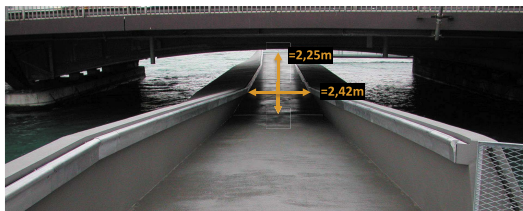


Deux-roues légers

tracé rectiligne (R > 80 m), rampe < 4%



Schweizer Norme
Norme Suisse
Norma Svizzera
SN
640 201

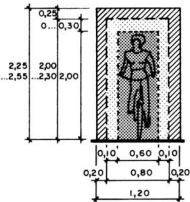


© TCS Genève | 23.03.2026 | Pont du Mont-Blanc | GSA

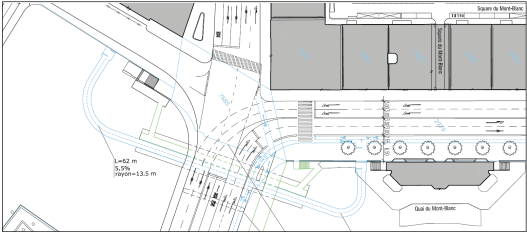
Page 10

Pont du Mont-Blanc
Continuités intrarives

Deux-roues légers
tracé rectiligne (R > 80 m), rampe<4%



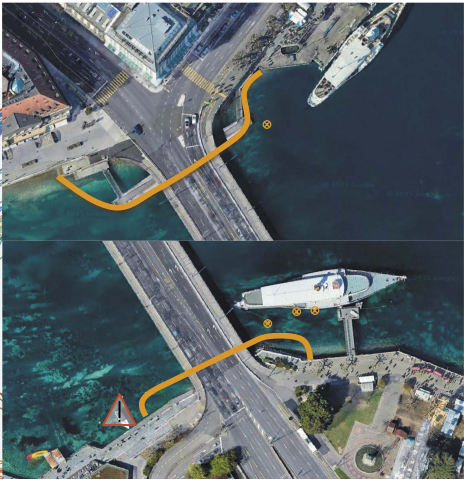
Schweizer Normen
Norme Suisse
Norma Svizzera
SN
640 201



Guide de conception méthodologique des axes forts vélos

	Largeur minimale* - aménagement provisoire	Largeur minimale** -aménagement définitif	Largeur recommandée – aménagement <u>définitif</u>
Piste bidirectionnelle	Largeur ≥ 3.20m Capacité : ≥ 1'500 cyclistes/h	Largeur ≥ 4.00 m Capacité : ≥ 1'500 cyclistes/h	Largeur ≥ 4.50 m Capacité : ≥ 1'500 cyclistes/h

Pont du Mont-Blanc
Conflits CGN inexistants



Pont du Mont-Blanc

Coûts & Incertitudes

Coûts totaux 6 M CHF:

- 4 M, Fourniture et installation de la nouvelle barge en rive droite
- 1 M, Déplacement de la barge actuelle en rive gauche et lestage
- 1 M, Divers & autres travaux (continuité cyclable, nouveaux tronçons cyclables dans Jardin anglais)

Incertitudes:

- État de la barge actuel en rive droite (25 ans)
- Opposition patrimoniale, car elle a obtenu la Distinction Romande d'Architecture (2006)
- Une suppression de 2 à 3 petites places d'amarrage en secteur 5

© TCS Genève | 23.03.2025 | Pont du Mont-Blanc | GSA

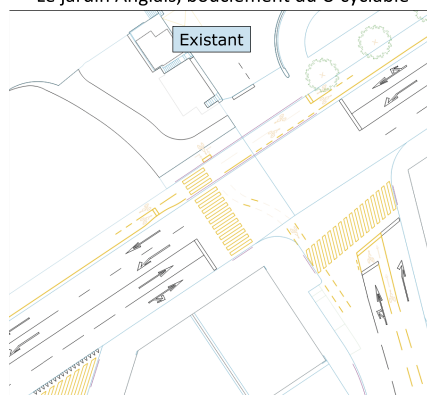


TCS – toujours à mes côtés.

