

# Trait d'union

# Projet alternatif à la passerelle du Mont-Blanc

**AFFLUENT**

- 1| Contexte historique**
- 2| Situation actuelle**
- 3| Projet retenu par la Ville**
- 4| Variante minimale**
- 5| Variante intermédiaire**
- 6| Variante optimale**

# 1| Contexte historique

- Historiquement, le pont du Mont-Blanc symbolisait le trait d'union entre les deux rives du lac. Il existait de larges trottoirs bénéfiques à la promenade ainsi qu'un tram qui passait en son centre
- Avec l'essor de la ville, les usages se sont intensifiés. La bicyclette s'est démocratisée
- Les années 1960 sont marquées par l'essor de la voiture comme moyen de transport. Sa présence empiète sur les autres modes de transports et l'espace public
- Surviennent des problèmes de congestion du trafic. Le pont est alors élargi par la création de 2 nouvelles voies TIM en 1965, le parking du Mont-Blanc est construit en 1969
- Ce n'est que récemment que des bandes cyclables peu sécurisées et discontinues sont créées
- La problématique de congestion du trafic liée à l'utilisation massive des TIM n'est plus à démontrer. Les images d'archives des années 1950 démontrent la possibilité d'une fréquentation soutenue de l'infrastructure avec une meilleure répartition modale (vélo, piéton, tram, quelques voitures)
- Il est donc nécessaire de revoir l'infrastructure afin d'inciter le report modal vers des moyens de déplacement plus adaptés au contexte urbain









186 Genève, pont du Mont Blanc.















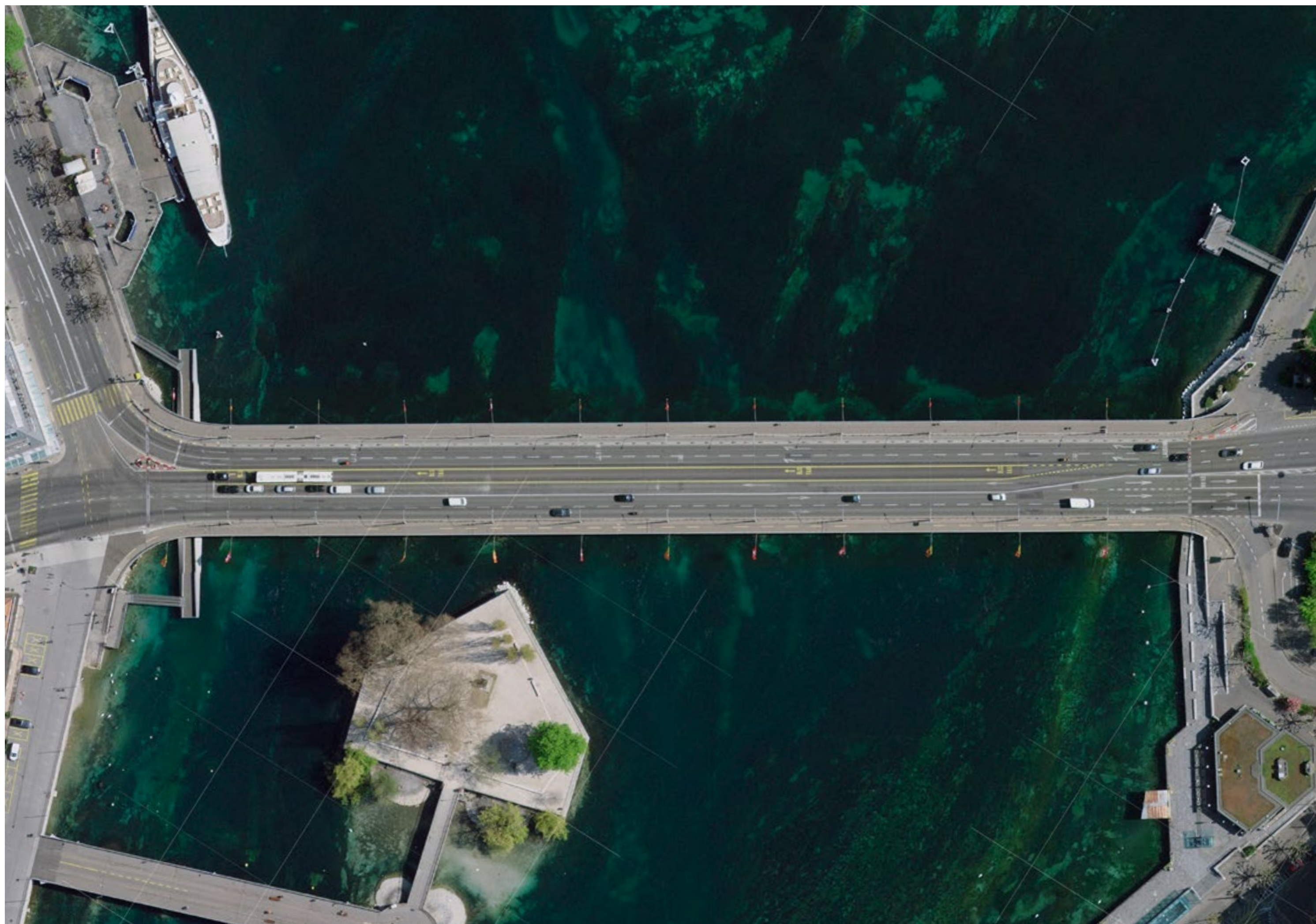






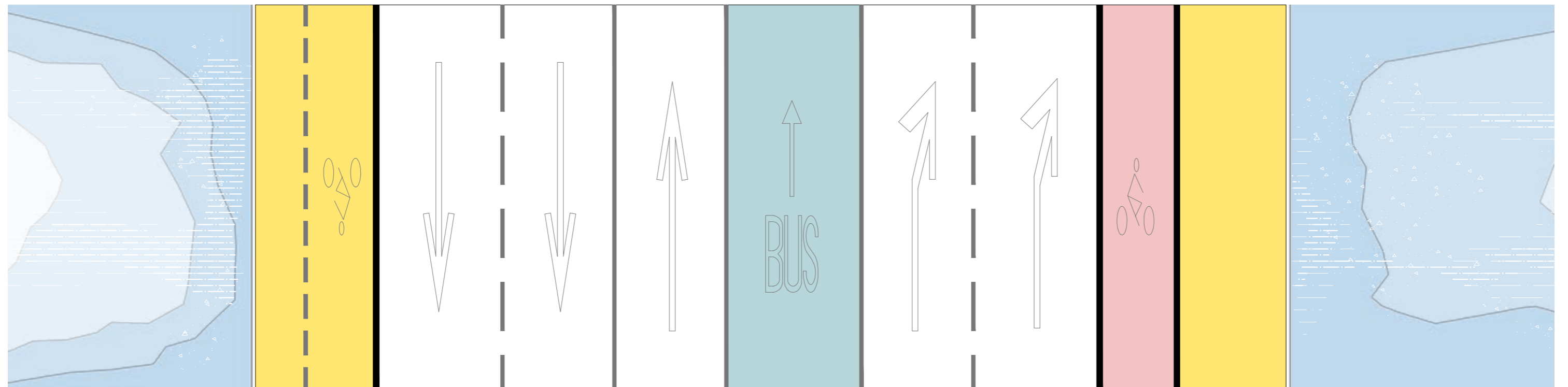
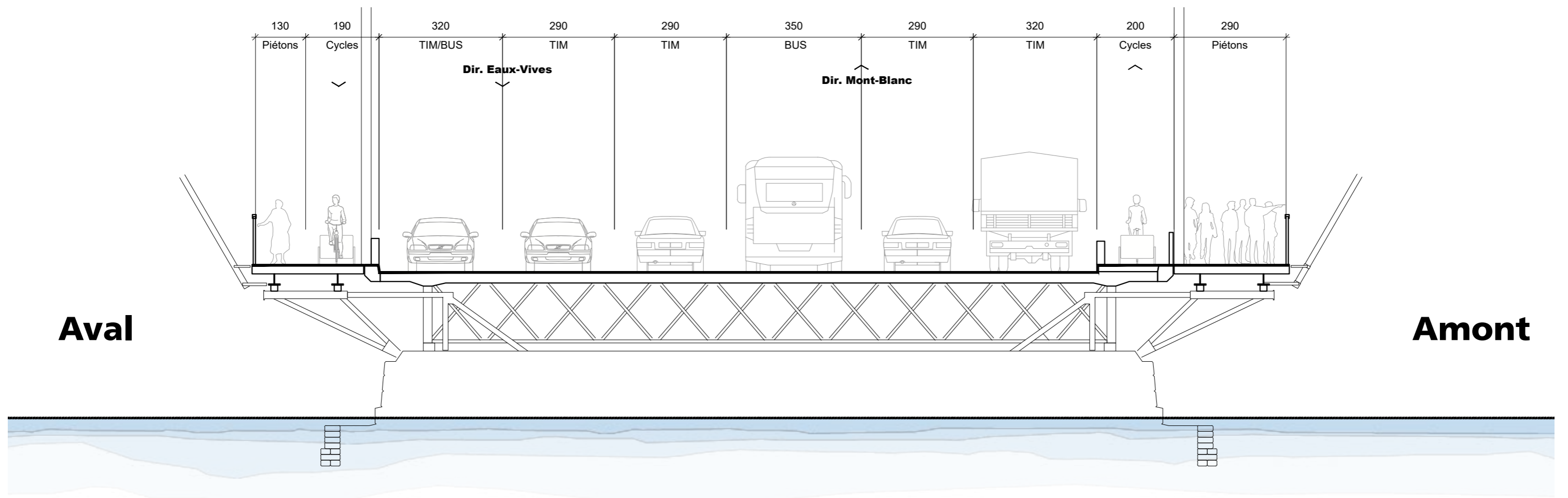
# 2| Situation actuelle



