

Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner le projet de délibération du 12 septembre 2017 de M^{mes} et MM. Marie Barbey-Chappuis, Grégoire Carasso, Simon Gaberell, Alain de Kalbermatten et Albane Schlechten: «Ouvrons un crédit d'étude de 2 millions de francs visant à mener les études sur le projet lauréat de passerelle piétonne du Mont-Blanc afin de permettre enfin une cohabitation optimale des différents modes de transports sur le pont du Mont-Blanc (automobiles, cyclistes, transports publics et piétons)».

Rapport de M. Régis de Battista.

Cette proposition a été renvoyée à la commission des travaux et des constructions le 12 septembre 2017. Elle a été traitée, sous la présidence de M^{me} Jannick Frigenti Empana, les 11 octobre et 8 novembre 2017 et le 24 janvier 2018. Les notes de séance ont été prises par M. Daniel Zaugg, que le rapporteur remercie chaleureusement.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

Considérant:

- de récents projets dans et autour de la rade qui semblent indiquer qu'un nouvel élan se dégage progressivement en faveur d'un réaménagement de ce site;
- le projet des bureaux d'architectes Pierre-Alain Dupraz et d'ingénieurs civils Ingeni SA «Entre deux», portant sur la traversée piétonne de la rade, plus connue sous le nom de «passerelle du Mont-Blanc», qui a remporté le concours lancé par la Ville de Genève en mai 2012;
- les préoccupations émises par les associations professionnelles quant à la nécessité pour une collectivité publique de viser à la réalisation des projets lauréats de concours;
- les demandes répétées du Conseil municipal en faveur du bouclement du U cyclable de la rade qui permettrait de favoriser de manière significative la mobilité douce à Genève;
- la nécessité d'agir au vu des risques encourus quotidiennement par les cyclistes;
- le fait que ce projet pourrait bénéficier d'un accueil favorable de tous les acteurs concernés par la mobilité à Genève, puisqu'il permettrait de libérer le pont du Mont-Blanc et d'améliorer ainsi sa traversée, tant pour les automobilistes que pour les transports publics;

- le fait que sa construction apporterait une solution pérenne aux débats incessants sur la circulation sur le pont du Mont-Blanc, en permettant une gestion des flux piétons et cyclistes optimisée (séparation des flux);
- le fait que la réalisation de ce projet offrirait une belle satisfaction aux habitants et aux touristes qui désirent traverser le pont du Mont-Blanc à pied dans de bonnes conditions (et non pas à proximité immédiate des voitures), puisqu’il proposera un lieu de flânerie protégé des nuisances sonores;
- la qualité architecturale du projet lauréat et les avantages qu’il apporte en termes d’attrait touristique et d’amélioration de la mobilité au centre-ville;
- le fait que le développement des aménagements sur la rade contribuera à renforcer l’attrait touristique de Genève;
- la possibilité, au vu de la qualité du projet architectural, d’approcher des mécènes pour diminuer les coûts de réalisation pour la Ville de Genève;
- le fait que le projet de la future plage des Eaux-Vives offre une opportunité qui ne se représentera pas de réfléchir à la future navigabilité des bateaux de la Compagnie générale de navigation à l’intérieur de la rade, en vue d’un éventuel déplacement de ses débarcadères;
- le fait que le premier prix du concours d’idées pour le réaménagement de la rade lancé par la Ville de Genève, émanant du même bureau d’architecte, intègre la passerelle piétonne du Mont-Blanc;
- le fait que cet ouvrage s’intègre dès lors parfaitement dans les réflexions actuellement menées par la Ville visant à mieux exploiter le potentiel important de réaménagement du site exceptionnel de la rade de Genève, notamment pour favoriser l’accès à la promenade et au panorama;
- que cette passerelle a été retenue par la Confédération dans le cadre du «trafic d’agglomération»;
- que cette passerelle a ainsi obtenu une participation au financement de la part de la Confédération à hauteur de 5 millions de francs, dès 2011;
- le fait qu’une motion, demandant la construction d’une passerelle cycliste et piétonne accolée au pont du Mont-Blanc afin de favoriser la mobilité douce, date de 2003;
- qu’entre-temps les motions M-391, M-828, M-648, M-378 et M-941 ont régulièrement interpellé le Conseil administratif sur les problèmes de cohabitation des différents modes de transport sur le pont du Mont-Blanc;
- que la proposition PR-387 du 19 janvier 2005 (ouverture d’un crédit de 1 975 000 francs destiné à l’étude d’un élargissement du pont du Mont-Blanc pour l’aménagement de pistes cyclables et des raccords aux rives) est restée sans suite;

- la délibération PRD-56 du Conseil municipal du 21 novembre 2012 selon laquelle «le projet lauréat du concours pour la réalisation de la passerelle piétonne et cycliste du pont du Mont-Blanc est abandonné», acceptée de bonne foi, mais fondée sur des données qui s'avèrent à ce stade infondées (montants articulés de manière erronée, avoisinant les 40 millions de francs, alors même que les lauréats n'avaient pas encore été mandatés pour la suite de l'étude);
- l'adoption par 62 oui contre 9 non, le 17 septembre 2014, de la motion M-1073 intitulée: «Pour que se réalise le projet de la passerelle du Mont-Blanc!» qui demandait au Conseil administratif: i) de permettre aux mandataires de présenter le chiffrage du projet; ii) d'examiner les possibilités qui permettront au projet d'évoluer à satisfaction des parties concernées; iii) de présenter, le cas échéant, une proposition concrète au Conseil municipal;
- le fait que cette motion soit restée sans suite,

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre e), 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 de 2 millions de francs destiné aux études en vue de la réalisation d'une passerelle piétonne, à savoir jusqu'au dépôt de la requête et du crédit de réalisation.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme, à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 2 millions de francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, l'étude sera amortie selon les règles en vigueur.

Séance du 11 octobre 2017

Audition de M^{me} Marie Barbey-Chappuis, M. Grégoire Carasso, M. Simon Gaberell et M. Alain de Kalbermatten, auteurs du projet

M^{me} Barbey-Chappuis rappelle que la Ville a désigné le lauréat du concours d'architecture en mai 2012. Auparavant, le Conseil municipal a traité une multitude de motions traitant des problèmes de promiscuité entre les différents modes de transport présents sur le pont du Mont-Blanc. En septembre 2014, le Conseil municipal a accepté la motion M-1073 demandant au Conseil administratif de présenter en commission des travaux et des constructions le projet lauréat du concours en collaboration avec les mandataires concernés; de permettre ainsi aux mandataires de présenter le chiffrage du projet; d'examiner les possibilités qui permettront au projet d'évoluer à satisfaction des parties concernées; de présenter, le cas échéant, une proposition concrète au Conseil municipal. Or, cette motion est restée au point mort depuis ce vote. Face à cette situation, certains élus ont déposé le projet de délibération PRD-156 dans le but de relancer le projet de passerelle. Cette passerelle piétonne permettrait de transformer les trottoirs du pont du Mont-Blanc en pistes cyclables. L'axe créé protégerait les piétons des nuisances sonores et des cyclistes. Les signataires estiment que le pont du Mont-Blanc devrait comprendre des flux séparés pour tous les modes de transport. Comme le chantier de construction de la plage des Eaux-Vives a démarré, il est important de s'interroger sur les questions de navigation. La création de la passerelle impliquera le déplacement des débarcadères du Jardin anglais. Par ailleurs, il est capital d'aménager un U cyclable lacustre si l'on veut renforcer la mobilité douce en Ville de Genève. Outre les questions de mobilité, la passerelle offrira un atout supplémentaire au tourisme. Dans ce cadre, il serait envisageable de chercher des financements privés pour réaliser la passerelle. La mise en place d'un financement public-privé serait le bienvenu. Ce type d'ouvrage offrira une plus-value à la Ville en termes de mobilité et de tourisme.

M. Carasso tient à relever le caractère fédérateur de la proposition. Cette dernière bénéficie du soutien des milieux proches de l'Association transports et environnement (ATE) et des défenseurs du Touring Club Suisse (TCS). Ce consensus s'explique par l'agrandissement d'une voirie existante au profit de l'ensemble des modes de transport. Le projet de délibération PRD-156 offre la possibilité d'étudier une proposition qui satisfait toutes les tendances de mobilité.

M. Gaberell confirme que la passerelle est intéressante en termes de mobilité douce. Outre le renforcement de la sécurité des piétons, elle s'inscrit dans un projet d'aménagement d'un U cyclable autour de la rade. Comme la commission de l'aménagement et de l'environnement a pu le constater, la traversée du quai Général-Guisan direction le pont des Bergues devant l'Horloge fleurie n'offre pas les meilleures conditions. Ainsi, la passerelle permettra une continuité et une sécurisation pour les cyclistes. Outre les questions de mobilité, le projet bénéficie

d'une dimension paysagère extrêmement forte. Le banc aménagé sur la passerelle offrira aux passants une vue splendide sur les grands paysages de la rade.

M^{me} Barbey-Chappuis ajoute que les signataires ont travaillé main dans la main avec des députés du Grand Conseil de divers partis. Ces derniers ont renvoyé en commission des travaux une résolution demandant au Canton de collaborer avec la Ville pour réaliser la passerelle et apporter une contribution pour le déplacement des débarcadères. La résolution sera étudiée en commission au mois de novembre.

Questions des commissaires

Un commissaire demande si la passerelle ne pourrait pas accueillir les cyclistes à la place des piétons. Il rajoute que selon lui le deuxième projet est mieux adapté au site.

M. Carasso considère que les cyclistes se déplacent trop vite pour pouvoir admirer le paysage. Ainsi, il apparaît plus judicieux de laisser les piétons profiter d'une telle vue. L'aménagement d'un banc le long de la passerelle est prévu à cet effet. On peut ajouter que les touristes se déplacent généralement à pied.

M^{me} Barbey-Chappuis note que le jury du concours d'architecture a déjà choisi son lauréat. La commission n'a pas les compétences pour remplacer ce jury. Ce dernier est formé de spécialistes du domaine architectural et paysager. Par ailleurs, on peut estimer que la passerelle complète va plutôt embellir la rade. En plus d'offrir une vue de choix aux piétons, le projet peut être apprécié pour sa qualité architecturale.

Un commissaire pense qu'il sera difficile de modifier le parcours mis en place autour de la rade et pense que la cohabitation entre les piétons et les cyclistes va rester difficile.

M. Gaberell rappelle qu'il a été envisagé de diminuer les largeurs des voies du pont pour permettre l'aménagement d'une voie cyclable à double sens sans construire de passerelle. Or, les tests effectués ont infirmé cette possibilité. Un tel aménagement ne permet pas de sécuriser les trajets piétons et cyclistes. Il répond aussi que cet aménagement serait difficile à cause du manque de séparation des voies de circulation. Il considère que les problèmes de sécurité sont imputables aux cyclistes indisciplinés.

M. Gaberell soulève que la circulation des vélos est difficile sur le pont à cause du partage de leur voie avec les piétons. La situation aurait été similaire s'ils devaient circuler sur les mêmes voies que les voitures. Seul l'aménagement d'une voie de circulation propre aux cyclistes permettra de régler ces problèmes de promiscuité.

M^{me} Barbey-Chappuis confirme que les difficultés de circulation proviennent du manque de séparation entre les flux. Cette situation explique pourquoi l'ATE et le Groupement Transports et Economie (GTE) accueillent favorablement la construction d'une passerelle. Cette dernière offrira à chaque mode de transport des mètres carrés de circulation supplémentaires. Le projet va au-delà des clivages partisans puisqu'il satisfait l'ensemble des usagers du pont du Mont-Blanc.

