

Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner le projet de délibération du 22 mai 2023 de M^{mes} et MM. Timothée Fontolliet, Manuel Zwyssig, Joëlle Bertossa, Christian Zaugg, Mathias Erhardt, Anne Carron, Jean-Luc von Arx, Florence Kraft-Babel, Patricia Richard, Olivia Bessat-Gardet et Théo Keel: «Pour un tronçon cyclable sécurisé traversant le Jardin anglais».

3 janvier 2024

Rapport de M^{me} Fabienne Beaud.

Ce projet de délibération a été renvoyé à la commission des travaux et des constructions lors de la séance plénière du Conseil municipal du 6 juin 2023. La commission s'est réunie les 23 août, 27 septembre et 18 octobre 2023 sous la présidence de M. John Rossi. Les notes de séances ont été prises par M^{mes} Camelia Benelkaid, Jade Pérez et Micheline Visinand, que la rapporteuse remercie pour la qualité de leur travail.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

Exposé des motifs

Le «U cyclable», tronçon principal du réseau cyclable genevois, finalisé sous sa forme actuelle en avril 2021, est défini sur le site internet de la Ville de Genève comme «un itinéraire cyclable continu, sécurisé et à double sens... aménagé autour de la rade, entre Genève-Plage et le parc Mon-Repos». Cet itinéraire traverse le Jardin anglais sur une portion de plus de 200 m. Débouchant sur l'Horloge fleurie, un des monuments genevois les plus visités du canton, ce tronçon est très fréquenté par les piétons. Ce segment ne possède aucune démarcation spécifique et les flux cyclistes et piétonniers sont donc, de facto, mélangés. Ainsi, ce manque de démarcation augmente fortement les risques d'accidents potentiellement graves, les vélos circulant souvent à vitesse élevée.

Considérant:

- l'importance que représente le «U» lacustre au sein du réseau cyclable genevois et la circulation inhérente;
- la fréquentation piétonne conséquente (d'autant plus durant la période estivale) liée à l'attrait du Jardin anglais et de l'Horloge fleurie;
- le manque de démarcation rendant la double utilisation par les piétons et les vélos dangereuse, spécialement aux entrées et sorties du Jardin anglais;

- que les associations représentant les intérêts piétons et cyclistes (Pro Vélo Genève, Mobilité piétonne, etc.) sont unanimes sur le besoin de séparer les flux des piétons et des vélos;
- le danger que représente la collision entre un vélo roulant à vive allure et un piéton;
- les délais importants nous séparant des prochaines modifications du «U cyclable», liées à la construction de la passerelle piétonne du Mont-Blanc, qui permettront d'améliorer la situation,

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition de plusieurs de ses membres,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 50 000 francs destiné à l'aménagement de la portion du «U cyclable» traversant le Jardin anglais et permettant de séparer par un aménagement simple (marquage/bordure) les flux piétons et vélos.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu aux dépenses prévues à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 50 000 francs.

Art. 3. – Les dépenses prévues à l'article premier seront inscrites à l'actif du bilan de la Ville de Genève. La dépense sera amortie selon les règles en vigueur.

Séance du 23 août 2023

Audition de M. Timothée Fontolliet, auteur du projet de délibération

M. Fontolliet souhaiterait parler du tronçon cyclable assez dangereux dans le Jardin anglais (voir schéma réalisé) car il est très mal délimité. Le montant annoncé dans la présentation est indicatif et est à discuter avec la magistrature et les services. Il propose donc de séparer par un aménagement simple (marquage, peinture, bordure) le flux piéton et les vélos sur le tracé jaune du schéma. Pour ce faire, l'audition de M^{me} Perler ainsi que celle de Pro Vélo seraient à voter.

Discussion et votes

Un commissaire indique qu'il a failli mourir à cet endroit et confirme que c'est très dangereux.

Une commissaire propose d'auditionner l'association Pro Vélo car ils sont en étroite collaboration avec la Ville.

Un commissaire propose de rendre le tracé jaune disponible pour les pistes cyclables uniquement.

Les commissaires discutent des différentes possibilités d'aménagement.

L'audition de M^{me} Perler est acceptée à l'unanimité.

L'audition de Pro Vélo est acceptée par 8 oui (2 S, 1 EàG, 3 Ve, 2 LC) contre 4 non (3 PLR, 1 MCG) et 3 abstentions (2 S, 1 UDC).

Séance du 27 septembre 2023

Audition de M. Olivier Gurtner, président de Pro Vélo

M. Gurtner déclare que l'association Pro Vélo approuve les demandes de ce projet de délibération. Il rappelle que le «U cyclable» est un axe central qui permet de relier la rive gauche et la rive droite, tout en desservant plusieurs quartiers, comme le quartier des Nations et le quartier des Eaux-Vives, jusqu'à Coligny. Il indique que cet axe qui traverse le Jardin anglais vise à attirer le passage des cyclistes, et il rappelle que toutes les personnes qui utilisent des vélos sont des personnes qui ne conduisent pas de voitures. Il donne l'exemple du projet d'aménagement sur la rive droite, et rappelle que l'association Pro Vélo avait émis des recommandations afin de permettre les doubléments sans danger et éviter les risques, en élargissant les pistes, et également pour sécuriser le passage des vélos-cargos qui transportent des enfants. Il rappelle que l'association a dû faire recours, car la Ville ne prenait pas en compte les arguments de Pro Vélo, en précisant qu'un accord a finalement été conclu.

Il évoque le passage du Jardin anglais, qui débouche sur l'Horloge fleurie, et rappelle que cette infrastructure encourage le passage des vélos, ce qui fait que la cohabitation entre cyclistes et piétons à cet endroit est difficile. Il est nécessaire de garantir la sécurité à cet endroit et de réduire les risques d'accidents potentiellement graves, car les vélos circulent souvent à vitesse élevée. La Ville en a été alertée assez tôt, et ce constat de Pro Vélo est partagé par le groupe de la Mobilité piétonne. L'idée est d'aménager une séparation claire et physique entre les flux piétons et vélos, qui peut également être perçue par les personnes ayant un handicap. Il précise qu'un panneau ou un pictogramme qui avertit que les deux flux

sont mélangés n'est pas efficace et est source de conflits inutiles. Il propose que la partie du Jardin orientée vers la rade soit réservée exclusivement aux piétons et que les vélos passent plutôt du côté de l'Hôtel Métropole. Il rappelle également que les vélos sont censés passer à l'arrière de l'Horloge fleurie, et pas devant où circulent énormément de touristes.

Questions des commissaires

Un commissaire approuve les propos de M. Gurtner. Il avait compris que le projet qui prévoit que les vélos circulent derrière l'Horloge fleurie et pas devant était déjà en fonction. Il estime problématique que des vélos ne respectent pas les règles en circulant devant l'Horloge fleurie. Il demande si Pro Vélo, qui est une association importante à Genève, envisage de faire des campagnes de communication dans le but de discipliner les cyclistes. Il mentionne également les cyclistes qui ne portent pas de gilets jaunes la nuit, et qui par conséquent sont peu visibles, ce qui augmente le risque d'accident.

