

Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner le projet de délibération du 16 septembre 2014 de M^{mes} et MM. Adrien Genecand, Marie Barbey, Simon Brandt, Rémy Burri, Guy Dossan, Florence Kraft-Babel, Gary Bennaïm, Natacha Buffet, Sophie Courvoisier, Vincent Schaller, Michèle Rouillet, Vincent Subilia, Patricia Richard, Linda de Coulon et Helena Rigotti: «Pour éviter le chaos, rénovons rapidement le pont du Mont-Blanc».

Rapport de M. Alain de Kalbermatten.

Ce projet de délibération a été renvoyé à la commission des travaux et des constructions lors de la séance plénière du Conseil municipal du 17 septembre 2014. La commission s'est réunie les 31 août, 19 octobre et 9 novembre 2016, sous la présidence de M^{me} Natacha Buffet-Desfayes et de M. Guy Dossan. Les notes de séances ont été prises par M. Daniel Zaugg.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

Considérant:

- que le pont du Mont-Blanc a déjà plus de 110 ans et que son utilisation intensive nécessitera incessamment une rénovation;
- le nouveau plan directeur cantonal 2030 qui prévoit le passage du tram sur le pont du Mont-Blanc;
- l'ironie de l'histoire – quand nous savons que cet ouvrage a remplacé, en octobre 1903, son ancêtre de 1862, justement pour y faire passer le tram. Les voies disparurent malheureusement en 1965 lors de la dernière extension;
- les chiffres de l'Office cantonal de la statistique qui démontrent, même si la fréquentation journalière est passée de 76 131 passages, en 2005, à 53 266 passages, en 2013, l'importance de ce pont au cœur de notre cité pour la mobilité entre les deux rives;
- l'évolution des modes de transport et l'acceptation de l'initiative populaire cantonale «Pour la mobilité douce (Initiative des villes)» (IN 144);
- le projet de passerelle dévolue aux mobilités douces, dont la réalisation semble compromise suite à l'acceptation de l'initiative populaire municipale «Sauvons nos parcs au bord du lac!» (IN-3) et également par le problème du débarcadère de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN);

- le chaos au centre-ville si d’aventure le pont devait ne plus être praticable suite à un défaut d’entretien,

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 250 000 francs destiné aux études des mesures d’aménagement et de circulation en vue de la rénovation et de la réalisation d’un élargissement.

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 250 000 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 31 août 2016

Audition de M. Adrien Genecand, auteur

M. Genecand note que la situation a évolué depuis le dépôt du projet de délibération PRD-91. La fréquentation journalière du pont du Mont-Blanc est passée de 53 266 passages en 2013 à 64 098 en 2015. En comparaison, le pont de la Coulouvrenière a accueilli 29 000 passages/jour en 2015, le pont de Sous-Terre 14 000, le pont Butin 47 000, le pont de la Fontenette 13 000 et le pont des Acaïas 28 000. Ces chiffres montrent que le pont du Mont-Blanc est bel et bien l’axe principal utilisé par les automobilistes pour traverser les deux rives. Or, si on se replonge dans l’histoire, on constate que le pont n’a plus été rénové depuis les années 1960. La crainte des signataires concerne donc les problèmes de circulation qui exploseraient au centre-ville si le pont devait être fermé à la circulation à cause d’un défaut d’entretien. Sachant que le Conseil administratif n’a rien envisagé en dehors de l’aménagement d’une passerelle pour piétons, l’idée du projet est de voter un crédit permettant au Conseil administratif d’étudier la manière dont les encorbellements pourraient être optimisés en vue d’un élargissement.

Le projet de délibération PRD-91 laisse à l'administration le choix des mesures d'aménagement et de circulation.

Questions des commissaires

Un commissaire souhaiterait connaître la date des dernières études sur le développement du pont du Mont-Blanc menées par la municipalité.

M. Genecand lui répond que les dernières études menées pour élargir le pont du Mont-Blanc datent de 1964-1965. Ces études ont débouché sur l'enlèvement des voies de tram dans le but de favoriser le passage des véhicules motorisés. Étant donné l'avancée des technologies en cinquante ans, ces études sont certainement devenues obsolètes à l'heure actuelle.

Le même commissaire remarque que le Département des transports envisage de mettre en place une onde verte sur la route de Chancy en faveur des cycles et des véhicules motorisés afin de permettre une fluidification de la circulation. Il aimerait savoir si les signataires du projet de délibération PRD-91 ont pris contact avec le DETA pour discuter de cette problématique.