M. Carasso rappelle que les études préliminaires de la proposition PR-387 envisageaient quatre options: variante sur le pont; variante élargissement du pont; variante élargissement du pont avec piliers et variante passerelle. L'élargissement du pont a été abandonné car il était irréalisable. Les détails de cette impossibilité technique avaient été apportés à la commission des travaux et des constructions en novembre 2012.

A la demande d'un commissaire sur l'obligation de réaliser le projet lauréat, M. Carasso juge qu'il n'est pas crédible de répondre qu'il n'y a pas de variantes possible. Dans l'absolu, la Ville pourrait très bien décider d'enterrer le concours et de recommencer tout le processus. L'exemple du Musée d'art et d'histoire (MAH) montre que cette option est possible. Il s'agit là d'une question politique.

M^{me} Barbey-Chappuis estime que le rejet d'un projet lauréat peut s'avérer problématique pour la crédibilité de la Ville. On peut craindre que la mise en place d'un nouveau concours ne connaisse pas autant de succès. Il est difficile de convaincre un bureau d'architecte de participer à un concours s'il n'y a pas de garantie que le projet lauréat soit poursuivi par la suite. Elle explique que la passerelle offre la vue la plus intéressante à contempler.

M. Gaberell confirme que le point de vue des passants s'ouvre sur le grand paysage. Du côté des Bergues, le premier front sera toujours occupé par le pont du Mont-Blanc.

M^{me} Barbey-Chappuis suggère à la commission d'entendre le bureau lauréat sur le projet.

Une commissaire voudrait savoir comment empêcher les cyclistes d'emprunter la passerelle malgré tout.

M. Carasso estime que la probabilité que les cyclistes empruntent la passerelle est faible. Tout l'enjeu du projet est d'optimiser l'accessibilité des vélos au pont. La passerelle n'a pas été pensée pour permettre la traversée par les vélos.

M^{me} Barbey-Chappuis ajoute que les pistes cyclables du pont permettront aux vélos de traverser rapidement la rade.

M. Gaberell précise que les voies pour les vélos s'intègrent au U cyclable. Les cyclistes ont tout intérêt à suivre ce parcours plutôt que de slalomer entre les piétons.

Une commissaire voudrait avoir l’avis des auditionnés sur le montant du crédit d’étude.

M^{me} Barbey-Chappuis rapporte qu’elle a contacté M^{me} Charollais à ce propos. Cette dernière lui a répondu qu’il reste un montant de 500 000 francs relatif à la proposition PR-387. En prenant en compte cette somme, elle a estimé que le crédit devrait coûter 2 millions de francs. Il faut comprendre que le projet doit répondre à des impératifs patrimoniaux et sécuritaires. La passerelle doit pouvoir résister à une collision avec un bateau. Cela dit, la Confédération participera à hauteur de 4,5 millions de francs au projet. En outre, la Ville a intérêt à chercher des financements privés. Une fois réalisée, la passerelle représentera une plus-value au tourisme à Genève.

Un commissaire comprend la nécessité de renforcer la complémentarité des moyens de mobilité. A titre personnel, il craint souvent de heurter des cyclistes peu disciplinés quand il traverse le pont du Mont-Blanc en voiture. On aurait pu imaginer l’aménagement de plots séparant les voies cyclables des voies dédiées aux automobilistes. Cela étant précisé, il aimerait avoir la confirmation que le coût global du projet s’élève bien à 30 millions de francs.

M^{me} Barbey-Chappuis relève que le projet de délibération PRD-156 sert justement à objectiver le coût du projet. Cela dit, il est fort probable que le montant dépassera les 20 à 25 millions de francs. Il est nécessaire d’investir de l’argent dans un projet qui améliorera la mobilité en Ville de Genève. La circulation sur le pont du Mont-Blanc doit être fluidifiée. Elle invite la commission à auditionner le projet lauréat pour avoir des informations sur la qualité esthétique de la passerelle.

M. Gaberell suggère également l’audition de M^{me} Charollais afin de comprendre le choix du jury dont elle était la vice-présidente.

Une commissaire demande si la réalisation de la passerelle s’intègre au calendrier de l’aménagement global de la rade.

M^{me} Barbey-Chappuis rapporte que les auteurs du projet de délibération PRD-156 ont déposé une motion demandant la réalisation du projet lauréat d’aménagement de la rade. Il est important d’intégrer les deux projets dans un calendrier conjoint d’autant plus qu’ils appartiennent au même bureau d’architecte.

Un commissaire doute de la pertinence de l’audition de M^{me} Charollais puisqu’elle n’a pas participé à la décision du jury. Cela étant précisé, il ne comprend pas comment le projet va améliorer les flux de la rive droite à la rive gauche en aval du pont. Les piétons et les cyclistes qui arrivent de la rue de Chantepoulet pourront difficilement changer de trottoir après avoir traversé le pont.

Un commissaire relève que le trafic en aval doit s’effectuer par le pont des Bergues et un autre remarque que le trafic sur ce pont fonctionne mal.

M. Gaberell note que les cyclistes qui descendent la rue de Chantepoulet vont prendre le pont sur la voie de droite. Cela dit, la passerelle ne modifie pas la façon dont les flux ont été pensés sur le pont.

M^{me} Barbey-Chappuis estime que les flux ne sont pas figés. On peut imaginer que les cyclistes traversent le pont des deux côtés.

Un commissaire relève que le plan du pont a été réalisé par le Canton. Dans ce plan, les vélos traversent le pont en direction de la rive droite par la gauche. Dans ce sens, la voie est cyclable. Il serait intéressant de se procurer la proposition du Canton à ce sujet.

Un commissaire comprend, à la page 21 de l'annexe du rapport M-979 A, que les cyclistes doivent passer en dessous du pont du Mont-Blanc.

Un commissaire lui rétorque que les flux prévus par la Ville dans le cadre du concours de 2012 sont faux.

Un commissaire pense que le politique a aussi son mot à dire sur le projet. Le jury n'a pas été élu par les citoyens pour décider de l'avenir du pont. Ainsi, il aimerait savoir si le règlement du concours prévoit que le gagnant puisse réaliser son projet. On peut lire que le lauréat a remporté un montant de 60 000 francs.

M^{me} Barbey-Chappuis croit savoir que le concours a pour vocation de réaliser le projet lauréat. La particularité de ce concours réside dans l'absence de montant relatif au crédit d'étude.

M. Gaberell confirme qu'il s'agit d'un concours SIA 142. Par ailleurs, les montants attribués sont assez faibles en comparaison des horaires de travail des candidats, car les lauréats s'attendent à voir leur projet réalisé.

Un commissaire précise que le jury recommande de donner le mandat d'étude et de réalisation au bureau lauréat. Nonobstant, il n'y a pas d'obligation absolue de réaliser ce projet.

Un commissaire estime que le jury ne devrait pas être composé d'élus politiques. Il est préférable de laisser les spécialistes juger de la qualité esthétique et architecturale des projets.

A la demande d'un commissaire sur une fourchette de coûts de réalisation M^{me} Barbey-Chappuis lui répond par la négative. Le seul cas où un concours a inscrit un plafond est celui de la rénovation du Muséum.

M. Gaberell ajoute que la question des coûts fait partie des critères d'appréciation des jurys.

Un commissaire rappelle qu'il est important de renforcer la sécurité des piétons sur le pont des Bergues. Les vélos sont de plus en plus rapides et dangereux pour les autres modes de transport.

Après discussion, la présidente met aux voix l’audition du bureau lauréat, qui est acceptée à l’unanimité.

La présidente met aux voix l’audition de M. Pagani, de M^{me} Charollais, de M. Barthassat et ses collaborateurs, qui est acceptée à l’unanimité.

La présidente met aux voix l’audition de représentants du GTE, qui est acceptée à l’unanimité.

La présidente met aux voix l’audition de représentants de l’ATE, qui est acceptée à l’unanimité.

La présidente met aux voix l’audition de représentants de l’association de défense des piétons, qui est acceptée par 5 oui (2 MCG, 2 S, 1 UDC) contre 1 non (LR) et 7 abstentions (2 EàG, 1 Ve, 2 DC, 2 LR).

Séance du 8 novembre 2017

Audition de MM. Pierre-Alain Dupraz et Gabriele Guscelli, mandataires du concours

Présentation du projet lauréat de la passerelle piétonne du Mont-Blanc

M. Dupraz rapporte que son bureau a remporté le concours d’architecture pour la passerelle du Mont-Blanc il y a plus de cinq ans. Le projet prévoit la création d’une parallèle au pont du Mont-Blanc. Cet ouvrage de 250 m de long est issu d’une réflexion sur la mobilité douce. Avant de procéder à la réalisation architecturale, les mandataires se sont penchés sur le fonctionnement des flux. Cette étape consistait à rendre l’ouvrage pratique et fonctionnel. Or, il est apparu que la situation actuelle présente différents problèmes. En rive droite, la configuration actuelle présente un risque de collision entre les cyclistes et les piétons. Face à cette situation, les mandataires ont décidé de transformer le trottoir amont du pont du Mont-Blanc en piste cyclable bidirectionnelle. Cette opération permettra aux cyclistes de circuler sur une voie propre de 2,5 m. Les piétons, eux, seront les seuls bénéficiaires de la nouvelle passerelle. Un jeu de déboîtement évitera tout croisement entre les deux flux sur la rive gauche. Les cyclistes ne rentreront pas en conflit avec les piétons grâce à la mise en place d’une rampe destinée aux personnes à mobilité réduite. Cette rampe de 35 m de long sera également accessible aux poussettes. L’aménagement prévoit de conserver l’escalier. Côté rive droite, le projet a décidé de maintenir la barge flottante. Son usage sera optimisé grâce au remplacement de l’escalier existant par une rampe. Cette rampe permettra d’accéder à la barge flottante et au débarcadère de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN). Le passage transversal est conservé comme un gabarit formalisé. La coupe de l’ouvrage offrira un passage sous le pont. Outre la création d’une rampe, un nouvel escalier sera aménagé dans l’interstice des murs longeant le débarcadère en

reprenant l'appui du pont. Dans le cadre du Jardin anglais, la construction en acier de la passerelle sera aménagée dans un massif d'encastrement. La grande portée permettra aux mouettes de passer sous l'arche de la passerelle.

M. Guscetti ajoute que le massif d'encastrement est nécessaire à cause du niveau d'élancement de la passerelle. Cet élancement répond à la volonté de réduire l'impact visuel des extrémités de la structure. Dans ce même ordre d'idée, les mandataires ont également souhaité limiter les appuis de l'ouvrage.

M. Dupraz indique que la grande portée garantit le passage des mouettes au niveau de l'arche. La demi-portée permet, pour sa part, de conserver le passage flottant. La position de la pile se situe dans l'axe de l'île Rousseau. Il faut savoir que la construction du pont du Mont-Blanc a été soumise à une charte qui imposait le maintien de la vue panoramique depuis l'île Rousseau. Lors du concours pour la passerelle, les mandataires ont repris cet élément afin de ne pas dénaturer le paysage. En conséquence, le projet prévoit un gabarit supérieur qui ne dépasse pas la hauteur de la barrière du pont et un gabarit inférieur de 2 m de haut au niveau du passage des mouettes et de 3,65 m au niveau des appuis. Cette structure permettra d'accueillir 100 kg par mètre carré. Elle comprendra un banc placé en face du Jet d'eau qui pourra se transformer en banquette. Du côté de la rive droite, la plateforme située au début de la passerelle accueillera la nouvelle station de la CGN. Cette plateforme évitera aux handicapés de prendre l'ascenseur existant. Grâce à son aspect horizontal, la construction est conforme à la conservation du paysage. En conservant les voies de circulation sur le pont du Mont-Blanc, elle répond aux souhaits des représentants des différents modes de transport. En ne réduisant pas la chaussée et en protégeant les cyclistes, le projet tend à rassembler l'ensemble des usagers.

