

Transports

La traversée du lac pourrait se parer d'une bretelle française

Une étude du TCS propose un barreau entre la plaine de la Seymaz et le pied des Voirons

Marc Moulin
@marc_moulin

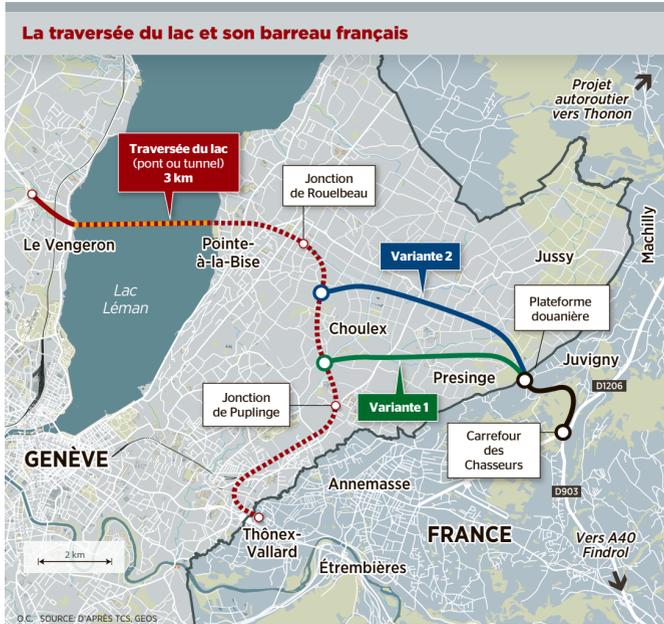
La plus genevoise des arlésiennes est peut-être en passe de connaître une nouvelle mutation. Le tracé officiel du projet de traversée du lac couplée à un contournement de Genève par l'est est en train d'être repensé, notamment sur la base d'une nouvelle étude que le TCS a mandatée. Elle examine les meilleures façons de relier le projet genevois au réseau routier haut-savoyard, répondant ainsi aux craintes exprimées de part et d'autre de la frontière.

En effet, le contournement genevois permettrait certes d'alléger la circulation dans de vastes portions de la ville d'après les modifications, mais il provoquerait aussi à son extérieur et à ses abords un surcroît de circulation cherchant à rejoindre la nouvelle infrastructure. Voilà qui nourrit les craintes de plusieurs localités, tant genevoises que françaises.

Inquiétudes à foison

Autre motif d'inquiétude entre Arve et Lac: la France est sur le point de bâtir une autoroute qui reliait Thonon à Machilly où elle se raccorderait à la grande route qui longe les Voirons puis force vers l'autoroute Blanche à Findrol. Le projet est avancé. Un rapport d'enquête publique favorable vient tout juste d'être rendu.

«De longue date, nous demandons, si la traversée du lac se fait, qu'elle soit raccordée par un tunnel à la route française à 2x2 voies du pied des Voirons, afin d'éviter que le trafic ne s'engouffre dans nos villages par de petites routes étroites, totalement inadéquates, commente Gilles Marti, maire de Puplinge. La construction prévue d'une autoroute vers Thonon nous fait aussi craindre un fort afflux de trafic. Pour nous, il vaudrait mieux miser sur le Léman Express qu'inciter les gens à prendre la voiture.» Dans ce cadre, le TCS a financé une étude de génie civil sur les meilleures façons de créer une couture entre le contournement que Genève ébauche et le réseau français. Conclusion? Deux varian-



tes sont retenues comme plus favorables: accrochées à deux niveaux distincts de la traversée du lac, elles traversent en tunnel la plaine de la Seymaz, évitant même la nappe phréatique à une profondeur de 20 mètres. Les deux variantes convergent à la frontière. Une nouvelle plateforme douanière y serait bâtie, près de Juvigny, puis un viaduc franchissant le vallon du Foron, et une route en plein air mènerait vers le carrefour dit des Chasseurs, où se connectent la route du pied des Voirons et la départementale provenant d'Annemasse via son aéroport. Le bureau d'ingénieurs Geos a

calculé des devis. Comptez 430 millions de francs pour la première variante, 490 pour la seconde. «En créant un contournement d'Annemasse, ce barreau résout la plupart des problèmes du côté haut-savoyard et évite de surcharger le nœud d'Étrembières, déjà saturé, argumente François

Membrez. L'étude du TCS provient d'ingénieurs civils. Une analyse plus fouillée des flux de circulation attendus devrait s'avérer nécessaire. En 2011, l'étude cantonale sur le contournement de Genève avait exclu un tracé direct entre le Vengeron et le pied des Voirons. Motif? Il avait «l'inconvénient majeur de favoriser les doubles traversées» d'une rive à l'autre. Du coup, un trajet de Vésenaz aux zones industrielles de Plan-les-Ouates ou la Praille viendrait saturer «le secteur de l'aéroport et l'autoroute en services».