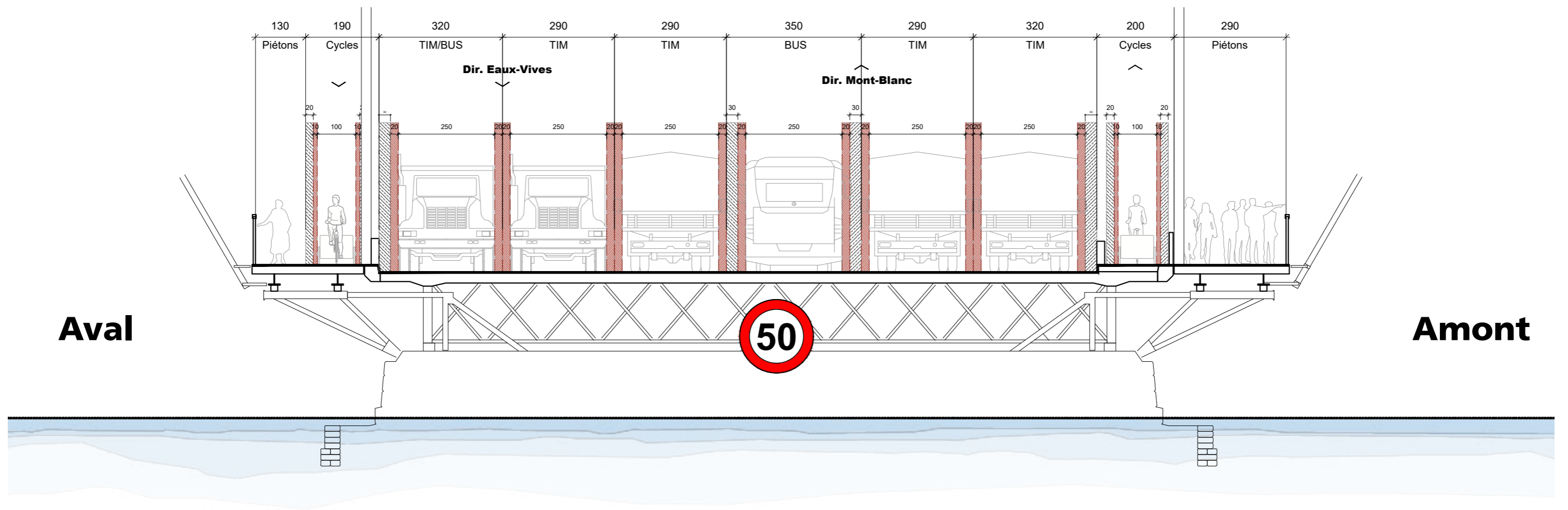




# Situation actuelle | Coupe schématique (vue direction rive droite)



# Situation actuelle | Gabarits









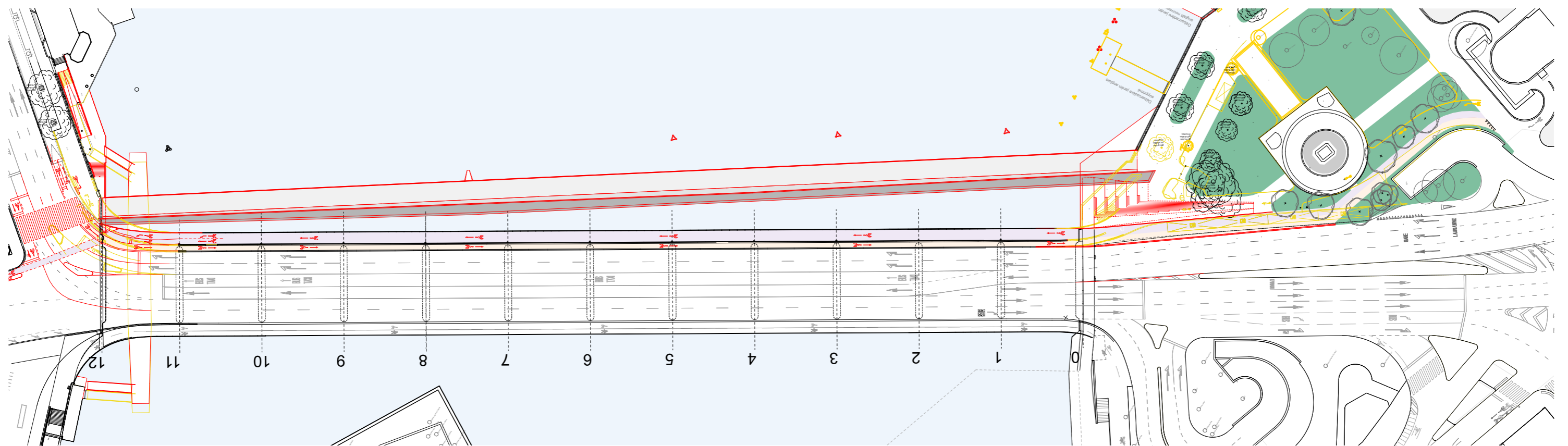




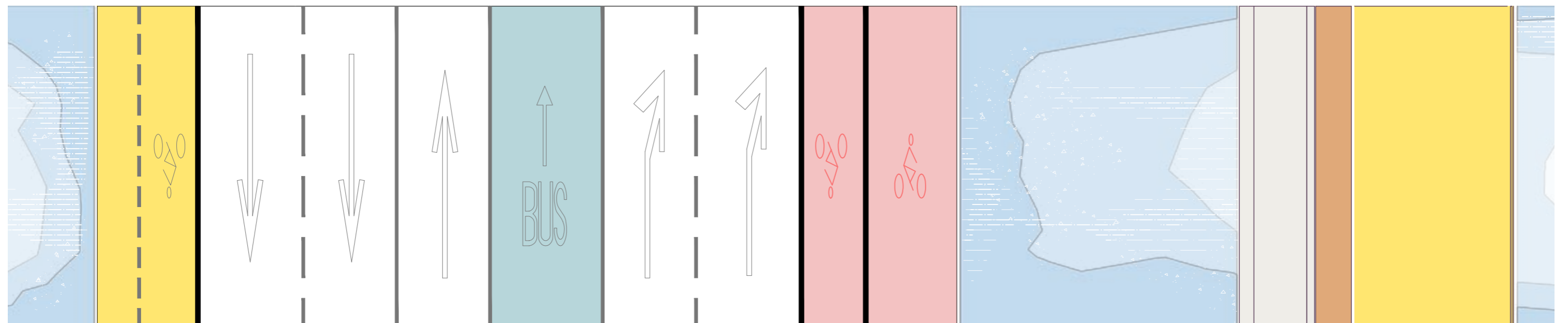
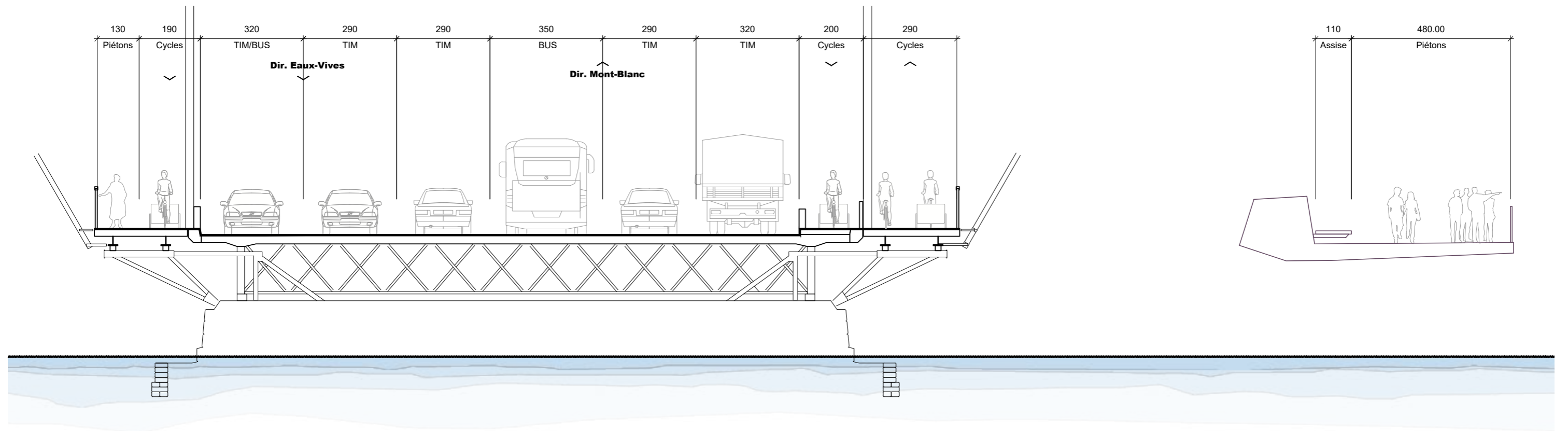
# **3| Projet retenu par la Ville**

