

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

IdGe
6/7.10.18

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.

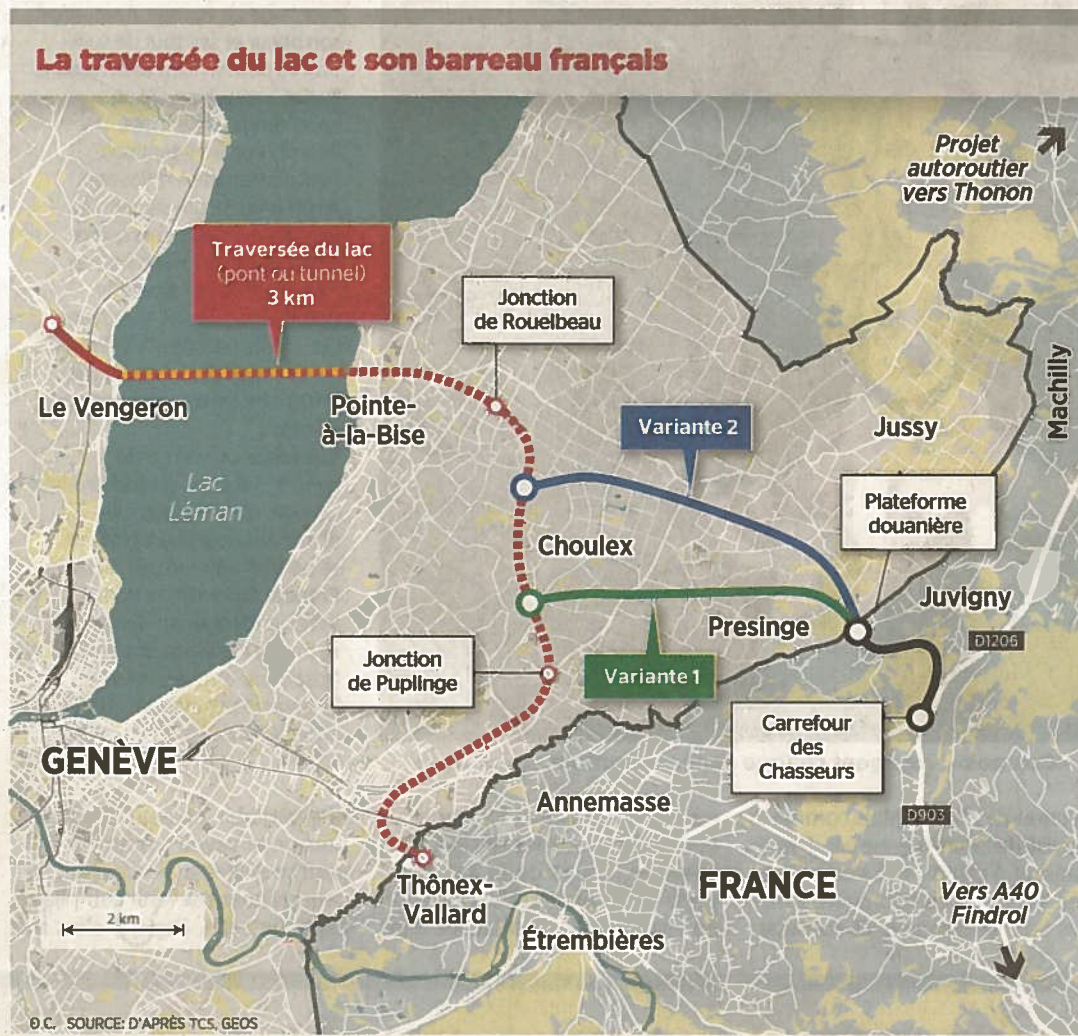
En effet, le contournement genevois permettrait certes d'alléger la circulation dans de vastes portions de la ville d'après les modélisations, mais il provoquerait aussi à son extérieur et à ses abords un surcroît de circulation cherchant à rejoindre la nouvelle infrastructure. Voilà qui nourrit les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

Inquiétudes à folson

Autre motif d'inquiétude entre Arve et Lac: la France est sur le point de bâtir une autoroute qui relierait Thonon à Machilly où elle se raccorderait à la grande route qui longe les Voirons puis fonce 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 dou-

nière 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 noeud d'Étrembières, déjà saturé, argumente François

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 Thônex 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 saturant «le secteur de l'aéroport et l'autoroute en service».

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 nourrir nos réflexions actuelles qui, portant sur l'emplacement des jonctions, s'élargissent au tracé et au raccordement au réseau français, lequel évolue plus vite que le nôtre.»

Le Conseil inchoit 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.

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