



Une barge pour traverser le Pont du Mont-Blanc à vélo?

GENÈVE Deux barges permettraient aux vélos de passer facilement sous le pont et de dénouer l'un des pires nœuds du trafic cycliste, selon le **TCS** Genève.

PIERRE CORMON

Avez-vous déjà essayé de passer du quai du Mont-Blanc au quai des Bergues à vélo? Ou de la rue de Chantepoulet au Quai du Général-Guisan? Dans ce cas, vous le savez: les abords du Pont du Mont-Blanc constituent l'une des pires zones de Genève pour les cyclistes. Plusieurs trajets obligent à mettre pied à terre et à se mêler aux piétons dans des espaces qui ne sont pas prévus pour cela. Un projet visant à remettre de l'ordre dans cette pagaille a été élaboré par la section genevoise du **Touring Club Suisse (TCS)**. Sa solution: deux barges permettant aux vélos de passer sous le pont sans se mêler aux voitures et aux piétons.

Le Pont du Mont-Blanc constitue un serpent de mer de la vie politique genevoise. Un projet visait à construire une passerelle à côté, pour les piétons et les vélos. Elle a été rejetée en votation populaire en 2024 – son coût de 54 millions de francs constituait l'un des principaux arguments des opposants. D'où l'idée de présenter un nouveau projet, beaucoup moins cher, et qui règle l'un des points les plus épineux ignoré par les autres projets: le passage à vélo de l'un à l'autre côté du pont, dans le sens de la largeur.

Certains mouvements sont tout simplement impossibles à l'heure actuelle. C'est par exemple le cas du passage entre le quai des Bergues et celui du Mont-Blanc. «Les cyclistes doivent descendre de vélo et traverser deux passages piétons»,

remarque Yves Gerber, président de la section genevoise du **TCS**, schéma à l'appui. «Cela prend beaucoup de temps et, lorsqu'il n'y a pas assez de place sur le trottoir, certains attendent sur la chaussée, ce qui est très dangereux.» Certains trajets exigent même de traverser sept fois la chaussée, affirme l'association Pro Vélo.

Deux passages

La proposition du **TCS** Genève: aménager deux passages sous le pont, sur des barges flottantes, permettant aux vélos de passer d'un côté à l'autre. L'une des barges existe déjà – côté gare. Trop étroite pour faire passer à la fois piétons et cyclistes, elle serait déplacée côté Salève, pour être utilisée uniquement par les cyclistes. Les piétons, eux, continueraient à passer par le passage souterrain, sans être incommodés par les vélos qui y roulent en toute illégalité. Une autre barge, plus large, serait installée côté gare, de manière à laisser passer piétons et cyclistes. «Des rampes seraient aménagées aux extrémités pour monter et descendre du quai», explique Guillaume Sauvin, ingénieur mobilité du **TCS** Genève. «Leur pente serait de 5,5%, ce qui n'obligera pas les cyclistes à mettre pied à terre. Cette inclinaison est même inférieure aux normes permettant le passage des fauteuils roulants.»

Six millions

Le coût total serait de six millions de francs selon les premières estimations – soit neuf fois moins que le projet de pas-



Le projet est estimé neuf fois moins cher que celui rejeté en votation en 2024.

serelle rejeté en votation populaire. Les contacts pris jusqu'à présent montrent que le projet suscite un grand intérêt, assure le **TCS**. Il en faudra: les compétences, dans la zone, sont partagées entre la Ville et le canton. Les deux entités devront donc adhérer au projet pour que des crédits d'études puissent être votés par le Conseil municipal et le Grand Conseil – premier pas vers la réalisation.

«Nous saluons cette proposition et souhaitons que la Ville et le canton l'étudient», réagit Erik Simonin, responsable politique mobilité à la FER Genève. «Elle permet d'améliorer la mobilité cyclable sans pénaliser les autres modes de transport, à un coût raisonnable.»

Réaffecter une voie au vélo?

Un autre projet relatif au Pont du Mont-Blanc a été dévoilé l'an dernier. Pro Vélo a lancé une pétition demandant le remplacement de l'une des voies de

circulation du pont au profit de pistes cyclables. La mesure se justifie, selon l'association, par une baisse à long terme du trafic motorisé observé sur cet axe.

«Cette proposition ne résout pas la difficulté à traverser le pont à vélo en restant sur la même rive», réagit Yves Gerber. «Et si la baisse du trafic motorisé se poursuit, on pourra toujours rediscuter de l'affectation des voies, que notre proposition ne touche pas.»

«Le projet de Pro Vélo pénaliserait sensiblement le trafic privé et professionnel sur cet axe vital en l'absence de traversée du lac», ajoute Erik Simonin. «Le Pont du Mont-Blanc et le U lacustre font partie de la moyenne ceinture routière et doivent rester fluides. Cela fait partie d'un compromis accepté en votation populaire¹. Pour nous, il est hors de question de le remettre en cause.» ■

¹Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée acceptée par 68% des votants en 2016.