

Projet alternatif à la passerelle du pont du Mont-Blanc



25.09.2023

Communiqué de presse (page 2)

Détails du projet « Trait d'Union » (pages 3-7)

Une alternative nécessaire (page 9)

Une alternative réaliste (pages 10-11)

Une alternative à la passerelle du Mont-Blanc est possible

actif-trafiC a dévoilé un projet alternatif à la passerelle du pont du Mont-Blanc à Genève. Réalisé par le Collectif Affluent, le projet « Trait d'union » se décline en trois variantes. Il permet de répondre aux impératifs de réduction du trafic motorisé, de boucler complètement le U lacustre cyclable en site propre et d'éviter ainsi les conflits entre cyclistes et piétons au Jardin Anglais et sur le trottoir aval... le tout pour un coût infiniment moindre.

La passerelle du pont du Mont-Blanc est un serpent de mer ébauché il y a plus de 15 ans qui pose plusieurs problèmes. C'est un projet:

- **Dépassé:** une infrastructure visant à préserver le statu quo automobile et ses cinq voies pour le trafic motorisé en pleine ville dans un contexte où le trafic doit diminuer
- **Inabouti:** elle ne boucle pas complètement le U lacustre cyclable et risque de fortement aggraver les conflits entre piétons et cyclistes dans le Jardin Anglais
- **Coûteux:** 54 millions pour un tronçon de 250 m, alors que pour le même prix on réaliserait environ 43 km de pistes cyclables (cf. budget prévu pour les axes forts cyclables)

Face à cette situation, actif-trafiC propose de prendre de l'espace au trafic motorisé sur le pont et a mandaté le Collectif Affluent - collectif pluridisciplinaire qui oeuvre à la résilience des territoires - pour réaliser un projet mieux adapté aux enjeux actuels. Leur projet alternatif, intitulé «Trait d'union», se décline en trois variantes fonctionnelles au stade d'avant-projet conceptuel.

- **Une variante minimale** qui supprime la voie TIM (transport individuel motorisé) en direction de Chantepoulet et permet la création d'une piste bidirectionnelle côté amont et d'une piste monodirectionnel côté aval.
- **Une variante intermédiaire** qui supprime une deuxième voie TIM et permet d'ajouter une voie bus direction Eaux-Vives.
- **Une variante optimale** qui maintient une voie TIM dans chaque sens, des pistes cyclables confortables de chaque côté et des séparations végétales entre les espaces vélo/piéton et les voies TIM sur l'entier du U lacustre cyclable.

L'évolution des charges de trafic montre une décrue continue du trafic motorisé depuis 1995 sur le pont et un faible nombre de voitures transitant direction Chantepoulet : le projet alternatif est donc totalement faisable sans impact majeur sur le trafic motorisé.

Projet *Trait d'Union*

Collectif Affluent

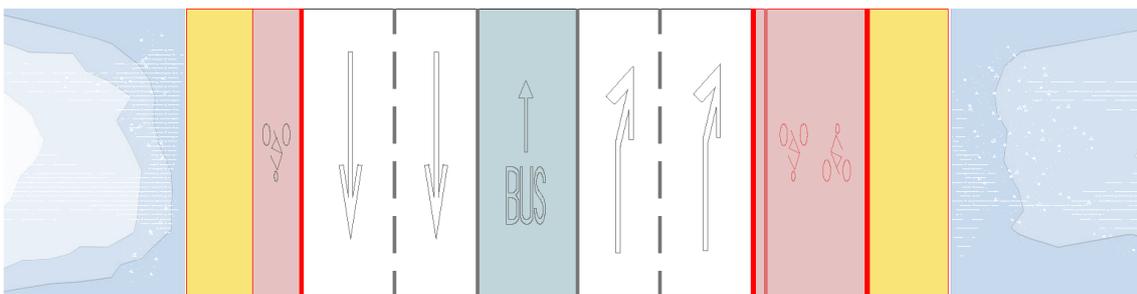
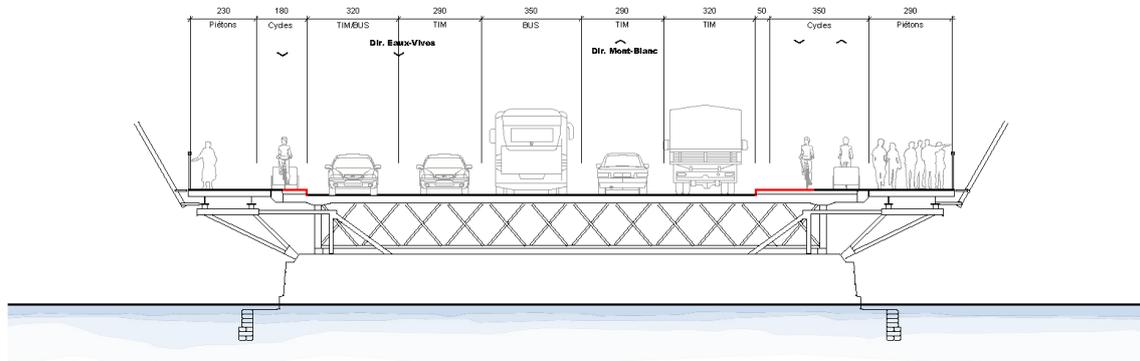


