

**MOBILITÉ** *L'UDC souhaite construire un tunnel sous la rade. Quelles seraient les conséquences d'un «oui» à son initiative? Eléments de réponse.*

# Traversée de la rade: les enjeux

**ERIC LECOULTRE**

Les votations du 28 septembre prochain ne soumettront qu'un seul objet cantonal aux Genevois, mais il est de taille: le projet de traversée de la rade refait surface, après les scrutins de 1988 et 1996. Comme en 1996, l'ouvrage est défini avec précision, sous la forme d'un tunnel sous-lacustre reliant l'avenue de France au Port-Noir, et se poursuivant jusqu'à la route de Malagnou.

Ce serpent de mer fait ressortir trois fronts: ceux qui attendent une traversée de la rade, ceux qui espèrent la traversée du lac et ceux qui refusent les deux. Tour d'horizon des principaux enjeux de cette votation, sur fond de bataille de chiffres et de crise budgétaire.

**Pourquoi votera-t-on sur ce projet?**

Lancée en février 2012 par l'UDC, l'initiative 152 reprend mot pour mot un rapport d'août 2004, élaboré par un groupe de travail présidé par Robert Cramer, alors conseiller d'Etat écologiste. Ledit rapport plaide pour l'instauration de mesures d'accompagnement visant à inciter les automobilistes à emprunter la nouvelle traversée afin d'éviter que l'espace libéré en surface ne soit réinvesti par les voitures. Aujourd'hui, les partisans parlent d'installer des feux de signalisation et d'aménager des voies réservées aux transports publics sur les quais et le pont du Mont-Blanc, sans toutefois que ces mesures ne soient explicitées dans le texte de l'initiative.

En fait l'UDC a fait de la traversée de la rade l'un de ses chevaux de bataille durant les dernières élections cantonales. On se rappelle qu'en août 2013, Céline Amaudruz, alors candidate au Conseil d'Etat, traversait la rade à la nage.

Lors des débats au Grand Conseil, trois blocs s'affrontent sur l'initiative de l'UDC. Alors que la gauche refuse toute traversée, l'Entente souhaite adopter un contre-projet sous la forme d'une traversée du lac qui bouclerait le contournement autoroutier. Or, l'UDC, et son allié MCG, entend favoriser son propre texte. Les deux formations se prononcent, avec la gauche, contre la proposition de la droite bourgeoise. Quant à l'initiative UDC, elle est, sans surprise, refusée par la gauche et l'Entente.

Le TCS a tout d'abord soutenu l'élaboration d'un contre-projet, en critiquant le texte de l'UDC et notamment les voies d'accès au tunnel jugées «insatisfaisantes». Mais face à la décision du parlement, le lobby pro-voiture s'est résolu à défendre la traversée de la rade version UDC. Il propose toutefois d'apporter, en cas d'acceptation par le peuple, des modifications du tracé au niveau des accroches. Le TCS propose ainsi trois alternatives d'accès au tunnel sur la rive gauche: par les chemins de l'Amandolier, du Vallon et de la Chevillarde, précisant la notion de «route de Malagnou» inscrite dans l'initiative. Selon un avis de droit diffusé dans son tout-ménage, ces changements pourraient être inclus par la suite au projet de l'UDC sans que cela ne pose de problèmes juridiques.

**Quel serait l'impact de la traversée de la rade?**

La campagne sur cette votation a donné lieu à une bataille des chiffres impressionnante, chaque camp se référant à des études différentes, ne facilitant pas la compréhension des citoyens (notre édition du 19 juillet). Un élément semble toutefois mettre tout le monde d'accord: la traversée de la rade est un ouvrage urbain qui déploie ses effets – positifs ou négatifs selon les

deux camps – principalement au centre-ville. Pas de solution globale, donc, mais un projet concret et réalisable en six ans (délai fixé par l'initiative), selon ses partisans.

