

Réponse du Conseil administratif du 1^{er} mars 2023 à la motion du 16 novembre 2021 de M^{mes} et MM. Louise Trottet, Brigitte Studer, Olivier Gurtner, Ahmed Jama, Oriana Brücker, Matthias Erhardt, Philippe de Rougemont, Jacqueline Roiz, Bénédicte Amsellem, Denis Ruysschaert, Gazi Sahin et Maryelle Budry: «Pour un aménagement cyclable fonctionnel sur le pont du Mont-Blanc: bouclons le U cyclable bidirectionnel autour de la rade».

TEXTE DE LA MOTION

Considérant:

- l'article 2 de la loi cantonale H 1 80 sur la mobilité douce (LMD) qui stipule que des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées doivent être aménagées sur le réseau de routes primaires et secondaires;
- l'article 3 de la loi cantonale H 1 21 pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) qui demande la mise en place d'un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération;
- l'objectif fixé par le Plan climat cantonal 2030 – 2^e génération de «réduire d'environ 40% le nombre de déplacements en transport individuel motorisé (TIM) restants en les reportant vers d'autres modes de transport», sachant que les déplacements à vélo recèlent un potentiel important de report modal;
- la nécessité d'assurer la sécurité et la fluidité des mouvements inter-rives des cyclistes tout en préservant les espaces réservés aux piétons afin d'éviter les conflits;
- l'augmentation significative du nombre de cyclistes sur les divers points de comptage du canton, notamment après la période de semi-confinement du printemps 2020, avec par exemple +32% de cyclistes fin août 2020 par rapport à fin mai 2020 sur le quai du Mont-Blanc qui démontre l'engouement croissant de la population pour ce mode de transport;
- le fait que les pistes cyclables bidirectionnelles existant désormais sur les deux rives de la rade (quai du Mont-Blanc et quai Gustave-Ador) ne soient reliées entre elles que par une piste monodirectionnelle sur la chaussée du pont du Mont-Blanc;
- le test réalisé par l'association Actif-traffic, qui démontre que si l'on met environ une minute et trente secondes à vélo pour relier l'Horloge fleurie au quai du Mont-Blanc, il faut plus de six minutes pour faire le même trajet en sens inverse car les cyclistes doivent, pour emprunter le trottoir aval du pont en cohabitation avec les piétons et revenir sur le quai, traverser sept fois le flux de voitures en s'arrêtant longuement aux feux;

- l'étroitesse extrême de la piste cyclable sur le pont direction rive droite, qui est problématique du point de vue de la sécurité, en particulier pour les vélos-cargos et les vélos avec remorques;
- l'absence d'avancée concrète du projet de passerelle piétonne sur ce pont qui devait permettre de consacrer le trottoir aval du pont aux cyclistes, et cela bien que les premières études sur cet objet remontent déjà à 2005, voire à 2003 (cf. les objets déposés au Conseil municipal de la Ville de Genève: proposition PR-387 (162^e année) et motion M-390 (161^e), que la résolution R 833 ait été adoptée à l'unanimité du Grand Conseil en 2018 et que le financement y afférent soit prévu dans le projet d'agglomération;
- la largeur très confortable (20 m) de la chaussée du pont du Mont-Blanc qui comprend cinq voies entières consacrées au transport individuel motorisé (en plus d'une voie réservée aux bus et taxis),

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à démarrer des travaux dans les plus brefs délais afin de procéder à un élargissement de la piste cyclable sur la chaussée du pont du Mont-Blanc pour créer une piste bidirectionnelle large d'au moins 4 m, sans diminuer les espaces de circulation dévolus aux piétons et aux bus, dans l'attente de la réalisation d'une passerelle piétonne;
- à finaliser les études sur la passerelle dans les meilleurs délais, à la lumière de l'expérience du point précédent;
- à maintenir voire améliorer l'aménagement existant sur le pont direction rive gauche;
- à réaliser une connexion cyclable complète entre le pont du Mont-Blanc et la piste bidirectionnelle rive gauche, par la chaussée du quai du Général-Guisan, pour éviter la cohabitation dangereuse et hasardeuse des cyclistes avec les piétons dans le Jardin anglais (et en particulier devant l'Horloge fleurie) et achever ainsi un «U lacustre» cyclable intégralement en site propre;
- à renforcer la collaboration avec les autres acteurs impliqués (Canton, associations, CGN, etc.) pour la bonne réalisation de ces travaux d'élargissement de la piste bidirectionnelle sur le pont du Mont-Blanc et de la liaison avec la piste bidirectionnelle rive gauche.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Le plan directeur communal Genève 2020 identifiait le «U cyclable de la rade» comme une liaison cyclable prioritaire et le plan directeur cantonal de la mobilité douce identifiait également les quais du Mont-Blanc et Wilson comme une pénétrante cyclable d'intérêt cantonal devant être équipée en priorité.