Variante minimale
Variante intermédiaire
Variante optimale

(Illustration : Variante optimale)

Variante minimale

Variante minimale | Coupe schématique



Caractéristiques :

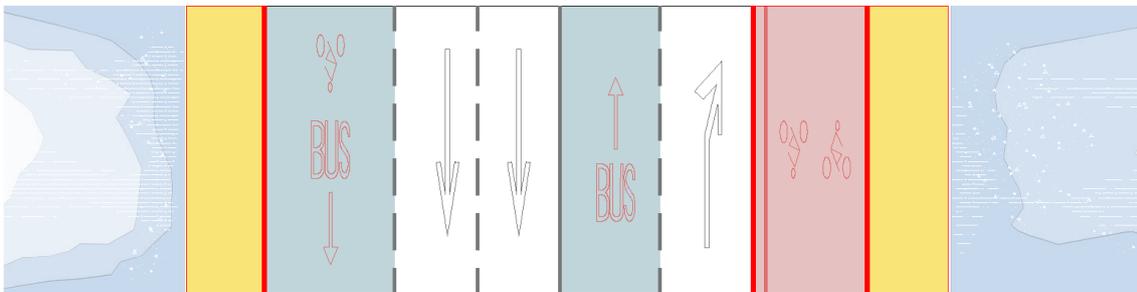
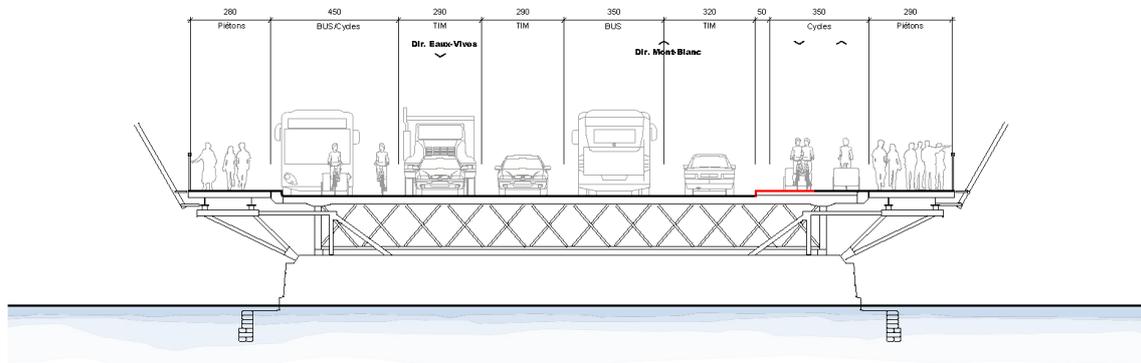
- **Maintien de 4 voies TIM (transport individuel motorisé) : suppression de la voie qui mène à la rue de Chantepoulet**
Avec le nouveau schéma de circulation de la ville du côté Cornavin, et selon le futur plan d'action du réseau routier, la rue de Chantepoulet sera réservée à la circulation de quartier. Le tout-droit depuis le pont du Mont-Blanc peut donc être redistribué aux mobilités actives.
- **Maintien des 2x 2 voies TIM dans chaque sens du U lacustre (ceinture urbaine) : conformité avec une interprétation stricte de la LMCE**
- **Piste cyclable bidirectionnelle côté amont (Lac) de 3,5m**
- **Création d'une piste cyclable monodirectionnelle de 1,8 m côté aval (Île Rousseau): fin de la mixité vélo/piéton sur le trottoir aval**
- **Suppression du stationnement des cars à l'entrée du pont côté amont : la priorité est donnée à la sécurité des piétons et des cyclistes**