**Sur la base du document de présentation du projet  
Pierre-Alain Dupraz Architectes  
01.02.2023**

# Projet retenu par la Ville | Vue d'ensemble (Pierre-Alain Dupraz Architectes)

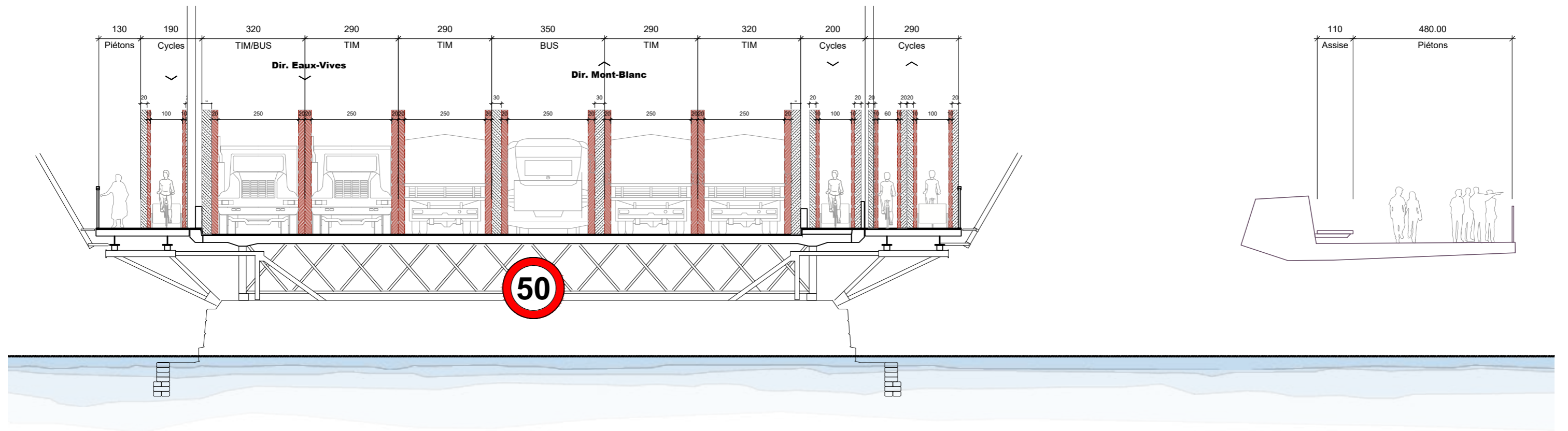


# Projet retenu par la Ville | Coupe schématique

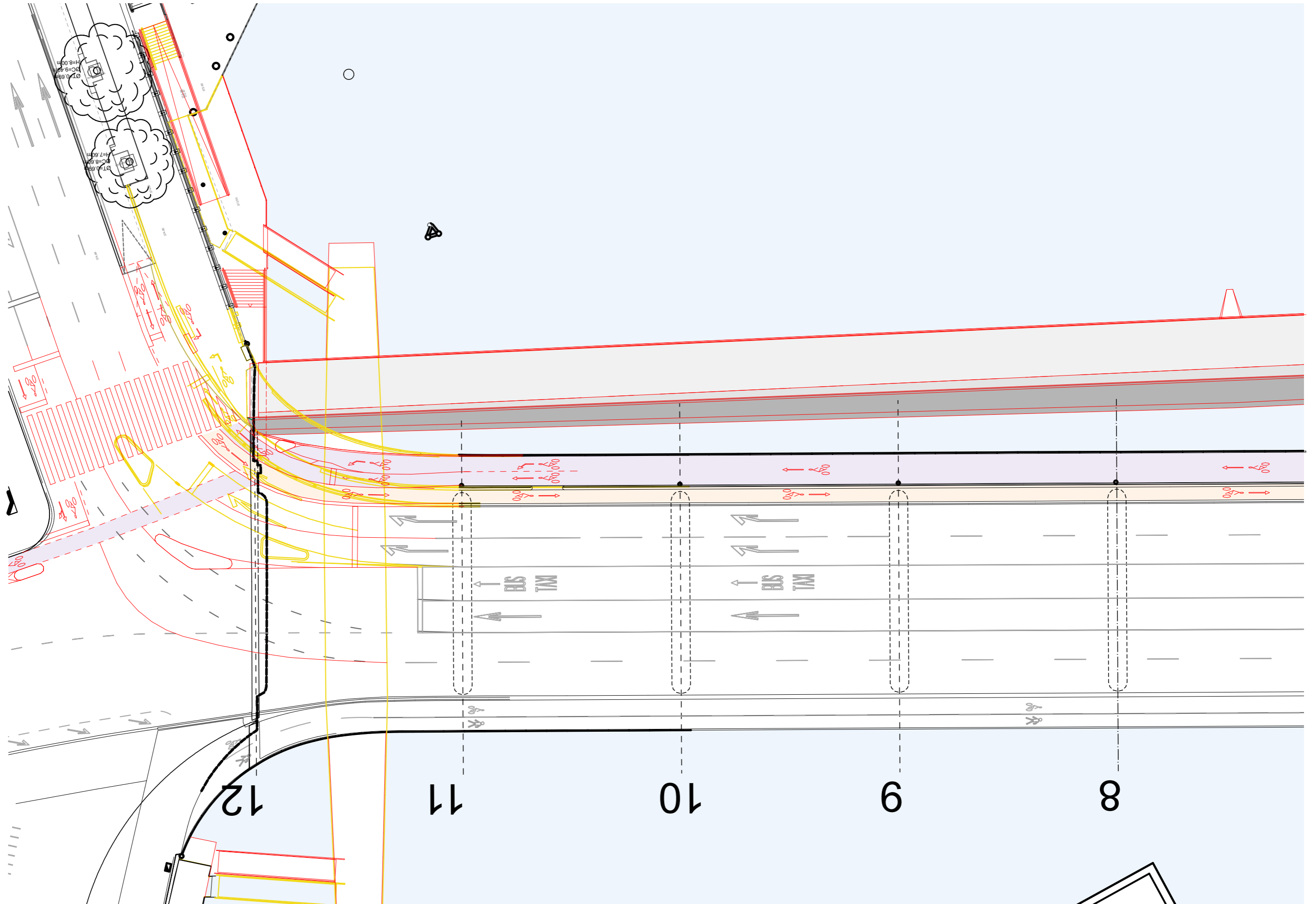




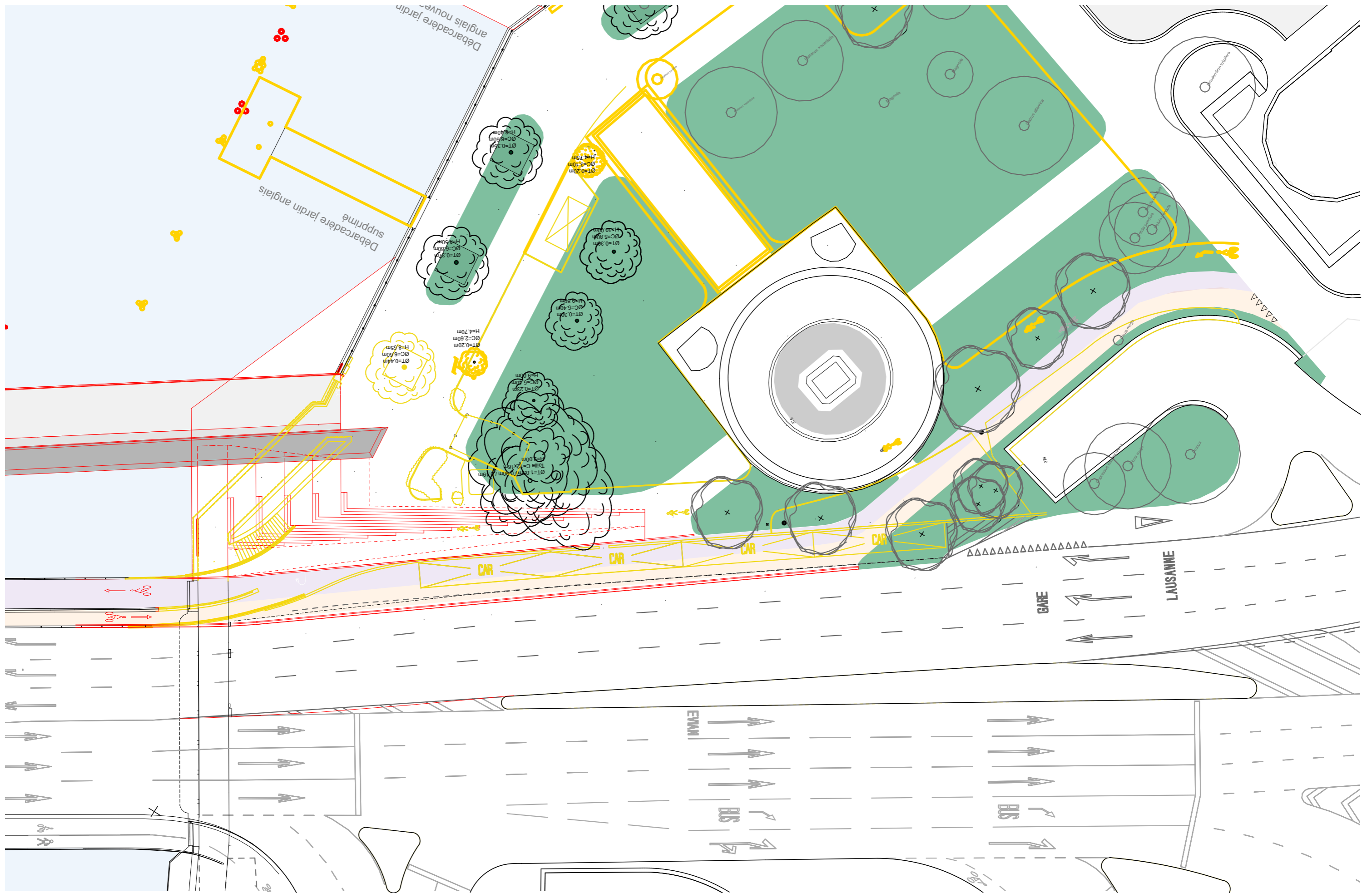
# Projet retenu par la Ville | Gabarits



# Projet retenu par la Ville | Accroche rive droite (Pierre-Alain Dupraz Architectes)

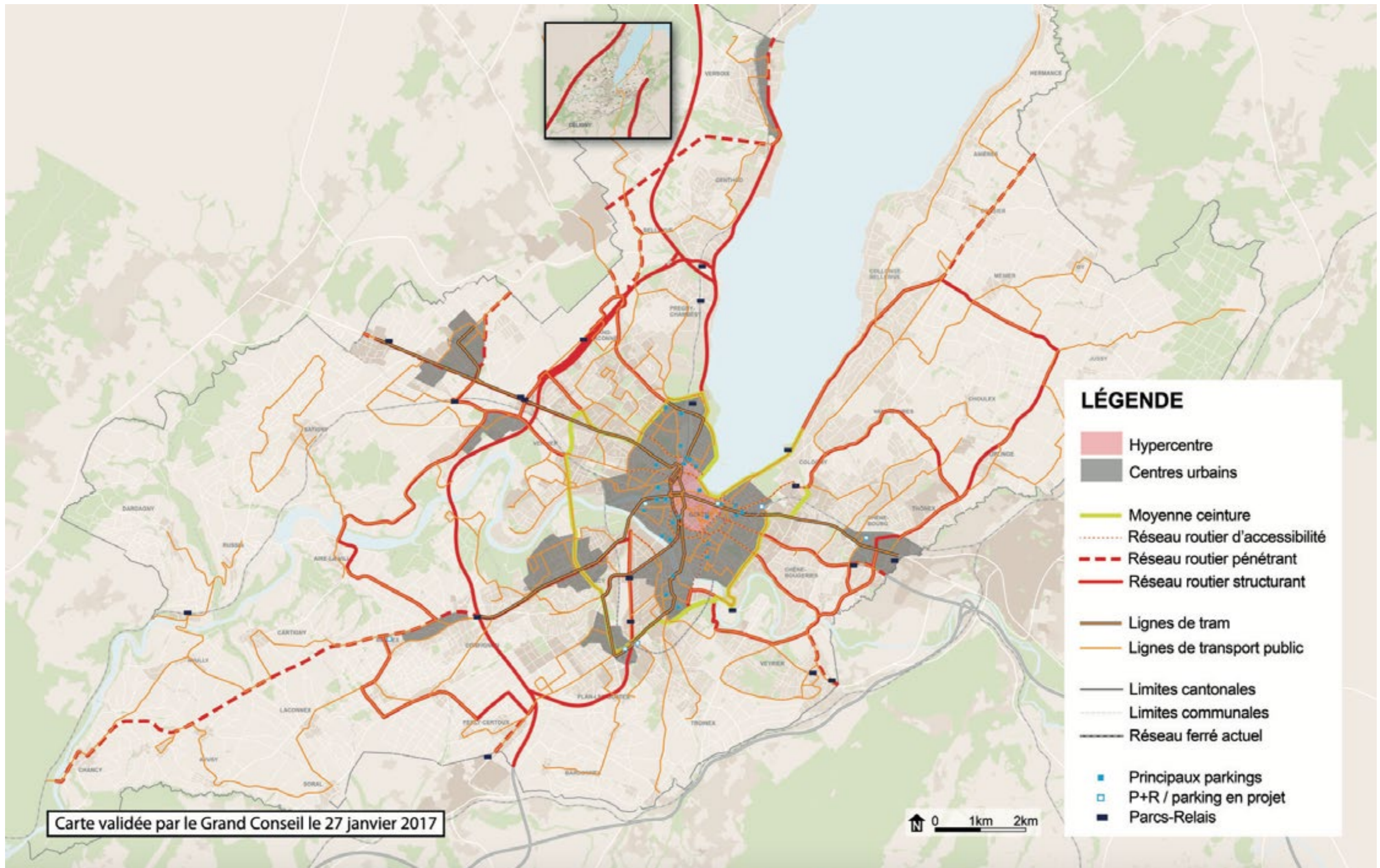


# Projet retenu par la Ville | Accroche rive gauche (Pierre-Alain Dupraz Architectes)





# Projet retenu par la Ville | Feuille de route LMCE 2021-2023





## Projet retenu par la Ville | Feuille de route LMCE 2021-2023

### LÉGENDE

-  Hypercentre
-  Centres urbains
-  Moyenne ceinture
-  Réseau routier d'accessibilité
-  Réseau routier pénétrant
-  Réseau routier structurant
-  Lignes de tram
-  Lignes de transport public
-  Limites cantonales
-  Limites communales
-  Réseau ferré actuel
-  Principaux parkings
-  P+R / parking en projet
-  Parcs-Relais



**Le réseau d'accessibilité** est situé à l'intérieur des zones I et II et a pour vocation, comme son nom l'indique, d'assurer l'accessibilité aux différents quartiers situés à l'intérieur de ces zones, mais pas d'accueillir le trafic de transit. A terme, le trafic routier sur ce réseau structurant diminuera.