Membrez, président du TCS. Comme ce barreau se situe à 30% sur sol français, on peut imaginer un financement de ce côté.»

Retouches en cascade

La création du barreau pourrait rendre dispensable le tunnel sous Thonex rejoignant Vallard, lequel coûterait sans doute plus cher que les tracés envisagés par le TCS. Sa connexion à la traversée pourrait aussi mener à un déplacement de la jonction prévue à Puplinge, par exemple en l'implantant à Choulex où elle se grefferait à l'échangeur de la première variante.

Une connexion entre la traversée du lac et le carrefour des Chasseurs n'est pas une idée nouvelle. Le Conseil d'État l'a envisagée dès qu'il a tourné le dos, en 2007, à une traversée urbaine de la rade et opté pour un contournement. L'un des écueils à un tracé vers le pied des Voirons était l'opposition de Berne à la création d'une nouvelle plateforme douanière. «Mais celle-ci soulagerait les autres, un argument qui convaincrait facilement la Confédération», avance François Membrez.

L'étude du TCS provient d'ingénieurs civils. Une analyse plus fouillée des flux de circulation attendus devrait s'avérer nécessaire. En 2011, l'étude cantonale sur le contournement de Genève avait exclu un tracé direct entre le Vengeron et le pied des Voirons. Motif? Il avait «l'inconvénient majeur de favoriser les doubles traversées» d'une rive à l'autre. Du coup, un trajet de Vésenaz aux zones industrielles de Plan-les-Ouates ou la Praille viendrait saturer «le secteur de l'aéroport et l'autoroute en services».

La Genève internationale atteint des records

Avec 30 183 personnes, le secteur international n'a jamais été si étoffé. Et n'a jamais autant dépensé

La Genève internationale se porte bien, si l'on en croit les derniers chiffres fournis par l'Office cantonal de la statistique. Le nombre d'employés actifs dans le secteur ne cesse de croître, tout comme les dépenses.

En 2017, 30 183 personnes travaillent dans les organisations internationales (y compris les 4000 employés des missions permanentes et des consulats), soit une hausse de 2,7% en un an. Un tel chiffre n'a jamais été atteint. Et cet effectif croît avec une belle régularité alors que le nombre d'organisations (34) reste stable. Les collaborateurs des organisations non gouvernementales sont, eux, près de 2900, en hausse de 5,7% en une année.

Les dépenses consenties par les organisations internationales sont, elles aussi, en hausse. En 2017, elles ont dépensé 6,2 milliards de francs, dont 400 millions en investissements (+3,6% en un an). Plus de la moitié de cet argent est versée en Suisse et comprend en majeure partie des salaires.

Enfin, le nombre de réunions a augmenté de 18% en un an, pour s'élever à 3364 conférences, là aussi un record. Plus de 220 000 délégués y ont participé.

Ces chiffres démontrent une belle santé de la Genève internationale, et cela malgré les pressions budgétaires de certains États ainsi que la concurrence d'autres villes. Comment l'expliquer? «Malgré cette concurrence, aucune grande organisation n'a quitté Genève, relève Olivier Coutau, délégué de la Genève internationale à l'État. Et si certaines organisations internationales délocalisent des services, leurs activités restent très soutenues au siège, car les besoins en coopération internationale augmentent et Genève conserve sa grande force d'être au centre de ce réseau.»

Christian Bernet
@CCBernet

Lire l'édito en une:
«La traversée du lac doit se penser large»

Vers une trajectoire redessinée

Le TCS a présenté l'étude au Conseil consultatif traversée du lac. «Cette contribution d'un acteur privé a été accueillie très positivement, salue Raymond Loretan, président. Cela forcera l'administration à se positionner sur un éventuel barreau et nourrit nos réflexions actuelles qui, portant sur l'implacement des jonctions, s'élargissent au tracé et au raccordement au réseau français, lequel évolue plus vite que le nôtre.» Le Conseil inclut aussi des sceptiques quant à l'opportunité