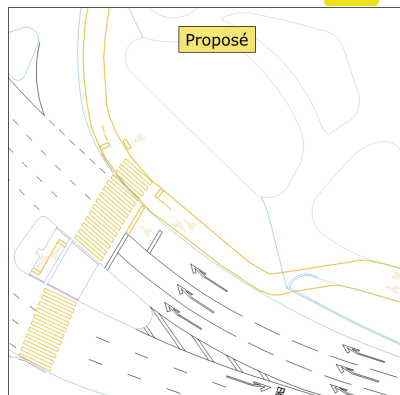


Pont du Mont-Blanc

Le jardin Anglais, bouclage du U cyclable



© TCS Genève | 23.03.2025 | Pont du Mont-Blanc | GSA



Page 15

Pont du Mont-Blanc

Le jardin Anglais, bouclage du U cyclable

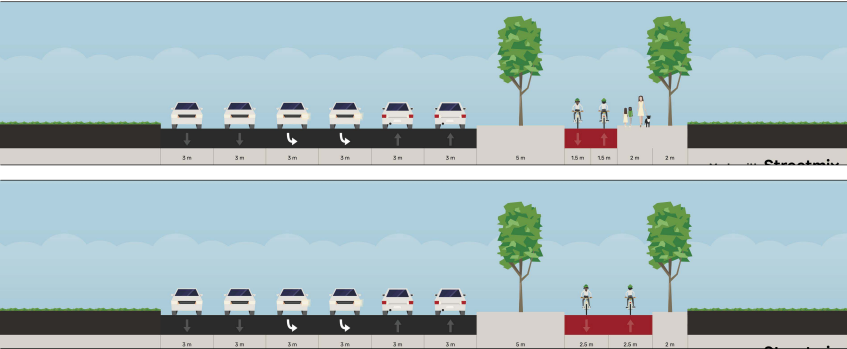


© TCS Genève | 23.03.2025 | Pont du Mont-Blanc | GSA

Page 16

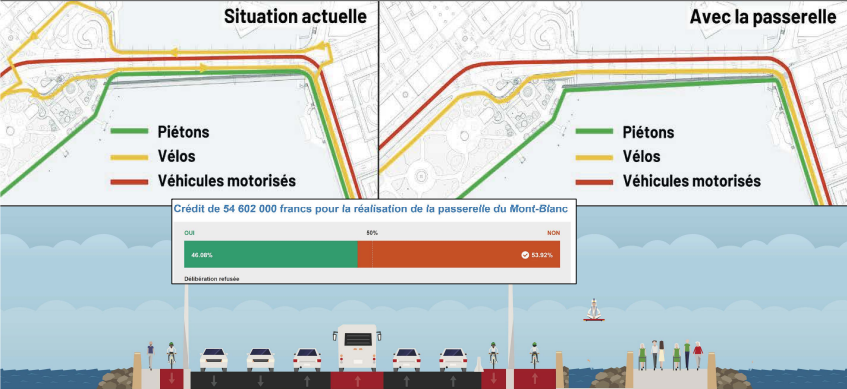
Pont du Mont-Blanc

Le jardin Anglais, deux options à approfondir



Pont du Mont-Blanc

Refus de la passerelle



Date de dépôt : 2 juin 2026

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Sylvain Thévoz

La pétition sur laquelle le Grand Conseil est appelé à se prononcer est portée par plusieurs associations importantes engagées pour une mobilité douce, durable et partagée de référence à Genève, notamment actif-traffic, l'ATE, Pro Vélo, Mobilité piétonne Suisse, ainsi que des associations du quartier des Pâquis (SURVAP) et des Eaux-Vives (VAEV). Cette pétition, signée par 567 personnes, est en outre munie d'environ 3335 signatures électroniques. Elle demande la jonction entre deux aménagements de pistes cyclables bidirectionnelles situés sur les quais des deux côtés de la rade et restant inachevés, au détriment des personnes à pied et à vélo, obligées de circuler en mixité sur un espace trop limité. Aucune mesure n'a été envisagée depuis le refus populaire du 24 novembre 2024 de construire une passerelle dédiée aux piétons, laissant la situation s'empirer sans perspective d'amélioration. Le pont du Mont-Blanc compte 5 voies dédiées au trafic individuel motorisé, alors que la majorité de la population se déplace en transports publics, à pied ou à vélo dans le centre de Genève. La pétition demande simplement de réaffecter une voie automobile aux cyclistes. Cette solution bon marché et efficace permettra d'améliorer la mobilité et la sécurité de celles et ceux qui font le choix de circuler de manière douce et durable. C'est un avantage pour la fluidité du trafic et pour l'avenir de Genève en termes de mobilité. A la Ville de Genève, cette pétition a été soutenue par l'entier de la commission des pétitions, le 30 mars 2026, à l'exception de 2 MCG. A la Ville, cet objet est plébiscité. Le canton saura-t-il entendre et respecter l'échelon communal ?

Introduction

