Nous trouver

Services clients

Section genevoise du TCS
Quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève
Téléphone 022 735 46 53
info@tcsge.ch
Lu–ve 8h–12h / 12h30–16h30

Chemin de Blandonnet 4
1214 Vernier
info@tcsge.ch
Lu–ve 8h–12h / 13h–17h

Centre technique TCS
Route de Meyrin 212, 1217 Meyrin
Téléphone 022 782 77 95
ct.meyrin@tcsge.ch
Lu–ve 7h30–12h / 13h–16h30

Fermeture de fin d'année

Genève : du 23 décembre à 11h30 au 5 janvier 2026
Meyrin : du 24 décembre (inclus) au 5 janvier 2026
Vernier : du 24 décembre (inclus) au 5 janvier 2026

Nous suivre

facebook.com/TCS.Geneve

instagram.com/tcsgeneve

tcsge.ch

TCS SECTION
GENÈVE

touring Impressum
Journal de la section genevoise du Touring Club Suisse

Parution : trois fois par an (avril, juin, novembre)

Éditeur : TCS Genève, quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève

Éditeur responsable : François Membrez, président

Responsable éditorial : Anaïs Pitteloud
Journalistes : Eric Budry, Fabien Cuffel, Laure Gabus, Vincent Malaguti, Anaïs Pitteloud

Art Director : Alban Seeger
Layout : Sara Bönzli

Imprimeries : CH Media Print AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau
Vogt-Schild Druck AG, Gutenbergstrasse 1, 4552 Derendingen



Des solutions concrètes et des activités enrichissantes

Être force de proposition, c'est la volonté du TCS Genève depuis toujours. Un exemple est abordé dans ce numéro. Il concerne le franchissement du pont du Mont-Blanc, axe névralgique des déplacements, mais aussi et surtout la gestion des abords de l'ouvrage.

Celui-ci voit passer chaque jour en moyenne environ 55 000 véhicules, 6500 vélos et 14 500 piétons. En agissant avec pragmatisme, il est possible de faciliter chaque mode de déplacement sans péjorer les autres, le tout avec des propositions concrètes et aisément réalisables.

À la suite du rejet d'une passerelle piétonne dans les urnes l'année dernière, une alternative à moindre coût doit maintenant être trouvée. Le TCS apporte sa contribution détaillée, destinée à améliorer la situation actuelle. Dans le domaine de la mobilité plus particulièrement, il faut savoir amener des progrès sans nécessairement vouloir tout solutionner d'un coup. Cette dernière approche aboutit souvent à des blocages en raison de propositions irréalistes ou inacceptables pour certains acteurs.

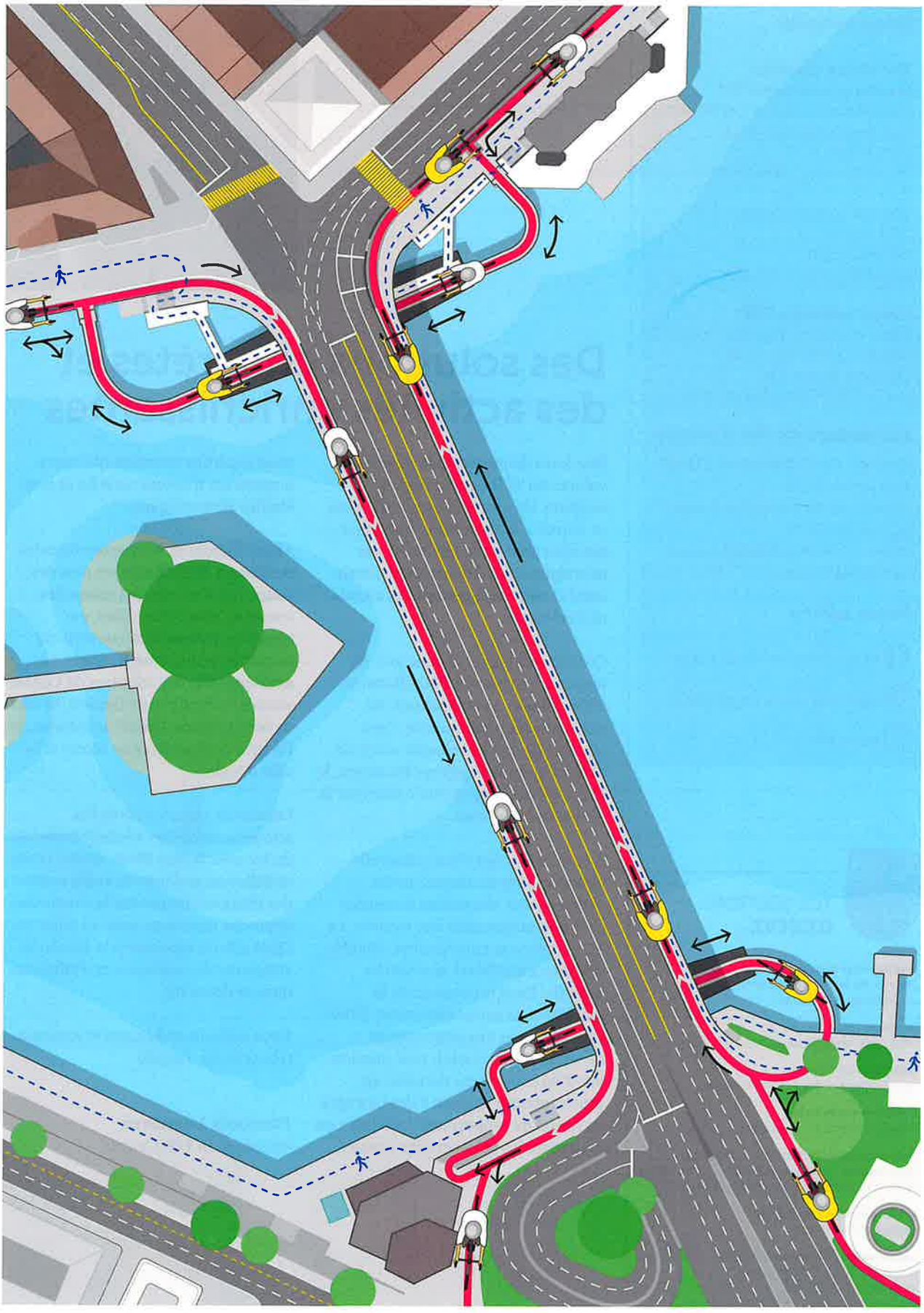
Nous espérons vivement que notre proposition trouvera un écho et sera étudiée sérieusement.

