

Genève submergé par ses traversées

> Mobilité Alors que les électeurs se prononceront sur le tunnel sous la Rade de l'UDC, le PLR et le PDC relancent l'idée d'une grande traversée du lac

> Trois acteurs clés défendent leur vision pour le canton et s'interrogent mutuellement

28 septembre

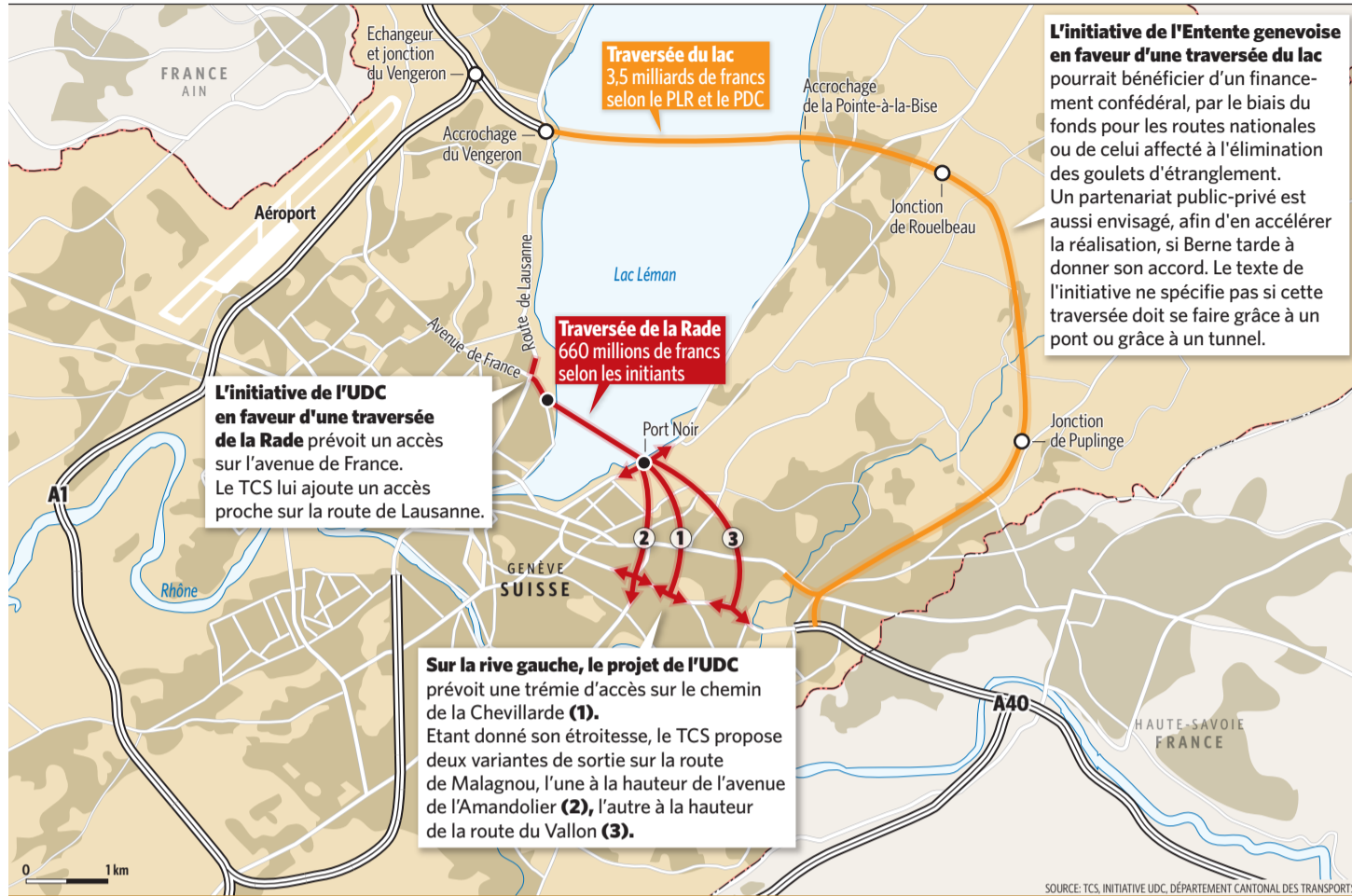


Olivier Francey

Comme le joran d'orage, une tempête de projets s'abat sur ce bout de lac qu'est la Rade, eau quasi bénite d'un Genevois qui ne peut s'empêcher de s'en attribuer la tutelle. Alors que ce dernier doit se prononcer le 28 septembre sur la construction d'un tunnel sous-lacustre comme le désire l'UDC, voilà que le PLR et le PDC ont décidé lundi soir de lancer leur propre initiative, celle d'une grande traversée du lac. De quoi désorienter un peu plus l'électeur qui se noie dans un tourbillon de chiffres.

Sur les coûts, d'abord, le gouvernement genevois estime la construction d'un tunnel sous la Rade à 1,2 milliard de francs. Un prix que récupère l'UDC avant que le Tou-

ring Club Suisse (TCS) ne prenne sa



ring Club Suisse (TCS) ne prenne sa calculatrice d'apothicaire pour corriger ce montant, soit quelque 700 millions de francs. A peine avancé que ce chiffre est déjà contesté par le gouvernement genevois rappelant que ce devis ne tient pas compte des acquisitions foncières, des systèmes de sécurité, des honoraires ainsi que des coûts liés aux

contraintes géotechniques. En l'absence d'études plus précises, les deux camps sont restés sur leurs positions.

Sur le financement ensuite. L'UDC et son nouvel allié, le TCS, se disent certains de financer l'ouvrage via un partenariat public-privé. «Une hérésie», rétorquent en chœur leurs adversaires, arguant qu'aucun

acteur privé ne prendra le risque d'investir dans une route d'importance cantonale et dont il n'est pas sûr que les Genevois l'empruntent. C'est pourquoi ils proposent de réaliser une grande traversée autoroutière du lac, laquelle pourrait bénéficier de subventionnements simultanément fédéral et privé.