Le projet avait pour objectif de sécuriser les flux piétons et cyclistes sur les quais tout en améliorant l'écoulement du trafic motorisé, l'Office cantonal des transports (OCT) du Canton de Genève souhaitant revoir la régulation d'un trafic en vue de la création d'une onde verte autour de la rade.

Sur cette base, et en coordination avec l'OCT, les projets d'aménagements cyclables et piétonniers ont été élaborés sur le pont du Mont-Blanc et sur les quais du Mont-Blanc, du Général-Guisan, Gustave-Ador et Wilson.

Sur le pont du Mont-Blanc, avant l'essai mis en œuvre en octobre 2017, les cycles ne disposaient d'aucun aménagement spécifique. Au vu des charges de trafic élevées et des conditions de circulation difficiles, la plupart des cyclistes circulaient alors sur les trottoirs, principalement celui côté lac, très emprunté, engendrant des conflits avec les piétons. Dans l'autre sens, de la rive droite vers la rive gauche, les cycles ont été autorisés à circuler sur le trottoir aval, côté Rhône, moins emprunté par les piétons que celui situé côté lac.

Une première étape de travaux a été réalisée en 2019 sur la base des crédits de la proposition PR-1208, votée en 2017, avec l'aménagement d'un itinéraire cyclable bidirectionnel sur la rive gauche le long du quai Gustave-Ador, entre Baby-Plage et le Jardin anglais, suivi en septembre 2020 par la mise en service du tronçon entre Baby-Plage et l'embarcadère du Port-Noir.

Une seconde étape de travaux a eu lieu entre août 2020 et novembre 2021 en vue de créer un itinéraire cyclable continu et sécurisé sur le pont du Mont-Blanc et sur les quais de la rive droite, sur la base de la proposition PR-1325, votée en mai 2020. Compte tenu des largeurs disponibles sur le pont, des voies de circulation à maintenir pour assurer la fluidité du trafic routier, il a été possible de pérenniser la piste cyclable unidirectionnelle mise à l'essai de la rive gauche vers la rive droite.

Ces aménagements ont considérablement amélioré la sécurité des cyclistes qui empruntent ce parcours. L'ensemble de ces aménagements est compatible avec la construction de la future passerelle piétonne, qui a fait l'objet d'un concours en 2012, et qui permettra à terme de donner l'espace nécessaire aux cyclistes afin qu'ils disposent d'une liaison bidirectionnelle sur le trottoir actuel du pont côté lac.

Tous les aménagements possibles, dans l'attente de la création de la passerelle piétonne, sont donc à ce jour établis. Concernant celle-ci, le projet a été réactivé à travers une task force regroupant tous les acteurs concernés notamment les services cantonaux (Département du territoire – DT et Département des infrastructures – DI) ainsi que les services de la Ville de Genève et la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN).

Début 2022, un accord a été trouvé entre toutes les parties quant au positionnement de l'ouvrage, notamment pour permettre un fonctionnement satisfaisant des lignes de navigation. Depuis cette date, les études détaillées au niveau du projet ont été engagées et se déroulent à un rythme soutenu en vue de permettre la dépose d'un crédit de réalisation auprès du Conseil municipal ainsi qu'une autorisation de construire au printemps 2023.

Le planning actuel prévoit un démarrage des travaux fin 2025 et une mise en service de la passerelle fin 2026. Tous les partenaires travaillent actuellement pour tenir ces objectifs qui sont très ambitieux. En conclusion, le Conseil administratif considère avoir engagé toutes les démarches demandées par cette motion.

Au nom du Conseil administratif

Le secrétaire général:

Gionata Piero Buzzini

La conseillère administrative:

Frédérique Perler