# 4| Variante minimale

## Caractéristiques :

- **Maintien de 4 voies TIM (transport individuel motorisé) : suppression de la voie qui mène à la rue du Mont-Blanc.** 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 du Mont-Blanc : 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

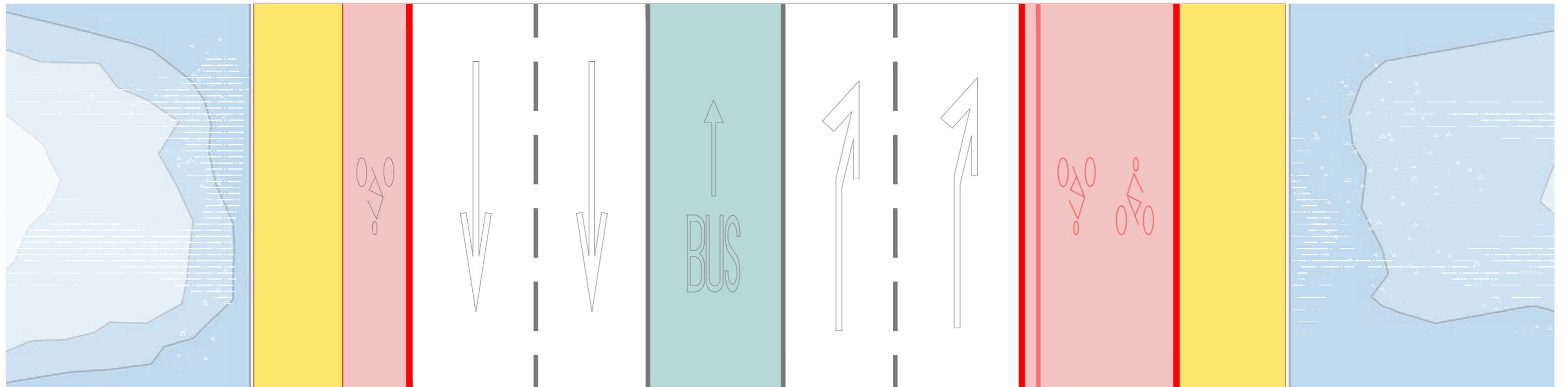
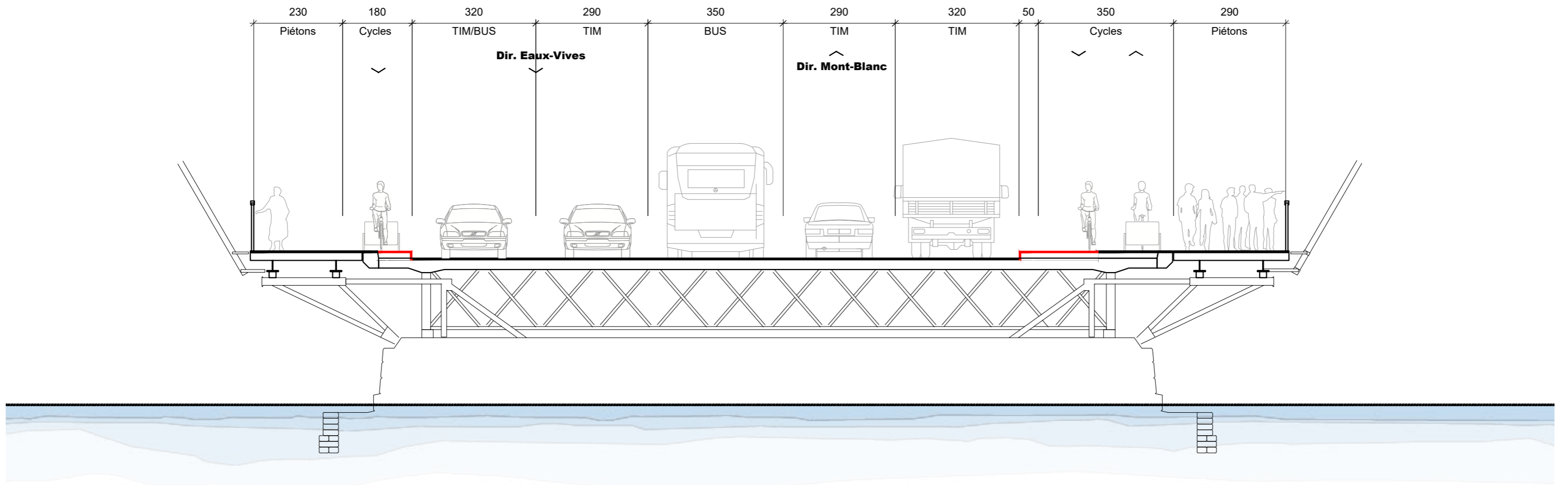
La variante minimale correspond au strict minimum de ce que l'on devrait faire en matière de rééquilibrage de l'espace public sur ce pont. Elle reste parfaitement conforme à une lecture stricte de la LMCE en ne touchant pas au U lacustre (ceinture urbaine) et s'inscrit dans la lignée de la volonté du 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.