Un autre élément du dossier est

particulièrement décrié: la réduction du trafic générée par la construction d'un tunnel. L'UDC et le TCS soutiennent que la petite traversée soulagera le pourtour de la Rade, tandis que leurs concurrents certifient que les accès à l'ouvrage seront saturés. «Faux», répliquent encore les initiants, alléguant que les usagers des transports publics ou les

cyclistes d'aujourd'hui ne reprendront pas leur voiture demain.

Plusieurs autres écueils au percement du tunnel sont soulevés. La présence d'une nappe phréatique, protégée par des lois fédérales, dont l'eau est pompée des deux côtés de la frontière, pourrait être source de recours. Enfin, la récente approbation de l'initiative «Sauvons nos parcs» par les habitants de la Ville de Genève protège désormais les espaces verts de nouvelles constructions. Les

Entre les chiffres et les promesses des uns et des autres, les électeurs sont désorientés

trémies d'accès au tunnel empiétant sur le territoire de la municipalité pourraient être également assujetties à des recours. L'exécutif de la Ville n'a pas manqué de le relever mardi.

Entre les chiffres et les promesses agités comme des vérités par les uns et les autres, les électeurs sont désorientés. Le lancement tardif de l'initiative par le PLR et le PDC risque de semer encore plus la confusion. L'Entente genevoise n'a cessé de clamer que le projet de son rival UDC était trop cher. Elle revient pourtant aujourd'hui avec un projet encore plus pharaonique estimé à 3,5 milliards de francs. Certes, son financement pourrait compter sur un éventuel appui de la Confédération ou sur le soutien d'investisseurs privés, mais qui s'en rappellera lorsqu'il s'agira de glisser son bulletin dans l'urne?

► Une histoire ancienne: page 13



Les réponses de Luc Barthassat

Conseiller d'Etat chargé des Transports

Céline Amaudruz: Vous soutenez le Grand Genève avec 200 000 habitants supplémentaires d'ici à 2030. Que proposez-vous pour absorber les centaines de milliers d'automobiles qui voudront passer d'une rive à l'autre?