Questions des commissaires

Un commissaire craint que la passerelle ne protège pas suffisamment les piétons du froid et de la bise. Il transmet son inquiétude sur le fait que l'ouvrage ne va pas s'intégrer dans la configuration actuelle de la rade.

M. Dupraz explique que la passerelle n'empirera pas la situation actuelle (traversée du pont) et que les mandataires n'ont pas procédé à une étude de vent. Il ajoute que l'ouvrage va augmenter le potentiel de jouissance du paysage et répond à l'évolution de notre époque.

M. Guscetti ajoute que la création d'une ligne simple et tendue ne créera pas de discordance avec le pont. L'un des enjeux du projet a été de favoriser la clarté du paysage.

Le même commissaire souhaiterait avoir l'avis des auditionnés sur les possibilités de raccord entre le Jardin anglais et la piste cyclable. Il demande s'il serait

possible de maintenir les piétons sur le pont du Mont-Blanc et de déplacer les cyclistes sur la passerelle.

M. Dupraz précise qu'il n'est pas obligatoire de faire passer les cyclistes derrière l'Horloge fleurie. Les circuits pour les vélos pourraient être placés dans un second plan plus proche de la route.

Sur le déplacement des cyclistes, il estime que ce n'est pas judicieux. Il pense que les cyclistes ont un mouvement de déplacement beaucoup plus rapide que les piétons. Par conséquent, il apparaît logique de les intégrer à la route. En outre, les piétons traversent actuellement la rade au milieu des gaz d'échappement. La passerelle leur évitera ce désagrément en plus de leur offrir une vue inédite du paysage.

Un commissaire aimerait savoir si le concours d'architecture a fixé une limite de coût et qui a décidé le choix du maintien de cette structure.

M. Dupraz lui indique que le concours a fixé une jauge de 20 millions de francs hors taxes. A ce stade, il n'est pas possible de chiffrer le projet puisque les architectes n'ont pas encore été mandatés par la Ville. Le coût pourra être évalué lors du dépôt du crédit de construction. On peut relever que le concours stipulait que le projet bénéficierait d'une aide de la Confédération de 5 millions de francs.

Le même commissaire voudrait avoir des explications sur le choix de la structure de la passerelle et si le choix du mur répond à des besoins structurels.

M. Dupraz explique que le choix d'une pile unique répond à toute une série de contraintes. La position de la pile a été étudiée pour respecter le gabarit des mouettes et permettre une réduction des coûts.

Sur le choix du mur, il est confirmé que c'est pour des besoins structurels que cette poutre a été choisie. Elle sera dans les mêmes colorimétries que les autres aménagements de la rade. Le projet offrira aux passants une vue de qualité. Le mur sert en plus de protection pour les personnes qui souhaiteront s'asseoir sur le banc pour profiter du paysage.

M. Guscetti précise que le mur mesurera 1,4 m sur 250 m. Il sera perçu comme une ligne dans le paysage. Son aspect épuré s'intégrera de manière contemporaine au pont.

Un commissaire désirerait connaître les raisons de la mise en attente du projet durant cinq ans.

M. Dupraz rapporte que son bureau a remporté le concours en 2012. Au moment où il s'attendait à recevoir un mandat d'études, plusieurs journaux ont affirmé que la passerelle avait été devisée à 40 millions de francs. Les réactions suscitées par ces fausses informations ont certainement bloqué le projet.

M. Guscetti ajoute que la CGN a accusé le projet lauréat de ne pas tenir compte de la circulation des Mouettes. Or, le projet a simplement respecté les données de la Ville. Suite à cette contestation, les lauréats ont contacté la CGN pour trouver des solutions sur les débarcadères. Comme la CGN dépend de l'Etat, ce dernier va devoir se prononcer sur la faisabilité du projet.

M. Dupraz relève que le débarcadère «Baromètre» est déjà trop proche du pont du Mont-Blanc. La CGN a confirmé ce problème. Pour remédier à cette situation, les mandataires se sont penchés sur un éventuel élargissement du trottoir du pont. Cette solution n'est pas apparue satisfaisante car elle ne permettait pas d'améliorer la séparation des flux piétons et cyclistes. Comme la création d'une passerelle oblige un débarcadère à se déplacer, la Ville a lancé des études de navigabilité. Suite à ces études qui ont duré deux ans, la CGN a décidé d'entrer en matière sur le projet.

Le même commissaire aimerait savoir pourquoi les mandataires n'ont pas créé de liaison entre la passerelle et l'île Rousseau.

M. Dupraz lui répond que la passerelle ne se situe que 30 cm en dessous du pont. Les mandataires ont volontairement évité de créer des rampes qui passeraient sous le pont, estimant que l'île Rousseau devait rester isolée.

Un commissaire aimerait savoir comment devront procéder les cyclistes qui arriveront au pont depuis la rue du Mont-Blanc et si des solutions sont mises en place. Il explique qu'il a emprunté cette voie à plusieurs reprises et qu'il n'est pas aisé de passer à cet endroit avec les piétons.

M. Dupraz relève que les cyclistes provenant de la rue du Mont-Blanc ne sont pas obligés d'emprunter la piste cyclable. Cela dit, il faut relever que le trottoir aval est nettement moins utilisé que le trottoir amont. Il estime que le projet de passerelle permettra de désengorger le trottoir aval. La cohabitation entre cyclistes et piétons à cet endroit s'en trouvera facilitée. Cette question est en train d'être étudiée par la Ville. L'essai de trottoir mixte ne devra pas empêcher la mise en place d'une piste cyclable dans l'autre direction.

Le même commissaire aimerait avoir des précisions sur la circulation des vélos en direction de la rive gauche.

M. Dupraz indique que la piste cyclable sera bidirectionnelle. Cette configuration est prévue dans le cahier des charges du concours. Le projet de la rade prévoit un élargissement du trottoir côté lac.

Un commissaire désirerait savoir comment le projet prévoit la gestion des sports urbains (parcours urbain, skate, roller). Il serait également intéressant de savoir s'il existe des moyens de dissuader les cyclistes d'emprunter la passerelle.

M. Dupraz estime que la passerelle ne constitue pas l'endroit idéal pour faire du skateboard. Il existe d'autres lieux plus intéressants à Genève pour pratiquer ce genre de sport. Cela dit, il est difficile d'anticiper la réaction du public à un nouveau projet d'aménagement. Le projet de passerelle a pour but de séparer les flux rapides des flux lents. En outre, les cyclistes auront meilleur temps de passer par le pont pour se rendre rapidement de l'autre côté de la rive. Même si l'utilisation des espaces sera clairement définie, il faudra peut-être mettre en place un dispositif pour dissuader les cyclistes d'emprunter la passerelle.

M. Guscetti ajoute que les phases d'études successives vont mettre en lumière de nouvelles problématiques.

La présidente aimerait savoir si l'aménagement de la piste cyclable fait partie du projet de passerelle et si le projet prévoit d'intégrer une bordure pour séparer la piste cyclable de la circulation motorisée.

M. Dupraz confirme que cet aménagement fait partie de son mandat et qu'il y a une bordure. D'autre part le projet bénéficie d'un budget pour l'aménagement de la piste cyclable.

La commission accueille M^{me} Nathalie Hardyn, présidente du GTE et directrice adjointe de la Chambre du commerce et d'industrie, ainsi que M. Olivier Bellissat, membre du bureau du GTE.

M^{me} Hardyn affirme que le GTE soutient le projet de passerelle. Le GTE a été créé en 1992 pour mettre en place une politique des transports axée sur les besoins de l'économie genevoise. Le GTE regroupe 13 associations en rapport avec la mobilité. On peut citer, entre autres, le TCS, l'Automobile Club de Suisse, la Fédération genevoise des métiers du bâtiment, Taxi-Phone Centrale SA et l'Association suisse des transports routiers. L'objectif du GTE est de défendre les intérêts des entreprises dans le domaine de la mobilité. En contact avec les pouvoirs publics cantonaux, le GTE défend des concepts de circulation clairs pour faciliter la mobilité des habitants du canton quel que soit le moyen de déplacement choisi. Le GTE souhaite maintenir l'accessibilité au centre-ville, contribuer à la réalisation du contournement de Genève, réaliser une grande traversée du lac et améliorer l'offre en stationnement. Contrairement à ce que l'on peut entendre ici et là, le GTE ne promet pas que l'utilisation de la voiture car les entreprises n'ont pas intérêt à ce que le Canton soit engorgé par un seul mode de transport. Leur avantage se trouve plutôt dans une circulation fluide. Ainsi, le GTE défend une politique multimodale. Dans ce cadre, le projet de passerelle présente plusieurs avantages. Il s'inscrit dans la pacification du centre-ville prévue par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée approuvée par le peuple genevois en 2016. Cette loi stipule que le U lacustre doit rester fluide tant que la traversée du lac n'a pas été réalisée. Un peu avant le projet d'aménagement d'une passerelle, le Département de l'environnement, des transports et de

l'agriculture (DETA) avait présenté un premier projet au Conseil des déplacements dont le GTE fait partie. Ce dernier s'était alors opposé à ce projet car il estimait que la création d'une voie cyclable n'était pas favorable à la circulation des différents modes de transport.

M. Bellissat déclare que le GTE est en faveur d'une accessibilité multimodale. Dans cette optique, les quais et le pont du Mont-Blanc constituent un point névralgique tant pour la ville que pour l'agglomération. Alors que le U lacustre représente un passage obligé entre les deux rives, le pont du Mont-Blanc joue un rôle de connexion entre les rues basses et le secteur de la gare. Il faut relever que ce secteur comprend plusieurs interfaces de transport (parking du Mont-Blanc, gare routière, arrêts de TPG) et de nombreux pôles de tourisme (hôtels, restaurants, Horloge fleurie, île Rousseau, Jet d'eau, Jardin anglais etc.). L'intérêt pour ce secteur névralgique se traduit par une concentration de flux qui convergent vers le pont du Mont-Blanc. Ces flux multimodaux présentent des différentiels de vitesse qui posent des problèmes de sécurité. Pour remédier à cette situation, les autorités ont prévu en 2012 la mise en place d'une voie de bus partielle sur le pont. A l'époque, le GTE avait soutenu ce projet qui devait améliorer la vitesse commerciale des transports collectifs sans nuire outre mesure à celle du trafic individuel. Sur le long terme, le projet de passerelle s'inscrit dans cette même problématique. La solution envisagée par la Ville permettra de séparer les flux tout en favorisant le mouvement de chaque mode de transport. Le GTE estime que la sortie de la circulation piétonne améliorera la fluidité du trafic sur le pont du Mont-Blanc. La création d'une passerelle va garantir la sécurité des piétons et des cyclistes qui ne seront plus amenés à se côtoyer dans un espace restreint. Outre les questions de fluidité et de sécurité du trafic, la passerelle offre une plus-value pour le tourisme. En bénéficiant d'une voie propre, les piétons pourront s'arrêter sur la passerelle pour profiter de la vue et prendre des photos. Cette attractivité pour le tourisme aura des répercussions positives pour les commerçants situés le long des quais. En ce qui concerne les Mouettes de la CGN, la situation n'est pas réglée. Il est important de savoir où seront déplacés les débarcadères et qui prendra en charge les coûts de cette opération. La création d'une passerelle amènera la Ville à revoir la circulation de la mobilité douce. L'accès à la passerelle devra être optimal sans poser de problème de cohabitation avec les deux-roues. Malgré ces quelques éléments à définir, le GTE soutiendra ce projet.

