

LE COURRIER

L'ESSENTIEL, AUTREMENT.

éditorial

ERIC LECOULTRE

LE BEAU LAC DE GENÈVE

3

Le scrutin genevois sur la traversée de la rade, le 28 septembre prochain, a tout d'un traquenard. Alors que le camp des opposants peine à se mobiliser dans cette campagne estivale, le très actif TCS profite de chaque occasion pour promouvoir son tunnel sous-lacustre, version 2.0 du texte brut de l'UDC – qu'il soutient par ailleurs. N'hésitant pas à contester l'étude de l'Etat, très critique vis-à-vis de ce projet.

Pour donner de l'épaisseur à ses arguments, le lobby provisoire a ressorti du placard une étude vieille de dix ans, actualisée tant bien que mal. Une tactique de communication certainement efficace, mais qui manque de crédibilité. Qu'importe, la bataille se mènera plutôt sur le terrain de slogans tels que «Il est temps d'agir!», qui ne manqueront pas de chatouiller le bon sens citoyen des votants.

Certes, il devient nécessaire d'agir pour soigner la mobilité du canton. Mais la priorité réside-t-elle dans le simple soulagement des quais et du pont du Mont-Blanc, le tout pour plus d'un milliard de francs, comme

l'estime l'Etat? Sans oublier la saturation attendue aux carrefours d'entrée d'un tunnel construit en plein centre-ville. Avec le développement spectaculaire de la région, le projet paraît aujourd'hui suranné.

Aux opposants désormais de proposer des alternatives crédibles, afin de permettre aux Genevois de ne pas devoir voter «oui» par défaut, en septembre prochain. Or le PLR a bien tenté de vendre l'élargissement du pont du Mont-Blanc comme remède miracle – sorte de boutade électoraliste – sans convaincre personne.

Que fait alors le Conseil d'Etat, lui qui dit craindre de devoir bloquer plusieurs investissements cruciaux en cas d'acceptation de l'initiative? Le ministre des Transports, Luc Barthassat, a pour seul horizon une autre traversée, celle du lac, soutenue également par la droite bourgeoise. Projet certainement plus vertueux, permettant de boucler le contournement autoroutier, il ne résout toutefois pas les problèmes principaux de mobilité de la région, comme le trafic pendulaire. Rappelons que la Confédération, dont l'aval est nécessaire

pour pouvoir assumer une facture de près de 4 milliards de francs, ne le juge toujours pas prioritaire.

Or le magistrat s'obstine à ne considérer que cette unique option, argumentant qu'il faut se montrer plus convaincant auprès de Berne. Selon la formule de «un tiens vaut mieux que deux tu l'auras (peut-être)», cette vision unidirectionnelle a notamment poussé certaines organisations économiques à finalement soutenir la traversée de la rade.

Il existe cependant une proposition solide, mais que seule la gauche défend. Le développement d'un réseau ferroviaire régional, autour de la ligne du CEVA, ne manque pas d'arguments à même de séduire la Confédération. Mise de côté par le canton – des trams, des P+R, et ça suffit! –, la solution inciterait pourtant les voyageurs pendulaires à abandonner leur voiture tout en rendant les transports publics réellement attractifs.

La plupart des autres villes ont compris l'importance de ces investissements, mais pas la cité probagnoise, obsédée par la traversée de son beau lac de Genève. Offrons-lui un pédalo en forme de 4x4.



TRAVERSÉE DE LA RADE *Le TCS diffuse ses propres chiffres sur l'impact «bénéfique» du projet de l'UDC sur la mobilité du canton, à l'opposé de l'étude des partisans du «non». Qui dit vrai?*

Un tunnel, plusieurs vérités

ERIC LEGOULTRE

«Une traversée sous-lacustre de l'avenue de France au Port-Noir», suivi d'un «tunnel de liaison pour la remontée vers la route de Malagnou»: le texte de l'initiative 152, lancée par l'UDC, est sans détour. Copie conforme d'un projet datant de 2004, il sera soumis au peuple le 28 septembre prochain. Pourtant, la campagne actuelle brille par son illisibilité. Les camps du «oui» et du «non» se basent sur des études d'impact et des estimations de coûts différentes, autant de vérités sont articulées. Analyse des argumentaires «chiffres à l'appui» présentés aux citoyens.