Luc Barthassat: A court terme, de nombreuses infrastructures routières sont déjà planifiées comme la route des Nations, le contournement de Perly, ou la troisième voie autoroutière. Elles permettront de canaliser le trafic et d'éviter le transit dans les communes suburbaines et sur la route Suisse. L'acceptation de votre initiative viendrait prêter toutes les communes genevoises ainsi que les entreprises déjà très engagées dans ces projets. A moyen terme, dès 2025, les travaux de la grande traversée du lac pourraient commencer en alliant préfinancement du canton et partenariat public-privé. Et ceci sans prêter financièrement les engagements financiers déjà pris aujourd'hui dans les domaines routiers, ferroviaires, scolaires et hospitaliers. 2025, c'est le cap que je me suis fixé, nous y arriverons et je m'y engage.

Céline Amaudruz: Vous proposez une grande traversée qui ne profitera que très peu aux Genevois. A part le trafic de transit et celui situé en amont de Versoix, le trafic ne diminuera pas au centre-ville. Comment comptez-vous l'améliorer? C'est totalement faux. Cette grande traversée du lac supportera incontestablement le trafic d'échange en provenance et à

destination des deux rives. Au lieu de traverser Genève en son centre, les automobilistes pourront emprunter le contournement autoroutier pour aller de Coligny ou de Chêne-Bourg par exemple jusqu'au Grand-Saconnex ou au secteur Pâquis-Nations. La petite traversée de la Rade ne créera, quant à elle, que des désagréments supplémentaires dans ces communes, sans parler des travaux qui paralyseront le trafic automobile sur la Rade, Champel et aux Eaux-Vives, pendant de nombreuses années.

Lisa Mazzone: Est-ce avec les nouvelles routes planifiées que vous comptez soulager les communes du transit automobile? Oui, toutes les routes planifiées soulageront considérablement les communes du trafic de transit à l'entrée du canton. Et grâce à la grande traversée du lac qui boucle le contournement est et à l'élargissement de l'autoroute actuelle, ce sont toutes les communes du centre qui vont échapper au trafic de transit.

Lisa Mazzone: En défendant la traversée du lac, êtes-vous prêt à aller au combat pour soutenir une piétonnisation dépassant l'hyper-centre marchand? C'est bien le but visé, la traversée du lac ouvrira la voie à une vraie requalification du centre-ville afin d'améliorer la qualité de vie de ses habitants. Dans le cœur de Genève, de nouveaux espaces pourront ainsi être libérés pour des zones piétonnes et commerçantes.



Les réponses de Céline Amaudruz

Présidente de l'UDC genevoise

Luc Barthassat: Où allez-vous prendre l'argent pour financer la construction de la traversée de la Rade dans les six ans à venir?

Céline Amaudruz: Les Genevois, par l'intermédiaire de la taxe sur les véhicules automobiles et les remorques, ont contribué en 2012 à hauteur de 100 millions de francs au budget de l'Etat. L'affectation de ce revenu à des projets routiers, comme l'a demandé l'UDC dans un projet de loi, permettrait à lui seul de financer la construction et l'entretien des infrastructures routières cantonales. Ces dernières années, les recettes des automobilistes ont servi essentiellement à couvrir les déficits de financement des dépenses générales de l'Etat. Les automobilistes genevois n'ont jamais été autant taxés.

Luc Barthassat: Que dites-vous aux habitants de la ville de Genève qui vont devoir supporter un nouveau flot de voitures sous leurs fenêtres?

Nous leur disons de ne pas croire aux boniments des opposants à la mobilité du trafic privé en centre-ville. Il n'y aura pas de «nouveaux flots de voitures» sous leurs fenêtres puisque au contraire le trafic de transit passera directement d'une rive à l'autre de l'avenue de France au Port-Noir. Les études menées par le TCS démontrent qu'il y aura 42% de trafic de moins sur le pont du Mont-Blanc, plus de 50% de moins sur les quais Wilson et Gustave-Ador. Nous voulons désengorger la ville, y compris les axes pénétrants.

Lisa Mazzone: Assumez-vous les coûteuses études liées à ce projet alors qu'il ne pourra probablement jamais être réalisé car la nappe phréatique est protégée?