- **Réaménagement léger de la géométrie de l'entrée du parking du Mont-Blanc** pour permettre le franchissement de la piste cyclable
- **Élargissement de l'espace public dédié aux piétons devant l'horloge fleurie**
- **Suppression d'une voie TIM sur le quai Général-Guisan** pour boucler le U lacustre cyclable bi-directionnel le long du Jardin Anglais et rejoindre la piste du quai Gustave-Ador
- **Mise en conformité du pont aux normes VSS**
- **Rue de Chantepoulet : la suppression de la voie TIM direction Cornavin permet un remaniement de la chaussée.** Ajout d'une piste cyclable direction gare, ajout d'une bande plantée de 2m et d'un alignement d'arbre où s'insère l'arrêt de bus

La variante minimale correspond au strict minimum de ce que l'on devrait faire en matière de rééquilibrage de l'espace public sur ce pont. Elle reste parfaitement conforme à une lecture stricte de la LMCE en ne touchant pas au U lacustre (ceinture urbaine) et s'inscrit dans la lignée de la volonté du Canton d'adapter le statut de la rue de Chantepoulet. Elle offre des espaces cyclables de qualité et évite de nombreux conflits avec les piétons.

Variante intermédiaire

Variante intermédiaire | Coupe schématique



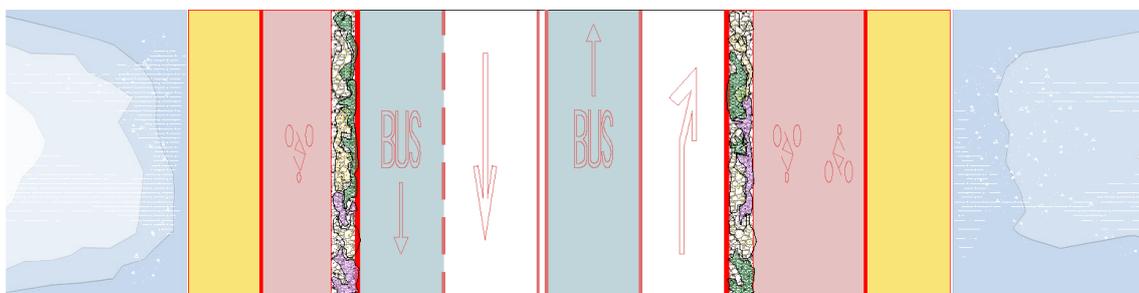
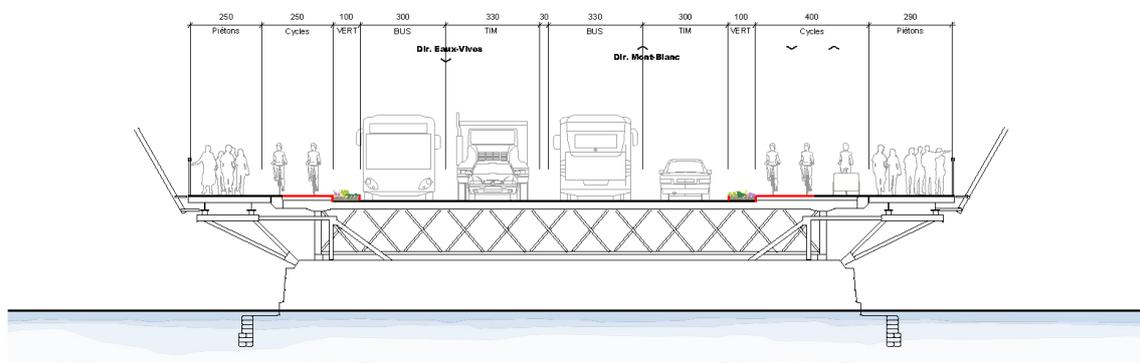
Caractéristiques (sont mentionnées les caractéristiques additionnelles par rapport à la variante minimale) :

- **Maintien de 3 voies TIM sur le pont avec un système de rabattement des voies TIM (2 voies TIM en entrée et 1 voie en sortie de chaque côté du pont) : limitation des impacts sur le U lacustre routier**
- **Création d'un site propre TPG et vélo mono-directionnel de 4,5 m côté aval (Île Rousseau) direction Eaux-Vives : amélioration de la vitesse commerciale des TPG (bus 6, 8, 9, 25, E+), largeur suffisante pour une cohabitation sereine avec les cycles**

Cette variante permet l'ajout d'une voie bus en site propre – importante pour améliorer la vitesse commerciale des TPG – tout en limitant les impacts sur le U lacustre routier.