Dans le camp des opposants, nombreux sont ceux qui dénoncent «un très mauvais projet» qui provoquerait «la paralysie» du centre-ville. Ils se basent sur une modélisation effectuée par le bureau d'ingénieurs conseils CITEC et commandée par l'Etat. Présentée aux députés de la commission des transports début 2014, cette étude aurait contribué à convaincre certains députés de droite, parmi les plus fervents «probagnoles», des impacts négatifs de la traversée de la rade.

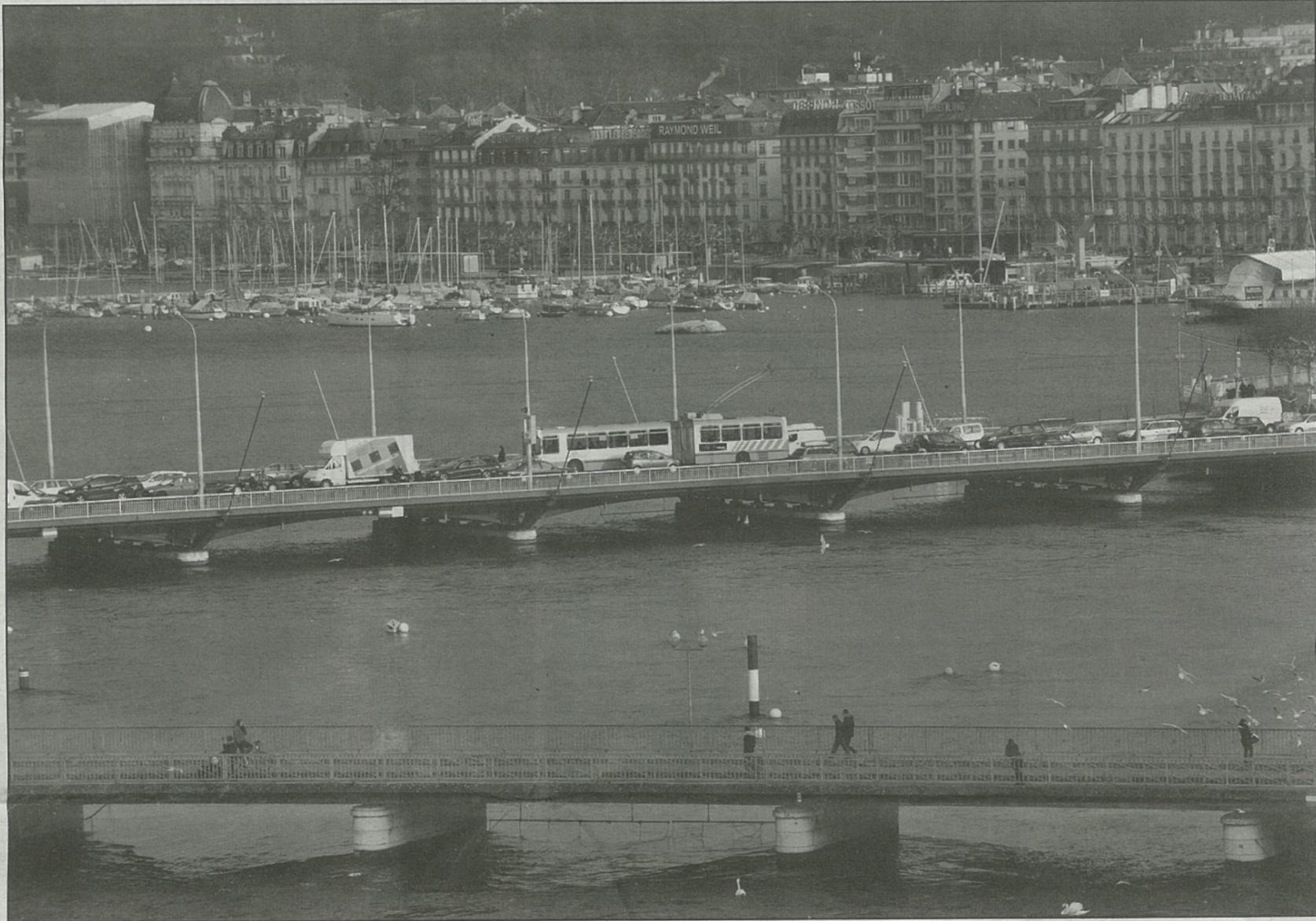
Une modélisation informatique

Le rapport en question adopte une approche «scientifique» des conséquences de l'initiative de l'UDC. Pour tenter de prédire les déplacements des habitants de la région à l'horizon 2020, CITEC se base sur de nombreuses données. Il prend ainsi en compte des enquêtes relatives aux habitudes de déplacements des habitants, des données socioéconomiques reliant notamment le lieu de domicile à celui de l'emploi, mais également des comptages de véhicules effectués sur les routes de l'agglomération. Au total, ce sont plusieurs centaines de milliers de déplacements qui sont intégrés dans un logiciel informatique simulant le trafic global.

Le modèle intègre ensuite l'augmentation de la population avec les principales réalisations attendues ces prochaines années: le CEVA, l'élargissement de l'autoroute et, évidemment, la traversée de la rade. En additionnant tous les trajets, et en reportant également certains flux si les rues se retrouvent encombrées, on obtient une vision du trafic si le tunnel sous la rade devient une alternative routière offerte aux Genevois.

Et le résultat final est alarmant: augmentation du trafic au centre-ville et saturation considérable des carrefours d'entrée à la traversée de la rade. Les chiffres indiqués traduisent un véritable blocage aux abords du futur ouvrage, pour peu d'améliorations notables. Ce sont surtout les quais et le pont du Mont-Blanc – celui-ci restant toutefois saturé – qui bénéficient de la nouvelle route. Pour le reste, cette nouvelle offre routière en tunnel a pour conséquence un transfert des usagers des transports publics vers la voiture et une partie du trafic de l'autoroute de contournement se trouve reporté vers le centre.