Les coûteux crédits d'études sont une spécialité genevoise qui n'ont jamais posé de problèmes de conscience aux politiciens. Cet argument est avant tout politique. Bien évidemment, si la traversée de la Rade est acceptée par les Genevois, c'est toute la politique hostile au transport individuel si chère aux Verts qui sera mise en cause. Il en est de même avec la nappe phréatique: la technologie utilisée pour protéger la nappe phréatique lors de la construction de la traversée de la Rade sera identique à celle utilisée pour le CEVA.

Lisa Mazzone: Les études montrent que la traversée de la Rade augmentera les bouchons. Est-ce votre solution pour Genève?

Nous contestons l'étude mandatée par le Conseil d'Etat qui pose comme postulat que plus le trafic sera fluide, plus les Genevois utiliseront leur voiture pour passer par le centre-ville. Avec ce genre de modélisation, il ne faudrait donc pas élargir l'autoroute de contournement ou encore refuser la troisième voie pour l'autoroute Genève-Lausanne... Il s'agit d'un procès d'intention. D'autre part, le CEVA devrait être suffisamment attractif pour que les Genevois n'aient pas besoin de prendre leur automobile pour franchir les rives. C'est du moins, si l'on en croit le Conseil d'Etat, pour cela qu'il devrait servir.



Les réponses de Lisa Mazzone

Présidente des Verts genevois

Céline Amaudruz: Vous êtes opposée à la traversée de la Rade. Pouvez-vous nous garantir que votre parti soutiendra la grande traversée afin que Genève soit un peu plus verte?

Lisa Mazzone: La traversée routière de notre lac a pris des allures de mythe, si bien qu'on ne questionne plus son bien-fondé. Pourtant les enjeux évoluent et ces projets ne résistent pas à une analyse des besoins de déplacement, d'un point de vue urbanistique. Pour les Verts, le projet à défendre à Berne est sans conteste celui d'un véritable réseau ferroviaire. Le train assure une couverture régionale efficace et réduit le trafic routier pendulaire et ses nuisances, alors que 80 000 personnes vivent actuellement dans des zones où les normes de qualité de l'air et de protection contre le bruit sont dépassées. Nous vous invitons à vous rallier à ce projet pour que notre voix soit unie à Berne!

Céline Amaudruz: Quelles améliorations pour la route proposez-vous pour faciliter la mobilité?

Ménager tous les modes de transports même dans le mur, comme on l'expérimente aujourd'hui. La solution est à un report des automobilistes vers les transports publics et la mobilité douce, comme cela se fait partout en Europe. C'est d'ailleurs l'air du temps: 41% des ménages ne possèdent pas de voiture en ville et la circulation sur le pont du Mont-Blanc a diminué de 20%. Quand les infrastructures existent, les pratiques changent et tout le

monde y gagne: les pendulaires se déplacent plus efficacement et les habitants ne subissent plus les nuisances du trafic.

Luc Barthassat: Les automobilistes en ont marre. Pourquoi refuser systématiquement tout investissement routier supplémentaire?

Les automobilistes ne sont pas seuls à en avoir marre. L'insatisfaction est virale car la situation se caractérise par un blocage général. Les piétons en ont assez de faire d'incompréhensibles détours, les cyclistes de se mettre en danger, les usagers des transports publics de poireauter alors que le bus est bloqué dans le trafic. Les études montrent en outre que les infrastructures routières ne diminuent pas les bouchons mais augmentent le trafic. Genève souffre d'une absence de vision.

Luc Barthassat: A quelles conditions seriez-vous prête à soutenir la traversée du lac?

A la condition que l'initiative pour la mobilité douce soit mise en œuvre, que la ville soit largement piétonnisée, que la priorité soit accordée aux transports publics, qu'on limite les places de stationnement des pendulaires et qu'un véritable réseau de train soit aménagé dans l'agglomération. Mais une fois ces mesures réalisées, on ne trouvera personne pour défendre une traversée du lac dont l'inutilité deviendra flagrante. Cessons les études onéreuses pour le développement de routes et établissons des priorités pour notre environnement et la population!