M. Gurtner indique que les cyclistes qui circulent devant l'Horloge fleurie sont rares; les personnes passent plutôt derrière le monument. Il rappelle qu'un panneau indique que les cyclistes doivent circuler derrière l'Horloge fleurie. Il propose que la Ville aménage une bande rouge qui s'étendrait depuis le parc jusqu'à l'arrière de l'Horloge, pour mieux guider les vélos. Il confirme que le port de gilets jaunes la nuit sauve des vies. Il ajoute ensuite que l'association Pro Vélo mène régulièrement des campagnes qui visent à faire respecter les règles de circulation et évoque une action qui a pris place la semaine dernière en collaboration avec la police routière pour inciter les cyclistes à être visibles et pour fournir des équipements. Il rappelle que les lumières des vélos électriques doivent être allumées de jour comme de nuit.

Le commissaire propose d'aménager une bande peinte répulsive pour éloigner les cyclistes de cet espace. Il s'agit d'une bande blanche glissante qui incite le cycliste à se remettre sur son axe.

M. Gurtner dit qu'il ne faudrait pas que cela crée un accident. Le but est que les vélos se déplacent du bon côté et que l'on réserve un endroit libre exclusivement aux piétons.

Un commissaire s'interroge sur la position de Pro Vélo sur la gestion du trafic dans cette zone et demande si l'association est en faveur de l'ablation d'une voie du trafic motorisé sur la route, sur le pont du Mont-Blanc.

M. Gurtner répond que cette mesure a été proposée par l'association Actif-traffic. Il indique que Pro Vélo soutient le projet de passerelle piétonne pour permettre aux piétons de circuler sur un espace séparé et autonome. Le problème

actuellement est que la Ville ne prend pas de décision. Il rappelle que cet espace prévoit six voies destinées aux bus et aux voitures; il serait donc envisageable de supprimer une voie sur la partie qui longe le parc, de dédier une ligne droite sur la route aux vélos qui circuleraient dans les deux sens, afin de s'assurer que les cyclistes ne passent plus par le parc. Cette mesure permettrait d'éviter des cohabitations compliquées entre les cyclistes et les piétons et de forcer les cyclistes à passer derrière l'Horloge et ensuite à rejoindre le pont. Il rappelle que c'est une position que Pro Vélo partage avec le groupe Mobilité piétonne et propose à la commission de les auditionner.

Une commissaire est d'avis que cette organisation est dangereuse, car les personnes devant l'Horloge fleurie ne font pas toujours attention à ce qui se passe autour d'elles. La commission avait évoqué la possibilité de déplacer l'Horloge fleurie, dans le cas où le tronçon devrait rester sur cette passerelle, afin de mieux séparer les flux piétons et de vélo. Elle rappelle que l'Horloge fleurie a déjà été déplacée une fois. La commission avait ensuite évoqué la possibilité de déplacer la piste cyclable qui se situe dans le parc sur la route et d'aménager des ralentisseurs avant l'Horloge fleurie afin que les cyclistes réduisent leur vitesse et portent leur attention sur les piétons.

M. Gurtner déclare que Pro Vélo ne demande pas de déplacer ce monument. Cela étant, sa position devant un axe bruyant n'est pas très intéressante; il serait peut-être bénéfique de déplacer l'Horloge plus près du lac. Il ajoute que l'aménagement de ralentisseur permet aux cyclistes de mieux identifier cet espace et précise que l'autre solution de déplacer la piste cyclable longue de 300 m sur la chaussée rendrait la séparation entre les flux piétons et vélos plus claire. Il estime que cette solution est la plus efficace, car les piétons seraient séparés des cyclistes par des arbres.

Séance du 18 octobre 2023

Audition de M^{me} Frédérique Perler, conseillère administrative, en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM), accompagnée de M^{me} Charlotte Malignac, codirectrice du DACM, et de M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM)

M^{me} Perler salue la commission et se réjouit d'aborder ces objets qu'elle estime éminemment importants en termes financiers et en termes de qualité pour la Ville.

Elle précise que ce projet de délibération est connexe et lié à la proposition PR-1587 qui concerne la réalisation de la passerelle piétonne du Mont-Blanc (objet suivant à l'ordre du jour de la présente séance) et vient en soutien aux objectifs qu'elle s'est assignés en matière de mobilité. En revanche, il reste

encore des éléments à régler et à cet égard M^{me} Perler demande le soutien du Conseil municipal pour convaincre l'Office cantonal des transports (OCT) de modifier l'axe mentionné dans le projet de délibération. Elle précise qu'il est absolument souhaitable de séparer les flux piétons et cyclables (vélos électriques rapides roulant à 45 km/h, vélos électriques plus lents et traditionnels vélos). Elle en profite pour souligner qu'une initiative piétonne va bientôt être déposée. Sur ce périmètre, il y a encore du travail à accomplir.

Avant de parcourir et de commenter la présentation qui va être projetée (voir en annexe), M. Betty en indique le sommaire. Il va revenir sur les objectifs de ce projet de délibération pour s'assurer que l'on parle bien du même périmètre en termes de conflits. Il anticipe quelque peu par rapport à la présentation qui va suivre (proposition PR-1587) concernant la passerelle piétonne du Mont-Blanc car les sujets sont reliés. Une réflexion a donc été menée qui a abouti à cette solution d'aménagements et qui lui semble être la plus pertinente; il terminera par une conclusion.

Actuellement, la portion du «U cyclable» qui traverse le Jardin anglais (en rouge sur l'image 1) est perfectible. Il s'agit de la fin du bidirectionnel du quai Gustave-Ador jusqu'au pont du Mont-Blanc. La difficulté se situe sur cette zone de mixité dans ce périmètre. De nombreuses solutions ont été étudiées pour faire passer les cycles de manière séparée. Il y a quelques années, une amélioration avait été effectuée et reste perfectible. Une étude avait été faite concernant le conflit, surtout en période estivale et par beau temps car il y a beaucoup de monde devant l'Horloge fleurie et le Monument national. C'est pour cette raison qu'un petit aménagement avait été réalisé derrière l'Horloge fleurie. Ici se situe l'élément perfectible et la passerelle du Mont-Blanc va permettre d'améliorer les choses. Il reste un pas à faire et ce pas est sans doute au niveau du quai du Général-Guisan.

En anticipant sur la suite (passerelle du Mont-Blanc), M. Betty présente les réaménagements qui vont se faire du côté du Jardin anglais (image 2). La tentation des cyclistes qui arrivent depuis le quai de passer sous le passage inférieur va être coupée puisque la passerelle du Mont-Blanc, qui va venir se raccrocher, est 100% piétonne. Le lien entre la passerelle et le passage inférieur sera effectué avec des gradins et des emmarchements. Une rampe adaptée aux personnes à mobilité réduite est également prévue en pied des gradins. Avec cet aménagement, les cyclistes ne seront plus invités depuis le quai Gustave-Ador à venir cheminer pour passer sur l'autre rive.

M. Betty indique que les aménagements existants sont indiqués en jaune; ceux en rouge et vert équivalent aux ajustements à prévoir. Il est question de la suppression de places de stationnement des cars, ce qui va créer de l'espace depuis la sortie du parking souterrain jusqu'au pont. Cet espace sera donc dédié aux piétons.