Les études du TCS et de l'Etat s'accordent pour conclure que le «U» lacustre (les quais en aval du tunnel et le pont du Mont-Blanc) serait soulagé d'une partie du trafic actuel. Elles mentionnent également toutes deux une augmentation de la circulation sur les voies d'accès à l'ouvrage (avenue de France, rue de Lausanne, quai Gustave-Ador et route de Malagnou), mais pas de la même ampleur. Si le TCS parle d'une hausse «très supportable» du nombre de passages, l'étude de l'Etat met en garde contre une véritable «saturation» de ces axes. Elle prédit également une paralysie des principaux carrefours aux abords de la traversée. Cette projection conduit la gauche à qualifier le projet de «cauchemar» ou de «tunnel à bouchons».

Comment trancher entre les deux études? Le professeur de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité à l'EPFL, Vincent Kaufmann, estime que toutes les études d'impact en mobilité n'offrent que des résultats «partiels». «On choisit les chiffres que l'on veut bien montrer, explique-t-il. On peut manipuler les résultats à tous les niveaux.»

Pour justifier cette différence majeure, le TCS explique que l'étude de l'Etat n'a pas pris en compte les mesures d'accompagnement prévues par l'initiative. Toutefois, le projet soumis au vote ne les détaillant pas, les opposants estiment que leur application n'est pas gagnée.

**Quel serait le coût de cet ouvrage?**

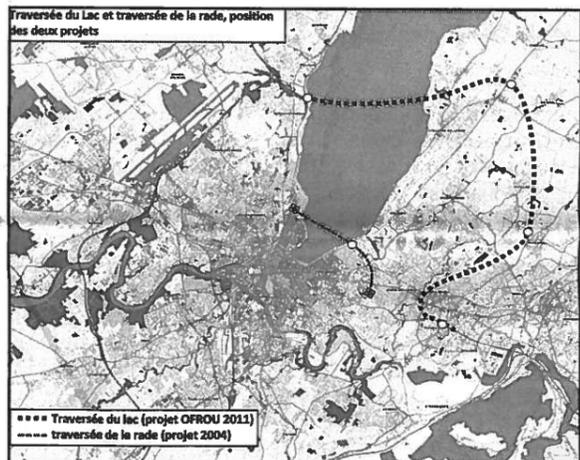
Légerement provocateurs, les Amis de la plage dénoncent un tracé sortant sur le site de la future grande plage des Eaux-Vives. De son côté, le ministre des Transports Luc Barthassat a émis des doutes quant à la possibilité de réaliser un ouvrage qui passerait à travers la nappe phréatique.

Le TCS table sur un peu plus de 700 millions de francs. L'Etat estime que le coût de la traversée de la rade avoisinerait 1,2 milliard de francs. Si l'on en croit le Service cantonal du génie civil, des travaux en dessous du lac, terrain peu connu des constructeurs genevois, pourraient réserver son lot d'incertitudes.

Ce coût plutôt élevé constitue d'ailleurs un argument important des opposants au tunnel qui estiment que l'Etat n'en a pas les moyens et qu'aucune subvention ne lui sera accordée. Alors que le canton peine à assurer ses investissements actuels, un tel projet compromettrait ses dépenses futures, et ce dans tous les do-



Le vote fait ressortir trois fronts: les partisans d'une traversée de la rade, ceux d'une traversée du lac, et ceux qui refusent les deux. KEYSTONE



SOURCE: ÉTAT DE GENÈVE

maines. Cette éventualité a notamment poussé Luc Barthassat à déclarer au Courrier (notre édition du 25 août) que la traversée de la rade pourrait ne jamais voir le jour, même en cas d'acceptation par le peuple. L'initiative des Verts sur la mobilité douce, acceptée en 2011 et qui prévoit l'aménagement d'un réseau complet et sécurisé pour les cyclistes et les piétons, n'est toujours pas appliquée pour ces mêmes raisons, malgré une facture nettement inférieure (environ 5 millions de francs par an).

**Quelles sont les alternatives?**

La traversée de la rade est souvent mise en balance avec sa grande sœur, celle du lac, qui permettrait de boucler le contournement autoroutier à la hauteur du Vengeron. Ce projet, soutenu par le ministre des Transports, coûterait cependant encore plus cher. A tel point qu'une subvention fédérale paraît aujourd'hui indispensable. Or, Berne ne juge pas ce projet prioritaire, tant que la rive gauche demeure un territoire sous-densifié. Luc Barthassat affirme qu'il est possible de faire avancer le dossier, mais la tâche paraît compliquée et plus personne, à part la droite, qui vient de lancer une initiative sur le sujet, n'ose rêver à la construction de la traversée du lac avant 2030.