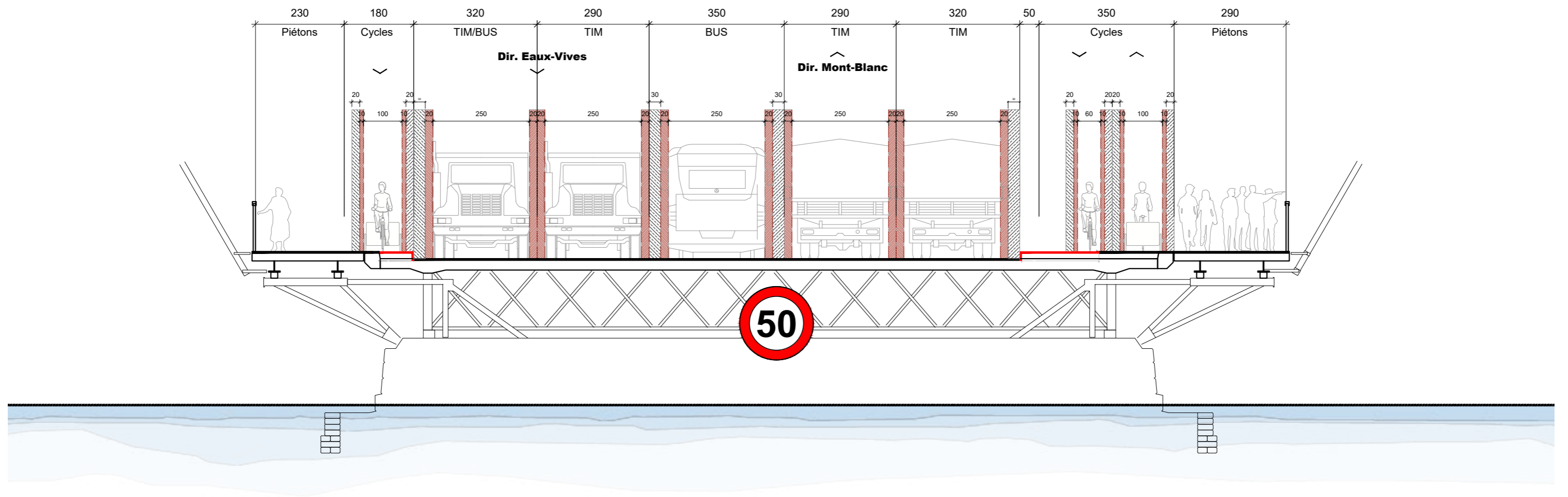


# Variante minimale | Coupe schématique

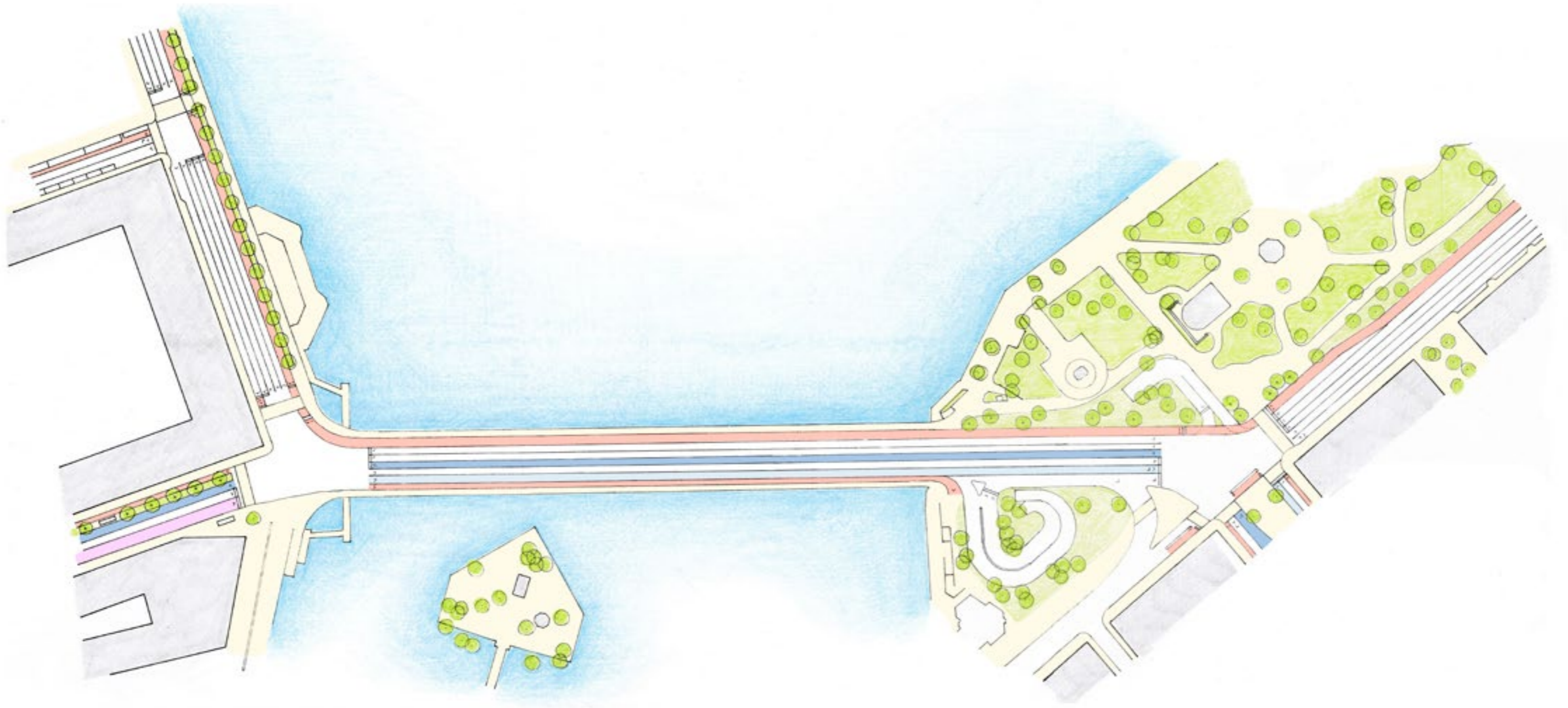




# Variante minimale | Gabarits



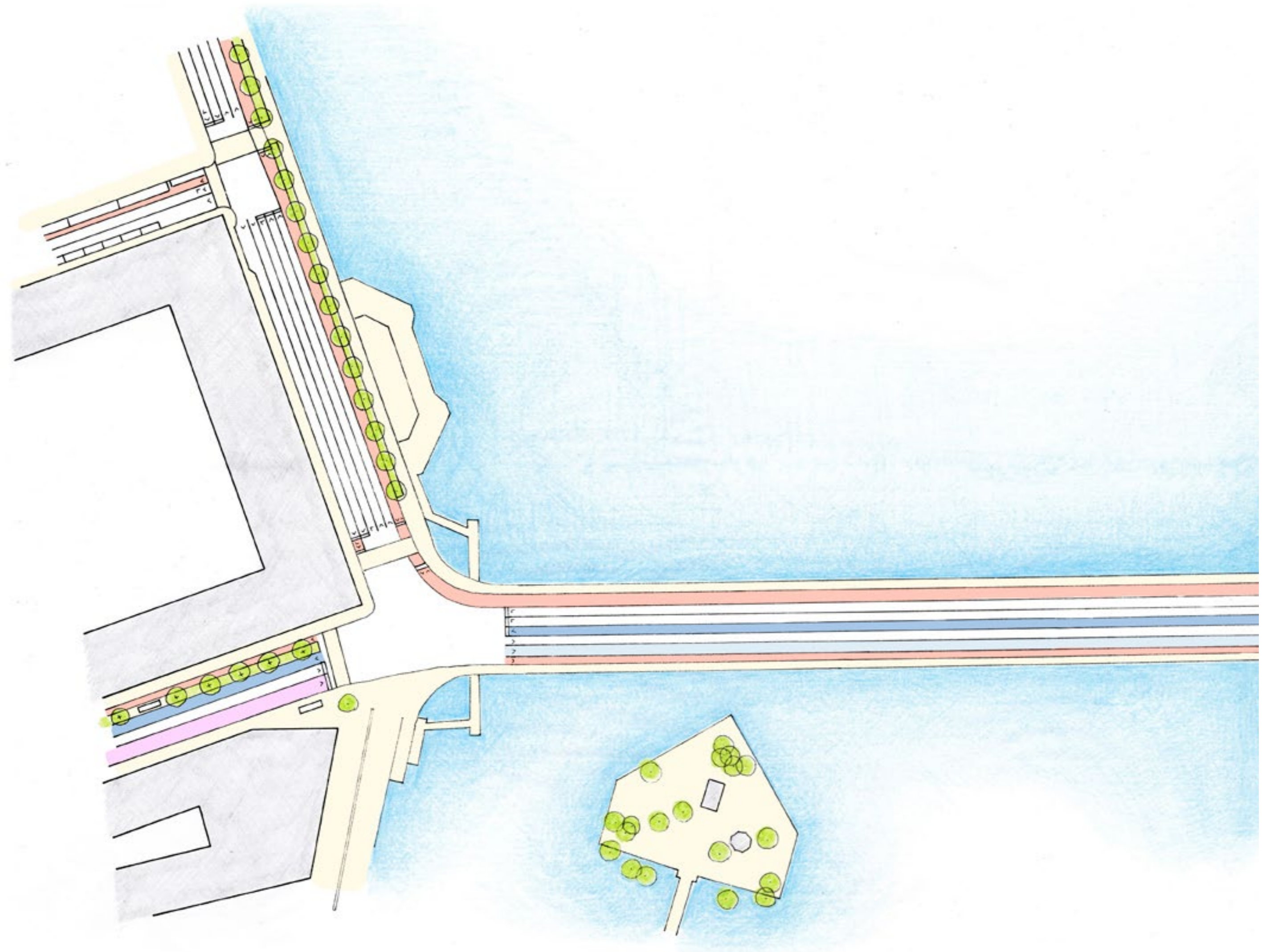
# Variante minimale | Plan d'ensemble





# Variante minimale | Rive droite

■ BUS ■ VELO □ TIM □ BUS + TIM ■ BUS + VELO

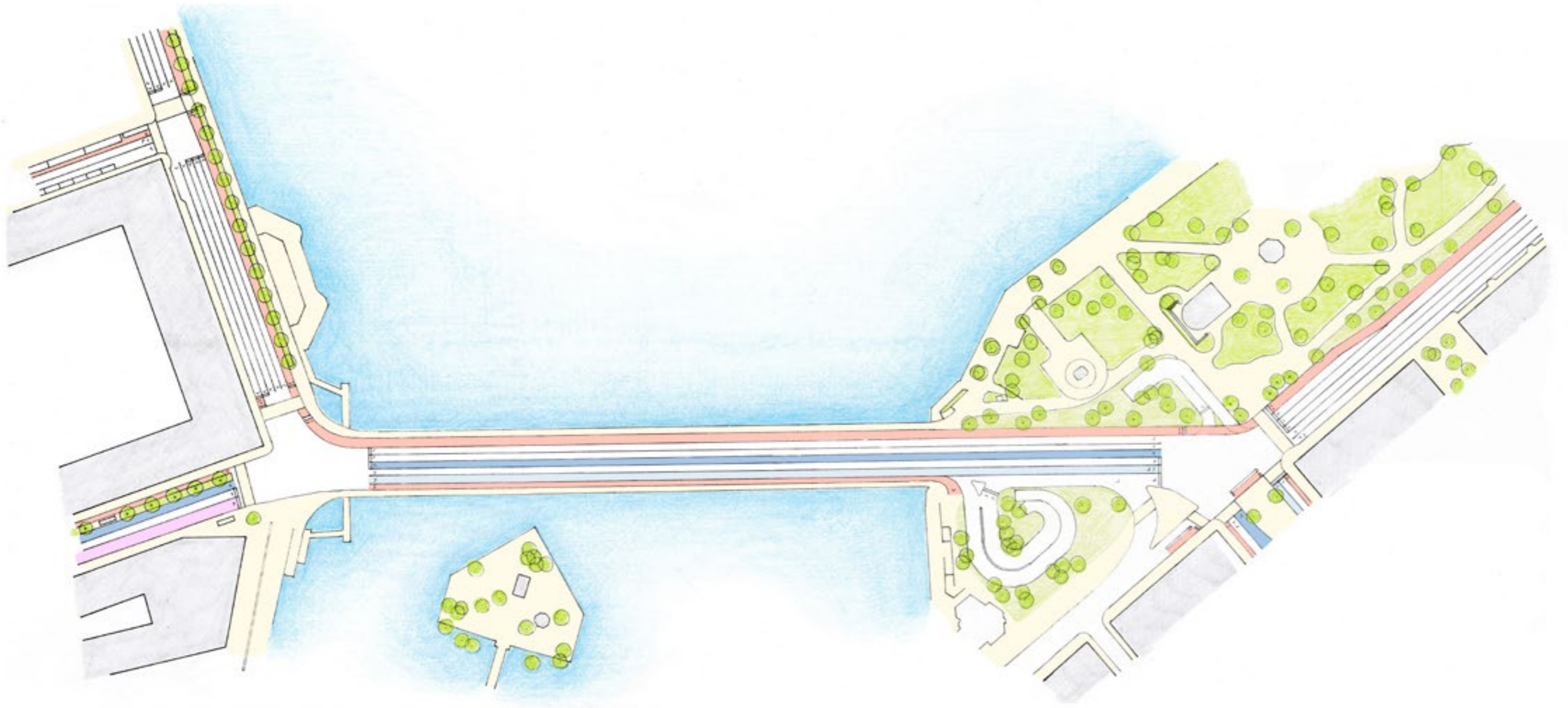








# Variante minimale | Plan d'ensemble



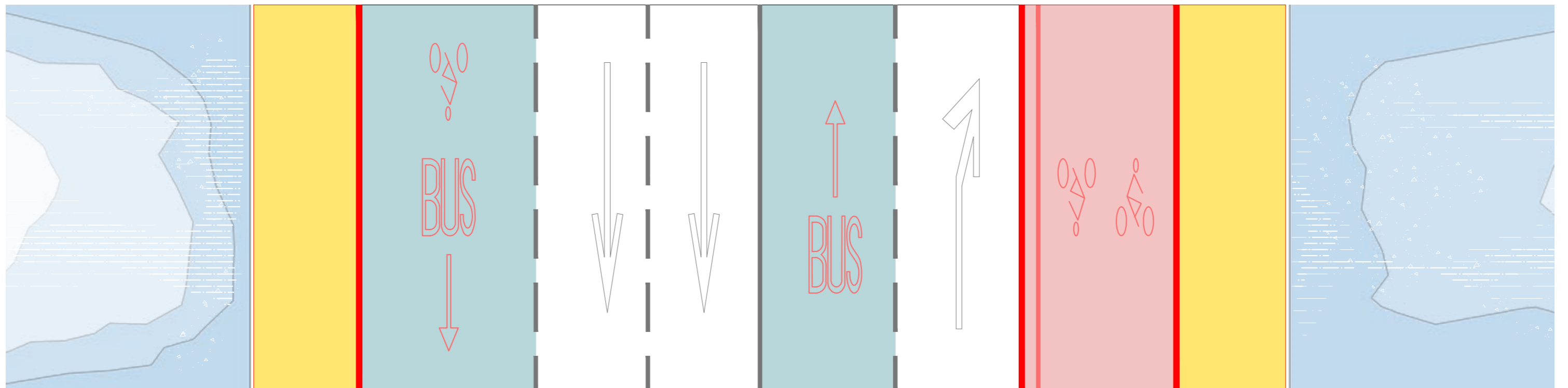
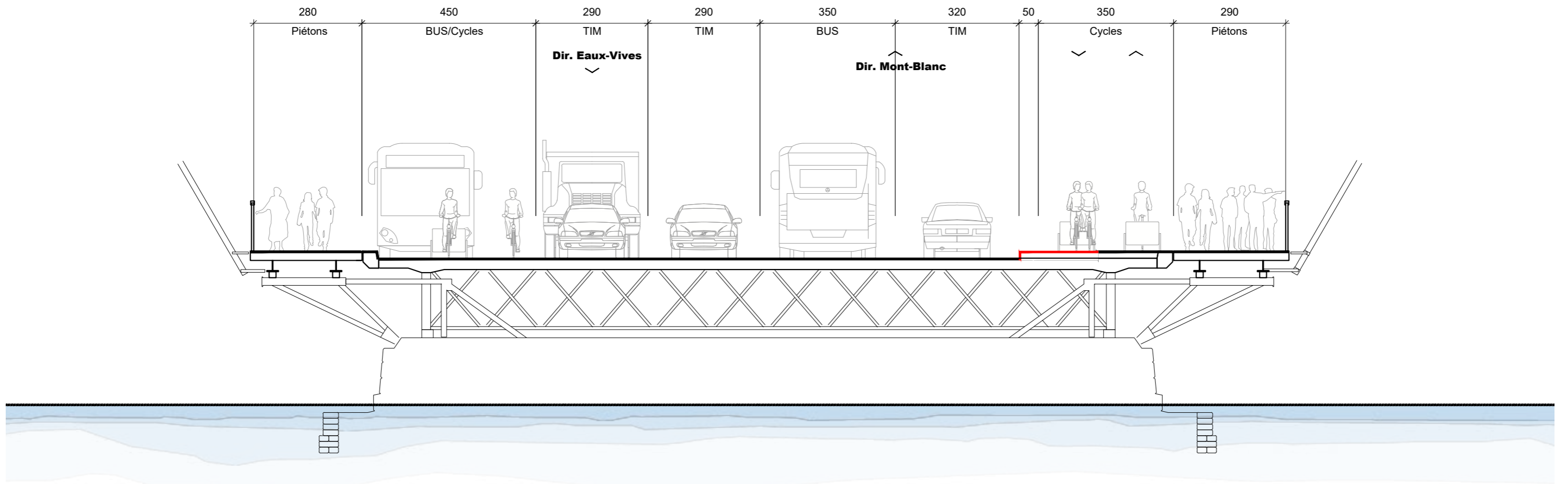
# 5| Variante intermédiaire

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

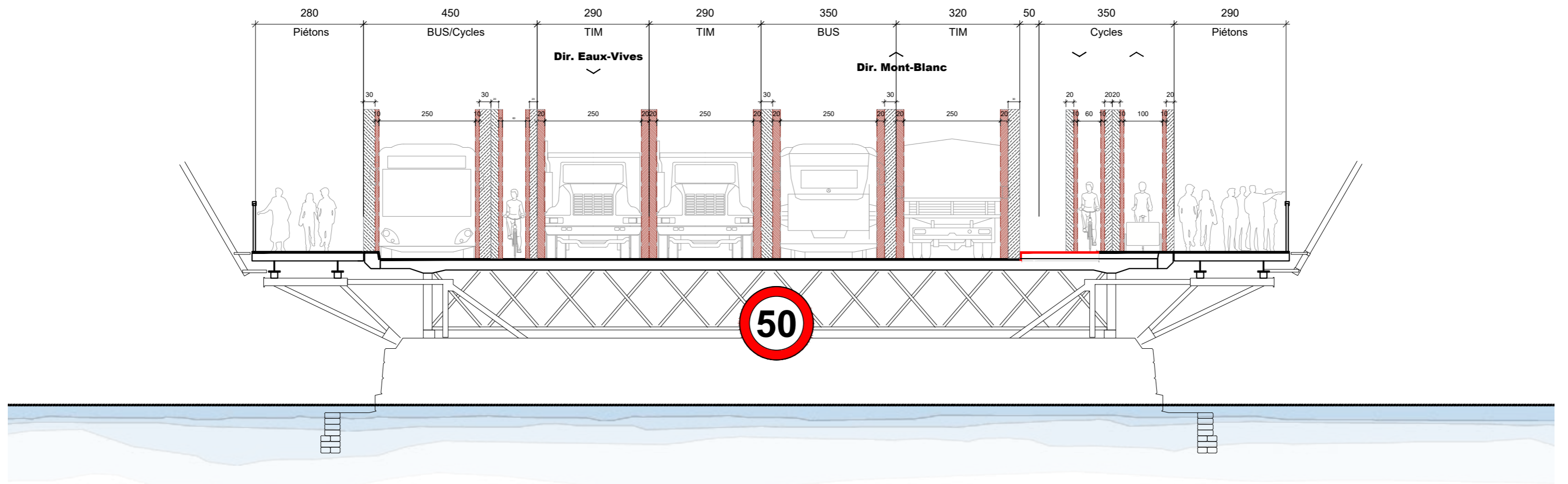
- **Maintien de 3 voies TIM sur le pont avec un système de rabattement des voies TIM (2 voies TIM en entrée et 1 voie en sortie de chaque côté du pont):** limitation des impacts sur le U lacustre routier
- **Création d'un site propre TPG et vélo mono-directionnel de 4,5 m côté aval (Île Rousseau) direction 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 intermédiaire | Coupe schématique