Questions des commissaires

Un commissaire espère que le GTE militera pour que l'Etat puisse investir sa quote-part pour les nouveaux aménagements de la CGN.

M^{me} Hardyn confirme qu'il est nécessaire de déplacer les débarcadères situés à proximité du pont du Mont-Blanc. Le GTE soutiendra le réaménagement des installations.

M. Bellissat juge nécessaire de trouver une solution pour la CGN. Outre les problèmes de mobilité, les débarcadères contribuent à la santé du tourisme genevois. Les quais représentent un secteur économique clé pour la Ville et le Canton.

Un commissaire s'étonne d'entendre le GTE défendre la politique multimodale, étant donné qu'il a dénoncé le test de parcours cyclable que l'Etat compte lancer sur le pont du Mont-Blanc. Il précise qu'il s'agit du test de piste cyclable du mois de septembre.

M^{me} Hardyn indique que le projet prévoyait un rétrécissement de la chaussée qui semblait dangereux pour la circulation. Cette proposition n'est pas idéale dans la mesure où le pont présente une proportion élevée de véhicules utilitaires. Plutôt que de réduire les voies de circulation, le GTE estime qu'il est possible de trouver des solutions plus adéquates. On pourrait imaginer que le trottoir amont soit réservé aux piétons et le trottoir aval aux cyclistes, cela afin d'éviter les conflits entre ces deux types de mobilité. Dans ce cadre, il semble important d'inclure le pont des Bergues à la réflexion. Nonobstant, il faut savoir que l'ensemble des représentants de la mobilité ont critiqué le projet.

M. Bellissat confirme que le projet a connu une opposition unanime. Il précise que le GTE attend le bilan de ce test. En l'état, la sécurité routière n'est pas assurée avec la cohabitation proposée. Placer les cyclistes entre deux voies de circulation présente un danger important pour l'ensemble des usagers passant sur le pont.

Le même commissaire note que la position du GTE n'a pas changé depuis cinq ans. A l'heure actuelle, il est toujours opposé à l'aménagement d'une piste cyclable.

M^{me} Hardyn tient à souligner que le GTE va attendre le bilan du test avant de se prononcer sur le projet. Suite à une demande écrite datant du mois de mai, M. Barthassat a affirmé au mois d'août qu'il allait demander l'élaboration d'une troisième variante. Depuis sa présentation en juin, le GTE n'a publié aucun communiqué.

Un commissaire aimerait connaître les lieux de circulation en ville identifiés comme prioritaires par le GTE.

M^{me} Hardyn estime qu'il en existe beaucoup. Hors de la ville, le sujet principal concerne la circulation des pendulaires et les zones industrielles. En ville, il faut rappeler que le Canton a mis en vigueur une loi prônant une mobilité cohérente et équilibrée. Dans ce cadre, le GTE accorde une attention particulière aux problèmes du stationnement et du passage entre les deux rives.

M. Bellissat ajoute que la création d'une traversée lacustre permettra de réduire fortement le trafic de la zone centrale. Ainsi, le GTE soutient ce projet.

M^{me} Hardyn confirme que les membres du GTE souhaitent aérer la circulation au centre-ville.

Une commissaire voudrait connaître l’avis du GTE sur l’utilisation du pont des Bergues.

M. Bellissat estime que ce pont sert à lier les quartiers. Sachant que la passerelle permettra de libérer le trottoir amont, il est important d’élargir le secteur dévolu à la mobilité douce. Dans ce cadre, le pont des Bergues ne devrait pas être mis de côté. Il faut comprendre que les cyclistes cherchent la distance la plus courte, le confort et la sécurité. En l’état, beaucoup d’entre eux utilisent le trottoir amont.

M^{me} Hardyn confirme que les cyclistes préfèrent prendre le pont du Mont-Blanc plutôt que le pont des Bergues pour des raisons de rapidité. Le pont des Bergues sert avant tout à joindre les quartiers des deux rives.

Une commissaire aimerait savoir si la loi a pris en compte les nouveaux moyens de locomotion du type vélos électriques.

M^{me} Hardyn confirme que des règles existent à leur sujet. Néanmoins, il reste des progrès à faire à ce sujet.

La présidente précise que la loi classe les véhicules par vitesse.

M. Bellissat note que la loi n’évolue pas aussi rapidement que la technologie. En cas d’accident, les assurances ne vont pas couvrir les usagers.

La commission accueille M^{mes} Caroline Marti, vice-présidente de l’ATE Genève, et Alice Genoud, coordinatrice de la section genevoise.

M^{me} Genoud affirme que l’ATE est une association suisse de transports et de protection de l’environnement d’utilité publique fondée en 1979. Elle comprend aujourd’hui 100 000 membres. Active depuis 1985, la section genevoise compte près de 6000 membres. Prônant une politique des transports respectueuse de l’environnement et du climat, l’ATE s’engage à favoriser la mixité des formes de mobilité. La préservation de l’environnement passe aussi par un désengorgement du trafic. Parmi les réalisations de l’ATE, on peut citer les Pédibus, les plans de mobilité scolaire et les projets de quartiers sans voiture. Active sur le plan politique, la section genevoise est présente dans plusieurs commissions cantonales. En ce qui concerne la création d’une passerelle, l’ATE est favorable au projet. Le projet permettra de favoriser le transfert de la voiture à d’autres modes de transport.

M^{me} Marti juge important de remettre le projet dans un contexte global. La loi sur la mobilité douce adoptée par le peuple genevois en 2011 stipule que «les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, regroupés sous le terme mobilité douce, sont développés par l’Etat et les communes de manière à offrir un réseau complet et sécurisé au service des déplacements des personnes

à l'intérieur du canton et avec les régions voisines». L'offre de base formulée dans l'article 2 de cette loi prévoit notamment que «des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées sont aménagées sur le réseau de routes primaires et secondaires». Au début de l'année 2017, la Cour des comptes a publié un rapport affirmant que «les aménagements en ville de Genève sont principalement réalisés sur le réseau de quartier jugé moins dangereux. Ils constituent dans la grande majorité la bande cyclable qui est considérée comme un type d'aménagement beaucoup moins sécurisé que de la piste cyclable. En outre, la possibilité donnée aux cycles de partager le trottoir avec les piétons donne un sentiment d'insécurité aux piétons et représente un risque d'accident. Enfin, les nombreuses discontinuités du réseau cyclable sont dangereuses et freinent l'utilisation du vélo. Pour toutes ces raisons, la qualité des aménagements en ville de Genève est jugée insatisfaisante.» Ce rapport pointe en particulier les points de jonction entre les deux rives et le franchissement du Rhône. Il remarque que «des aménagements pour cyclistes existent pour franchir le Rhône (pont des Bergues, barrage du Seujet). Toutefois, ces aménagements ne répondent pas à la demande de bon nombre de cyclistes qui préfèrent emprunter des itinéraires rapides et directs même s'ils ne sont pas aménagés.»

Face à ces éléments, l'ATE estime qu'il est nécessaire de faciliter le passage d'une rive à l'autre. Tous les modes de transport doivent pouvoir effectuer la traversée de manière efficace et sécurisée. Or, l'absence de piste cyclable sur le pont du Mont-Blanc ne répondait pas à ces impératifs. La situation amenait généralement les cyclistes à emprunter le pont des Bergues. Cette solution n'était pas idéale dans la mesure où elle augmente le temps des trajets. Il faut savoir que le vélo est utilisé en ville comme un moyen de déplacement et non comme un loisir. Aujourd'hui, la situation s'est améliorée grâce à la création d'une bande cyclable sur la chaussée du pont du Mont-Blanc. Cette bande permet aux cyclistes de se rendre de la rive gauche à la rive droite. La traversée en sens inverse s'effectue sur le même trottoir que les piétons. Malgré ces améliorations, la configuration n'est de loin pas optimale. L'axe de la rive droite à la rive gauche crée un conflit d'usage entre les cyclistes et les piétons. A la sortie du pont côté rive gauche, la bande cyclable doit contourner la sortie du parking du Mont-Blanc. En outre, la nouvelle bande cyclable est extrêmement étroite. Autre problème, cette bande ne permet pas d'emprunter la rue Chantepoulet. De fait, les cyclistes sont obligés de bifurquer à droite pour se rendre vers la gare. Alors que le pont du Mont-Blanc offre peu d'espace, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée votée en 2016 stipule que le U lacustre doit rester dans la moyenne ceinture tant que la traversée du lac n'est pas réalisée. Etant donné que cette traversée ne va pas se réaliser dans un futur proche, il apparaît nécessaire de permettre à tous les modes de transport d'emprunter le pont de manière efficace et sécurisée. La sécurité est un élément primordial dans le choix du vélo comme mode de transport. D'autre part, il est important d'offrir un itinéraire agréable aux piétons. En créant une

voie propre à chaque mode de transport, la passerelle offrira un tracé sécurisé et accessible à l'ensemble des usagers. Le projet permettra de répondre à l'évolution des habitudes de mode de transport. Il faut savoir que la mobilité douce représente la majeure partie des déplacements en ville (40% des ménages n'ont pas de voitures).

Questions des commissaires

Un commissaire déduit du dernier pourcentage avancé par M^{me} Marti que le projet de passerelle répondra à un flux massif de voitures venant de l'étranger. Au lieu de dépenser de l'argent pour un aménagement cyclable, il suffirait de maintenir ces voitures à l'écart du centre-ville.

M^{me} Marti souligne que l'ATE souhaite également réduire le trafic au centre-ville. Cela étant précisé, il faut répondre au cadre légal qui stipule que les quais et le pont du Mont-Blanc font partie de la moyenne ceinture et doivent rester un axe structurant pour le transport individuel motorisé.

Le même commissaire estime que seul le trafic de transit doit être réduit. Il serait regrettable que les automobilistes genevois soient à nouveau pénalisés par des mesures restrictives. En outre, l'abandon de la voiture par les ménages crée des pertes fiscales.

M^{me} Marti note que le projet de passerelle répond aux besoins des citoyens genevois. Cet ouvrage offrira des voies propres à chaque mode de transport. Les déplacements à vélo seront sécurisés et les piétons pourront profiter de la rade sans être dérangés par les pots d'échappement. Quant à l'abandon de la voiture, il ne faut pas oublier que ce mode de transport crée de la pollution qui n'est pas sans conséquence pour la collectivité. Les problèmes de santé dus à l'émission de gaz ont un coût en termes de politiques publiques.

Une commissaire craint que les cyclistes continuent d'emprunter le pont du Mont-Blanc si le projet ne résout pas le problème de l'arrivée des cyclistes et des piétons.

M^{me} Marti précise le problème de l'arrivée des piétons et des cyclistes concerne les aménagements actuels. L'aménagement d'une bande cyclable n'est pas idéal pour les raisons d'accessibilité et de sécurité déjà évoquées.

La même commissaire note que certains cyclistes pourraient être tentés d'emprunter la passerelle pour faciliter leur déplacement. Il serait également intéressant d'avoir l'avis des auditionnés sur certains aménagements pour les cyclistes qui posent problème.

M^{me} Marti estime que le mélange des flux ne devrait pas exister étant donné que les cyclistes bénéficieront d'une voie propre. L'enjeu est de faciliter les accès

aux différents aménagements prévus pour chaque type de transport. En libérant le trottoir côté amont du pont du Mont-Blanc, le cycliste n'aura aucune raison de se déplacer pour emprunter la passerelle.

M^{me} Genoud relève que le réaménagement du pont de la Coulouvrenière pose problème. La création d'une bande jaune ne permet pas de séparer les flux piétons et cyclistes. On peut également relever le manque de clarté de la signalisation pour les vélos à certains endroits.

