

**MOBILITÉ** *le projet de traversée du lac refusé à Berne ne répondait pas aux besoins en matière de goulets d'étranglement. Ni à une optique régionale.*

# Une traversée du lac, à quelles conditions?

PHILIPPE BACH

Essayé pas pu. Le 16 septembre dernier, le Conseil national refusait, après une décision similaire de la Chambre haute, d'intégrer la traversée du lac dans le réseau des routes nationales. Un vote sec par 108 voix contre 66 qui repoussait aux calendes grecques l'espoir de financement fédéral de ce projet devisé à 3,5 milliards de francs qui chamboulerait de fond en comble le réseau de mobilité genevois. D'où une guerre des chiffres.

Les raisons de cet échec sont sans doute multiples. Le projet a été jugé non pertinent en matière de suppression des goulets d'étranglement. La Confédération lui a préféré l'élargissement de l'actuelle autoroute de contournement. Et, en termes de réseau autoroutier, il ne se justifie pas non plus, dans la mesure où il dessert une région, la rive gauche, à faible densité d'emplois et de logements.

Des contradictions – ou, en tous cas, un caractère encore inabouti du projet – qui se manifestent aussi dans les chiffres transmis à Berne en matière de report de trafic espéré sur cet ouvrage, soit quelque 70 000 voitures censées circuler chaque jour sur ce nouveau pont. Ce dernier était en effet justifié au nom du désengorgement du centre-ville. Le Département des constructions et des technologies de l'information (DCTI) tablait ainsi sur une diminution de trafic de 20% sur les quais et sur le pont Mont-Blanc.

Mais cette réduction est surtout liée au fait que l'étude en question postule la fermeture de cinq voies sur les ponts du centre-ville: deux sur le pont Mont-Blanc et trois entre le pont de l'Île et le pont Sous-Terre ou des voies y conduisant. Soit une diminution de la circulation de 60 000 véhicules (de 190 000 véhicules jours à 130 000).

## Un gain obtenu par des restrictions

C'est grâce à ces mesures de circulation relativement drastiques – cinq voies sur vingt-cinq fermées – que l'on aboutit à un tel report de circulation sur la traversée du lac. La question de leur acceptabilité politique demeure posée (voir ci-dessous).



Pour vendre sa traversée du lac à Berne, l'étude du Canton prévoyait la fermeture de cinq voies sur les ponts du centre-ville. KEYSTONE

Mais ces questions de trafic urbain ne concernent pas directement le réseau de routes nationales. Au point qu'en avril 2012, la conseillère fédérale Doris Leuthard a écrit au Conseil d'Etat genevois en pointant les «résultats incohérents» des chiffres fournis par Genève par rapport aux modèles utilisés par l'Office fédéral des routes (OFrou). En clair, Berne aurait eu l'impression qu'on tentait de lui forcer la main en embellissant les chiffres.

Le conseiller national Antonio Hodgers s'en est inquiété dans une séance de travail avec le Conseil d'Etat en mai 2012 déjà. Une rencontre où il lui aurait été confié que l'impact sur les quais de la mise en place d'un nouvel ouvrage ne serait que de 5% sans ces mesures de circulation. Et que seules

20 000 voitures prendraient effectivement la traversée en lieu et place des 68 000 espérées.

Or, la fermeture d'un cinquième des voies permettant le franchissement du Rhône n'a jamais figuré aussi clairement dans le rapport du Conseil d'Etat (voir ci-dessous). L'acceptabilité politique d'une telle mesure n'est pas prouvée et il faudrait des engagements autrement plus fermes que les vagues promesses avancées lors des débats parlementaires cantonaux de faire un jour rouler un tram sur le pont Mont-Blanc.

## Rentabilité réduite

A l'Office fédéral des routes (OFrou) on se refuse de confirmer ou d'infirmier cette affirmation. Guido Biemann, porte-parole de cet office, estimant que ce dernier n'est «pas à

même de juger ce qu'a fait le canton dans son étude». Il relève que la circulation sur le Pont du Mont-Blanc pourrait même diminuer de 30 à 40%, «en fonction de l'importance des mesures d'accompagnement qui seront prises». Ces dernières sont donc effectivement déterminantes en terme de transferts de flux de trafic.

Francisco Tufo, ingénieur à CITEC, le bureau d'ingénieurs ayant conduit l'étude, s'inscrit clairement en faux contre la lecture politique du député écologiste qui évoque un bidouillage des chiffres pour faire passer la pilule. «Ce sont des études techniques, elles sont menées de manière neutre par rapport aux options des magistrats en place», relève celui qui a successivement œuvré comme mandataire pour des magistrats comme Gérard

Ramseyer, Robert Cramer, Mark Muller et Michèle Künzler. Pour lui, les données telles que contenues dans le rapport sont logiques: «Plusieurs variantes ont été étudiées, mais par rapport à la demande de Berne consistant à faire sauter les goulets d'étranglement, la traversée du lac ne présentait pas le meilleur rapport coût/utilité.»