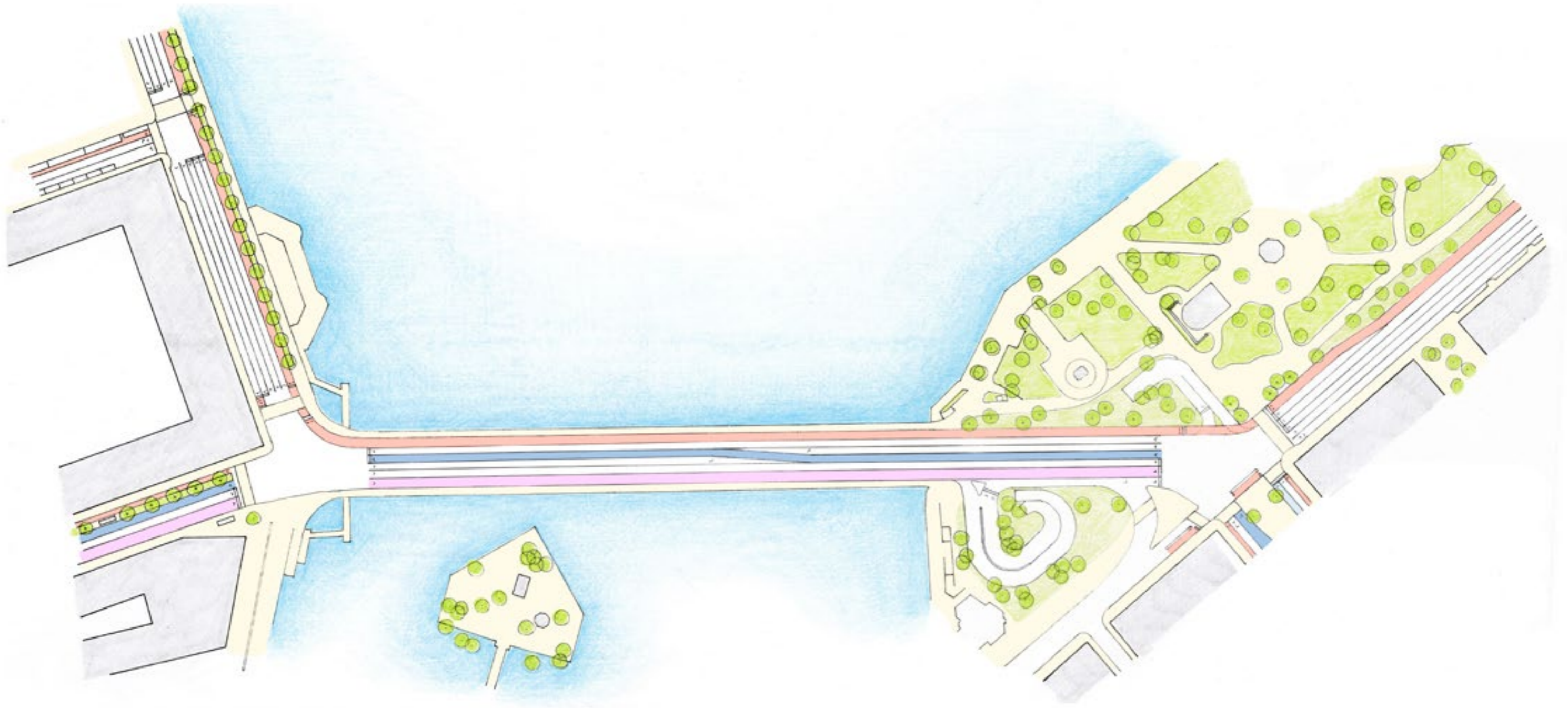


# Variante intermédiaire | Gabarits





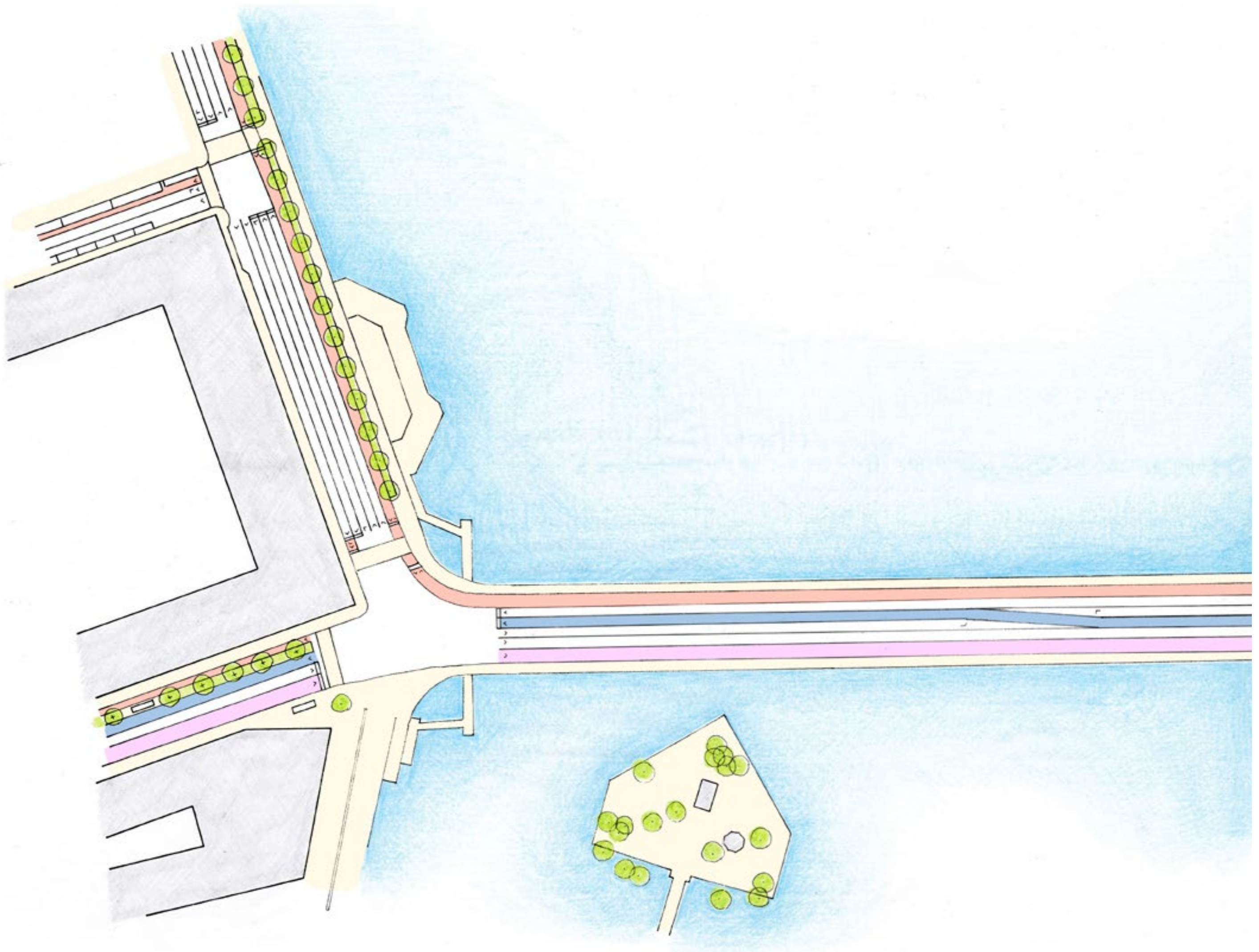
# Variante intermédiaire | Plan d'ensemble





# Variante intermédiaire | Rive droite

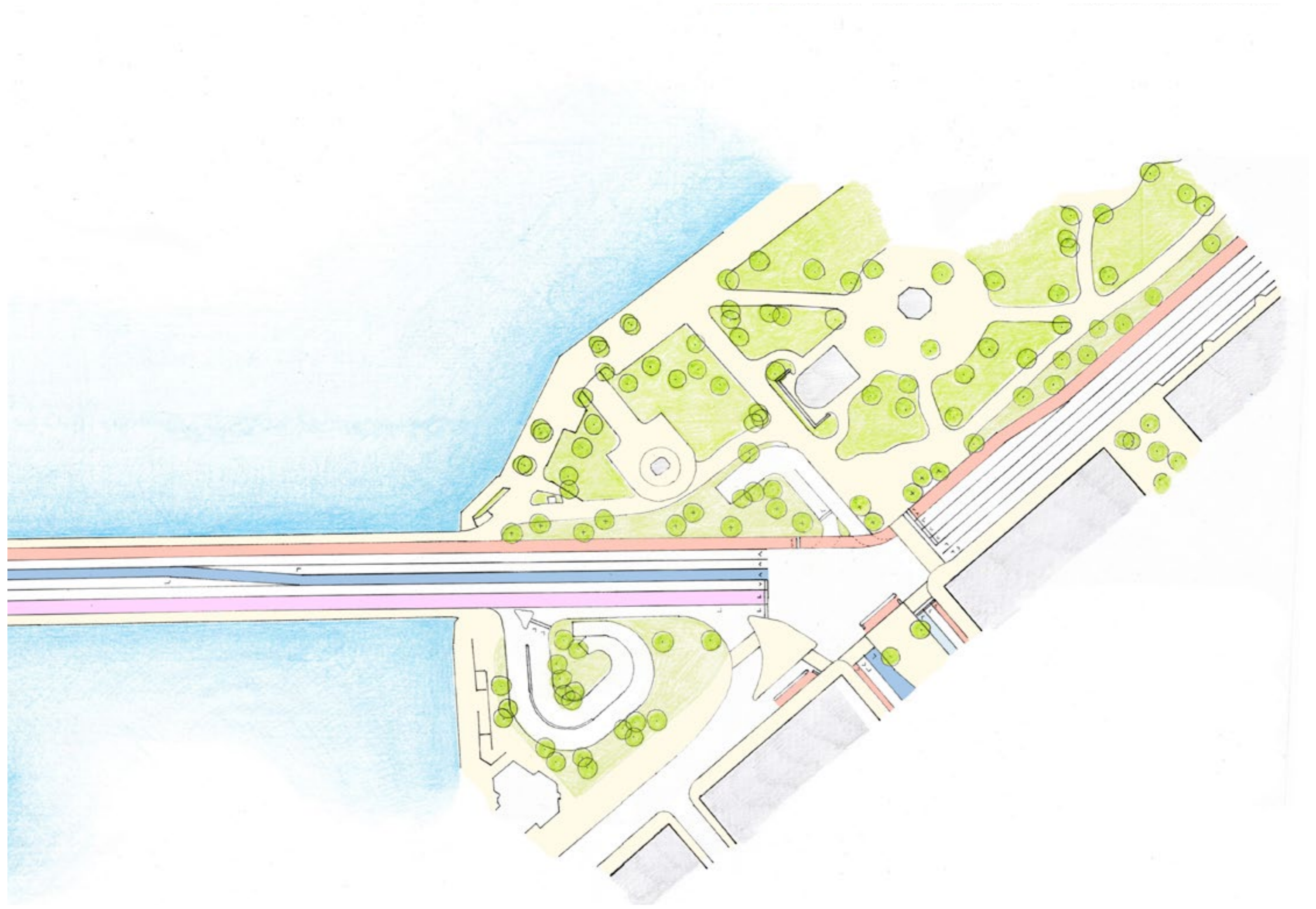
■ BUS ■ VELO □ TIM □ BUS + TIM ■ BUS + VELO