Une commissaire aimerait savoir si les pistes cyclables sont aussi dévolues aux vélos électriques.

M^{me} Marti précise qu'il existe deux catégories de vélos électriques, les 25 km/h et les 45 km/h. Ces deux types de véhicules doivent emprunter les pistes et les bandes cyclables. Cette situation pose problème sur le pont du Mont-Blanc dans la mesure où les vélos n'ont pas la place pour se dépasser.

Un commissaire voudrait savoir si l'ATE a été consulté sur le projet lauréat.

M^{me} Marti répondra à cette question par écrit.

Le même commissaire note que les aménagements d'accès en rive droite ne sont pas encore au point.

M^{me} Genoud confirme que l'ATE n'a pas été consulté sur les projets récents.

La présidente rappelle que les architectes n'ont pas déposé de crédit d'études. Il est donc normal que l'ATE n'ait pas encore été consulté sur le projet.

Un commissaire aimerait revenir sur les problèmes soulevés par les auditionnées concernant le nouvel aménagement de bande cyclable (mixité piétons-cyclistes en aval du pont, manque d'accès direct à la rue Chantepoulet). Il serait intéressant de savoir si le projet de passerelle remédiera à cette situation.

M^{me} Marti confirme que la passerelle mettra fin au conflit d'usage qui existe actuellement sur les trottoirs du pont. Ces trottoirs seront entièrement dévolus aux cyclistes grâce au déplacement des piétons sur la passerelle. Quant à l'accès à la rue Chantepoulet, la situation ne sera pas réglée. En l'état, les cyclistes sont contraints de faire un détour par la droite pour se diriger vers la gare. Cela dit, il suffirait d'aménager un décrochement qui permette aux cyclistes de poursuivre tout droit sur la route au moment de sortir du pont.

Le commissaire craint que les cyclistes changent de chaussée à cause des difficultés d'accès au pont depuis l'Horloge fleurie. En l'état, le projet oblige les cyclistes à traverser un passage piéton pour emprunter l'ouvrage.

M^{me} Marti note que les cyclistes provenant du Jardin anglais pourront s'engager sur le trottoir amont du pont. Ceux provenant de Bel-Air emprunteront le trottoir aval.

Un commissaire aimerait avoir l'avis des auditionnées sur des coûts de projet oscillant entre 30 et 40 millions de francs et relève que le Valais a réalisé récemment une passerelle piétonne pour un coût de 500 000 francs.

M^{me} Marti estime que les questions de financement de l'ouvrage appartiennent au Conseil municipal. En comparaison, la traversée du lac pourrait coûter 5 milliards de francs. On peut relever que les infrastructures dévolues exclusivement au transport motorisé bénéficient souvent d'une majorité politique. En revanche, les solutions apportées à la mobilité douce connaissent encore des résistances.

La présidente rappelle que le concours a fixé une jauge de 20 millions de francs hors taxes.

Un commissaire demande si l'ATE a envisagé d'interdire aux cyclistes d'emprunter le pont du Mont-Blanc. Leur déplacement sur le pont des Bergues réglerait tous les problèmes de sécurité actuels.

M^{me} Marti estime que cette solution finirait par dissuader les citoyens d'utiliser le vélo en ville. Les cyclistes ont besoin de traverser d'une rive à l'autre. La limitation des points de passage créera des détours. Or, le vélo est un mode de transport non polluant et peu bruyant. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que les routes en centre-ville sont contraintes en termes d'espace. La diminution du nombre de vélos aggraverait la situation puisqu'elle augmenterait le nombre de voitures. Pour toutes ces raisons, la fermeture du pont du Mont-Blanc aux vélos n'apparaît pas judicieuse.

Le même commissaire note que le vélo classique est en train de disparaître en faveur du vélo électrique. Sachant que ces véhicules peuvent circuler entre 25 et 45 km/h, on peut imaginer qu'ils traversent le pont au milieu des véhicules motorisés.

M^{me} Marti tient à préciser que la mobilité douce est en pleine expansion. Les vélos classiques prennent part à cette évolution.

Un commissaire aimerait connaître la probabilité que les cyclistes respectent l'utilisation piétonne de la passerelle.

M^{me} Genoud relève que les cyclistes sont souvent ralentis lorsqu'ils empruntent des zones piétonnes fréquentées. Le nombre de passants sur la passerelle devrait donc dissuader les cyclistes de s'engager dans la voie de l'illégalité. On peut ajouter que les autorités ont la possibilité de punir ce type d'infractions.

M^{me} Marti remarque que les cyclistes n'auront aucun intérêt à s'engager dans la passerelle. La voie qui leur sera dédiée sur le pont sera beaucoup plus efficace.

Le même commissaire demande s'il est envisageable que les cyclistes contribuent au financement du projet de passerelle. On peut imaginer que la

Confédération demande aux cyclistes de se munir d'une vignette dédiée à l'aménagement de ce type d'infrastructures.

M^{me} Marti relève que les cyclistes contribuent à baisser le coût de certaines politiques publiques. Contrairement aux véhicules motorisés, l'utilisation des vélos n'engendre pas d'externalité négative. Les vélos ne polluent pas et offrent une activité physique bénéfique à la santé des utilisateurs. En Suisse, des milliers de personnes décèdent à cause de la pollution de l'air.

Séance du 24 janvier 2018

Audition de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), M. Gérard Widmer, directeur de la région Arve-Lac, Direction générale des transports (DGT), M. Thierry Messager, directeur de la région Lac-Rhône (DGT), et M. Gilles Mulhauser, directeur à la Direction générale de l'eau (DGEau)

M. Barthassat rappelle que l'Etat de Genève mène plusieurs projets d'aménagement autour de la rade. Délivrée en janvier 2017, l'autorisation de construire de la plage des Eaux-Vives n'a pas été contestée. Après neuf ans d'attente, le chantier de la plage des Eaux-Vives a pu démarrer en septembre. Le DETA travaille également sur le réaménagement du quai de Cologny. Bénéficiant d'un environnement renaturé, ce dernier offrira un meilleur accès à la baignade. Chaque année, des planches en bois ont été installées afin de permettre aux usagers de se poser et de descendre plus aisément dans l'eau. Le DETA réfléchit aussi sur l'avenir du port d'amarrage situé entre les pierres du Niton et le poste de police. Quant au quai Wilson, le DETA est en contact avec les services de M. Pagani pour évaluer les possibilités d'aménagement. En parallèle, le DETA est en train de mener un projet d'ondes vertes longeant le pourtour du lac. Pour rappel, l'onde verte a pour objectif de réduire les files d'attente et d'éviter à un flux de véhicules des arrêts répétés aux feux rouges. Dans ce même esprit, on peut relever la mise à l'essai d'un aménagement cyclable sécurisé sur le pont du Mont-Blanc. Au départ, le TCS avait de la peine à croire que cet aménagement fluidifierait le trafic. Heureusement, les discussions avec les différents acteurs concernés se sont apaisées et le TCS a décidé de ne pas déposer de recours contre ce projet. Jusqu'à présent, les observations ont permis de tirer un bilan positif de l'opération.

En ce qui concerne le projet de passerelle, le DETA a reçu le bureau d'ingénieurs en 2016. Après cette rencontre, il a convié le Département des constructions et de l'aménagement (DCA) à réactiver le dossier. Il faut savoir que la passerelle fait partie des projets d'agglomération 1, ce qui implique qu'elle doit être réalisée avant 2025. Dernièrement, le Conseil d'Etat a reçu le montant de 8 millions de

francs destinés à la réalisation de projets inscrits dans le plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018. Entre ces millions, le crédit de programme de la Direction générale du génie civil et les montants en faveur de la mobilité douce des projets d'agglomération 1 et 2, la mobilité douce bénéficie actuellement d'environ 34 millions de francs. Sachant que la passerelle s'inscrit dans ce plan, le DETA soutient entièrement la Ville de Genève dans cette réalisation. Le projet de l'architecte Pierre-Alain Dupraz permettra de libérer le trottoir pour les cyclistes côté lac en sécurisant le cheminement des piétons. Même si l'Etat ne finance pas le projet, il participe aux négociations avec la CGN. Cette dernière a longtemps estimé que le projet empêcherait l'accostage de ses bateaux dans la rade, faute d'espace suffisant pour les manœuvres. Les discussions entre le Canton, la Ville et la CGN vont donc se poursuivre avec pour objectif de trouver une solution. En parallèle, le DETA étudie la possibilité d'installer des Sea Bubbles sur le lac Léman. Le but de la manœuvre n'est pas d'installer des «taxis volants» dans toute la rade, mais de placer Genève à la pointe de la technologie.

M. Mulhauser indique que la Direction générale de l'eau (DGEau) est en contact avec les services qui s'occupent du domaine public communal. Grâce à la construction de la plage des Eaux-Vives et de l'extension du port y relative, la Ville va pouvoir disposer du quai marchand en donnant un congé à certains locataires. Ces derniers verront leur bateau décalé en direction de la Nautique. La future gestion de la plage est en cours de discussion. L'élargissement d'un débarcadère CGN est aussi en train d'être négocié. Quant à la passerelle, une direction politique claire de la Ville et du Canton permettrait aux techniciens d'affiner la discussion avec la CGN. En l'état, il est clair qu'il faudra déplacer les deux débarcadères situés du côté du Jardin anglais. Le coût de cette opération n'a pas encore été chiffré mais on peut déjà articuler un montant approximatif de 2 millions de francs. La question qui va se discuter ces prochains jours concerne l'offre de la CGN. Il faudra déterminer si cette offre pourra être maintenue ou devra être diminuée. L'étude commandée par la Ville sur la manoeuvrabilité des bateaux de la CGN a démontré que le débarcadère du Mont-Blanc pose problème. Or, ce débarcadère permet aux pilotes de se mettre à l'abri de la bise. Face à cette situation, il est important de savoir s'il est possible de doubler ce débarcadère pour garantir les mêmes possibilités d'accostage. Dans le cas contraire, les bateaux au départ de Lausanne ne pourront pas forcément offrir d'horaire régulier. Actuellement, on peut se réjouir que les discussions entre le Canton, la Ville et la CGN se soient apaisées. Il est clair que l'objectif de la réflexion est de trouver une solution qui convienne à tous les acteurs concernés. Si aucune proposition n'est réalisable, il faudra alors se pencher sur une réduction des prestations des bateaux Belle Epoque de la CGN. Une telle décision pourrait avoir des conséquences sur l'attrait touristique de la rade. A ce stade, cette question est en suspens.

Questions des commissaires

Un commissaire aimerait savoir comment la Ville de Genève va pouvoir récupérer l'argent dépensé en aménagement pour les vélos. Il demande également si le regard sur la rade sera toujours autant apprécié après la création de la passerelle. Dans le même ordre d'idées, on peut s'interroger sur le nombre de cyclistes qui emprunteront la passerelle en hiver. Enfin, on peut se demander si le pont des Bergues sera toujours fréquenté à l'avenir.