d'une traversée, comme Thibault Schneeberger, de l'association actif-traffic. «Ce projet du TCS marque une fuite en avant dans la logique autoroutière de la traversée du lac, juge-t-il. Mais s'il faut vraiment réfléchir à un contournement, qui ne se fera sans doute jamais, autant qu'il englobe toute l'agglomération plutôt que le seul canton. Un nouveau tracé appelle d'autres études, qui allongeront le calendrier. À un tel horizon, la traversée sera obsolète.» Et en France? Vice-président

du Pôle métropolitain du Genevois français, Pierre-Jean Crastes rappelle que le tracé officiel est critiqué de longue date: «Il revient à contourner Genève, mais pas l'agglomération, avec des effets délétères sur notre territoire, dit-il. Les variantes de barreau les plus efficaces passeraient par le carrefour des Chasseurs avec l'objectif de rejoindre l'A40. Mais il me semble que durant cette nouvelle législature genevoise, on parlera moins de la traversée du lac.» Une perspective qui semble réjouir les élus français. **M.M.**

En bref

Il crache sans raison sur une femme

Interpellation Place des Grottes, jeudi soir peu avant 22 h. Une patrouille de police, qui a été appelée pour un conflit entre un homme et deux femmes, prend contact avec ces dernières. L'une d'entre elles leur explique qu'elle vient de recevoir des crachats de la part d'un homme qu'elle ne connaît pas, et cela sans raison apparente. L'individu, un Roumain né en 1990, est vite localisé et interpellé alors qu'il dort dans une rue, non loin de là. Comme il n'a pas de papiers, les policiers l'identifient à l'aide des outils informatiques avant de l'emmener au poste de la Servette. Là, il reconnaît les faits qui lui sont reprochés. L'homme a été mis à la disposition du Ministère public. **X.L.**

Circulation difficile ce dimanche

Course à pied Plusieurs restrictions de circulation sont prévues ce dimanche 7 octobre, indique la police, en raison des 20 km de Genève Aéroport. Les axes suivants seront fortement perturbés, voire carrément interdits au trafic: pont du Mont-Blanc, quai du Mont-Blanc, route de Lausanne, avenue de la Paix, route de Pregny, chemin de Valérie et avenue de la Foretaille, ainsi que certains secteurs dans les communes du Grand-Saconnex, de Bellevue et de Genthod. Par ailleurs, plusieurs interdictions de stationnement ont été mises en place. La police rappelle que les véhicules mal parkés seront enlevés aux frais de leur propriétaire, et une amende sera délivrée. **X.L.**

27^e MARCHÉ DE L'ESPOIR
Pour des enfants et des familles du Pérou et d'ailleurs en Amérique latine
Dimanche 14 octobre 2018 de 11h à 17h30
Quai du Mont-Blanc, Genève
Informations : 022 737 36 28
www.marchedesespoir.ch

terre des hommes suisse

1 PERSONNE DIABÉTIQUE SUR 2 NE LE SAIT PAS ! ET VOUS ? FAITES LE TEST AVANT QU'IL NE SOIT TROP TARD !

Quatre jours de dépistage sont organisés par l'association diabète geneève.

Du jeudi 4 au dimanche 7 octobre 2018 10h-19h (dimanche 18h)
Planète Santé live, le Salon suisse de la Santé, Palexpo, Genève, diabète geneève - stand n° 24

Dépistage gratuit et sans inscription
Pas besoin d'être à jeun, quelques minutes suffisent !

☎ 022 329 17 77, info@diabete-geneve.ch
➔ www.diabete-geneve.ch

HUG Hôpitaux Universitaires Genève
diabète geneève
LOTERIE ROMANDE
MATERINITÉ Bd de la Cluse 30 1205 Genève hug-ge.ch/obstetrique

Aviation

Emirates et Easyjet vers un accord inédit à Cointrin

Le poids lourd des Émirats et le groupe orange veulent proposer une offre commune à Genève. Les négociations sont en cours

Richard Étienne
@RIEtienne

Easyjet et Emirates négocient un accord à Cointrin. Le groupe orange et la compagnie du Golfe collaborent autour d'une offre qui doit permettre aux passagers venant de Dubaï d'utiliser à Genève le réseau du transporteur à bas coût, selon nos informations.

Concrètement, un voyageur dubaïote souhaitant se rendre dans l'une des quelque 80 destinations desservies depuis le canton par Easyjet devrait pouvoir sous peu acheter son billet sur le site du groupe orange ou celui du transporteur émirien. Arrivé à Cointrin, il récupérerait sa valise avant de la remettre, quelques mètres plus loin, à un terminal spécial pour les passagers qui utiliseraient le service Worldwide by Easyjet et embarquera dans un appareil orange. Une offre valable en sens inverse.