M. Genecand n'a pas eu de contact avec le Canton sur ce point. Pour avoir vu d'autres études en la matière, M. Genecand juge compliqué de réorganiser les feux pour fluidifier le trafic. Dans tous les cas, il est préférable d'augmenter les voies de circulation si l'on désire instaurer une onde verte passant par le pont de la Coulouvrenière ou celui du Mont-Blanc.

Le commissaire croit savoir que le Canton envisage d'instaurer une onde verte le long des quais.

M. Genecand note que cette démarche se heurtera aux hôteliers qui désirent avoir un accès aux taxis. D'autre part, la création d'un pourtour vers la rive droite semble difficile à envisager étant donné qu'il faut compter avec les voies de bus. M. Genecand préfère créer des voies de circulation supplémentaires à sens unique pour fluidifier le trafic sur le pont du Mont-Blanc.

Le commissaire estime difficile d'augmenter la potentialité des rues étant donné qu'il faudra compter sur la prochaine piste cyclable et sur la fermeture du passage de l'Hôtel des Bergues. Un élargissement du pont du Mont-Blanc devra nécessairement être suivi d'une extension du bord du lac.

M. Genecand considère à titre personnel que la meilleure potentialité d'une extension réside dans la suppression des trottoirs situés aux extrémités du pont. En plus de ne pas être agréables à l'usage, ces trottoirs ne sont pas vraiment utiles étant donné qu'il est possible de traverser les deux rives à pied en passant par l'île Rousseau. Le pont des Bergues qui se trouve à côté du pont du Mont-Blanc

est un passage beaucoup plus tranquille à emprunter pour les piétons. En ce qui concerne les encorbellements du pont du Mont-Blanc, le crédit devra permettre au Conseil administratif d'étudier les meilleures solutions à adopter en compatibilité avec l'initiative acceptée par la population genevoise.

Une commissaire se demande si la Ville n'a pas meilleur temps d'attendre les conclusions des études menées sur la passerelle piétonne avant de voter une demande de crédit visant à étudier les possibilités d'élargir les dimensions du pont du Mont-Blanc.

M. Genecand estime que cette question devra être posée au magistrat lors de la prochaine audition sur le projet de délibération PRD-91. Concrètement, le magistrat n'a toujours pas déposé le projet en l'espace de trois ans. Il est possible que le blocage dudit projet réside dans des problèmes d'ordre juridique. Au-delà du coût, la Ville doit compter sur des emprises de la CGN et les berges du lac. Dans tous les cas, il ne faut pas oublier que la Ville est propriétaire du pont du Mont-Blanc. Comme sa rénovation devra de toute façon avoir lieu, il apparaît opportun d'étudier les potentialités d'un agrandissement qui permettrait de fluidifier le trafic.

La même commissaire estime qu'il n'y a pas forcément d'urgence à voter un crédit d'étude à ce sujet.

M. Genecand constate que, depuis le dépôt du projet en 2014, des plans directs cantonaux ont envisagé la réinstallation du tram. Il serait absurde de dépenser 40 millions de francs pour la construction d'une passerelle piétonne sans profiter de cette occasion pour réfléchir sur la manière de fluidifier le trafic sur le pont. Ces réflexions permettront d'abord la question de la remise sur pied des voies de tram le long du pont.

Un commissaire estime qu'une extension du pont dans sa largeur provoquera un effet d'entonnoir puisqu'il ne sera pas possible d'élargir les voiries aux sorties. En ce qui concerne l'aménagement d'une voie de tram, ce point semble plutôt pertinent de prime abord étant donné que le pont dispose déjà de voies dédiées aux bus. Cela dit, cette opération ne ferait que remplacer un mode de transport par un autre puisque la voie de tram devra reprendre la voirie déjà dédiée aux bus en direction de la gare. Le seul élément judicieux qui apparaît dans la demande d'un crédit d'étude réside dans le fait de déterminer la capacité du pont d'absorber ces reports de charges.

M. Genecand invite le commissaire à se fier à la qualité du magistrat cantonal qui a démontré qu'il était possible de prioriser d'autres modes de transport en vue de fluidifier la circulation. Ainsi, on peut envisager que l'élargissement du pont permettra d'implanter des voies dédiées à d'autres véhicules que la voiture. Les études demandées pourront démontrer ou non la pertinence de ces hypothèses. Il

ne faut tout de même pas oublier que l'enjeu principal du crédit se trouve dans la rénovation du pont. Nonobstant, il est clair que le blocage du pont en raison de travaux pourrait avoir un impact sur la plupart des véhicules qui se retrouveraient bloqués dans la circulation. Ainsi, il est important de ne pas trop attendre pour voter ce crédit. La manière dont l'élargissement pourrait se concrétiser devra être étudiée dans un second temps.