Les décomptes réalisés par les associations impliquées dans la mobilité douce et durable indiquent que 1100 cyclistes circulent chaque heure devant l'horloge fleurie. Entre 2001 et 2023, l'augmentation du nombre de cyclistes a été de 600%, ce qui occasionne désormais des conflits d'usage avec un risque d'accident extrême. Les vélos frôlent les poussettes et les cycles légers motorisés slaloment entre les piétons au milieu du débarquement des cars de

touristes dans un dangereux méli-mélo. Seule l'hypervigilance des unes et des autres a évité à ce jour qu'un drame ait lieu. Il est plus que temps de restituer aux usagères et usagers un peu de l'espace accaparé par le transport motorisé individuel, car au vu de l'espace restreint des voies dédiées aux piétons et aux vélos sur le pont du Mont-Blanc et de son proche périmètre, les conflits sont persistants et inévitables entre les différents modes, sans compter les 7 franchissements de route pour les vélos qui rendent la situation dangereuse. Depuis 2020, les deux côtés de la rade sont certes équipés de pistes bidirectionnelles, mais avec un maillon manquant au niveau du pont du Mont-Blanc. Le projet de passerelle piétonne a échoué en 2024. Une motion a été présentée par la Ville de Genève en 2021 et une PRD visant à étudier une transformation de la voie de circulation sur le quai Général-Guisan est sur la table. Il est temps de réaliser la volonté populaire et que le canton cesse de faire de l'obstruction.

Une vision d'avenir pour la mobilité

La vision des années 60 consacrait une part démesurée de l'espace public à la voiture. En 2012, une voie de transports publics y a été créée ainsi qu'une piste cyclable dans un seul sens. Il y a toujours 5 voies dédiées aux voitures sur le pont du Mont-blanc, ce qui est une absurdité urbanistique. Les conflits entre personnes à pied et à vélo sont créés par le manque d'espace qui leur est dédié. Il est raisonnable de défendre le fait que l'espace sur le pont du Mont-Blanc doit être un peu redistribué, car à cet endroit, les espaces dédiés au vélo sont étroits ou partagés avec les piétons, ce qui crée de l'inconfort et du danger pour tout le monde. Le projet pondéré porté par cette pétition a été travaillé avec un groupe d'urbanistes. Il consiste à supprimer une voie en direction de Chantepoulet afin de libérer de l'espace, ce qui simplifiera grandement le carrefour sur la rive droite et fluidifiera le trafic tout en résolvant les conflits entre piétons et vélos.