Variante optimale

Variante optimale | Coupe schématique



Caractéristiques (sont mentionnées les caractéristiques additionnelles par rapport à la variante minimale)

- **Maintien de 2 voies TIM sur le pont (une dans chaque sens)** avec des gabarits adaptés à une vitesse maximale de 30 km/h
- **Piste cyclable bidirectionnelle côté amont (Lac) de 4m**
- **Piste cyclable monodirectionnelle côté aval (Ile Rousseau) de 2,5 m**
- **Plantation de deux bandes végétalisées (mousses et des plantes rudérales) d'1m de large pour séparer les cyclistes des véhicules:** ces espaces pourraient servir à récolter les eaux de ruissellement tout en permettant d'introduire de la couleur sur le pont
- **2 voies TPG en site propre (une dans chaque sens de circulation)**
- **Suppression du parking du Mont-Blanc et de ses rampes d'accès côté Jardin Anglais** maintien d'une rampe d'accès de service côté aval (Ile Rousseau) : véritable aspirateur à voitures au centre-ville, il ne répond pas à

une vision d'avenir de la mobilité (politique de P+R et de report modal) ;
réaffectation du parking en espace de stockage, par exemple

- **Suppression d'une voie TIM le long du Quai du Mont-Blanc et le long du quai du Général-Guisan**

Cette variante, idéale, vise un équilibre entre tous les modes de transports dans une perspective d'avenir qui prenne véritablement en compte les enjeux climatiques et la qualité de l'espace public. Elle propose notamment une véritable séparation entre les espaces vélo et piétons du trafic motorisé par de la végétation sur l'entier du «U lacustre».

Une alternative nécessaire

Le projet de passerelle : un projet dépassé...

La passerelle piétonne répond avant tout à un objectif politique: ne surtout pas toucher aux cinq (!) voies actuellement dévolues au trafic individuel motorisé (TIM) sur le pont du Mont-Blanc. Rappelons qu'en zone urbaine à Genève, 66% de l'espace public est actuellement dévolu aux voitures et 2RM (voies de circulation et stationnement) ; les transports publics, cyclistes et piétons devant se serrer dans le petit tiers d'espace restant. Dans un contexte où le trafic (et donc sa place) devrait être fortement réduit, cette passerelle vient ici sanctifier l'espace démesuré occupé par les voitures sur ce pont en pleine ville. Il s'agit donc d'une infrastructure qui bétonne le statu quo automobile alors que le Plan Climat cantonal vise à diviser par deux le trafic en dix ans, puis par cinq d'ici 2050.

...inabouti...

Certes, la passerelle améliorerait la situation pour les piétons et les cyclistes quant à la traversée du pont lui-même. Mais puisqu'elle ne prend aucun espace à la voiture, elle risque en réalité d'aggraver fortement les conflits entre marcheurs et vélos.

D'une part dans le périmètre du Jardin Anglais, en particulier autour de l'horloge fleurie et au pied de la grande roue (Monument national). En effet, la situation y est déjà très tendue aujourd'hui. Avec la passerelle, les espaces dans le Jardin Anglais resteront pour l'essentiel mixtes et étroits, sauf que c'est désormais le trafic vélo d'une piste cyclable bidirectionnelle qui viendra se mêler aux piétons et aux touristes : des conflits programmés dans tout le secteur. D'autre part, la passerelle n'améliore pas du tout le problème du côté aval du pont. Les cyclistes circulant de ce côté en direction de la rive gauche devront continuer, comme aujourd'hui, à cohabiter avec les piétons sur un trottoir de 2,3 m de large. Avec notre projet alternatif, ces deux aspects seront résolus.