Le même commissaire rappelle que le Parti libéral-radical s'est insurgé au niveau cantonal contre une demande de crédit du magistrat en charge des transports relative à la création de l'onde verte. Il faut savoir que cette onde verte ne pourra fonctionner que si l'on modernise des feux de circulation totalement autonomes à l'heure actuelle. Il convient donc de créer une centrale de commandement afin de contrôler les feux dans le but de fluidifier le trafic. M. de Kalbermaten invite le Parti libéral-radical à soutenir cette proposition car elle offre, selon lui, une solution plus convaincante que l'élargissement du pont du Mont-Blanc.

Un commissaire précise que le Grand Conseil a voté un crédit de 50 millions de francs pour fluidifier le trafic en achetant de nouveaux feux. En l'occurrence, le Parti libéral-radical a soutenu cette proposition.

Un commissaire estime que la fluidité du trafic sur le pont pourrait être améliorée si l'on créait des parkings à l'extérieur de la Ville pour les 100 000 frontaliers qui viennent travailler à Genève. Cette solution permettrait de favoriser les transports en commun et de diminuer la pollution en ville. Il faut savoir que la circulation du pont fonctionne très bien les jours fériés. D'autre part, M. Pastore se rappelle que le trafic n'était pas encombré lorsqu'il n'existait pas de voies de bus sur le pont.

M. Genecand considère qu'il aurait été judicieux de construire les parkings-relais en dehors des frontières genevoises pour obliger les frontaliers à prendre les transports publics. Or, il s'avère que le Mouvement citoyens genevois s'est opposé à cette proposition. Par ailleurs, les statistiques ne permettent pas de savoir si les usagers du pont en semaine sont locaux ou frontaliers. Or, si le pont venait à se détériorer, l'ensemble des utilisateurs en seraient les premières victimes.

Un commissaire confirme qu'il y a trop de voitures au centre-ville et sur le pont du Mont-Blanc. Ainsi, en construisant des parkings en périphérie, il est clair que le nombre de voitures dans le centre-ville diminuera. Ceci étant précisé, il ne faut pas oublier le vote récent pour le principe de la traversée du lac. Le commissaire est d'avis d'attendre la réalisation de ce projet avant de se prononcer sur la rénovation d'un pont qui pourrait même être végétalisé.

M. Genecand note que l'idée du commissaire rejoint la volonté historique des Verts d'empêcher la population d'utiliser la voiture, ce qui est tout simplement

anticonstitutionnel. Pour rappel, la population s’est prononcée contre la proposition des Verts sur les rues piétonnes en Ville de Genève. Le fait est que le pont doit être rénové et il serait regrettable d’attendre le dernier moment pour déclencher un crédit d’étude.

La commission remercie M. Genecand de sa venue.

Un commissaire souhaiterait auditionner le magistrat sur cet objet.

La présidente met au vote l’audition du magistrat dans le cadre du projet de délibération PRD-91, qui est acceptée à l’unanimité.

Séance du 19 octobre 2016

Audition de M. Nicolas Betty, chef du Service du génie civil (GCI), et de M. Jean-Jacques Megevand, adjoint de direction

M. Pagani espère que la présentation de M. Betty permettra de faire taire certaines rumeurs sur l’état actuel du pont du Mont-Blanc.

M. Betty informe la commission que le pont du Mont-Blanc est actuellement constitué de 12 travées et mesure 252 m de long pour 26 m de large (20 m de chaussée et deux trottoirs de 3 m). Le pont est bâti sur sept poutres métalliques et repose sur 11 piles. Pour rappel, le premier pont du Mont-Blanc a été inauguré en 1862. Il mesurait alors 250 m de long pour 16 m de large. Sa structure n’étant pas adaptée aux charges qu’il devait supporter, il a été reconstruit en 1903. Les travaux ont permis d’augmenter la longueur du pont de 2 m et sa largeur de 3 m. Bien que les piles et les culées aient été conservées, la structure métallique a été remplacée pour permettre notamment la pose d’une double voie de tram au centre du pont. En 1965, le pont a de nouveau été élargi pour permettre la réalisation d’une chaussée de 20 m et de 6 m de trottoirs en encorbellement. Les travaux ont également permis le renforcement des piles.