La gauche, elle, se refuse généralement à soutenir des ouvrages dédiés au transport automobile, sauf exception. Rappelons que lors des élections fédérales de 2011, les candidats de la gauche au Conseil des Etats, Robert Cramer et Liliane Maury-Pasquier, annonçaient qu'ils n'étaient pas opposés à la grande traversée. Les Verts se concentrent exclusivement sur le développement des transports collectifs. Ils imaginent la création d'un réseau ferroviaire d'envergure régionale, dont le futur CEVA serait la colonne vertébrale. Un projet ambitieux qui nécessiterait, là-encore, une contribution fédérale.

Notons encore que lors des dernières élections cantonales, les socialistes ont souhaité la mise en place d'un péage urbain qui puisse favoriser le transfert des automobilistes vers les transports publics. Minoritaire, la gauche a toutefois peu de chance de convaincre d'autres formations dans l'immédiat. I

## Un siècle de combats politiques

**PHILIPPE BACH**

Le vote du 28 septembre prochain s'inscrit dans une histoire longue et complexe. Sans remonter jusqu'à Jules César – qui, rappelons-le, bloqua les Helvètes sur la rive droite du Rhône en détruisant le pont sur le fleuve –, relevons que les premières propositions datent de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, avec le projet d'Albert Trachsel. Un tunnel déjà!

**Mais, c'est après** la Seconde Guerre mondiale que la traversée de la rade deviendra un élément central dans les plans de mobilité et d'aménagement

des travaux publics, mis sous pression par le TCS, lancera un concours. Le club automobile était pour un tunnel. Mais une année plus tard, une étude préconise un pont: le projet dit Waltempuhl. Un référendum, voté en 1960, le bloquera.

**A partir des années septante**, un autre combat occupera le devant de la scène: celui de l'autoroute de contournement<sup>2</sup>. La traversée de la rade sera alors opposée à ce tracé traversant la campagne genevoise et finalement acceptée par le peuple en 1980.

On reparle du franchissement du

acceptée en votation populaire en 1988 avec 69% de «oui». Un plébiscite qui s'explique notamment par un pacte de non-agression: le même jour, les Genevois diront aussi leurs faveurs au développement du réseau de transports en commun. Il était clair, aussi, que le peuple aurait ultérieurement à se prononcer sur un projet concret lors d'un second vote.

Le dossier deviendra ensuite un enjeu emblématique pour l'Entente bourgeoise. Au point que celle-ci tentera même – via des arguties juridiques – d'é luder le second scrutin pourtant promis pour forcer la main au peuple.

Le tunnel, sur l'axe avenue de France-Port-Noir, fut refusé à 71%. Et le pont entre le lieu-dit du Reposoir et l'amont de la Nautique, à 69%. L'initiative de 1988 avait donc été «purgée», selon les mots du président du Conseil d'Etat d'alors, Olivier Vodoz.

**Paradoxalement**, c'est un conseiller d'Etat vert, Robert Cramer, qui remettra le projet en selle. Ceci via un groupe de travail paritaire qui œuvra entre 2002 et 2004. Celui-ci aboutit à la conclusion que, plus qu'une traversée de la rade, une traversée du lac – celle-là même que le PLR oppose à l'initiati-

coût du projet – entre 4 et 4,5 milliards de francs – repousse à un horizon lointain – 2030 à 2040 – la réalisation de cette infrastructure, comme l'ont montré les débats aux Chambres fédérales.

**Trop long pour l'UDC** qui a donc ressuscité en 2012 par voie d'initiative le projet de tunnel tel qu'étudié dans le groupe de travail paritaire.

<sup>1</sup>Voir «Traversée de la rade: survol historique et rôle du TCS». Et Laurence Bezaguet et David Hiler, «La Traversée de la Rade, serpent de mer des Genevois», Genève, édition de l'Eau, 1996.

<sup>2</sup>David Hiler, «Et pourtant, elle contourne. Le ré-