Un espace à redistribuer

Pour les pétitionnaires, selon leurs plans, le trottoir du côté de l'île Rousseau serait consacré aux piétons avec une piste cyclable bidirectionnelle sur l'autre bord. La ceinture urbaine ne serait pas touchée. C'est efficace et sécurisé pour toutes et tous. Il serait également possible de créer une piste monodirectionnelle sur le côté de l'île Rousseau. L'espace devant l'horloge fleurie serait dès lors libéré des vélos. Les touristes et commerces attenants vous en remercieront, comme cela a été le cas sur le quai des Bergues.

La voie automobile dont la pétition propose la suppression est hors LMCE et supporte les charges de trafic les plus faibles. Elle débouche de surcroît sur une rue qui doit passer en réseau de quartier. Il y a une cohérence forte à supprimer cette voie. Des travaux doivent également être menés sur les trottoirs du pont du Mont-Blanc avec des interventions ciblées avant 2027, ces travaux étaient inclus dans le projet de la passerelle piétonne refusé en votation populaire. Les trottoirs seront ainsi fermés durant dix mois. Une voie motorisée sera donc de facto fermée durant ces travaux. Cela pourrait être l'occasion, pour les pétitionnaires, de créer un nouvel équilibre sur ce pont en ne rouvrant pas cette voie après le chantier. Les bénéficiaires en seront principalement les piétonnes et piétons.

Le point de vue des piétonnes et piétons

Pour Mobilité piétonne Suisse, tout aménagement cyclable efficace qui attire et canalise les cyclistes est un gain immédiatement mesurable sur les trottoirs. Cela favorise les déplacements des piétonnes et piétons en séparant les flux. Le projet porté par cette pétition améliorera notablement le réseau pour les piétonnes et piétons, ce qui est très important dans ce secteur. Lors des grosses affluences piétonnes, la situation est très mauvaise sur ce pont. La situation change un peu en fonction de la saison ou de la météo, mais la demande piétonne est très forte toute l'année. Il convient de redonner au Jardin anglais sa fonction première en sortant les vélos de cet espace. Le plan climat cantonal vise le report modal, de la voiture vers les TPG, mais aussi des transports publics vers les modes actifs. L'ajout d'une piste cyclable permettra de décharger les bus qui pourraient dès lors embarquer de nouvelles personnes.

Le TCS a fait une seconde proposition pour contrer cette pétition avec un système de badge en dessous du pont. Ce projet de dernière minute, sans concertation avec Mobilité piétonne, n'est pas bon. Il met en conflit les cyclistes et les piétonnes et piétons, entassant des publics différents sur le même espace sans séparer les flux, augmentant d'autant les risques d'accident et les détours pour les vélos, tout cela uniquement pour préserver le monopole des transports individuels motorisés. Lors de l'audition du canton, les fonctionnaires nous ont confié avoir de sérieux doutes quant à la faisabilité technique des accroches dans le scénario du TCS. A ce jour donc, le seul projet viable, étayé, est celui que porte cette pétition et c'est sur celui-ci seulement que nous sommes appelés à nous prononcer.

Conclusion

La minorité de la commission des pétitions vous invite à renvoyer cette excellente pétition au Conseil d'Etat dans l'optique d'apaiser la situation dans un secteur particulièrement accidentogène. La situation actuelle est mortelle et inacceptable notamment sous l'angle de la cohabitation entre les piétonnes, piétons – et plus particulièrement les touristes – et les cyclistes. La signalisation n'est pas simple à comprendre. Le caractère provisoire et précaire de l'aménagement actuel est avéré. Le boucllement du U cyclable se fait toujours attendre et le refus de la passerelle piétonne en votation populaire ne doit pas tout bloquer. Il est maintenant urgent de donner une impulsion politique et de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat qui a tous les outils pour prendre une décision relevant surtout des ingénieurs, sans opposer les différents usagères et usagers de la route et des trottoirs.

Nous vous invitons donc, Mesdames les députées et Messieurs les députés, à voter pour l'avenir, pour un espace public équitablement partagé, et afin d'éviter de courir les risques qu'impose la conduite de véhicules même légers, quand ils sont jetés en travers de cheminements piétons.

Annexe à ce rapport de minorité : voir annexe 1 du rapport de majorité