Alors que le pont n’a plus subi de grosses interventions depuis 1965, la dernière inspection de la superstructure date de 2015. Les parties immergées du pont sont actuellement étudiées en concertation avec les SIG et la DGO dans le cadre de GeniLac. Ces différentes opérations tendent à démontrer que l’état de l’ouvrage est acceptable. Il faut savoir que les normes du génie civil comprennent cinq types d’état: bon; acceptable; détérioré; mauvais; alarmant. L’état du pont du Mont-Blanc étant jugé acceptable, il n’y a aucune intervention d’urgence à réaliser. Les travaux d’entretien qui pourraient être planifiés sont relativement bénins. Il s’agit de renouveler l’étanchéité sur une partie du béton, de remettre en état certains points de rouille sur la structure métallique et de renforcer le tablier sur une travée située à l’avant de l’ouvrage. Le renouvellement de l’étanchéité s’effectuerait depuis la surface. Il sous-entend l’enlèvement des enrobés exis-

tants. Cette opération devrait être menée en été pour offrir des conditions optimales de réalisation. Elle serait réalisée en plusieurs étapes afin de laisser le pont ouvert à la circulation. En ce qui concerne les points de rouille, les reprises ponctuelles n'auront aucune incidence sur le trafic puisqu'elles s'effectueraient sous l'ouvrage. Le renforcement local du tablier est, pour sa part, déjà planifié. Cette intervention devrait avoir lieu dans le cadre du chantier GeniLac.

Pour ce qui est des caractéristiques de l'ouvrage, il faut savoir que la création d'une ligne de tram nécessitera le renforcement des structures porteuses. Les études qui ont été menées démontrent que le pont peut supporter jusqu'à 40 tonnes de charges. L'ouvrage est fermé aux convois exceptionnels. Les analyses structurelles en cours ont, quant à elles, détecté un risque de mise en vibration des trottoirs. Le phénomène de mise en résonance qui peut apparaître dans certaines situations nécessiterait une intervention afin de rigidifier ces trottoirs. Il faut savoir que la Ville a déjà préconisé des mesures spécifiques pour réduire ce risque lors de manifestation comme la Lake Parade.

En ce qui concerne le projet de U cyclable, le Service du génie civil a mené un certain nombre de réflexions pour répondre au souhait du Canton de développer une onde verte sur le pourtour de la rade. Dernièrement, le service a déposé une demande d'autorisation complémentaire pour adapter le quai Gustave-Ador. Deux demandes d'autorisation de construire ont été déposées pour intervenir sur les parties du Jardin anglais et de la place du Port. Le projet est moins avancé du côté de la rive droite. Les études en cours ont pour objectif de créer une piste cyclable bidirectionnelle qui pourrait se raccorder au pont du Mont-Blanc. Quant au pont lui-même, l'analyse essaie de répartir différemment les voies de circulation pour insérer une piste cyclable côté lac. La réflexion en cours consiste à élargir le trottoir côté lac pour créer une piste cyclable bidirectionnelle tout en maintenant la partie dédiée aux piétons. Cette opération sous-entend une répartition différente des largeurs de voies existantes.

Actuellement, le projet de passerelle se trouve en suspens. Le Service du génie civil poursuit son étude de navigation afin de définir les possibilités d'élargir le gabarit du pont en amont en vue d'un élargissement du pont ou de la création d'une passerelle. L'étude de navigation a consisté à modéliser sous forme de logiciel deux bateaux-types de la CGN, à savoir «La Suisse» et le «Lausanne». Les capitaines de la CGN ont été conviés à tester des manœuvres. Les simulations ont pris en compte plusieurs facteurs, notamment les conditions de vent, les débits du lac et différentes positions de débarcadères. Les résultats de ces simulations ont révélé que les manœuvres actuelles sont déjà difficiles. Sans entrer dans le détail, toute nouvelle construction à l'amont du pont semble impossible. Le déplacement des débarcadères ne permettra pas de résoudre les difficultés de navigabilité. Ainsi, il est primordial de revoir l'organisation et le fonctionnement de la rade avec la CGN.

Pour en revenir aux travaux de rénovation du pont, le GCI dispose d'un budget annuel de 250 000 francs pour réaliser entre six et dix analyses de l'ouvrage par année. Les travaux sont réalisés par tranches à travers le budget ou à travers des propositions ad hoc. Pour le renouvellement de l'étanchéité et la reprise du revêtement, le GCI possède deux sources de financement, à savoir le budget et une proposition pour le revêtement. La proposition PR-387 couvre les honoraires d'études liées à l'élargissement du pont ou à la réalisation de la passerelle. Le Conseil municipal a voté un montant de 1 420 000 francs pour cette partie. Pour ce qui est du U cyclable, le GCI déposera prochainement une proposition pour la rive gauche.