L'idée retenue est la suppression d'une voie de circulation sur le quai du Général-Guisan et, depuis le quai Gustave-Ador, les cyclistes circulant sur cette voie franchiraient l'entrée-sortie du parking souterrain du Mont-Blanc (image 3). Ce franchissement n'est pas forcément idéal. Une signalisation pourrait indiquer une traversée d'une piste cyclable à la sortie du parking et ensuite revenir se rattacher à l'espace qui est aujourd'hui dédié aux cars. Avec ces aménagements tels que proposés, cela paraît être la solution la plus pertinente.

M. Betty indique que depuis de nombreux mois, pour ne pas dire quelques années, le département travaille sur ce sujet. Dans le cadre de la task force «mode doux» instaurée lors de la législature cantonale précédente, entre M. Dal Busco et M^{me} Perler, c'est un axe qui avait déjà été étudié et le département a une vision différente concernant les charges de trafic et des possibilités qui peuvent se présenter. L'OCT considère que la suppression d'une voie de circulation n'est pas possible et le département pense le contraire, vu le contexte global d'apaisement des charges de véhicules individuels sur l'ensemble du Canton.

M. Betty comprend que le projet de délibération visait à faire des aménagements de type marquages relativement sobres sur le périmètre en rouge, mais cela ne semble pas idéal. De simples marquages ne régleront pas tous les conflits entre piétons et vélos. Il est donc plus pertinent de se focaliser sur la manière dont on pourrait supprimer une voie de circulation sur le quai du Général-Guisan pour créer cette continuité cyclable dans les deux sens le long de cet axe.

Pour ce faire, M. Betty indique que la somme de 50 000 francs proposée dans ce projet de délibération ne sera pas suffisante et propose la somme de 100 000 francs minima qui permettrait de faire les études et d'aller vers une logique de mise à l'essai qui consisterait à condamner la voie de circulation avec une mesure de chantier sur une durée à définir. Ensuite de quoi, on constaterait les incidences sur le trafic individuel motorisé. Il faut également considérer d'éventuels frais de reprogrammation des feux de circulation qui viendront en sus de ce montant-là. Les feux de circulation sont de la compétence cantonale qui devrait normalement prendre en charge cette reprogrammation même s'il s'agit d'une situation de mise à l'essai.

Questions des commissaires

Un commissaire évoque la sortie du parking souterrain du Mont-Blanc. Il propose d'installer des feux pour les véhicules à la sortie ainsi que pour les cyclistes. Il considère que cela serait une solution mais relève le non-respect des cyclistes à s'arrêter aux feux, ce qui est pour lui un point à ne pas négliger. Il revient sur le financement fait pour l'aménagement de la piste cyclable passant derrière l'Horloge fleurie et la dépense qui sera occasionnée pour le nouvel aménagement. Il considère que la politique actuelle donne une trop large

priorité aux cyclistes. Il salue le travail du département concernant cette proposition mais est plutôt enclin à la refuser à cause du comportement non respectueux des cyclistes. Il est d'avis qu'une action devrait être effectuée au niveau de la loi sur la circulation routière. Il indique que, parmi les cycles en circulation, 65% sont des personnes étrangères qui ne connaissent pas forcément le code de la route. Il questionne la magistrature pour savoir s'il est prévu une initiative dans ce sens-là, à savoir par exemple un passage d'un semi-permis. Un réaménagement sans l'application du respect du code de la route par les cyclistes ne lui semble pas une solution.

M^{me} Perler rejoint le commissaire sur la question du respect des utilisateurs des réseaux routiers, que ce soit de la part des automobilistes, des cyclistes ou des motards. C'est une responsabilité citoyenne que de respecter le code de la route.

Le commissaire répète l'information communiquée plus haut: 65% des cyclistes sont des personnes de souche étrangère qui ne respectent pas le code. Il demande si le département a une volonté pour agir dans ce sens, voire de soulever le problème.

M. Perler répond par la négative et estime que les propos exprimés par le commissaire sont des considérations personnelles. Elle précise que son travail consiste de «partir de l'existant pour améliorer l'existant» en faveur de toutes et tous.

Un commissaire se questionne sur l'endroit où iront se garer les cars de tourisme.

M. Betty répond que ce sera sur l'autre partie du quai du Général-Guisan, en face.

Le commissaire demande si des places doivent être créées à cet effet.

M. Betty répond par la négative. Il est question de supprimer les places de parking existantes des deux-roues motorisés. En compensation, des places sont prévues dans le parking du Mont-Blanc (déjà en cours de réalisation).

Le commissaire, concernant la suppression d'une voie de circulation de transports individuels motorisés (TIM), peine à comprendre cette solution alors qu'il y a largement de quoi mettre tout le monde d'accord sur un passage le long du Jardin anglais, en prévoyant une voie sécurisée pour les vélos. Il demande à se faire reconfirmer qu'il s'agit de la meilleure solution.

M. Betty répond par l'affirmative car il n'y a pas la possibilité de sécuriser de manière propre l'ensemble des flux.

Le commissaire n'est pas de cet avis. Il évoque l'exemple de Hyde Park à Londres où des «autoroutes» cyclables traversent le parc dans tous les sens sans

qu'il y ait le moindre conflit entre les usagers. Il présuppose que, comparative-ment, sur un si petit tronçon, une solution pourrait être trouvée.

M. Perler précise que la superficie et la configuration des parcs (Jardin anglais et Hyde Park) ne sont pas les mêmes.

Le commissaire ajoute qu'il serait plus facile, pour un si petit tronçon, de mettre en œuvre des moyens de signalisation pour attirer l'attention et responsabiliser les gens. Le passage derrière l'Horloge fleurie est actuellement adéquat pour les vélos.

M. Betty répond que le conflit concerne le problème des vélos rapides qui se déplacent sur le double sens cyclable sur le quai Gustave-Ador et qui entrent dans le Jardin anglais, arrivant ensuite à l'Horloge fleurie et au Monument national, et ne ralentissent pas.

Le commissaire demande de prévoir l'installation de dos-d'âne ou bandes rouges épaisses qui signalent la nécessité de ralentir.

M. Betty indique qu'il est possible d'envisager cette solution et de la tester, mais il n'est pas certain que d'autres problèmes ne surgiraient pas.

M^{me} Perler ajoute que tant les cyclistes que les piétons réclament la séparation des flux et ce, à juste titre.

Le commissaire déclare qu'à Hyde Park la cohabitation fonctionne très bien à la satisfaction de tous les usagers et qu'il n'a pas connaissance que de graves accidents se soient produits.

M^{me} Malignac ajoute que c'est un endroit particulièrement conflictuel. Entre les gens qui veulent traverser et qui sont dans l'attente au niveau du feu rouge, ou qui circulent dans le secteur, avec des piétons qui flânent et une circulation des vélos qui ne va pas dans le même sens. C'est un conflit d'usages entre les deux. On pourrait se dire que les vélos passent pied à terre et traversent cette zone et ensuite poursuivent leur chemin. Il s'agit d'une zone de conflit entre un mode de circulation de parc et celle d'une attente de traversée piétonne et d'une continuité cyclable.