Des discussions en ce sens avec Etihad et Qatar Airways ont également lieu, autour de Genève, mais elles sont moins avancées.



Emirates propose deux vols par jour à Cointrin et Easyjet environ quatre-vingts. LAURENT GUIRAUD

Contactée, une porte-parole d'Easyjet confirme l'existence de telles discussions mais précise qu'aucun accord n'est conclu à ce jour. «Worldwide by Easyjet est une vraie rupture de modèle dans notre industrie. En opposition au système d'alliances de compagnies où le passager a un choix imposé de compagnies via un hub, Easyjet unit des transporteurs indépendants les uns des autres via un hub digital et intuitif, selon elle. «De nombreuses compagnies, dont Emirates, ont

exprimé leur intérêt pour ce concept conçu pour intégrer de multiples possibilités actuellement à l'étude à travers l'Europe», ajoute-t-elle.

Le transporteur orange, spécialisé dans les liaisons court-courriers, a inauguré son premier service Worldwide by Easyjet à Gatwick le 13 septembre 2017. Le groupe annonce ce jour-là s'être allié à deux transporteurs (Westjet et Norwegian) à Gatwick pour des trajets outre-Atlantique. Depuis, les alliances avec d'autres spécialistes du long-courrier se sont succédé.

À la fin de septembre 2017, des partenariats s'ouvrent à des passagers en Afrique, en Asie, dans les Caraïbes et au Moyen-Orient. En décembre, Easyjet renouvelle

l'expérience à Milan avant d'entreprendre ce service au printemps d'autres aéroports, de Berlin à Amsterdam et Venise en passant par Paris. Le mois dernier, un partenariat similaire est lancé avec Singapore Airlines, pour les voyageurs en provenance d'Asie du Sud-Est. Au début d'octobre, au tour de Virgin Atlantic d'entrer dans la danse.

Difficile à ce stade de mesurer l'impact d'un tel service. Avant son offre Worldwide, Easyjet estimait à près d'un tiers la part de ses passagers à Gatwick qui utilisaient ses appareils pour ensuite embarquer sur un long-courrier (ou le contraire). Le nouveau service, selon la porte-parole du transporteur, vise dans un premier temps à renforcer cette clientèle - elle représente 200 000 passagers - avant de lui permettre de gagner des parts de marché. «Worldwide by Easyjet expose la compagnie à un marché supplémentaire de plus de 70 millions de passagers», selon la porte-parole.

En France, Emirates a ajouté trois liaisons cet été vers Paris et Lyon, portant à 35 le nombre de ses dessertes hebdomadaires dans l'Hexagone. Le groupe est régulièrement accusé par les compagnies traditionnelles d'être subventionné par Dubaï, ce qui aurait freiné son développement en Europe. Une situation qui aurait poussé le transporteur émirien à choisir la Suisse. Contactés, ses représentants étaient injoignables vendredi, jour de week-end à Dubaï, selon leur service de presse à Munich. Les passagers d'Emirates peuvent utiliser leurs miles sur le réseau d'Easyjet depuis 2012.



L'enseigne genevoise s'apprête à franchir le Röstigraben.

Le Relais de l'Entrecôte veut conquérir Zurich

L'enseigne bien connue des Genevois va ouvrir un deuxième bistro italien en Suisse, à deux pas de la célèbre Paradeplatz

Après trente-six ans de grillades à succès à Genève, le Relais de l'Entrecôte, s'apprête à franchir le Röstigraben. «Nous allons ouvrir une enseigne similaire en plein cœur de Zurich, à deux pas de la fameuse Paradeplatz», confirme Géraldine Burrus, l'une des dirigeantes de cette entreprise familiale, créée par son grand-père en 1959 à Paris. Au début des années 80, une de ses filles reprend un établissement genevois, né en 1912 sous le nom de Brasserie Bavaria, au 49, rue du Rhône. Le Relais de l'Entrecôte est aujourd'hui installé à Rive.

Recette du succès

L'ouverture de son jumeau zurichois - avec ses fameuses stores rouges, son décor boisé et feutré, ses affiches rétro et ses serveuses en tenue noire et tablier blanc - est prévue pour le début de l'année. «On souhaitait s'entendre en Suisse depuis un certain temps. Là, on a trouvé un endroit magnifique, au 5, in Gassen, dans le carré d'or zurichois. On ne pouvait pas manquer une telle occasion», motive la maîtresse des lieux. Et certains Zurichois en saliveraient déjà, à l'entendre: «Nous pensons que notre concept sera à fort goût. Quant à Suisses allemands viennent et reviennent d'ailleurs chez nous depuis des années dans le cadre du Salon de l'auto.»