M. Barthassat informe que la Direction générale du génie civil reçoit environ 1 million de francs par année pour mettre en œuvre le plan de mobilité douce. Depuis la nouvelle législature, près de 70 km de pistes cyclables ont été aménagées. La Ville dispose quant à elle de 2 millions par année. Entre la Ville et l'Etat, on compte 5 millions pour répondre à l'initiative en faveur de la mobilité douce. Cela étant précisé, il faut comprendre que les vélos, comme tout autre moyen de transport, sont généralement utilisés pour se rendre à un endroit rapidement. Dans ce cadre, le pont du Mont-Blanc offre un axe direct pour aller d'une rive à l'autre. Cette situation explique pourquoi le pont des Bergues est moins emprunté par les cyclistes. En attendant le jour où la traversée du lac sera réalisée, le pont du Mont-Blanc restera extrêmement fréquenté par le trafic individuel. Cette utilisation accrue sollicite fortement la structure du pont qui devra probablement être rénové d'ici quinze à vingt ans. Une telle opération est estimée approximativement à 180 millions de francs. Dans ce contexte, il est important que la Ville et le Canton travaillent ensemble pour mener à bien les projets d'agglomération. Actuellement, le projet de passerelle bénéficie d'un engagement de la Confédération à hauteur de 5 millions de francs. En outre, la recherche de partenariats privés et de mécénats est encore possible. Au vu de la situation actuelle, la Ville a tout intérêt à faire avancer rapidement ce dossier. On peut ajouter que l'essai de la piste cyclable autour de la rade est concluant. La voie qui passera derrière l'Horloge fleurie doit encore faire l'objet de quelques adaptations. Ces éléments pourront très bien être améliorés par la Ville. Dans tous les cas, la passerelle piétonne sera indispensable pour fluidifier et sécuriser les flux. Le nouvel ouvrage proposera une traversée confortable aux piétons et facilitera le trafic des véhicules motorisés et des vélos sur le pont du Mont-Blanc.

M. Messenger précise que l'essai de la piste cyclable sur le pont du Mont-Blanc a fait l'objet de plusieurs bilans (TCS, Pro Vélo, autorités publiques). La DGT et le DCA ont mandaté un bureau d'études pour évaluer cet essai. Les résultats de cette analyse ont été exposés à la Commission des déplacements la semaine dernière. Comme il n'est pas de nature confidentielle, les membres de la commission des travaux et des constructions peuvent tout à fait demander ce bilan aux services de M. Pagani. Pour ce qui est de la pratique du vélo en hiver, les observations ont démontré que ce mode de déplacement est utilisé toute l'année. Le vélo électrique contribue à cette utilisation régulière. Le bilan commandé par

la Ville et l'Etat a révélé une augmentation du nombre de cyclistes sur le pont du Mont-Blanc de 10% malgré la saison.

M. Widmer indique qu'un rapport de 2011 a démontré que 78,5% du trafic estival subsiste en hiver. Ce même rapport a révélé que le nombre de cyclistes empruntant le pont des Bergues représente environ deux tiers des cyclistes utilisant le pont du Mont-Blanc.

Un commissaire aimerait avoir l'avis des auditionnés sur l'aspect esthétique du projet de passerelle. On pourrait craindre qu'une telle construction dénature le spectacle de la rade.

M. Barthassat estime que cet aménagement moderne peut très bien faire ressortir le paysage. Cela dit, les questions esthétiques restent subjectives. Lors de son inauguration, la pyramide du Louvre était décriée. Aujourd'hui, elle attire des millions de visiteurs chaque année. A titre personnel, M. Barthassat trouve la passerelle du Mont-Blanc très intéressante. Au-delà de son aspect esthétique, elle offrira aux passants une vue de choix sur la rade.

M. Mulhauser relève que la Ville pilote un groupe chargé de travailler sur l'image directrice de la rade. Les discussions qui se sont tenues au sein de ce groupe n'ont pas questionné la qualité esthétique de la passerelle. Actuellement, le Canton essaie d'intégrer les services du patrimoine dans la réflexion. Les enjeux paysagers vont plutôt porter sur les quais de la rade.

M. Barthassat informe qu'il préside un comité de pilotage sur la valorisation de la rade avec MM. Pagani, Barazzone et Kanaan. Ce groupe a pour but de concrétiser une vision politique commune Ville-Canton. Pour mener à bien cet objectif, une direction de projet a été mise en place. Elle compte notamment M^mc Charollais, M. Mulhauser, M. Lebedinsky et M. Putallaz.

Un commissaire aimerait avoir l'avis des auditionnés sur le déplacement du débarcadère du Mont-Blanc devant l'hôtel Kempinski et connaître la clé de répartition du financement des éléments concernant la CGN.

M. Barthassat explique que l'enjeu actuel consiste à déterminer s'il faut placer le débarcadère devant l'hôtel Kempinski ou au-delà. Cette question va être abordée durant les prochaines réunions entre le Canton et la CGN. L'avancement du projet nécessite d'étudier tous les scénarios sans tabous. Il est clair que le déplacement des débarcadères aura un coût. Ce coût variera selon l'option choisie (maintien ou variation des cadences, déplacement des débarcadères hors de la rade, etc.).

Il rajoute sur la répartition des coûts que le déplacement des débarcadères devrait être compris dans un budget global. Le projet de la passerelle devrait inclure tous les aménagements et les mesures d'accompagnement. Cette décision appartient au comité de pilotage. Sachant que le déplacement des débarcadères

est lié à une passerelle utile à l'ensemble des Genevois, le débat sur le financement reste ouvert. La Ville et l'Etat ont tout intérêt à travailler ensemble pour trouver des aides financières.

Un commissaire demande si le vote de la résolution au Grand Conseil donnera au DETA la possibilité d'avoir un crédit.

M. Barthassat répond que le vote de résolution donnera la possibilité de demander un crédit. Actuellement, il est clair que l'Etat n'a pas d'argent pour financer une partie du projet. Cela dit, la situation peut changer si l'Etat et la Ville affirment en la matière une volonté politique claire. Ainsi, la question reste ouverte.

M. Mulhauser indique que le courant présent dans la rade oblige les pilotes à manœuvrer plus vite. D'un autre côté, il facilite le changement de direction des bateaux Belle Epoque. Ainsi, les débarcadères ne peuvent pas être installés n'importe où. Les pilotes ont besoin du courant pour pouvoir tourner.

Un commissaire comprend que le déplacement des débarcadères risque d'être pris en charge par la Ville. Il aimerait donc avoir des précisions sur le coût de ces opérations et savoir combien de temps vont durer les discussions avec la CGN.

M. Mulhauser lui indique que le déplacement d'un débarcadère est estimé à 1,5 million de francs. Comme aucune étude n'a encore été effectuée à ce sujet, ce montant reste approximatif.

M. Barthassat note que MM. Barazzone et Pagani ont affirmé leur souhait d'aller de l'avant rapidement. Il espère que la passerelle sera réalisée avant 2025.

Un commissaire demande si le débarcadère du Mont-Blanc pourrait être déplacé vers celui de la rotonde.

M. Mulhauser lui répond que les angles d'attaque dépendent des problèmes de courant. Cette question est en cours d'étude.

Un commissaire aimerait avoir la confirmation que l'implantation de la passerelle ne va pas changer et que le déplacement des débarcadères est possible.

M. Mulhauser estime que les techniciens ne vont pas remettre en question un projet approuvé par un jury de concours. Dans le cas présent, la commande politique est unanime.

Il relève aussi qu'il existe deux possibilités: un ou plusieurs déplacements avec un certain coût ou une diminution des prestations. Il est clair que la deuxième solution risque de diminuer l'attrait touristique de la rade.

Un commissaire demande si l'entente entre l'Etat et la Ville existe bel et bien. Dernièrement, l'ouverture des voies de bus aux motos et scooters proposée par le DETA a été bloquée par un recours de la Ville.

M. Barthassat considère qu'il ne faut pas mettre fin à une entente suite à un blocage sur un projet. Même s'il existe des mésententes, il est préférable de poursuivre les discussions pour mettre en œuvre des politiques communes. Même si M. Pagani a des méthodes de négociation parfois critiquables, il faut reconnaître qu'il a envie de concrétiser des projets. Il est vrai que la proposition d'ouvrir les voies de bus aux deux-roues a été refusée. En revanche, la Ville a permis la création de 2000 places de motos. Ces exemples montrent qu'il ne faut pas se bloquer suite à des mésententes. Aujourd'hui, la Ville et l'Etat ont réussi à se mettre d'accord pour concrétiser le projet de passerelle.

Un commissaire constate que l'Etat ne va pas investir de l'argent pour une infrastructure qui va servir au Canton si l'UNESCO a effectué une demande pour classer la rade.

M. Barthassat relève que l'Etat ne peut actuellement verser de l'argent dans le projet. Le projet n'a pas convenu d'une répartition des coûts. Cela dit, l'Etat mène de front d'autres projets relatifs au pourtour de la rade.

Sur l'UNESCO M. Mulhauser n'a pas eu connaissance d'une telle demande. En l'état, les zones de pilotis sont classées.

Un commissaire demande s'il y a un risque de recours de la part de la Commission des monuments, de la nature et des sites.

M. Barthassat pense qu'il n'existera pas de tel risque si tous les acteurs sont unis sur le dossier. Il faut savoir que le comité de pilotage comprend des membres de tous les partis politiques. Ce procédé permet de diminuer les risques de recours.

M. Mulhauser ajoute que l'Office du patrimoine et des sites a été intégré à l'image directrice.

Un commissaire demande si l'essai de voie cyclable sur le pont pourrait être pérennisé et s'enquiert de la rénovation du pont du Mont-Blanc.

M. Barthassat confirme que le bilan de cet essai est positif. Il faudra évaluer dans quelle mesure certains ajustements (notamment les feux de circulation) devront être effectués. L'itinéraire doit également être revu au niveau du Jardin anglais. La situation est suffisamment facile à adapter pour envisager une pérennisation.

M. Messager ajoute que la pérennisation de l'essai implique de revoir les accroches de chaque côté. Ce travail d'adaptation est en cours par les services de la Ville et de la DGT. L'enjeu est de pérenniser l'essai dans sa version améliorée. Puis, quand la passerelle sera réalisée, le pont offrira une plus grande latitude pour gérer les flux de vélos. L'objectif est de proposer des sites propres pour les cyclistes.

Sur la rénovation, M. Barthassat relève que les structures du pont commencent à s'affaiblir. Le passage continu des véhicules a fortement abîmé certains éléments. On constate que les vibrations sont de plus en plus fortes. Face à cette situation, il ne faudra pas attendre vingt ans avant de commencer des travaux de rénovation. Un tel projet permettrait d'évaluer la possibilité d'insérer une voie de tram. Dans tous les cas, la réfection de la structure est évaluée à 180 millions de francs.

M. Barthassat confirme ce montant. En outre, les travaux ne pourront pas se faire sans couper la circulation.

M. Widmer ajoute que l'insertion d'une voie de tram implique d'évaluer le renforcement de la structure.

Le même commissaire croit comprendre que la création de la passerelle n'engendrera pas d'amélioration pour les cyclistes qui traverseront le pont côté Rhône.

M. Messager relève que les gabarits testés actuellement sont minimalistes pour les vélos. L'essai de voie cyclable a également diminué les gabarits routiers. Le déplacement des piétons sur la passerelle offrira une plus grande latitude pour les cyclistes. Par ailleurs, il est toujours possible d'imaginer de conserver un mouvement pour les cyclistes de la gare vers la rive gauche côté Rhône.

M. Widmer précise que le U cyclable est bidirectionnel. Le déplacement des piétons sur la passerelle permettra d'aménager une voie cyclable bidirectionnelle sur le pont du Mont-Blanc. La création d'une passerelle offre un gain de gabarit aux piétons et aux cyclistes.

La commission accueille M. Rémy Pagani, maire, en charge du département des constructions et de l'aménagement, M^{me} Isabelle Charollais, codirectrice du département, et M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité.

M. Pagani rappelle que le projet a pris forme lors de la création d'un U cyclable passant par le pont du Mont-Blanc. Durant la phase d'étude, la Ville a estimé que la création d'une passerelle permettrait de sécuriser les flux piétons et cyclistes. Le concours mis en place a été remporté par l'architecte Pierre-Alain Dupraz. Depuis, la Ville est en discussion avec la CGN pour évaluer les possibilités de déplacement des débarcadères.