Le commissaire constate que des solutions ne sont pas recherchées concernant l'aménagement d'une signalétique et d'équipements qui lui semble plus facile à mettre en œuvre. Cette signalétique rendrait attentifs les piétons et les cyclistes. Tout le monde a connaissance que l'on se trouve dans une zone touristique et qu'il est nécessaire de ralentir. Il pense qu'il serait vraiment dommage de supprimer une voie de circulation sur un axe de circulation majeur du centre-ville et du canton.

M^{me} Perler considère qu'il est préférable d'avoir un axe dédié pour les vélos rapides et les vélos lents et elle se permet de rappeler que ce projet de délibération émane du Conseil municipal.

Le commissaire ajoute qu'il est naturellement pour le fait de sécuriser et de séparer les flux, mais il rappelle qu'à ce stade l'OCT a refusé cette proposition et qu'a priori la solution proposée ne sera pas retenue.

M. Betty ajoute que de tous les aménagements faits en leur temps sur l'avenue Pictet-de-Rochemont et la rue Versonnex, une voie de circulation avait été supprimée. A l'heure actuelle, cela fonctionne pour les trafics individuels motorisés. A l'époque, lors de l'étude de cette suppression de voie de circulation qui s'est faite jusqu'à la rue de la Scie, le département a pu démontrer que cela fonctionnait et que ce n'est pas contraignant de supprimer une voie de circulation.

M. Betty propose de tenter dans une première étape la mise en place d'une signalisation d'avertissement et autres, mais on touche dès lors un aspect comportemental. Ce ne sont pas les vélos touristiques qui posent problème, c'est plutôt les cyclistes qui passent quotidiennement à grande vitesse en sachant pertinemment qu'ils entrent dans le Jardin anglais et la zone du Monument national. Il s'agit de les sensibiliser. Il indique que procéder à ces tests de signalétique pourrait être à terme s'avérer inefficace, mais il reste ouvert à cette possibilité.

M^{me} Perler indique que le département reçoit énormément de doléances de la part des piétons et des cyclistes concernant la sécurisation de cet endroit. Les touristes ne peuvent pas se plaindre directement à la Ville. Par beau temps, le lieu est très fréquenté et les touristes et autres visiteurs se retrouvent dans une situation inconfortable.

Le commissaire ajoute qu'il est urgent de sécuriser rapidement d'une manière ou d'une autre cet endroit. Si l'option est prise de supprimer la voie de circulation, cela engendrerait directement un recours du Touring Club Suisse (TCS) qui ira certainement jusqu'au Tribunal fédéral et la Ville fera à son tour recours au Tribunal fédéral. Il pense, vu la nécessité urgente de sécurisation, que cela représente trop d'années de procédure.

M^{me} Perler précise l'existence de signalisation. M. Gomez a fait mettre dans tous les parcs des banderoles en toile qui indiquent aux cyclistes de ralentir parce que le parc est partagé avec des piétons.

Un commissaire remercie pour cette proposition intéressante et très précise. Il constate que cette proposition s'écarte néanmoins du projet de délibération initial. Son inquiétude porte sur la durée de la réalisation. La proposition initiale est plus simple et plus rapide. C'était le but de faire quelque chose très rapidement avec un marquage au sol pour différencier les flux. Il demande quels sont les délais estimés, étant bien conscient qu'ils peuvent être variables. Si la solution proposée par le département est choisie, il est nécessaire de demander des autorisations qui ont été refusées. Malgré ce refus, la proposition de cette solution est quand même soumise à la commission. Il demande quels sont les critères qui

pourraient inverser la tendance et quel est le timing. Quand peut-on espérer une voie cyclable qui remplace une voie TIM? De plus, le financement demandé est dédié à une étude.

M^{me} Perler répond qu'elle ne détient pas d'estimation du temps de mise en place car cela implique de poursuivre les discussions avec l'OCT. Elle donne l'exemple de l'aménagement de l'avenue Pictet-de-Rochemont cité plus haut pour lequel le département a essuyé un refus net; après plusieurs mois, le département a obtenu une acceptation, car il a fait des études qui ont démontré que cet aménagement était possible malgré que le Canton avait cité les trop nombreux carrefours à l'appui de son opposition. Aujourd'hui, la solution est de proposer un itinéraire clairement confortable. En cas non-obtention, le département s'efforcera à prendre des mesures qui améliorent l'existant. M^{me} Perler est convaincue qu'avec le projet de la passerelle du Mont-Blanc cela fait véritablement sens d'aller dans cette direction pour donner du confort aux piétons et aux cyclistes sans péjorer la circulation automobile, puisque les réductions de trafic s'observent. Le département n'a pas fait d'étude sur le comptage de voitures, mais il existe des études de mobilité montrant que le trafic est en diminution, en tout cas sur le pont du Mont-Blanc.

M. Betty indique que, d'un point de vue technique, il s'agit d'un véritable projet. La raison pour laquelle à l'époque le département n'était pas allé de l'avant, c'est parce qu'ils ont reçu une fin de non-recevoir; les études détaillées n'ont donc pas été réalisées et ces dernières, si elles avaient été réalisées, auraient pu aboutir au dépôt d'une autorisation de construire. Il est clair qu'un aménagement du type pistes cyclables à double sens à la place d'une voie de circulation est un projet conséquent. Il précise que les 100 000 francs demandés seront dédiés pour réaliser une première étude afin de monitorer et de démontrer l'effet de la suppression de la voie sur le trafic individuel.

M. Betty précise qu'en ce qui concerne la transformation du premier tronçon au niveau du Jardin anglais pour le dédier aux vélos, il ignore à ce stade si une obligation de prendre un arrêté de circulation est nécessaire, sans doute pris par le Canton qui ouvre un droit au recours. Il n'a pas contrôlé cet aspect mais pense que c'est fort probable.

Le commissaire demande quels sont les indicateurs et la confiance sur un changement de position du Canton.

M^{me} Perler fait référence à la précédente législature cantonale où des réunions régulières se sont tenues (task force vélo) entre le magistrat en charge, M. Dal Busco et elle-même. Depuis la nouvelle législature, M. Maudet n'a pas encore convoqué de telles séances. Elle a eu l'occasion de lui en parler, en faisant part de son souhait de poursuivre ce type de séances afin de se coordonner sur le réseau cyclable, puisqu'il existe une loi fédérale qui demande le développement

du réseau cyclable et que ce dossier appartient au Canton. M. Maudet a des projets et la Ville est forcément impactée; s'accorder est indispensable, tant sur le plan technique que politique, sur les besoins de la population.

M. Betty indique que d'un point vue technique il y a deux points qui laissent imaginer que les choses peuvent encore évoluer positivement. Le premier c'est d'avoir démontré (par exemple à l'avenue Pictet-de-Rochemont) que le trafic pouvait fonctionner – et fonctionne dans les faits – pour toutes les mobilités. Secundo, dans le cadre des études actuelles du secteur de Rive, différentes variantes sont à l'étude et des mesures de mise à l'essai sont prévues au printemps prochain. Une entrée en matière de l'OCT a eu lieu sur des options qu'on avait défendues depuis longtemps et sur lesquelles il n'y avait pas eu d'entrée en matière. Par conséquent, ces essais seront faits dans cette logique de voir les reports de trafic et l'impact sur le trafic individuel motorisé. Tout cela fait supposer que cette démonstration est à faire pour prouver qu'aucun impact majeur ne se produirait sur le trafic.