Afin d'aborder la fin d'année dans les meilleures dispositions, en plus des cours traditionnels, des escapades vous sont proposées. Ainsi, par exemple, à Onex, la découverte du sentier forestier entre Rhône et cité, ainsi que celle des coulisses du Conservatoire de musique de Genève. Et afin de bien préparer l'année prochaine, le Festival des Lumières de Morat et la ville d'Aigle.

Découvrez enfin les nouvelles réjouissantes d'une nouvelle traversée du lac avec la Voie Bleue entre Corsier et Bellevue, et d'une véritable gestion des chantiers impactant la circulation, approche innovante mise au point par l'État afin de répondre à la demande croissante de cohérence et d'efficacité dans ce domaine.

Nous souhaitons à toutes et tous une très belle fin d'année.

François Membrez
président du TCS Genève



Crédits : infographie © TCS Genève

Pont du Mont-Blanc : le TCS veut faciliter la vie des cyclistes

Sans toucher aux voies de circulation sur l'ouvrage, il serait possible à moindre coût d'améliorer l'itinéraire cyclable aux points d'accroche sur les deux rives.

Quels que soient le mode de transport et le sens emprunté, la traversée du pont du Mont-Blanc est l'objet de toutes les convoitises. À pied, en voiture, en transports publics ou à vélo, on s'y bouscule, chacun espérant un jour gagner des « parts de marché » sur ce bitume tant brigué. Après s'être penché sur ce casse-tête, le TCS met sur la table une proposition afin de rendre plus aisé et fluide le parcours des cyclistes, qu'on ait franchi le pont ou qu'on l'emprunte tant sur la rive droite que sur la rive gauche.
Concrètement, il s'agirait de déplacer la barge en rive droite sur la rive gauche et d'en créer une similaire en rive droite. Celle côté Jardin anglais sera réservée aux cyclistes et l'autre, plus large, destinée aux piétons et aux vélos. Ces passages aux extrémités du pont rendraient les itinéraires cyclistes plus simples, que l'on vienne d'un côté ou de l'autre. « Nous nous sommes inspirés de la connexion piétonne existante pour notre réflexion », précise Guillaume Sauvin, l'ingénieur mobilité du TCS Genève qui s'est attelé à la tâche.

Un parcours du combattant

Actuellement, les vélos bénéficient d'une voie cyclable protégée sur la chaussée dans le sens Jardin anglais-rue du Mont-Blanc et d'un itinéraire cyclable sur le trottoir dans l'autre sens. Le problème, c'est qu'une fois le franchissement effectué, les cyclistes se retrouvent mêlés au flux piétonnier côté rue et quai du Mont-Blanc. La situation est encore pire dans l'autre sens, puisqu'il leur faut croiser plusieurs rues à côté de passages piétons s'ils veulent rejoindre le Jardin anglais.
Habitué des lieux, franchissant quasi quotidiennement le pont à vélo pour se rendre à la gare de Cornavin et en revenir, Adrià a développé, en raison de ces inconvénients, des stratégies différentes d'itinéraires selon les heures. « Quand je rentre tard en soirée depuis la gare et que la circulation automobile est restreinte, je n'utilise pas le trottoir réservé aux cyclistes, mais la chaussée, explique-t-il. Cela me permet de filer directement vers la Terrassière au lieu de devoir traverser de nombreuses rues avant de me retrouver dans le bon sens. »