M^{me} Charollais indique que le concours d'idées pour la valorisation de la rade a été l'occasion de mettre en place une structure de projets conjointe entre la Ville et le Canton. Cette structure permet de fédérer les projets qui s'articulent autour de la rade en associant les services et les magistrats de la Ville et du Canton. Le comité de pilotage est présidé par M. Barthassat et réunit MM. Pagani, Kanaan et Barazzone sous l'égide de la délégation à l'aménagement. La direction

de projets qui s'occupe d'articuler la stratégie avec l'opérationnel est présidée par M^{me} Charollais et réunit MM. Putallaz, Mulhauser, et Lebedinsky. Ensuite, on compte cinq groupes de projets dédiés à la rade. Le premier groupe a pour but de mettre en place une image directrice issue des différents projets lauréats du concours d'idée. L'objectif est de fédérer tous les acteurs concernés (Ville, Etat, société civile, associations) autour d'une image directrice concentrant les différentes orientations de travail. Piloté par M. Mulhauser, le deuxième groupe associe différents services cantonaux et communaux dans le but de gérer les rapports entre la navigation et les usages du lac. Il a pour mission de rendre compatible le projet de passerelle avec l'offre de la CGN. Le troisième groupe a pour but d'accompagner le projet de la plage des Eaux-Vives. Intégrant des services de la Ville, il définit les conditions générales et les modalités de gestion, d'entretien et d'exploitation futurs. Piloté par M. Betty, le quatrième groupe concerne le projet de passerelle. Le vote du crédit permettra d'initier le démarrage des études. En attente de l'image directrice, le dernier groupe s'occupera de l'aménagement des quais. Il sera piloté par le département de l'environnement urbain et de la sécurité.

En ce qui concerne le projet de la passerelle, il est clair que les services municipaux accueillent favorablement la proposition de crédit d'étude. Le projet de passerelle issu du concours relie le Jardin anglais à l'angle du pont du Mont-Blanc. Disposé en biais, l'ouvrage reposera sur un seul pilier. Au niveau de la direction du projet, les discussions portent sur les études de navigation. Depuis une année, la Ville a mené une série d'études en concertation avec la CGN. Cette dernière collabore de manière active à la recherche de solutions. Les propositions formulées devront être tranchées par le comité de pilotage qui se réunira au mois de février. Le comité devra réaliser le projet de passerelle tout en garantissant des prestations de navigation dans la rade. Il est possible que ces prestations soient modifiées. Les conclusions des premières études ont montré que la situation est extrêmement serrée. Tant le pont que la future passerelle représentent des contraintes à intégrer dans la navigation. Pour ce qui est de la planification, on peut imaginer que l'avant-projet démarre dans le courant de 2018. L'objectif sera de déposer une autorisation de construire et une demande de crédit à l'horizon de la fin 2019. Il faut rappeler que le projet est inscrit dans le fonds de contribution fédérale de projets d'agglomération. Si le projet avance correctement, le démarrage des travaux pourrait débiter à l'horizon 2021. Ces ordres de grandeur restent indicatifs.

Questions des commissaires

Un commissaire aimerait avoir des informations sur la suppression des places de parc qui longent le quai du Mont-Blanc suite à la création de la passerelle.

La présidente précise que M. Barthassat a évoqué la possibilité de rendre piéton tout le pourtour du lac.

M. Pagani rapporte que la Ville a accepté de favoriser l'onde verte dans la mesure où le quai Gustave Ador pourrait accueillir un U cyclable. La création d'une onde verte implique la compensation de quelques places de parking. Ces trois ou quatre places se trouvent vers l'hôtel Président.

Un commissaire constate que l'image présentant le quai du Mont-Blanc ne comprend plus de bateau.

M. Pagani précise que l'image présente avant tout une idée. Il ne faut pas prendre cette option à la lettre.

M^{me} Charollais ajoute qu'il s'agit d'une image de synthèse du concours d'idées lancé par M. Barazzone. Le premier groupe de travail est en train d'identifier les éléments qui pourront être repris tels quels et ceux qui devront faire l'objet de quelques adaptations.

Un commissaire voudrait avoir des précisions sur les rapports qui existent entre la Ville et la CGN et si le déménagement des bateaux de la CGN à l'extérieur de la rade est envisageable.

M. Pagani relève que la CGN et la Ville ont la volonté de faciliter la mise en place de la passerelle. A ce stade, il semble que la CGN doive revoir l'ensemble de leurs prestations.

Il estime aussi que cette solution est difficilement applicable. Les bateaux Belle Epoque font partie du patrimoine de Genève. La question actuelle concerne les points d'amarrage de ces bateaux.

Un commissaire constate, à la page 14, l'existence de deux pistes cyclables dont l'une à contre-sens.

M. Betty indique que le projet fait partie de la demande de crédit qui sera présentée une fois l'analyse de l'essai sur le pont terminée. Cette demande intégrera la pérennisation du projet pilote et la continuité d'une voie cyclable sur l'ensemble de la rive droite. Jusqu'à la rue des Alpes, les pistes cyclables s'immisceront en partie sur la chaussée existante. Le gain s'effectuera par une réduction des largeurs des voies existantes et la suppression de la possibilité de tourner à droite à l'extrémité du quai. Le DCA est en train de travailler avec la DGT pour finaliser les plans de ce projet d'aménagement.

M^{me} Charollais précise que l'image présentée est celle qui est issue du concours de la passerelle. Un autre projet a été étudié en relation avec celui-ci. Ce projet est circonscrit entre l'accroche sur le quai rive droite et l'accroche opposée.

Le même commissaire note que le passage derrière l'Horloge fleurie reste dangereux. Aucun cycliste ne va emprunter cette voie pour se rendre au travail. En l'état, le projet propose aux cyclistes de traverser le pont en direction de la rive

droite au milieu de vélos et de voitures circulant dans la direction opposée. Cette voie ne se trouve même pas en site propre.

M. Betty explique que le concours a imaginé la mise en place d'un double sens cyclable. Sans crédit d'étude, le travail sur la passerelle a été suspendu. Seule l'étude de navigation a été finalisée. En parallèle, le DCA a déposé une demande de crédit pour réaliser le quai Gustave-Ador avec un double sens cyclable côté lac. Cette voie cyclable arrive jusqu'à l'Horloge fleurie. En cours de préparation, une deuxième demande de crédit intégrera le passage sur le pont du Mont-Blanc avant de poursuivre le U cyclable en rive droite. Le test a permis de déterminer comment la circulation pouvait s'adapter à une réduction des voies de circulation. Les résultats de cet essai sont plutôt concluants. Il en ressort que les deux accroches doivent être retravaillées. Un contournement de l'Horloge fleurie côté lac est en cours d'étude. En offrant une cohérence avec la passerelle, cette possibilité permettra de réorganiser les flux. Au niveau du pont, l'idée est d'insérer une bordure haute destinée à protéger les vélos. Avant la création de la passerelle, il est prévu de placer les piétons côté chaussée et les cyclistes côté lac. Une fois la passerelle réalisée, les cyclistes pourront bénéficier de l'espace dévolu aux piétons.

Un commissaire voudrait savoir s'il faudra rénover le pont du Mont-Blanc dans les quinze prochaines années.

M. Betty note que la Ville pourra profiter de l'élargissement des voies pour les vélos pour procéder à des travaux d'entretien. Ces interventions concerneraient le revêtement et l'étanchéité du pont. On peut également relever quelques vibrations côté lac lors des mouvements de foule. Mis à part ces éléments, seule l'arrivée d'un tram nécessiterait de revoir structurellement l'ouvrage.

M. Pagani tient à souligner que cet avis est celui du propriétaire du pont.

Une commissaire aimerait savoir à quoi servira le montant prévu dans le projet de délibération PRD-56.

M^{me} Charollais lui répond que ce montant servira à mener toutes les études d'architecture et de génie civil. Ces études permettront de développer le projet jusqu'à son état définitif. Les études de génie civil serviront à identifier le mode opératoire de la mise en œuvre du projet. Le crédit d'étude fera avancer le projet jusqu'à l'obtention du crédit de réalisation.

Une commissaire demande si le U cyclable en site propre distinguera les vélos électriques des vélos traditionnels. Elle aimerait également savoir comment la Ville pourra empêcher l'accès des vélos sur la passerelle piétonne.

M. Pagani tient à souligner que la Ville ne crée d'espaces publics pour les personnes qui ne respectent pas le Code de la route. Les scooters qui empruntent les

pistes cyclables sont sanctionnés lors des interventions de la police municipale. En ce qui concerne les vélos électriques, la législation fédérale n'effectue pas de distinction avec les vélos standards. D'autre part, la création d'une piste cyclable le long du pont du Mont-Blanc a permis de répondre à un besoin. Les cyclistes ont visualisé les possibilités offertes par ce projet pilote. Cette phase prépare les cyclistes à emprunter les bonnes voies de circulation.

Un commissaire demande si la Ville est au courant qu'elle devra payer le déplacement des débarcadères à hauteur de 1,5 million de francs chacun.

M. Pagani précise que la Ville, en tant que demandeur, doit payer le déplacement des débarcadères.

Comme les travaux pourraient avoir lieu en même temps que ceux de la passerelle, on peut chiffrer l'opération à 500 000 francs.

M. Betty précise que ce montant a été déterminé au moment des études. Il concerne le déplacement du débarcadère du Jardin anglais. Aujourd'hui, l'enjeu consiste à évaluer les possibilités d'action avec la CGN.

Un commissaire demande expressément si la demande de crédit comprendra le déplacement des débarcadères.

M. Pagani lui répond par l'affirmative. Le but est d'effectuer les travaux simultanément.

Audition de M. Marco Ziegler, avocat retraité

M. Ziegler informe que Mobilité piétonne Suisse est une association nationale. Depuis sa création, elle soutient la Confédération et les Cantons dans l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR). Dans ce cadre, elle est notamment mandatée par l'Office fédéral des routes pour évaluer le degré de mise en œuvre de la législation. De fait, l'association a pour objectif d'être plus un centre de compétences qu'une organisation militante. Même si le groupe régional genevois n'a pas d'autonomie juridique, il regroupe plusieurs membres actifs représentant localement l'association faitière, dont le secrétariat est à Zurich.

La présidente demande si Mobilité piétonne Suisse a eu connaissance du projet lauréat de passerelle piétonne.

M. Ziegler lui répond par l'affirmative. L'association en a pris connaissance au moment du choix du jury de concours. En ce qui concerne les besoins piétons, le projet de délibération relève bien les différents types d'usage. On compte tout d'abord les déplacements liés au travail, à une formation ou à des achats. Ce type

de déplacement essaie d’être efficace. En général, le piéton cherche le chemin le plus direct entre le point de départ et la destination. Deuxième type d’usage, le déplacement lié aux loisirs. Ce type de déplacement est plus erratique, les piétons se dirigeant vers les lieux les plus agréables. Enfin, on compte les séjours dans l’espace public où les piétons laissent passer le temps. Comme il représente un axe principal de liaison entre les deux rives, le pont du Mont-Blanc doit répondre à tous ces usages. Outre la fonction de déplacement, le pont est aussi utilisé par les touristes. Même s’il n’est pas exprimé pour l’instant, on peut ajouter un besoin potentiel de s’arrêter pour admirer la rade. Dans ce contexte, un ouvrage dédié à la mobilité douce satisfait Mobilité piétonne Suisse. Les conflits d’usage sur le pont du Mont-Blanc sont reconnus par toutes les parties prenantes. L’association est représentée dans le groupe de concertation d’usagers de la mobilité douce de la Ville de Genève. La cohabitation entre les piétons et les cyclistes sur le pont du Mont-Blanc est un sujet récurrent. L’essai actuel a permis une amélioration sensible par rapport à la situation précédente. Ce projet pilote fait actuellement l’objet d’un suivi auquel l’association prend part.