M^{me} Perler attire l'attention sur ce point qui peut être confirmé par M. Gomez en charge des parcs. L'ensemble des parcs souffrent de la fréquentation accrue, que ce soit pour des manifestations ou d'utilisation de la part de la population. Aussi, elle rappelle que la circulation cycliste dans les parcs n'est plus autorisée; les cyclistes ont l'obligation de mettre le pied à terre. Au Jardin anglais, des manifestations ne peuvent plus être organisées afin de préserver le système racinaire. Le fait de créer une «autoroute» à vélos au sein d'un parc n'est pas adapté selon elle du point de vue de l'entretien du parc et de son arborisation. Elle propose à la commission d'entendre M. Gomez à ce sujet.

Si le choix de la commission se porte le projet de délibération initial, le commissaire demande si le budget demandé de 50 000 francs est suffisant pour un aménagement rapide et sommaire et, sinon, quelle serait l'augmentation.

M. Betty répond par l'affirmative si l'option est du marquage au sol, sur des petites choses en caoutchouc ou un système de chicanes fait avec des barrières pour ralentir les cyclistes. On pourrait tout à fait convenir de prendre ce coût sur le budget d'entretien de l'AGCM.

Le commissaire demande si une modification du projet de délibération est possible pour y indiquer que cette dépense sera mise sur le budget courant du département.

Un commissaire indique que la solution proposée règle un certain nombre de choses mais reste néanmoins dépendante de l'approbation ou la non-approbation de l'OCT. S'agissant de la zone autour de l'Horloge fleurie, on a tous conscience du problème. Selon les schémas et les plans, on peut envisager aussi l'accroche de la passerelle et notamment de la rampe pour personnes handicapées, on se

rend bien compte que le jour où la passerelle sera réalisée on sera obligés de régler cette problématique vélo, parce qu'au problème de l'Horloge fleurie viendra s'ajouter la rampe pour handicapés qui deviendra une voie vélo si on reste dans cette situation. Il lui semble que la proposition d'essai est impraticable vis-à-vis de l'OCT car il s'agit d'un essai et non de la suppression immédiate de la voie de circulation. Le commissaire est d'avis de prendre une mesure d'urgence pour solutionner le problème et propose d'opter pour un essai dans le sens maximaliste du projet. Le périmètre étant tellement petit, la seule solution lui semble être celle proposée.

M. Betty confirme n'être pas revenu à ce sujet auprès de l'OCT depuis le changement de législature. Mais il reste convaincu de l'obtention. Il s'agit de prendre un arrêté de circulation de type chantier d'une durée inférieure à six mois, de neutraliser la voie de circulation, de mesurer au quotidien ce que qui se passe sur le trafic individuel motorisé et si l'on s'aperçoit que l'exercice n'est pas concluant, à quel stade que ce soit, on le stoppe.

Ledit commissaire est étonné qu'aucune mesure de comptage ait été effectuée sur les cinq dernières années. Les chiffres constitueraient des arguments mathématiques. Certains déplorent que ce quai est en permanence bouché mais pour sa part il le trouve fluide. Un essai couplé d'un comptage lui semble le b.a.-ba.

M^{me} Perler indique qu'un essai inclut le comptage.

Il demande si l'OCT a pratiqué des essais de circulation.

M. Betty répond par la positive mais à quelques occasions.

M^{me} Perler indique que l'OCT, dans l'absolu, ne serait pas opposé à l'idée d'un essai mais sait très bien que si l'essai est concluant, il va falloir prendre un arrêté définitif, ce que le Canton ne souhaite pas forcément. M^{me} Perler ne peut pas s'avancer à la place du Canton. Il est clair que ce sont des éléments qui ont été demandés et qui ont été refusés jusqu'ici. Le département est persistant et revient en permanence pour soumettre de nouveaux éléments jusqu'à leur obtention. Cela prend du temps. Elle donne l'exemple du projet Pictet-de-Rochemont, plus de deux ans se sont écoulés pour y parvenir.

Il demande si l'OCT fait des propositions afin de résoudre ce problème.

M^{me} Perler répond par la négative et indique que l'OCT n'est pas confronté à ces problématiques qui sont du ressort de la Ville.

Une commissaire s'adresse au président en lui demandant de faire stopper net les propos racistes envers les étrangers si cela se reproduisait en séance. Elle précise que les étrangers ne sont pas responsables de tous les malheurs de cette ville.

La commissaire demande combien de places de bus seront créées à l'endroit défini et sont-elles suffisantes en considérant que les bus de la place Dorcière peut-être viendront à cet endroit.

M. Betty informe que dans le cadre du projet de la passerelle, la création du nombre de places est égale au déplacement. Il indique qu'un autre travail est accompli en parallèle et vise à analyser de manière plus globale la question des cars à la place Dorcière et ailleurs dans l'espace public. Il confirme la création de quatre places.

Un commissaire évoque le professionnalisme de la magistrate. La politique devant être menée implique pour lui deux éléments très importants: mesure et équilibre dans l'action publique et recherche de compromis. La suppression d'une voie de circulation pour la dédier aux cyclistes sur un axe méga-structurant qui permet de passer d'une rive à l'autre équivaut à une mesure dans l'action publique. Concernant la recherche de compromis, le fait que ce projet émane du Conseil municipal, il pense que c'est peut-être l'occasion pour la magistrate de relancer son projet. Il questionne M^{me} Perler sur le bilan qu'elle pourrait défendre sur les questions de mobilité, notamment au regard de l'équilibre dans l'action publique et de la recherche de compromis depuis le début de son mandat.

M^{me} Perler répond qu'il s'agit d'une vaste question qu'elle ne peut aborder ici. Elle mène une politique de mobilité qui permet de sécuriser les piétons; il est ultra-important dans une ville comme Genève de pouvoir déambuler en toute sécurité, ce qui n'est actuellement pas le cas. Les piétons sont le «parent pauvre» de la mobilité. Elle a aussi été élue sur la base de demandes de réseaux cyclables confortables, sécurisés et le plus directs possible et, dans ce cadre, elle mène des négociations avec le Canton et la population pour trouver un certain nombre de compromis. Par rapport au projet de délibération, c'est une proposition et le département ainsi qu'elle-même estiment que, à la faveur de ce projet de délibération, le département peut revenir avec une proposition qui est tout à fait claire pour toutes et tous, qui va redonner l'espace aux piétons, préserver le Jardin anglais et donner du confort aux cyclistes. Quant à son bilan politique, elle invite le commissaire à consulter son site internet.

Un commissaire évoque le problème concernant les vélos normaux et les vélos à moteur ou électriques. Il demande pour quelle raison les cyclomoteurs ont l'obligation de circuler sur la route alors que leur vitesse (30 km) est en dessous de celle d'un vélo électrique. Il demande s'il est possible de séparer les cyclomoteurs et vélos électriques des vélos normaux dans la proposition car cette mixité ne lui semble pas sans danger. Il demande que les vélos électriques circulent sur la route comme les cyclomoteurs et scooters.

M^{me} Perler précise que ce qu'évoque le commissaire est régi par la loi fédérale sur la circulation routière et le département travaille en conformité avec la loi.