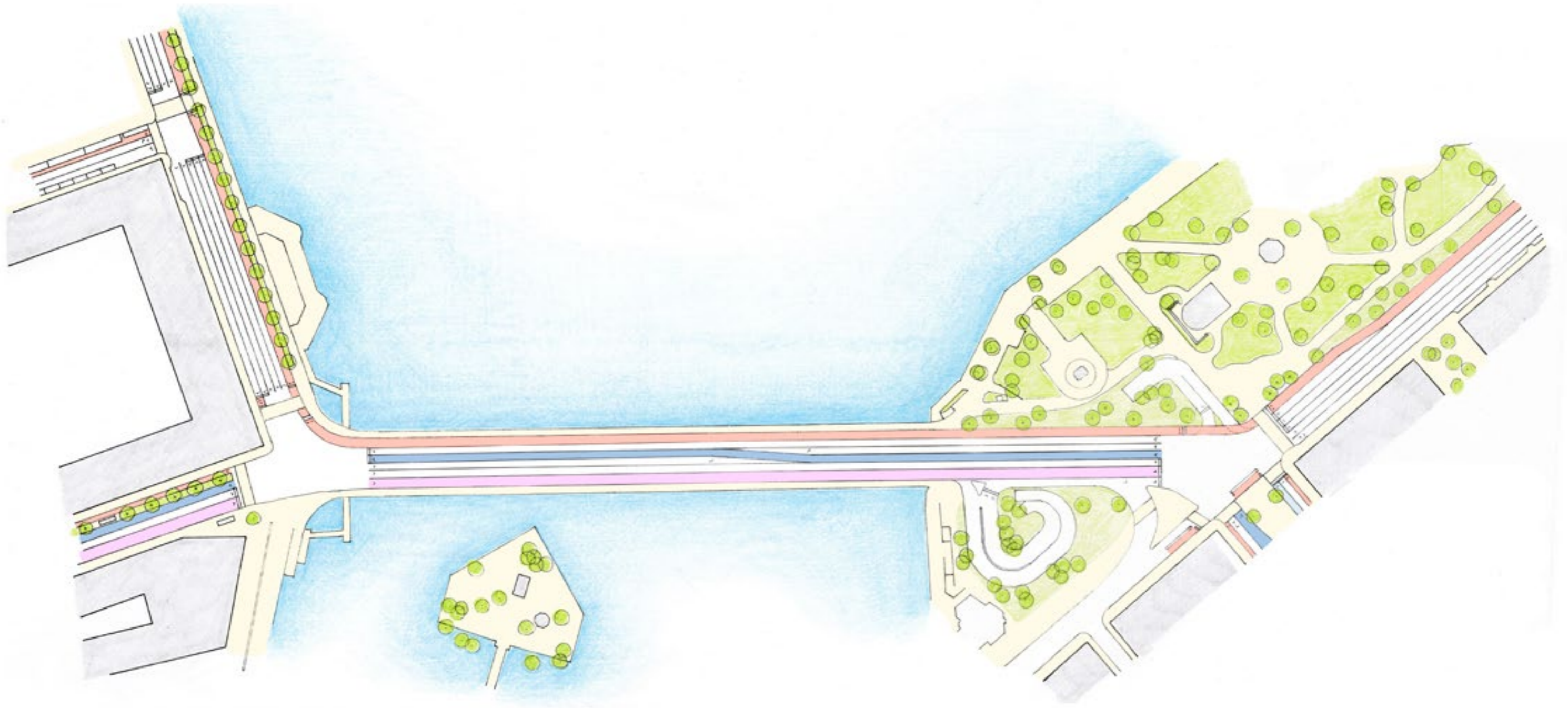
# Variante intermédiaire | Rive gauche

■ BUS ■ VELO □ TIM ■ BUS + TIM ■ BUS + VELO





# Variante intermédiaire | Plan d'ensemble





# 6| Variante optimale

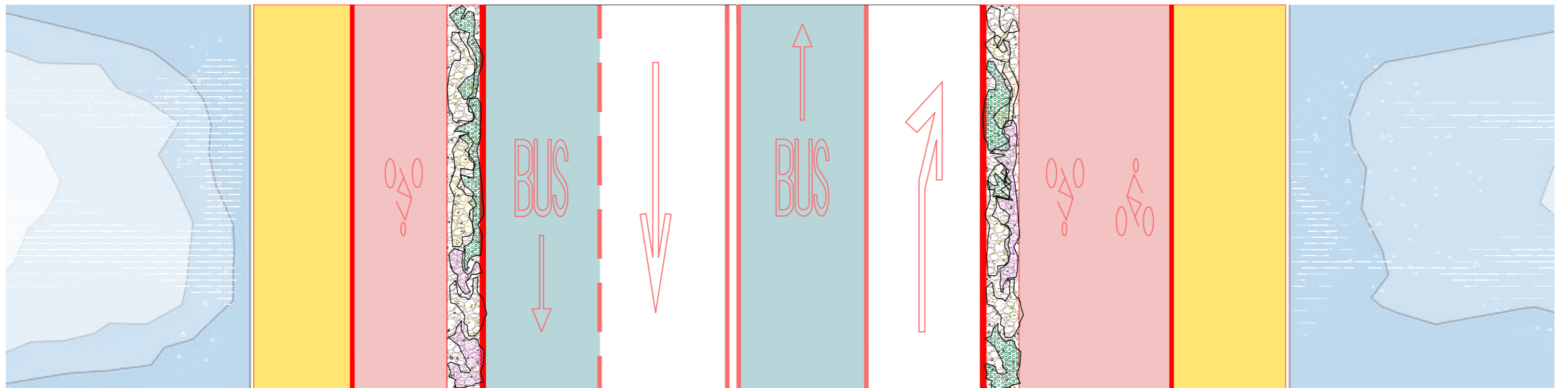
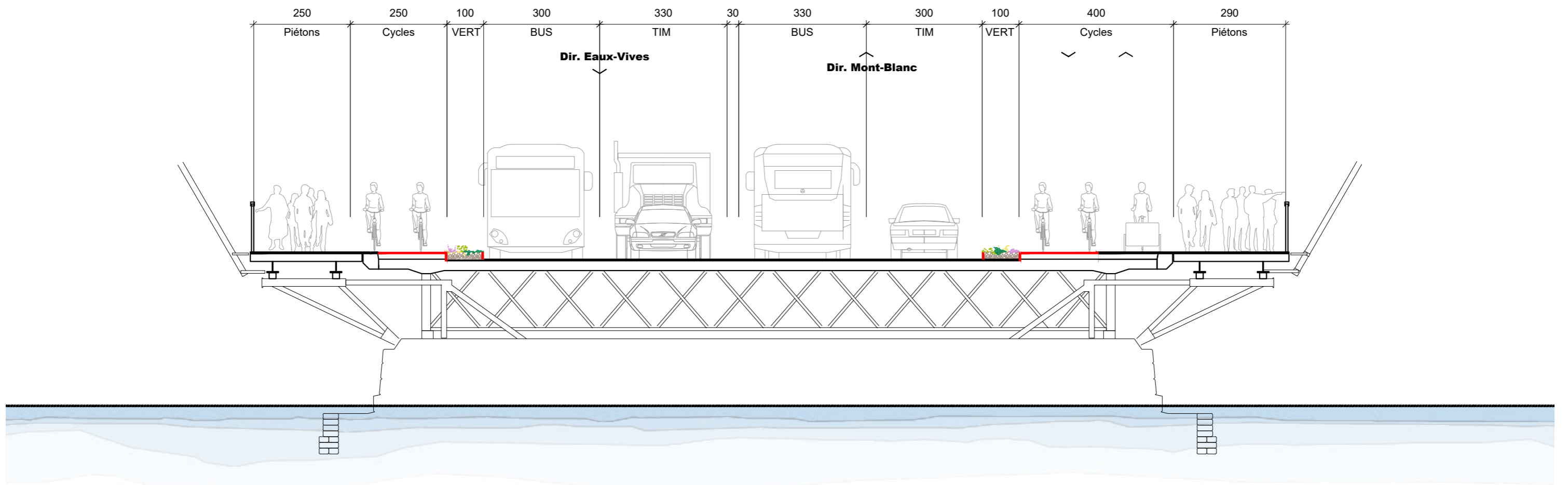
(sont mentionnées les caractéristiques additionnelles par rapport à la variante minimale)

- **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 unidirectionnelle 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 et 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».