Même si la passerelle présente un avantage incontestable pour la mobilité piétonne, la création de cette nouvelle infrastructure ne suffira pas à elle seule. Un certain nombre de difficultés persisteront avec la création de cet ouvrage, dès lors que l’axe du pont du Mont-Blanc doit accueillir simultanément un axe majeur du réseau cyclable cantonal et du réseau des transports individuels motorisés. L’étude que préconise le projet de délibération PRD-156 devra donc mettre particulièrement l’accent sur les accroches aux deux rives où les risques de conflit sont importants. La création d’un U cyclable doit prendre en compte la cohabitation avec les piétons. Alors que les vélos ordinaires étaient déjà source de conflit, le problème devient plus important avec les vélos électriques. Face à cette situation, il faudra éviter au maximum de recouper les axes piétons et cyclistes. Ainsi, l’association souhaite que l’étude intègre l’arrivée des vélos sur le pont en préservant la sécurité des piétons. L’ouvrage devra prendre en considération cet élément dès l’étude.

D’autre part, la traversée doit s’inscrire dans l’ensemble des réseaux piétons du centre-Ville. Comme le préconise la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, il faut dégager quelques axes prioritaires pour les piétons. Le plan d’action de la mobilité douce du Canton préconise l’élaboration d’un réseau piéton d’intérêt cantonal, de manière similaire au réseau cyclable. A ce stade, cette planification n’a pas encore été amorcée. Or, les piétons doivent pouvoir traverser l’ensemble des ponts de la Ville. Il faut comprendre que la maille du réseau piéton doit être fine, et ne devrait pas aller au-delà de 100 m. Face à cette situation, il apparaît nécessaire que l’axe du Mont-Blanc soit traité comme un axe piéton prioritaire. Dans ce cadre, la passerelle permettra de combler ce manque.

Questions des commissaires

Une commissaire aimerait connaître le diagnostic de Mobilité piétonne Suisse sur la situation des piétons en Ville de Genève. Il serait intéressant d'avoir l'avis de cette association sur les éléments politiques à mettre en œuvre.

M. Ziegler relève que le plan d'action de la mobilité douce a le mérite de citer l'ensemble des champs d'intervention qui doivent contribuer à favoriser la marche, notamment en ville de Genève. Mobilité piétonne Suisse souhaite qu'ils soient tous activés et n'a pas de projets prioritaires. L'enjeu est de réaliser le plus d'aménagements favorables aux piétons tout en favorisant la cohérence entre les mesures. On peut relever que la recherche de solutions et la planification des mesures est reconnue par les services de la Ville. Il est vrai que les problèmes de répartition des compétences ne facilitent pas toujours les réalisations de la municipalité. En revanche, la concertation avec les associations fonctionne relativement bien depuis quelques années.

Un commissaire aimerait avoir l'avis de l'auditionné sur le déplacement des piétons sur la passerelle. On aurait pu imaginer que cet ouvrage soit plutôt dédié aux cyclistes. Cette solution semble pertinente dans la mesure où les cyclistes pourront compenser le détour de la passerelle grâce à leur vitesse de déplacement. On peut ajouter que l'utilisation de la passerelle en hiver sera compliquée pour les piétons.

M. Ziegler ne dispose pas de l'ensemble des éléments pour apporter une réponse complète à cette question, dans la mesure où l'aboutissement des études en cours sur le U cyclable n'est pas connu de l'association. Le déplacement des piétons sur la passerelle répond à la fonction de flânerie. Contrairement aux cyclistes, les piétons auront tout le loisir de s'arrêter un moment pour admirer la rade. A l'inverse, il est vrai que le piéton qui désire se déplacer rapidement sera péjoré par le détour créé par la passerelle. Cet élément explique pourquoi l'association souhaite préserver un trottoir du pont du Mont-Blanc à destination des piétons. L'idéal serait d'offrir les deux types de liaison aux piétons. L'étude menée par la Ville permettra d'éclaircir cette question.

Un commissaire aimerait connaître le type de dispositif qui permettrait d'éviter la cohabitation difficile entre les piétons et les cyclistes.

M. Ziegler note que la solution trouvée à la fin du quai Gustave Ador et dans le Jardin anglais consiste à placer les cyclistes dans l'allée la plus proche de la chaussée. Cela dit, la gestion de l'axe au niveau de l'Horloge fleurie est compliquée. La solution qui éviterait le conflit serait d'instituer un itinéraire cyclable propre sur la voirie. Au niveau du Jardin anglais et des quais à vocation piétonne, il faut amener les cyclistes à modérer leur vitesse. En l'état, certains lieux de conflit restent problématiques et ne pourront être entièrement supprimés.

Une commissaire aimerait savoir comment la passerelle pourra assurer la cohabitation entre les piétons et les utilisateurs de skateboard, de trottinettes ou de patins.

M. Ziegler relève que ces modes de transport ont un statut intermédiaire selon la législation fédérale. Leur présence sur le trottoir ou la chaussée dépend du type de circulation. Cela dit, la réglementation n'est pas suffisamment claire pour avoir un impact sur la pratique actuelle. Mobilité piétonne Suisse défend dans la mesure du possible l'usage exclusif des trottoirs aux piétons. En ce qui concerne les engins motorisés, la législation prévoit de les traiter comme des véhicules lorsqu'ils sont agréés. En général, ils sont assimilés aux cyclistes, mais la situation est encore largement évolutive.

Discussion et prises de position

Un commissaire estime que le crédit d'étude va permettre de clarifier les problèmes de coût. Même si certains éléments doivent être tirés au clair, le vote du projet de délibération PRD-156 permettra de faire avancer le projet.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois considère que le vote du projet de délibération PRD-156 est prématuré. Il souhaiterait que la commission auditionne la CGN.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien indique que son parti est prêt à voter le projet de délibération PRD-156 ce soir. La dernière audition a eu le mérite de rappeler que la passerelle sera exclusivement dédiée aux piétons. En outre, les représentants de la Ville et du Canton ont affirmé que les discussions avec la CGN avançaient positivement. Aujourd'hui, tous les acteurs de la mobilité soutiennent le projet de passerelle. Ces éléments doivent inciter la commission à concrétiser un projet utile à l'ensemble de la population. Le vote du projet de délibération PRD-156 permettrait pour une fois d'envoyer un message clair à la Confédération. Il serait regrettable que la Ville manque l'opportunité de réaliser un projet d'envergure qui satisfait l'ensemble des usagers.

Un commissaire d'Ensemble à gauche considère que la question des accroches n'est toujours pas résolue. Or, le résultat du concours date de 2012. Depuis six ans, personne n'est capable d'expliquer comment l'accès à la passerelle et au pont sera possible. Dans ce cadre, la commission a meilleur temps de demander aux services de l'aménagement de revoir leur copie. A ce stade, il serait regrettable que la Ville dépense des millions de francs pour un projet qu'elle n'est pas capable d'expliquer. Sachant que M. Pagani tient à ce projet, la commission peut très bien demander au DCA d'apporter des éclaircissements sur les accroches. A titre personnel, il rejoindrait la proposition d'audition formulée par un commissaire. Cette audition permettrait d'avoir une confirmation de la position de la CGN tout en laissant du temps au DCA d'améliorer le projet.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre estime que les auditions de ce soir ont démontré que plusieurs problèmes persistent. Outre les accroches, on peut relever l'incertitude sur le déplacement des débarcadères. Même si le projet n'est qu'au stade du crédit d'études, ce dernier s'élève tout de même à 2 millions de francs. Quant au signal envoyé à la Confédération, la Ville n'arrangera pas la situation en votant un mauvais projet.

Un commissaire du Parti libéral-radical note que l'entente prétendue entre la Ville et le Canton a été lézardée par la deuxième audition. En ce qui concerne la CGN, on peut se demander si la commission a la compétence de s'immiscer dans leurs discussions avec les autorités. En revanche, on peut imaginer que le projet de délibération PRD-156 inscrive une recommandation demandant des explications sur les accroches. En l'état, il apparaît préférable d'aller de l'avant et d'envoyer un signal politique fort à la Confédération. Etant donné la volonté commune de concrétiser le projet, la Ville a tout intérêt à bénéficier de la manne fédérale.

Un commissaire socialiste note que le cadre donne envie d'aller de l'avant. Outre la sécurisation des piétons, la passerelle piétonne représente un geste architectural qui contribuera à l'attrait touristique pour la rade. Concernant les accroches, le projet de délibération PRD-156 permettra d'apporter des éclaircissements sur cet élément. A ce stade, il est important que la Ville donne un signal clair en faveur de la mobilité douce.

Un commissaire des Verts estime que la question des accroches reste problématique. Il est important que la Ville règle cette question rapidement étant donné que ces espaces seront fréquentés par des enfants et des personnes à mobilité réduite. Cela dit, il convient de rappeler qu'une grande partie de la population ne se déplace pas en voiture. La passerelle piétonne offrira aux piétons une traversée agréable et sécurisée, à l'écart de la pollution et des nuisances sonores. Enfin, l'ouvrage permettra aux usagers de profiter de la vue sur la rade.

Un commissaire d'Ensemble à gauche comprend l'importance d'envoyer un signal politique fort. Néanmoins, il faut éviter que la passerelle devienne un lieu de cohabitation avec différents moyens de transport. Sachant que les auditions sont à bout touchant, on pourrait envisager de demander au DCA un plan cyclable qui éclaircisse la situation.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois considère que la CGN, en tant qu'acteur essentiel du projet, doit être auditionnée. Il semble que l'entente cordiale est à l'image des récents déboires sur l'ouverture des voies de bus aux deux-roues. Alors que les auditions sont à bout touchant, il serait regrettable que la commission vote le projet dans l'empressement.

La présidente demande si la commission peut intégrer entre le premier et le second article du projet de délibération PRD-156 une phrase demandant à la Ville

de porter une attention particulière aux accroches et au flux entre les piétons et les cyclistes.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien estime que cette demande doit passer par une recommandation.

Votes

La présidente met au vote l'audition de la CGN, qui est refusée par 11 non (4 S, 1 Ve, 1 EàG, 3 LR, 2 DC) contre 3 oui (2 MCG, 1 UDC) et 1 abstention (EàG).

La présidente met au vote le fait d'attendre la réception d'un plan cyclable et piéton autour de la rade avant de procéder au vote du projet de délibération PRD-156. La suspension est refusée par 8 non (2 LR, 2 DC, 1 Ve, 3 S) contre 5 oui (2 MCG, 2 EàG, 1 UDC) et 2 abstentions (LR, S).

La présidente met au vote la recommandation suivante: «Une attention particulière devra être portée à la sécurisation des flux piétons et cyclistes et aux accroches de l'entrée et de la sortie de la future passerelle piétonne.» La recommandation est acceptée par 12 oui (4 S, 1 Ve, 2 DC, 3 LR, 2 MCG) et 3 abstentions (2 EàG, 1 UDC).

La présidente met au vote le projet de délibération PRD-156 avec la recommandation. Le projet de délibération PRD-156 est accepté par 10 oui (4 S, 1 Ve, 2 DC, 3 LR) contre 2 non (MCG) et 3 abstentions (2 EàG, 1 UDC).

PROJET DE RECOMMANDATION

Une attention particulière devra être portée à la sécurisation des flux piétons et cyclistes et aux accroches de l'entrée et de la sortie de la future passerelle piétonne.

Annexe à consulter sur le site internet: extraits du projet lauréat