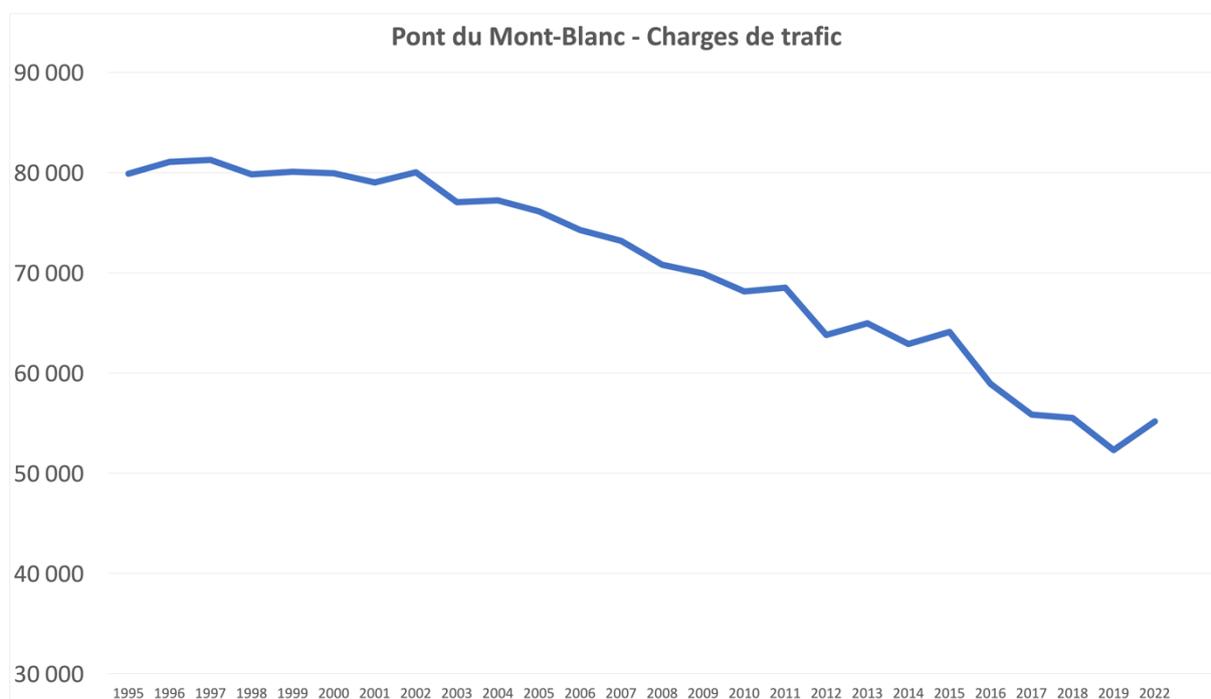
... et coûteux !

La passerelle d'environ 250m est devisée en tout à 54 millions, soit l'équivalent du coût d'environ 43km de pistes cyclables, si l'on se réfère au coût total des axes forts vélos prévus par le canton. Le coût écologique de l'ouvrage n'est sans doute pas non plus négligeable: il s'agit d'importantes quantités de béton, un matériau très polluant à produire et dont nous devrions éviter autant que possible les usages dont nous pourrions nous passer.

Une alternative réaliste

Les urbanistes contemporains le disent souvent: on ne devrait pas dessiner nos rues en fonction du trafic qu'on a, mais en fonction du trafic qu'on veut. Or, il est clair qu'une réduction du trafic motorisé est indispensable et qu'il faudrait adapter l'espace public en conséquence. Dans le cas qui nous occupe, même le trafic réel actuel et son évolution ces dernières années montrent qu'un rééquilibrage de l'espace est tout à fait réaliste.

En effet, depuis 30 ans, les charges de trafic motorisé sur le pont du Mont-Blanc sont en diminution régulière (1) : d'environ 80'000 véhicules/jour en 1995 à 55'000 véhicules/jour en 2022. Entre 2011 (juste avant l'ajout de la voie bus en site propre direction Cornavin) et 2023, le trafic sur le pont a été réduit d'environ 13'000 véhicules / jour, soit davantage que la capacité d'une voie aujourd'hui. Or, entre temps, le nombre de voies automobiles est resté identique.



(Evolution des charges de trafic sur le Pont du Mont-Blanc en véhicules/jour)

De plus, la variante minimale du projet alternatif ne supprimerait que la voie TIM qui monte vers la rue de Chantepoulet. Et les comptages routiers les plus récents font état de seulement 1500 véhicules par jour sur ce tronçon en direction de la gare (2). Supprimer cet accès serait donc relativement indolore.

D'une manière générale, les pouvoirs publics doivent avoir confiance dans la variabilité des charges de trafic: celles-ci n'ont rien d'immuables et si l'on accompagne soigneusement les usagers·ères pour les aider à changer de mode de transport ou à adapter leurs trajets, on peut maximiser le phénomène d'évaporation du trafic et limiter la congestion pour les transports professionnels.

Le Conseil municipal favorable à une mesure à l'essai

Rappelons enfin qu'en novembre 2021, le Conseil municipal de la Ville de Genève avait accepté à une nette majorité une motion (3) qui demandait qu'en l'attente de la mise en service de la passerelle piétonne, le U lacustre cyclable bidirectionnel soit bouclé sur la chaussée du pont.

actif-trafiC demande donc aux autorités municipales et cantonales d'évaluer sérieusement son projet alternatif et de procéder à une mise à l'essai – au moins – de la variante minimale.

-
- (1) Comptages automatiques de la circulation routière, par poste de comptage, Source : Direction générale des transports / OFROU, Date de mise à jour : 05.09.2023
 - (2) Selon le site SITG : www.sitg.ch
 - (3) <https://www.actif-traffic.ch/aktuell/medienmitteilungen/2021-11-18/montblanc-victoire-cm>