Questions des commissaires

Une commissaire aimerait savoir si la réalisation de la passerelle piétonne représente toujours un objectif du département. Si cela était le cas, il serait intéressant de connaître les prochaines étapes pour faire avancer le projet.

M. Pagani lui répond qu'il est primordial d'aller de l'avant dans ce projet. Le département des constructions et de l'aménagement (DCA) attendait les résultats des études de navigation pour poursuivre les négociations avec la CGN. La création de la piste cyclable sur le pont du Mont-Blanc symbolise notamment le transfert des piétons sur la passerelle. Pour éviter d'entreprendre de gros travaux, la piste cyclable sera répartie entre le trottoir et la route.

La même commissaire souhaiterait connaître les solutions qui pourront être proposées à la CGN.

M^{me} Charollais tient à relever que la CGN est totalement associée à l'étude de navigation menée par le GCI. L'enjeu de la réflexion consiste à trouver le réglage optimal entre la position des débarcadères et la marge de manœuvre du côté du pont.

La commissaire aimerait avoir des informations sur le calendrier du projet.

M. Betty indique que le GCI va rassembler la CGN et le Canton pour travailler à partir des résultats de l'étude de navigation. La réflexion portera non seulement sur le déplacement des débarcadères mais aussi sur la logique fonctionnelle. On peut imaginer que la création d'un ouvrage élargi amènera les usagers à se déplacer pour prendre un billet au lieu de laisser les bateaux manœuvrer difficilement.

La commissaire craint que l'option de resserrement des voies sur le pont ne porte préjudice au projet de passerelle piétonne.

M. Pagani reconnaît que cette situation va créer de l'instabilité.

Séance du 9 novembre 2016

Prises de position et vote

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois est en faveur d'une rénovation du pont du Mont-Blanc qui est mis chaque jour à rude épreuve. Un incident risquerait non seulement de bloquer la circulation mais il pourrait également faire des victimes. Ainsi, il est important d'améliorer la sécurité des différents usagers du pont.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien constate que l'audition du magistrat et de ses services a parfaitement répondu aux craintes des signataires du projet. En effet, le Service du génie civil a clairement démontré que le pont du Mont-Blanc était en parfait état. Ainsi, le Parti démocrate-chrétien ne votera pas le projet de délibération PRD-91. Les coûts demandés par ce projet pourront servir à d'autres investissements utiles pour la Ville.

Un commissaire du Parti libéral-radical tient à préciser que le projet de délibération PRD-91 concerne exclusivement la rénovation du pont du Mont-Blanc. L'aménagement de la piste cyclable sur le pont sera bientôt déposé au Conseil municipal dans le cadre du projet de U cyclable. Pour ces raisons, le Parti libéral-radical votera contre le projet de délibération PRD-91.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien souhaiterait que les commissaires fassent preuve de prudence lors des débats en plénière sur le pont du Mont-Blanc. Il ne faut pas induire en erreur la population en affirmant que ce pont est en mauvais état. Ne reflétant pas la réalité, de tels propos n'ont pas de place dans l'enceinte du Conseil municipal.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois fait part de son inquiétude quant aux projets du DCA liés à la circulation. En effet, les dernières propositions de M. Pagani à ce sujet ont souvent bloqué le trafic. Prférant utiliser l'argent public à d'autres desseins, il votera contre le projet de délibération PRD-91.

Un commissaire du groupe Ensemble à gauche soutiendra le projet de délibération PRD-91. Aujourd'hui, le pont du Mont-Blanc fait défaut à la mobilité douce. Le projet de délibération PRD-91 permettrait de poser sur la table la problématique de la circulation des cyclistes.

Un commissaire du Parti socialiste note que le projet de délibération PRD-91 ne concerne pas la mobilité douce mais la rénovation de la structure du pont. Or, les études menées par le DCA ont révélé que ce pont se trouvait en bon état. Le groupe Parti socialiste votera donc contre le projet de délibération PRD-91.

Un commissaire des Verts estime qu'il n'y a pas d'urgence à voter cet objet. Il s'abstiendra de voter le projet de délibération PRD-91.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre déclare qu'il refusera le projet de délibération PRD-91.

La présidente met au vote le projet de délibération PRD-91, qui est refusé par 12 non (3 S, 2 DC, 3 LR, 1 UDC, 2 MCG, 1 Ve) contre 2 oui (EàG).