L'étude du CITEC a-t-elle pu être téléguidée par l'Etat, afin de convaincre élus et citoyens de



Le TCS et CITEC s'accordent à dire que la traversée de la rade ferait baisser la fréquentation des quais et du pont du Mont-Blanc, de 30% selon ce premier. KEYSTONE

refuser l'initiative? «Si tel était le cas, quelle crédibilité aurait notre bureau?» interroge Franco Tufo, son directeur général. «Nous avons effectué les analyses avec les meilleurs outils actuels, sans postulat de base. Il en résulte qu'en prenant en compte les évolutions futures de Genève et l'état de la population, la traversée de la rade n'est pas son meilleur projet pour l'avenir.»

Le TCS reprend l'étude de 2004

Face à ce rapport, le Touring club suisse de Genève (TCS), le lobby des automobilistes, se

devait de répliquer. L'organisation – qui avait initialement soutenu un contre-projet à l'initiative de l'UDC sous la forme d'une traversée du lac (du Vengeron à la Pointe-à-la-Bise) – a diffusé un cahier spécial s'appliquant à présenter les bienfaits du projet soumis au vote tout en le modifiant significativement. L'étude, réalisée par le bureau Team Plus, énonce une toute autre réalité que le CITEC.

Ce deuxième rapport se base sur les conclusions apportées en 2004 également par Team Plus. N'ayant pas pu travailler avec les données actua-

lisées du CITEC, le bureau d'ingénieurs a donc effectué une remise à jour du modèle vieux de dix ans, en prenant en compte l'augmentation prévue du trafic de la région. Pas de nouvelle modélisation donc, mais une différence principale à l'arrivée: l'étude du TCS ne prévoit pas de report des utilisateurs des transports collectifs vers la voiture.