Estimation du coût

Selon les calculs du TCS, il en coûterait 6 millions de francs pour se doter des infrastructures nécessaires pour appliquer sa proposition. La nouvelle barge en rive droite nécessiterait 4 millions, le déplacement de la barge rive gauche 1 million, alors qu'un autre million est prévu pour assurer la continuité cyclable et créer de nouveaux tronçons cyclables dans le Jardin anglais.
Cet investissement est objectivement relativement modeste, particulièrement comparé aux 54 millions de francs qu'aurait coûté la passerelle qui devait être construite en amont du pont du Mont-Blanc. Mais l'ouvrage, qui était destiné aux piétons, a été refusé par les citoyens de la Ville de Genève le 24 novembre 2024 (53,9% de non). Soutenu notamment par le TCS, le projet aurait amélioré la circulation cycliste puisque le trottoir situé côté lac – libéré des piétons – aurait été aménagé en piste cyclable bidirectionnelle. Le peuple n'en a toutefois pas voulu, dont acte !

Quelques incertitudes

C'est du reste cet échec en votation populaire qui a poussé le TCS à chercher d'autres solutions. « Notre proposition est modeste et ne résoudra pas tout, commente Guillaume Sauvin. Elle constituerait néanmoins un progrès, alors que tout est bloqué depuis 15 ans. »
L'ingénieur admet que quelques incertitudes subsistent pour la faisabilité de la proposition. À commencer par l'état de la barge actuelle en rive droite. Le projet de la déplacer pourrait par ailleurs susciter une opposition des défenseurs du patrimoine, car elle a obtenu en 2006 la Distinction romande d'architecture. Tout n'est donc pas joué, mais la proposition a le mérite d'ouvrir une brèche. Hasard, ou pas, du calendrier, Pro Vélo a lancé début septembre avec ses partenaires habituels une pétition demandant de « boucler enfin le "U cyclable" autour de la Rade. La proposition principale est de sacrifier une voie automobile sur le pont pour en faire une piste cyclable bidirectionnelle. »
« Le TCS s'oppose à cette solution car, tant qu'il n'y aura pas de traversée du lac, le pont du Mont-Blanc demeurera pour le trafic motorisé un axe important de passage d'une rive à l'autre, conclut Guillaume Sauvin. Mais notre projet la rendrait de toute manière inutile, puisqu'elle permettrait de mieux utiliser le pont. »

Éric Budry

Statistiques des traversées

- La structure actuelle du pont du Mont-Blanc date de 1903.
- En 1965, il est élargi pour atteindre 26,8 mètres.
- En 2024, 55408 véhicules motorisés l'ont emprunté en moyenne quotidiennement.
- À cela s'ajoutent 6500 cyclistes chaque jour.
- Ainsi que 14500 piétons.

La Voie Bleue ouvre les flots à d'autres liaisons lacustres

Inaugurée le 15 septembre dernier, la ligne de la CGN entre Bellevue et Corsier n'est qu'une première étape. Les projets de liaisons interrives se multiplient.



Sur la Voie Bleue, le lac devient un trait d'union entre les deux rives genevoises.

En ce maussade et frisquet après-midi du vendredi 26 septembre 2025, il est encore un peu tôt pour que la foule se presse à l'embarcadère de Bellevue (Port Saladin) pour prendre place sur le bateau de la Compagnie générale de navigation (CGN) en partance pour Corsier. Inaugurée il y a seulement seize jours, la Voie Bleue n'a pas encore développé tout son potentiel de séduction, mais le bouche-à-oreille commence à produire son effet. Et certains sont déjà conquis.

« La Voie Bleue ? Mais c'est le plus beau cadeau que l'on m'a fait cette année ! », s'exclame ainsi Christine Leone lors du trajet. Pour cette cheffe d'atelier du Garage du Lac à Bellevue résidant de l'autre côté, à Chevrens, la nouvelle liaison est une bénédiction. « Elle m'épargne plus de deux heures par jour de trajets stressants en voiture, précise-t-elle. J'ai même retrouvé du temps pour faire du sport ! »

Un peu plus loin sur le bateau Valais, un trio est en repérage pour son entreprise. Des passagers qui sont eux aussi séduits. « Nous allons encourager nos collègues à utiliser cette navette, assure une femme. De plus, la vue est de toute beauté ! » Selon les chiffres fournis par le Département de la santé et des mobilités, 1144 personnes ont emprunté la navette entre les deux rives en une quinzaine de jours. Un bon résultat pour un début, mais encore insuffisant pour assurer la pérennité de la ligne qui va être testée durant trois ans.

« Un fort potentiel »

« La demande est très importante dans ce secteur, il y a un fort potentiel », assure toutefois Sébastien Munafò, le directeur de la filiale suisse de