## Le verre plus que plein

Un avis partagé par Michèle Künzler, conseillère d'Etat chargée du dossier de la mobilité: «Ce qui a été déterminant, c'est bien la question de l'engorgement de l'autoroute de contournement. La traversée du lac n'est pas une réponse optimale dans cette problématique, en revanche, elle prend du sens si on raisonne au niveau de la région.»

A la Direction générale de la mobilité de Genève, Matthieu Baradel, chef de projet, estime qu'il est tout à fait logique «qu'un projet d'une telle importance soit accompagné de mesures de circulation». Pour lui, l'outil de référence le plan directeur Mobilité 2030. Reste que si ce document prévoit bien une réduction du trafic motorisé dans l'hypercentre, les mesures de circulation relativement drastiques n'y figurent pas en toutes lettres.

Michèle Künzler plaide pour le verre plus qu'à moitié plein: «Il faut arrêter d'avoir les yeux plus gros que le ventre, Berne accepte déjà de financer la levée des goulets d'étranglement pour un montant de 1,5 milliard de francs et entre en matière sur la gare souterraine à Cornavin, ce n'est pas si mal.»

## Projet toujours d'actualité

Le projet de traversée du lac n'est pas condamné, selon Matthieu Baradel, responsable de projet à la Direction de la mobilité à l'Etat de Genève. «Le dossier n'était pas mûr, mais il y aura une nouvelle lucarne pour tenter, une nouvelle fois, de l'inscrire dans le programme des routes nationales en 2016. Ce qui signifie une réflexion poussée en matière d'aménagement du territoire. Nous devons alors être prêts.»

Pour l'heure, la Confédération préfère en effet élargir l'autoroute de contournement. Ceci en plusieurs étapes: la priorité étant la mise en place d'une troisième voie entre le Jegeron et l'aéroport. Ensuite, dans le cadre du crédit permettant de résorber certains goulets d'étranglement, se posera la question des tunnels – celui de Vernier ainsi que la

d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence comme voie roulante, couplée à une nouvelle jonction autoroutière au portail dit du Canada (à la hauteur du franchissement du Rhône). C'est en tout les cas l'option préconisée par le canton. Le percement d'un nouveau tube au tunnel de Vernier, devisé à un milliard de francs, interviendrait alors dans une troisième étape.

«La traversée du lac est moins efficace pour résorber ces goulets d'étranglement, en revanche, elle se justifie dans une optique de trafic régional et c'est à cela que nous allons travailler.»

Antonio Hodgers, conseiller national écologiste, reconnaît: «Si on dégage le centre-ville et que l'on mène une réflexion pour densifier la rive gauche en matière de

## LES LIGNES DE FRONT ÉVOLUENT

Fermer cinq voies sur les ponts traversant le Rhône? L'idée ne fait pas grimper aux rideaux François Membrez, président de la section genevoise du Touring club suisse (TCS). «Mais cela n'aurait de sens qu'en cas de construction d'une traversée du lac. Sans cela, le système routier s'effondrerait et nous nous y opposerions.» De même, du côté de l'Entente bourgeoise (Parti libéral-radical et PDC), la question n'est plus taboue. Béatrice Hirsch, présidente du PDC, entre clairement en matière: «C'est parce que nous n'avons pas osé prendre ces décisions plus tôt que nous sommes dans l'impasse actuelle.» Le ton est conciliant mais sarcastique du côté de Christophe Aumeunier, député PLR: «les Verts évoluent... mais un peu tard». Pour lui, une densification de la rive gauche est souhaitable. «Mais il faut d'abord construire les voies d'accès, on ne peut pas attendre que les logements ou les emplois y soient implantés.»

rive gauche et de penser la région que le projet sera jugé». Le lobby routier préconise d'ailleurs une autre variante que celle retenue par le canton. Plutôt que de tenter à tout prix un raccordement à l'autoroute blanche par un tunnel passant sous les Trois-Chênes, le TCS préconise un tracé en ligne droite depuis la Pallanterie. Une tranchée couverte permettrait de rejoindre la voie express du pied des Voirons, avec une jonction au lieu-dit «Les Chasseurs». Une option étudiée par le Canton mais rejetée car ne permettant pas de réaliser un contournement complet de Genève.

En revanche, l'extrême droite ne répondra pas présent. Christina Meissner, cheffe de groupe de la fraction udéciste au Grand Conseil, défend le projet de petite traversée de la rade en tunnel telle que voulue par voie d'initiative par son parti. Et elle tique sur les mesures de circulation au centre-ville. Même son de cloche du côté de