

Genève, le 6 février 2024

À l'heure où le Conseil municipal de la Ville de Genève s'apprête à voter un crédit de 54 millions de francs pour la passerelle destinée aux piétons le long du Pont du Mont-Blanc, la CITraP-Genève veut rappeler ici sa position à ce propos, déjà évoquée alors que le dicastère des constructions était sous la férule de Madame la Conseillère administrative Jacqueline Burnand.

Il importe de se rappeler dans ce contexte que l'ouvrage actuel est à bout de souffle et nécessitera à plus ou moins long terme une reprise structurelle importante qui risque de perturber gravement non seulement le trafic local, transports publics inclus, mais aussi toutes les relations régionales.

Le projet de passerelle piétons à côté du Pont du Mont-Blanc

Cette passerelle est un bricolage qui s'avère de plus en plus coûteux, et qui ne permet pas de résoudre de façon satisfaisante les croisements des divers flux de trafic aux extrémités de l'ouvrage.

Notre association le répète depuis des années : la seule vraie solution consiste à élargir le pont en aval (côté Île Rousseau, qui pourrait alors être reliée par une passerelle pour piétons) avec deux voies nouvelles destinées aux transports collectifs et assez solides pour accepter le passage de tramways modernes et de bus bi-articulés, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. On supprime ainsi tout cisaillement des transports collectifs avec le trafic du « U » lacustre, cycles compris, et on permet la réalisation d'une véritable piste cyclable bidirectionnelle sur le pont actuel en gardant le trottoir où il est et sans diminution de la capacité routière, conformément à la LMCE. Cette solution, certes plus coûteuse, ménage l'avenir, améliore la circulation de tous et laisse intacte la bordure actuelle du bassin de la Rade.

Ces travaux pourraient se réaliser sans gêne par rapport à la situation actuelle, et étant en aval de l'ouvrage actuel, ne poseraient plus aucun problème pour les bateaux de la CGN. Et si le coût est très probablement plus élevé, il amène beaucoup d'avantages sur le long terme, y compris celui de pouvoir durer.

Il ne s'agit plus d'une passerelle mais bien d'un élargissement du pont. Côté rive droite, comme rive gauche, les accroches sont relativement aisées : sans aucun problème côté rive droite grâce à l'élargissement existant du bas de la rue du Mont-Blanc et côté rive gauche pas de problèmes pour les flux de circulation mais, par contre, une modification pour maintenir l'accès et la sortie du parking en le remodelant (l'espace nécessaire existe).

L'élargissement du pont du Mont-Blanc proprement dit avait en fait été écarté pour des raisons de coût, dans l'idée que le seul problème était la circulation des cyclistes et, une fois de plus, parce qu'on avait rien à faire du nécessaire développement des transports publics, besoin que l'on n'envisage dans certains milieux qu'au détriment du trafic général et sans penser dès lors que le pont actuel ne pourra jamais supporter les trams d'aujourd'hui ou de demain, pas plus que les bus bi-articulés qui vont être mis en service prochainement (ce qui impose un passage par la place Bel-Air des lignes concernées), raison pour laquelle nous parlons d'un investissement pour le long terme, et donc durable.

En outre, notre proposition permet le cas échéant d'organiser les travaux structurels nécessaires à l'ouvrage actuel dans de bien meilleures conditions.

Toute comparaison se base sur les critères que l'on veut bien y mettre...





Le rapport d'études de la Ville de Genève démontre que cette solution plus ambitieuse n'a jamais été étudiée (schémas extraits du rapport VdG) :

16.



3. Etudes préliminaires

Conclusions :

VARIANTES	Amélioration des flux piétons/vélos	Faisabilité technique	Impact sur la CGN	Amélioration de l'environnement sonore pour piétons	Coûts	Total des + et -
1 	+	+	=	=	++	4 pts
2 	++	---	-	+	--	Abandonné
3 	++	+	-	+	-	2 pts
4 	+++	++	--	++	--	3 pts

6. Autres variantes possibles – Pour un projet sans oppositions

Rappel des variantes possibles : «pour un projet sans oppositions» cf PRD-56

Variante 1 : insertion d'une piste cyclable dans le gabarit du pont actuel :
Coût : 3'184'600 Fr dont 1'069'200 Fr de contribution de la Fondation du Pont du Mont Blanc.

➔ Solution provisoire, suspendue



Variante 2 : prolongation du porte-à-faux : techniquement délicat : abandonnée



Variante 3 et 4 : Passerelle accolée ou séparée du pont du Mont Blanc



Il est donc exact qu'aucune variante en aval n'a jamais été examinée. En ce qui concerne la valeur patrimoniale de l'Île Rousseau et la nouvelle situation avec un pont élargi vers l'aval, la Ville avait déjà couronné il y a une quarantaine d'années un projet de liaison piétonne avec le pont du Mont-Blanc. Les schémas le montre clairement : la solution que nous préconisons n'a pas du tout été étudiée, et ce parce que la Ville souhaitait résoudre le problème piétons-vélos à moindre coût et sans se préoccuper de l'avenir des transports publics.

La CGN s'était quant à elle déjà prononcée contre ce projet, et avait demandé que si cette passerelle venait à se réaliser, il serait nécessaire de "remonter" ses débarcadères vers l'amont. Le coût à supporter par Genève devenait dès lors prohibitif. Entretemps, la CGN s'est probablement fait « forcer la main » pour revoir sa position, sans doute à l'insistance de la Ville et de l'État de Genève et sous la pression de l'attribution des fonds publics, afin qu'une nouvelle évaluation s'effectue, déplorable méthode par ailleurs souvent utilisée à l'encontre des besoins d'infrastructures des TPG.

Schéma d'ensemble du projet d'élargissement du Pont du Mont-Blanc

- En bleu, l'emprise approximative du nouvel ouvrage
- En orange, les deux voies prévues pour les transports publics, y compris tramway ou bus bi-articulés

Le niveau de la surface des deux ouvrages est strictement identique.

Les piliers supportant le nouveau pont ont le même rythme que l'ouvrage historique.

Dès lors, les portées étant courtes, la hauteur statique du nouvel ouvrage est bien inférieure à celle de l'ancien, ce qui facilite l'interaction avec les passages piétons inférieurs existants.



Situation actuelle



Situation future avec élargissement



Le Pont du Mont-Blanc élargi vers l'aval, comprenant :

- trottoir aval avec raccord piétonnier vers l'Île Rousseau,
- deux voies de circulation pour les transports publics,
- deux voies vers la Rive gauche pour le trafic général,
- une voie centrale attribuée à la présélection du trafic à chaque moitié de l'ouvrage,
- deux voies vers la Rive droite pour le trafic général,
- une voie à double sens de circulation récupérée sur l'ouvrage existant pour les deux roues
- le trottoir existant côté lac.

L'aspect de la Rade reste inchangé, ainsi que les manœuvres des bateaux de la CGN.

La seule modification importante à réaliser touche à l'accès au parking sous-lacustre côté aval, comme aujourd'hui réglé par des feux, mais avec une présélection dédiée à l'accès au Parking pour assurer la sécurité de la circulation des transports publics.