La recette du succès de cette institution genevoise plus que trentenaire? «Une formule unique à 42 francs avec contre-filet, pommes allumettes, salade et surtout notre fameuse sauce secrète», répond Géraldine Burrus. Divers desserts traditionnels en prime, ce café historique n'attire pas que des

fidèles clients locaux. «Des touristes en provenance du monde entier reviennent chez nous chaque année», apprécie la gérante.

Relevons qu'assisi alléchant soit-il pour quantité d'amateurs de bonne chère, ce fleurion du patrimoine bistrotier genevois a connu des heures passablement chahutées qui l'ont finalement contraint, en 2014, à quitter son adresse initiale du 49, rue du Rhône pour renaitre à Rive.

Bataille juridique

Et cela après une véritable saga juridico-patrimoniale démarrée au milieu des années 2000: ne souhaitant pas maintenir un restaurant dans son immeuble, le propriétaire du 49, rue du Rhône cherche à éjecter l'honorable brasserie. Émotion en ville, suivie d'une longue bataille juridique. Le Tribunal fédéral (TF) finit par confirmer la résiliation du bail. Et cela malgré la tentative des autorités genevoises de sauver les lieux en 2011, en classant le décor du bistrot, des boisées au plafond, en passant par les tables, banquettes, chaises et miroirs. Recours des proprios. Le TF, toujours lui, confirme le classement un an plus tard... tout en confirmant aussi la résiliation de bail en 2013.

Résultat: le Relais de l'Entrecôte déménage au 6, rue Pierre-Fatio. Mais la procédure juridique ne s'achève pas pour autant... Car au 49, rue du Rhône s'installe une Entrecôte du Rhône axée sur un menu carné unique, fort voisin, pour ne pas dire identique au concept du Relais. Les anciens gérants hurlent à la concurrence déloyale et saisissent à nouveau la justice. Au final, l'arcade historique change une nouvelle fois de nom, en devenant Le 49 Rhône et... en ajoutant un peu de poisson à sa carte. Aujourd'hui, c'est le grand chef Chevrier qui est aux commandes de La Marjolaine, axé «cuisines du soleil». **Laurence Bézaguet**
@lbezaguet007

Une rue, deux noms, deux plaques. La Ville voit double

La Ville pourrait indiquer le nom ancien des rues, à côté de l'actuel. Une plongée dans l'histoire genevoise

Dis-moi comment tu t'appelles je te dirai à quoi tu servais. Quatre exemples pour illustrer la motion du conseiller municipal socialiste Pascal Holenweg en Ville de Genève, acceptée mercredi en plénière: la «rue des Belles-Filles» pourrait compléter l'actuelle rue Étienne-Dumont; la «rue du Vieux-Bordel» pour l'actuelle rue

François-Diday; la «rue Chausse-Coq» pour l'actuelle rue Chausse-Coq; la «rue de l'Écorcherie» pour l'actuelle rue du Cheval-Blanc.

Il ne s'agit pas de redonner aux rues concernées leur nom d'origine. Non, il s'agit seulement de l'indiquer en dessous, sur une plaque différente de la plaque officielle, pour éviter les complications inutiles (réimpression des plans, des papiers à lettres et cartes de visite).

Comme l'indique Pascal Holenweg avant, les noms de rues désignent des activités, une consi-

figuration ou la nature des arbres qui l'ornaient, plutôt que des noms de personnes.

La conseillère municipale Florence Kraft-Babel (PLR) s'est interrogée sur la borne temporelle de cette plongée historique: «Où est la limite? Au latin? Au IIIe siècle?» Réponse du motionnaire: «On commence à avoir des noms de rues au Moyen Âge, les plus anciens remontant au XIIIe siècle. Donc pas besoin de faire des recherches archéologiques. On a déjà une liste des anciens noms.»

Le Vert Alfonso Gomez a consi-

déré ce projet «intéressant, car il comporte un aspect de notre mémoire historique. Peut-être que MCG et PLR sont froids car certains noms anciens et cocasses les gênent? En tout cas l'UDC a avancé d'autres raisons pour s'y opposer, selon Pierre Scherb. «Ça porte à confusion, si on appelle une ambulance par exemple.» L'objet a tout de même passé avec 37 oui. L'Exécutif devra prendre des mesures et présenter un rapport.

Sophie Simon
@SophieSimonTDG