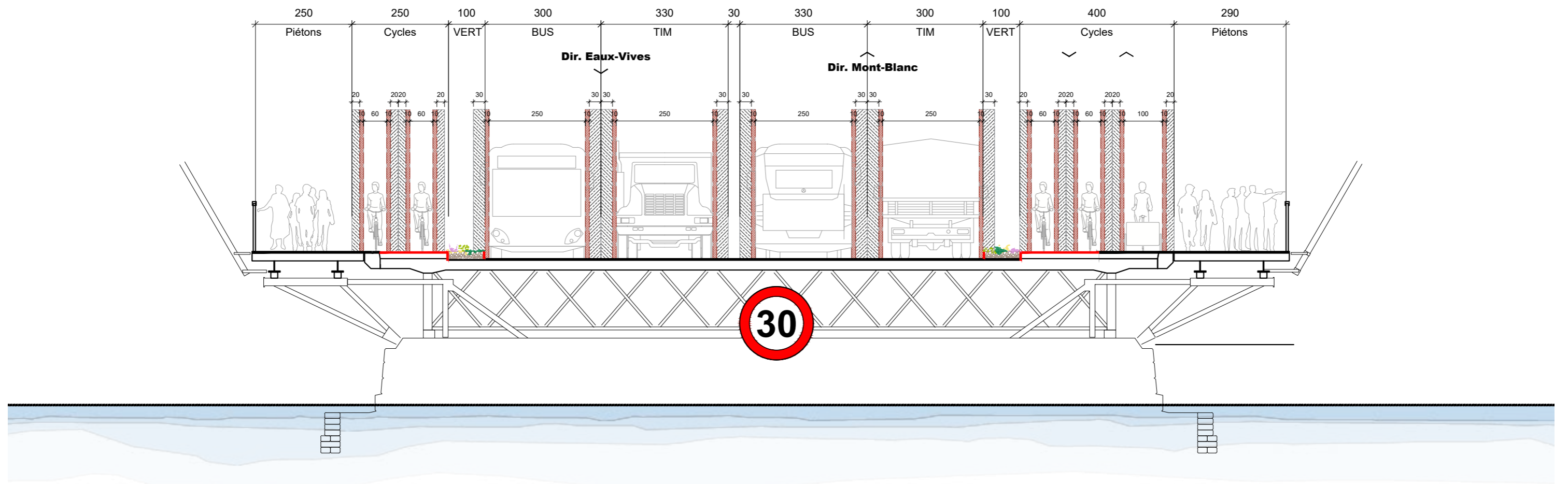


# Variante optimale | Coupe schématique



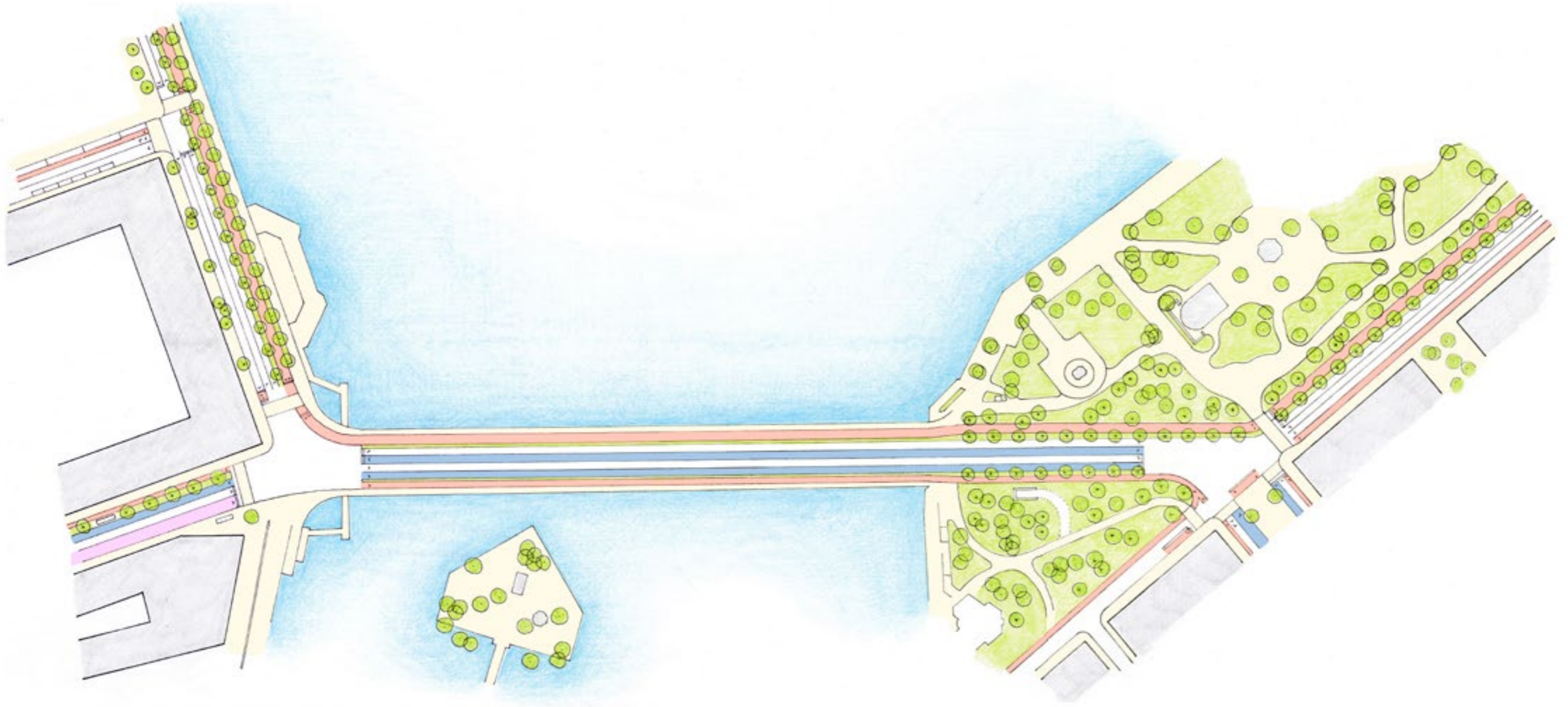


# Variante optimale | Gabarits





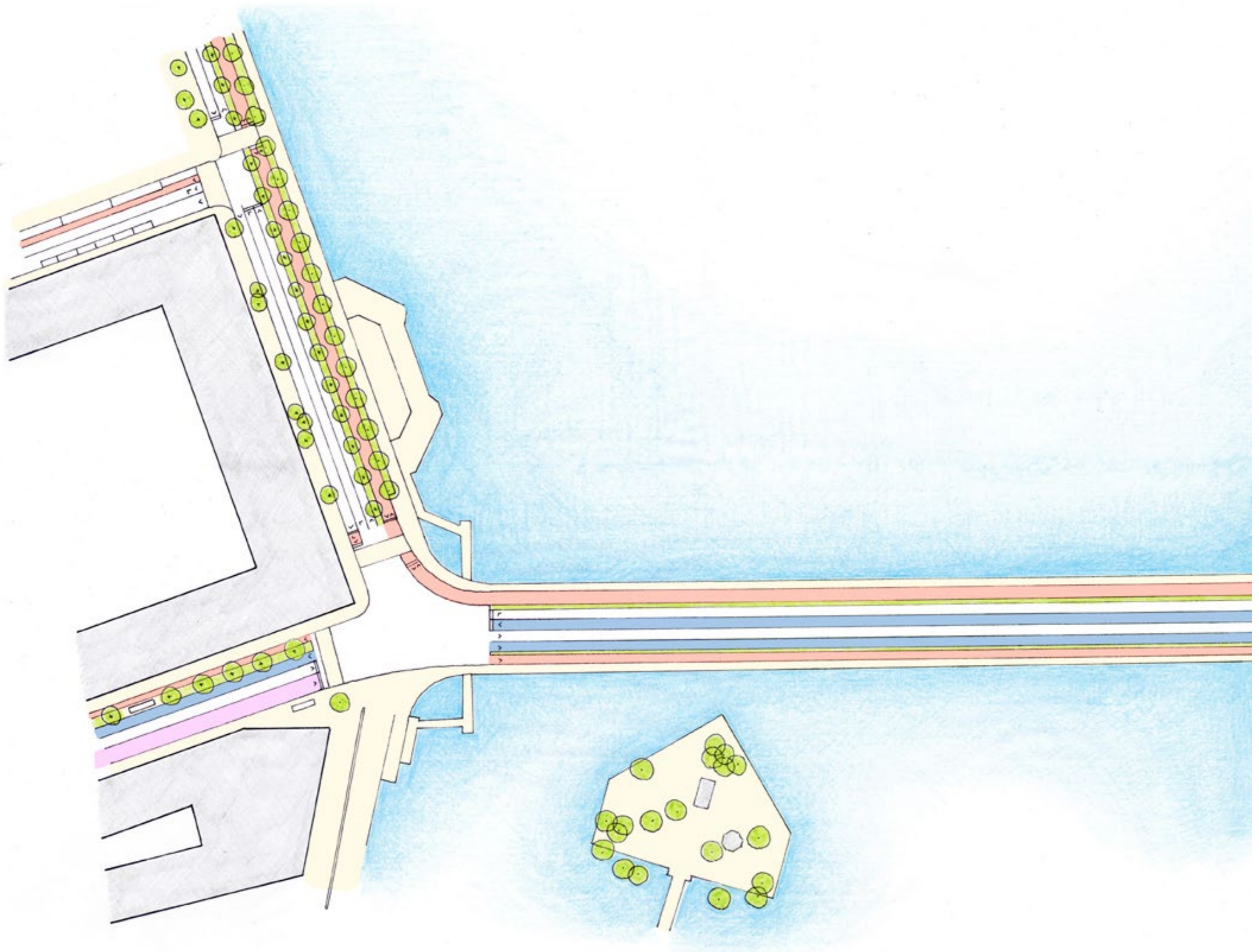
# Variante optimale | Plan d'ensemble





# Variante optimale | Rive droite

■ BUS ■ VELO □ TIM ■ BUS + VELO





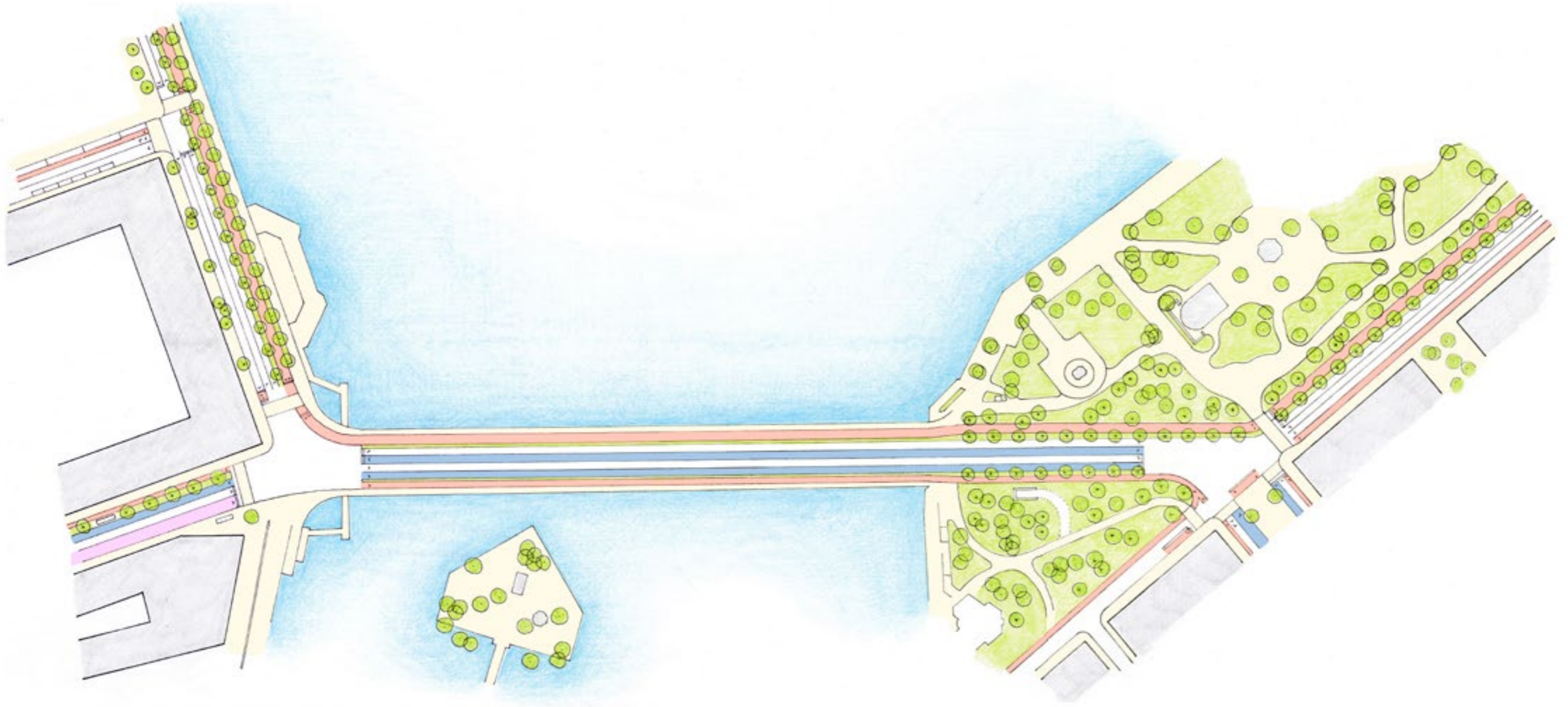
# Variante optimale | Rive gauche

■ BUS ■ VELO □ TIM ■ BUS + VELO





# Variante optimale | Plan d'ensemble





## Variante optimale | Trait d'union





**Merci de votre attention**

**15 novembre 2023**

**AFFLUENT**