«L'initiative fait référence à des mesures d'accompagnement pour ne pas augmenter la capacité du réseau (une diminution du nombre de voies sur les quais et le pont du Mont-Blanc) et ainsi éviter qu'il y ait

davantage de trafic», explique le directeur associé de Team Plus, César Conforti. «Notre bureau a pris cette hypothèse en compte, à l'inverse du CITEC qui a inclus une capacité routière supérieure dans son modèle.» Selon le TCS, la traversée de la rade permettrait une meilleure répartition des voitures au centre, mais pas d'en accueillir davantage. Pour autant que ces mesures ne soient pas attaquées par voie de recours, comme par le passé.

Le constat final décrit, comme le CITEC, de plus grandes difficultés sur les routes en amont du tunnel. Une augmentation du trafic «très suppor-

table», selon le TCS, les chiffres présentés étant moins importants. La distinction majeure tient dans les avantages induits par la nouvelle route. Le «U» lacustre (les quais et le pont du Mont-Blanc) voit sa fréquentation baisser de près de moitié. Les bénéfices se répercutent jusqu'aux alentours de la gare (33% de passages en moins) et aux Eaux-Vives (moins 30%).

«L'idéal? Les deux projets»

Dans cette bataille des chiffres, difficile pour les citoyens de parvenir à deviner quelle version se rapproche le plus de la réalité future en cas de «oui». L'étude du CITEC semble toutefois bénéficier d'un avantage grâce aux données complètes et actualisées qu'elle a utilisées.

Reste que le document diffusé par le TCS, s'il dit vrai, ne fait pas non plus état d'améliorations cruciales. Genève peut-il se permettre de dépenser plus de 1 milliard de francs (voir ci-contre) pour soulager les quais et le pont du Mont-Blanc, au détriment de nombreux autres investissements – dixit les autorités cantonales? François Membrez, président du TCS, veut voir plus loin: «Un refus de cette initiative serait un très mauvais signal envoyé à la Confédération pour obtenir son financement pour la traversée du lac. L'idéal serait de réaliser les deux projets complémentaires.» Sur ce point, il semblerait que la réalité budgétaire du canton soit implacable et incite à davantage de pessimisme. I

Selon le TCS, le coût de la traversée est «gonflé»

Alors que les opposants à l'initiative de l'UDC mettent très souvent en avant le coût important de l'ouvrage dans leurs argumentaires, le TCS conteste également le chiffre avancé par les autorités genevoises. Etant estimé à 1,2 milliard de francs – 1,5 milliard pour les plus alarmistes –, le tunnel sous-lacustre, accompagné de sa liaison vers Malagnou, représente un lourd investissement pour les seules finances cantonales. Or, François Membrez, président du TCS, estime que ce prix est «gonflé» par le Département des transports.

Il en veut pour preuve l'évaluation faite lors de l'élaboration du projet en 2004 qui devisait les travaux à 560 millions de francs. Actualisant ce montant grâce à l'indice des prix à la construction et au durcissement des normes de sécurité, le TCS parvient à un total de 660 millions, auxquels il faut ajouter près de 50 millions supplémentaires correspondant aux améliorations du projet défendues par l'organisation. «Alors que le projet faisait l'unanimité auprès du gouvernement il y a dix ans, tout est désormais bon pour le noir», déclare M. Membrez.

Le calcul effectué par le TCS est balayé par René Leutwyler, ingénieur cantonal. Selon lui, ce montant servirait en 2004 à être comparé avec les autres projets étudiés et ne prend en compte que les coûts de construction. L'estimation de l'Etat – 1,2 milliard pouvant varier de plus ou moins 30% – intègre notamment les incertitudes liées aux difficultés de creuser en dessous du lac, terrain encore peu connu des constructeurs genevois, à ce stade de la planification du projet.

Mais François Membrez a d'autres propositions. Il estime que l'ouvrage peut être réalisé en deux temps: d'abord la traversée de la rade, puis la liaison jusqu'à la route de Malagnou. Une manière d'étaler la dépense. Le président du TCS plaide également pour la mise en place d'un partenariat public-privé, consistant à déléguer la construction à une entreprise non étatique, puis à lui payer un loyer ou soutenir le financement par un système de péage à l'entrée. Cet arrangement permet de ne pas augmenter brusquement la dette mais coûte davantage à l'Etat. ELE