COMPAGNIE GÉNÉRALE
DE NAVIGATION
SUR LE LAC LÉMAN
Avenue de Rhodanie 17
Case postale 116
CH-1000 Lausanne 6
Tél. 021 614 62 00
Fax 021 614 62 02
Infoline 0848 811 848
www.cgn.ch
info@cgn.ch

Direction - Secrétariat
Votre personne de contact :
Yolande Guillot
Tél. direct : +41 21 614 62 43
Fax : +41 21 614 62 44
E-mail :yguillot@cgn.ch

Monsieur le Maire et
Conseil administratif
Administration municipale
Palais Eynard
Rue de la Croix-Rouge 4
Case postale 3983
1211 Genève 3

Lausanne, le 22 septembre 2011
301.2/LAB/yg

Passerelle pour piétons et/ou vélos parallèle au Pont du Mont-Blanc et incidences sur l'activité fédérale concessionnaire de la CGN

Monsieur le Maire,
Mesdames les Conseillères Administratives,
Messieurs les Conseillers Administratifs,

La CGN a pris connaissance avec intérêt des différentes variantes concernant le projet mentionné lors d'une séance « ad hoc » organisée le 15 septembre 2011 dans les bureaux du débarcadère du Mont-Blanc.

M. Dominique Matthey, de vos services, nous a expliqué la nécessité de bien séparer les trafics voitures / piétons / vélos sur l'axe du pont du Mont-Blanc et il nous semble que cette intention obtient un large consensus.

Cela dit, il nous paraît judicieux d'exposer, en amont du projet, les contraintes liées à la navigation concessionnée. Elles sont illustrées sur le plan ci-joint.

En résumé, elles sont les suivantes :

1) <u>Sécurité des piétons et cyclistes</u> :

La passerelle doit pouvoir résister au choc d'un bateau de 700 tonnes non manœuvrant et poussé par le courant contre le pont/passerelle. Tout le monde se souvient des divers épisodes ayant conduit l'un ou l'autre des bateaux CGN à « s'appuyer » bien involontairement contre le pont du Mont-Blanc. Il est même arrivé que des vandales coupent les amarres d'un de nos bateaux, susceptible alors d'être emporté par le courant contre le pont du Mont-Blanc.

Par conséquent, soit la passerelle doit être suffisamment solide en soi, soit elle doit être solidaire du pont, soit elle doit être protégée par des pieux... ou une combinaison des 3 éléments cités.

2) Sécurité des bateaux

Les cartes ci-jointes montrent que l'espace de la rade est, déjà actuellement, très restreint et à la limite de l'acceptable pour permettre aux bateaux à passagers de manœuvrer en toute sécurité. Toute emprise supplémentaire sur la rade restreindrait encore cette marge de sécurité. Pour mémoire, deux bateaux ont récemment « cogné » la rive droite, en amont du débarcadère du Mont-Blanc, heureusement sans blessés.

3) Espace du « Jardin-Anglais »

Tout élargissement du pont, ne serait-ce que de 2 ou 3 mètres condamnerait irrémédiablement l'accès de ce débarcadère pour des grands bateaux.

Une solution possible serait de maintenir le débarcadère du Jardin-Anglais où il se trouve (ou de le déplacer uniquement de quelques mètres) et de restreindre son accès aux petits bateaux.

En compensation et pour permettre l'amarrage de grands bateaux sur la rive droite, une reconstruction du débarcadère dit du « Baromètre » serait nécessaire avec un ponton plus long et peut être un déplacement de quelques mètres à l'Est.

Un débarcadère supplémentaire plus à l'Est (à l'emplacement des « iles de la Rade » pourrait alors être aménagé pour des bateaux moyens.

4. Espace au « Mont-Blanc »

Tout élargissement du pont de plus de 5 mètres aurait pour conséquence la nécessité d'agrandir le débarcadère du Mont-Blanc pour un amarrage au maximum 10 mètres plus à l'Est.

Le lieu-dit « la Niotte » en amont du débarcadère du Mont-Blanc, où les grands bateaux s'appuient proue en avant pour pivoter, ne peut être déplacé plus à l'Est en raison des amarrages aux divers débarcadères des Pâquis.

Conclusions : les remarques ci-dessus plaident en faveur :

a) D'une emprise minimale sur l'eau pour la nouvelle construction

b) D'une planification soigneuse (avec budgets du canton) pour des éventuels déplacements et/ou modifications des débarcadères

c) De la prise en considération d'impératifs de sécurité. La planification et la réalisation du projet doit exclure la possibilité que des piétons ou des cyclistes soient accidentellement jetés à l'eau en cas de collision d'un bateau avec la passerelle.

Pour se rendre compte des questions spécifiques à la navigation, la CGN se tient à disposition des Commissions concernées pour une visite « in situ » et des manœuvres avec un grand bateau.

Entre-temps et tout en restant à votre entière disposition pour de plus amples renseignements, nous vous prions de croire, Monsieur le Maire, Mesdames les Conseillères Administratives, Messieurs les Conseillers Administratifs, à l'expression de nos sentiments distingués.

COMPAGNIE GENERALE DE NAVIGATION
SUR LE LAC LEMAN

L.-A. Baehni
Directeur général

D. von Flüe
Chef maintenance

Annexe : plan de la rade avec commentaires, amarrages et trajets des bateaux

Copie :
Groupe de travail « Rade de Genève – CGN »
Mme Séverine Brun, Direction générale de la Mobilité (Canton)
M. Dominique Matthey, Service de l'aménagement urbain (Ville)
MM. Yves Duffey et François Gard, Capitainerie cantonale
M. Olivrier Chenaux, 1er capitaine CGN
M. Patrick Pettmann, Administrateur CGN Canton de Genève
M. Cédric Alber, Administrateur CGN, Ville de Genève
MM. Eric Soret, David von Flüe et Emmanuel Glauser, Service Technique CGN

ZONE DANG USE
Une protection est impérative, en cas d'avarie d'un bateau et de collision avec l'ouvrage
Mont-Blanc
Petit-Pâquis
Vieux-Pâquis
Mouettes
Pâquis
Rhône
Limite de la zone de manoeuvre des bateaux de la CGN:
A 5 mètres du bord du pont du Mont-Blanc.
Limite de la zone de manoeuvre des bateaux de la CGN.
Elle est actuellement déjà atteinte par le bord du pont du Mont-Blanc.
(aucune marge de manoeuvres).
Bain des Pâquis
Jardin-Anglais
Baromètre
Phare
Jet d'eau
Pierres du Niton
Mouches
N
S
E
Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman
Lac Léman - débarcadères
Rade de Genève
Amarrages et Commentaires
DESSIN
E.Glauser
21 09 2011
22 09 2011
1 1500
Lac-502-6.4-2