Un commissaire remercie le département pour cette proposition alternative qui lui plaît beaucoup. Concernant le refus de l'OCT notamment dans sa forme, comment celui-ci se matérialise-t-il? S'agit-il d'un refus communiqué autour d'une table ou d'un refus par écrit et motivé?

M^{me} Perler précise que la matérialisation du refus s'effectue lors des séances ad hoc de la task force vélo. Autour de la table, il y a deux magistrats, des techniciens et d'autres collaborateurs et la décision est protocolée dans des procès-verbaux. Il n'y a pas d'envoi de courrier.

Le commissaire demande comment ce refus est motivé et si la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), le flux et le «U cyclable» sont évoqués.

M^{me} Malignac indique que selon l'OCT la moyenne ceinture ne peut être modifiée.

M^{me} Perler ajoute qu'il y a tant des considérations techniques que des considérations politiques.

Le commissaire aborde l'article paru récemment dans la presse sur la considération que la voie allant à la rue de Chantepoulet ne fait pas partie du U lacustre et qu'on pourrait finalement s'en passer et s'économiser la voie qui nous manquerait ici. Il estime cet argument assez sensé et pose la question si les services de M^{me} Perler pensent avoir des chances d'aboutir auprès de l'OCT s'ils avancent cet argument.

M^{me} Perler parle du plan de stratégie vitesse/bruit (30 km/50 km) qui a permis une avancée. Il y a eu six recours et le magistrat en charge en a levé trois. Il va poursuivre ses tentatives de lever les recours restants, sinon c'est la justice qui tranchera.

Le commissaire évoque la recherche de compromis en parlant de ces recours. Il demande le point de vue de M^{me} Perler pour savoir qui est le plus modéré. S'agit-il des associations type TCS ou des partis opposés qui maintiennent leurs recours?

M^{me} Perler indique que les négociations qui ont été menées par le magistrat l'ont été avec des associations, sauf erreur de sa part.

Le commissaire informe que trois partis ont maintenu leur recours.

M^{me} Perler répond avoir également compris cela. Ce sujet n'a pas été évoqué en direct. Les informations dont elle a connaissance ont été données par voie de presse.

Le commissaire demande si les négociations sont plus simples à mener avec les partis opposés ou avec les associations.

M^{me} Perler répond que, ne participant pas au processus des négociations avec le Canton, elle n'est pas à même de répondre.

Une commissaire demande si et comment les communes sont ou ont été consultées pour que le Canton détermine les axes structurants du canton.

M^{me} Perler répond par l'affirmative au sujet de l'existence de consultations, notamment au travers de l'Association des communes genevoises (ACG) également. Lorsqu'une demande de consultation est adressée, la commune répond soit à l'ACG si c'est celle-ci qui l'a sollicitée, soit au Canton si c'est celui-ci qui l'a sollicitée. Dans ce cas précis, il s'agissait d'une demande du Canton. Ses services produisent un document critique dans un sens ou dans l'autre. En l'occurrence c'étaient des éléments de critique par rapport au territoire de la Ville.

La commissaire demande si dans ce document la problématique du «U lacustre» a été mentionnée.

M. Betty répond par l'affirmative et non en ce qui concerne la problématique de la continuité cyclable.

M^{me} Perler ajoute que le département répond aux questions posées.

M. Betty donne l'exemple de la sollicitation du Canton sur la hiérarchie du réseau. Une carte a été soumise et le département a critiqué cette carte et a fait des propositions de changements; sur certains axes, le Canton est entré en matière et a modifié sa carte avant de la publier et, sur certains autres axes, il n'est pas entré en matière.

La commissaire se questionne sur ce qu'il en est sur cet axe précis.

M. Betty répond que le Canton considère que le quai Gustave-Ador et du Général-Guisan, pour faire la liaison avec le pont du Mont-Blanc et ensuite tous les quais de la rive droite, est la moyenne ceinture et est définie par la LMCE, ce qui est le cas, et par voie de conséquence le gabarit et les flux ne peuvent pas être touchés. C'est pour cette raison aujourd'hui que le département n'a pas réussi à faire supprimer la voie de circulation le long du Jardin anglais.

La commissaire évoque le fait que c'est le Canton avec l'aide de la Confédération ainsi que celle des communes qui investissent énormément d'argent dans la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) et dans des modes de transport plus écologiques qui permettent de faire en sorte que la population se déplace sans avoir à emprunter les axes structurants de la Ville et du Canton par véhicules motorisés. Elle demande s'il y a une cohérence dans le fait de dépenser des millions, voire des milliards, pour faire en sorte que les automobilistes laissent leur véhicule et empruntent des modes de transports doux et ne pas arriver à libérer une toute petite voie cyclable sur des axes principaux de la Ville qui

est empruntée tout à la fois par les piétons et vélos de manière importante. Elle se questionne sur la logique des décisions prises par le Canton.

M^{me} Perler indique que la réponse se trouve dans la déclaration de la commissaire. Il s'agit de sensibilités par rapport aux différentes mobilités. M. Maudet a déclaré avoir procédé à des états généraux de la mobilité. Il va communiquer son plan d'action. M^{me} Perler reste dans cette expectative.

La commissaire demande si l'axe cyclable passerait sur l'entrée du parking.

M. Betty répond que cet axe passerait devant l'entrée du parking à la place d'une voie.

La commissaire demande si cela signifie que les voitures traverseraient la piste cyclable et, si oui, avec quelle sécurisation.

M. Betty répond par l'affirmative et, comme proposé plus haut, cette sécurisation serait assurée par des feux. Aujourd'hui, le département n'a pas fait cette approche avec le parking.

La commissaire revient sur l'urgence de sécuriser le lieu. Un déplacement de l'Horloge fleurie est-il envisageable pour écarter les piétons du flux, ce qui résoudrait une partie du problème?

M^{me} Perler indique qu'il y a quelque temps l'Horloge fleurie avait déjà été déplacée. Elle ajoute qu'il paraît plus simple de redonner de l'espace aux piétons et aux cyclistes et pour ce faire, on redistribue et on partage collectivement les voies de transport motorisées, les voies de bus, les voies cyclables et les réseaux piétons, que de commencer à faire de grands travaux dans un parc et de re-déplacer encore une fois l'Horloge fleurie. M^{me} Perler rappelle que la Ville s'est construite et urbanisée autour du trafic motorisé et il s'agit aujourd'hui de redonner les espaces nécessaires pour que chacun puisse se déplacer rapidement avec la sécurité et le confort requis.

La commissaire demande si, dans le cas où des barrières de ralentissement à l'entrée, des deux côtés du Jardin anglais, étaient installées, on pourrait s'attendre à un embouteillage des vélos étant donné la fréquentation, et si le département pense cela gérable vu les flux de chaque côté.

M^{me} Perler répond que la difficulté résiderait dans le fait que les cyclistes, pour passer les barrières, auraient parfois la nécessité de mettre le pied à terre. Le type de cycle (par exemple vélo-cargo) pourrait également freiner, voire stopper le flux.

La commissaire ajoute que le but est de faire ralentir les cyclistes avant leur arrivée à la zone de rencontre. Le pied à terre lui semble la moins mauvaise solution. Elle ajoute que la proposition du département est un excellent projet.

Un commissaire revient sur l'aménagement réalisé à Hyde Park et qui fonctionne. Une séparation des flux piétons et vélos est ce qui est demandé dans ce projet de délibération et cela consisterait à installer une signalisation (épaisseur de peinture rouge pour faire ralentir les vélos) et des équipements de sécurisation (barrières assez larges et feux). Il demande s'il est vraiment impossible de prévoir ces quelques aménagements et si le département maintient sa position, en dehors de l'appartenance politique de la magistrate. Cette position est-elle ce qui est de plus consensuel et réalisable, compte tenu des éventuels recours qui feront perdre du temps? Il s'agit en effet d'aménager une largeur de 500 m.

M^{me} Perler rappelle que ce projet de délibération émane du Conseil municipal. Elle est auditionnée ici ce soir pour donner son avis ainsi que celui de ses équipes, ce qui a été fait. C'est la démonstration que le département répond sérieusement à toute demande. Ensuite, c'est au Conseil municipal d'en débattre.

Concernant le déplacement des places de stationnement pour les cars, un commissaire demande quel est le trajet que les cars devront emprunter pour venir se stationner et il suppose que leur trajet en serait rallongé. Aussi, les passagers descendant actuellement directement devant l'Horloge fleurie doivent traverser la rue et cela impliquera davantage de piétons dans un laps de temps très court.

M. Betty répond qu'à l'heure actuelle la rue du Rhône et la place du Rhône sont fréquentées par des bus. Par conséquent, il ne voit pas de problème à ce qu'un car se déplace jusqu'à la place du Rhône, fasse demi-tour et revienne sur le quai du Général-Guisan pour y déposer ses passagers. Ces personnes ont la possibilité d'emprunter le passage inférieur sous le pont du Mont-Blanc. Il n'y a donc aucune voie de circulation à traverser. Par la suite, le car peut repartir dans n'importe quelle direction. Il indique aussi que peu d'adaptations sont à prévoir pour ce déplacement des places de stationnement des cars.

Discussion et votes

Un commissaire du Parti socialiste indique qu'il a été agréablement surpris par la réponse complète donnée par le département en soumettant cette proposition. Il soutient cette proposition mais elle s'écarte de la proposition initiale de ce projet de délibération. La proposition est intéressante mais la réalisation prendra trop de temps. Il suggère, si la commission souhaite aller de l'avant sur la proposition initiale, pour autant que d'autres auditions ne soient pas demandées, de voter cette proposition et, potentiellement pour ceux que cela intéresse, de soumettre un autre projet de délibération pour soutenir la proposition des services dont la vision est sur du plus long terme. Il s'agirait de financer les études sur la possibilité et la faisabilité de mettre cette double voie vélo.

Le président ajoute qu'il est possible que le Conseil administratif présente une proposition à ce sujet.

Un commissaire du Parti libéral-radical indique que la position du département n'est pas encline à la recherche de consensus. La proposition initiale de M. Fontolliet est intéressante et le commissaire est en phase avec celle-ci car le lieu est dangereux et il est urgent de le sécuriser.

Un commissaire des Vert-e-s indique que considérer la suppression d'une voie pour voitures afin de la dédier aux vélos est sans aucun doute la solution au problème qui n'est pas praticable aujourd'hui et pas utile dans l'immédiat. Si le sujet de la passerelle du Mont-Blanc est accepté, le problème devra être résolu. A l'évidence, il faut tendre à une résolution urgente de la question. En revanche, il faut encourager les services de M^{me} Perler à discuter avec l'OCT, car selon lui il s'agit de la solution et qu'il n'y en a pas d'autres. La solution de ce projet de délibération n'est pas une solution pérenne.

Un commissaire du Parti libéral-radical dit vouloir s'abstenir car il ne peut entendre que la seule solution soit celle qui prévoit la suppression d'une voie de circulation. Il y a de nombreux exemples de parcs de villes dont la densité est importante, notamment en Angleterre, où il a été possible de parfaitement faire cohabiter, au moyen d'une petite séparation, sur 3,5 m de large, une voie bidirectionnelle vélo et une voie strictement piétonne. Il considère que l'OCT a fait preuve de bon sens en refusant l'autorisation.

Une commissaire du Centre indique que la résolution du problème de la sécurité à court terme doit être envisagée en faveur des différents usagers au Jardin anglais. Etant donné que le Centre est signataire de ce projet de délibération, une approbation de ce texte tel que déposé sera donné.

Un commissaire du Parti socialiste réagit aux propos du Parti libéral-radical. Il comprend la crainte liée à la proposition faite par les services de M^{me} Perler, mais encourage à aller de l'avant pour la réalisation d'aménagements intelligents. Il invite à voter pour ce projet de délibération.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois se demande pour quelle raison l'idée de raboter une partie de la pelouse du parc pour faire une piste cyclable à la place de supprimer une voie de voiture n'a pas été évoquée.

Un commissaire du Parti socialiste précise que la proposition initiale de ce projet de délibération consiste à effectuer des marquages et qu'il ne s'agit pas d'aménager une piste cyclable.

Un commissaire d'Ensemble à gauche livre son témoignage sur la dangerosité du lieu et invite à voter pour.

Un commissaire de l’Union démocratique du centre explique qu’il faut trouver une solution. La proposition est une solution de facilité car on cède tout aux cyclistes. Il précise que toutes les mobilités doivent s’adapter. Il lui semble qu’il y a plein de possibilités, notamment une obligation faite aux cyclistes de réduire leur vitesse, mais il n’est pas convaincu que celle-ci soit respectée. Il s’abstient à ce vote.

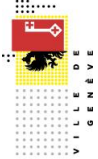
Le président met au vote le projet de délibération PRD-337.

Par 11 oui (4 S, 1 EàG, 3 Ve, 2 LC, 1 MCG) et 4 abstentions (3 PLR, 1 UDC), le projet de délibération est accepté.

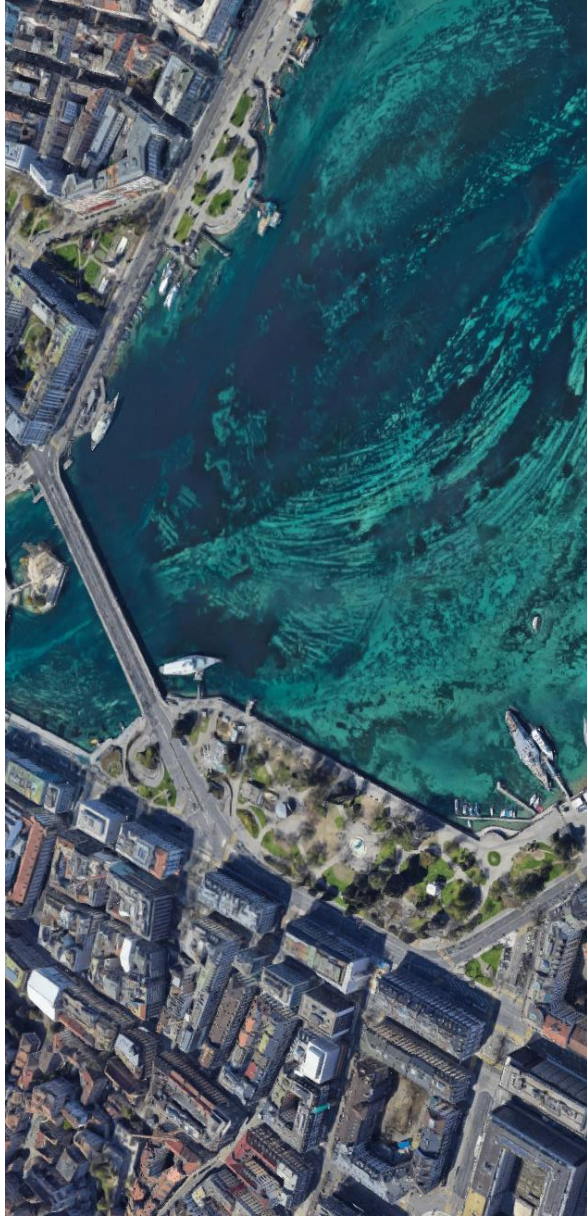
Annexes:

- schéma mentionné lors de la séance du 23 août 2023
- présentation de l’AGCM du 18 octobre 2023





PRD-337 “Pour un tronçon cyclable sécurisé traversant le Jardin anglais



Audition de la Commission des travaux et des constructions
SERVICE DE L'AMENAGEMENT, DU GENIE CIVIL ET DE LA MOBILITE
18 octobre 2023

PRD-337

SOMMAIRE

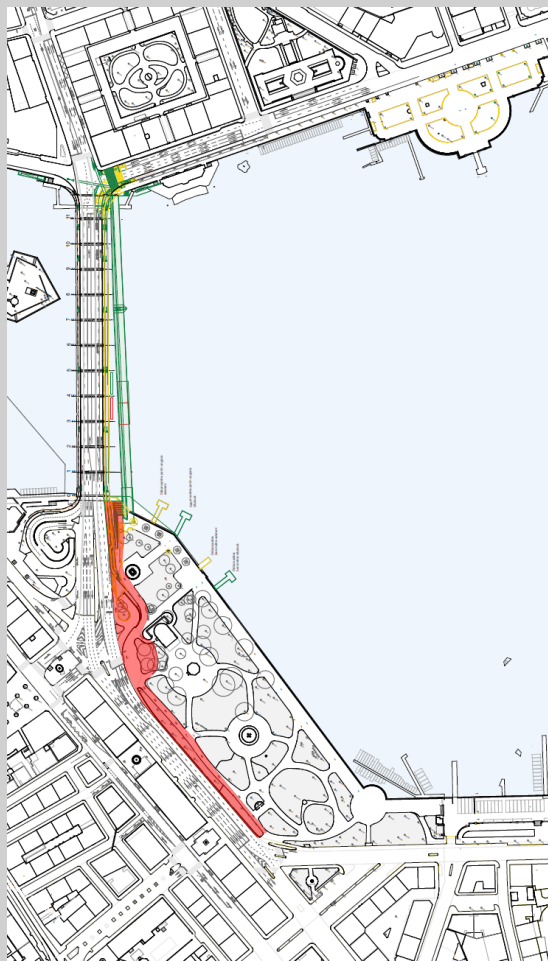
1. Objectifs du PRD – identification du périmètre des conflits
2. Les aménagements prévus dans le cadre de la création de la passerelle du Mont-Blanc (PR-1587)
3. La solution d'aménagement la plus pertinente
4. Conclusion

PRD-337

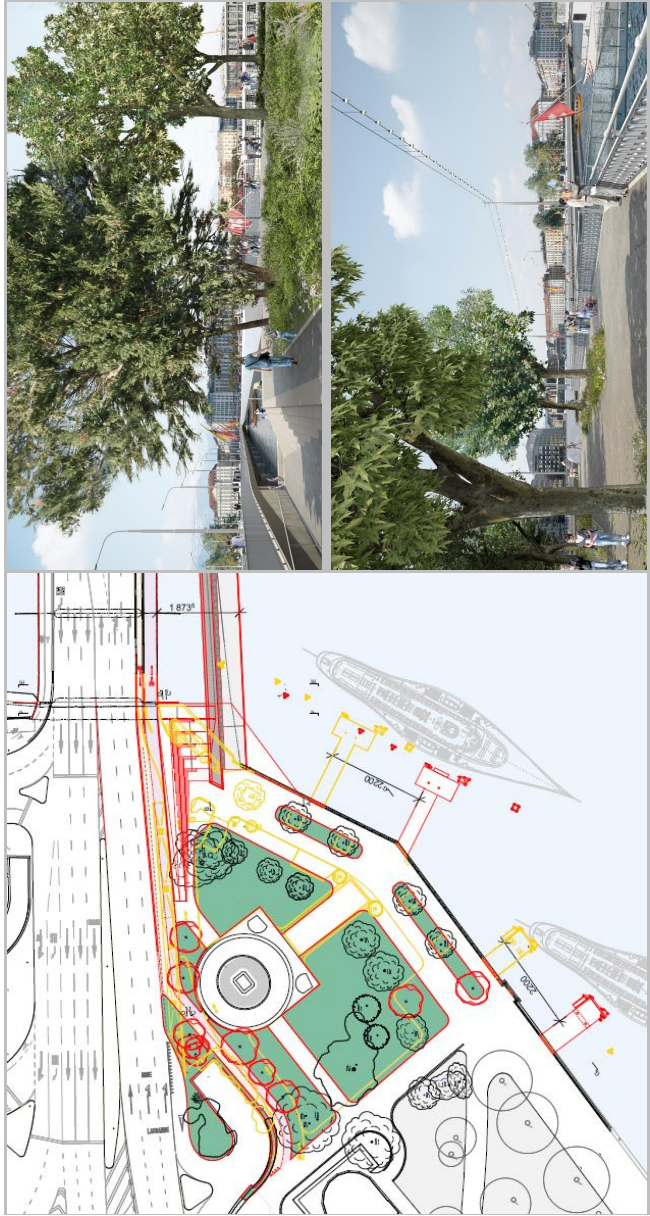
1. Objectifs du PRD – identification du périmètre des conflits

- Aménager la portion du «u cyclable» traversant le Jardin anglais de manière simple
- Séparer par des marquages / bordures les flux piétons et vélos

Périmètre des conflits piétons / vélos



2. Les aménagements prévus dans le cadre de la création de la passerelle du Mont-Blanc – PR-1587



PRD-337

3. La solution d'aménagement la plus pertinente

Les contraintes limitant sa réalisation :

- Suppression d'une voie TIM sur le quai Guisan (refus de l'OCT)
- Entrée / sortie du parking du Mont-Blanc



PRD-337

4. Conclusion

- La solution la plus efficace est de créer un itinéraire continu qui contourne le Jardin anglais.
- Une nouvelle analyse des possibilités de suppression d'une voie TIM sur le quai Guisan est nécessaire pour convaincre l'OCT du faible impact. Une mise à l'essai pourra être réalisée simplement en supprimant la voie et analysant les impacts.
- Le montant proposé de 50'000 frs ne permet pas de financer les études et éventuelles mesures de mise à l'essai. Il faudrait le porter à 100'000 frs.