



ITINÉRAIRE

Votre journal régional



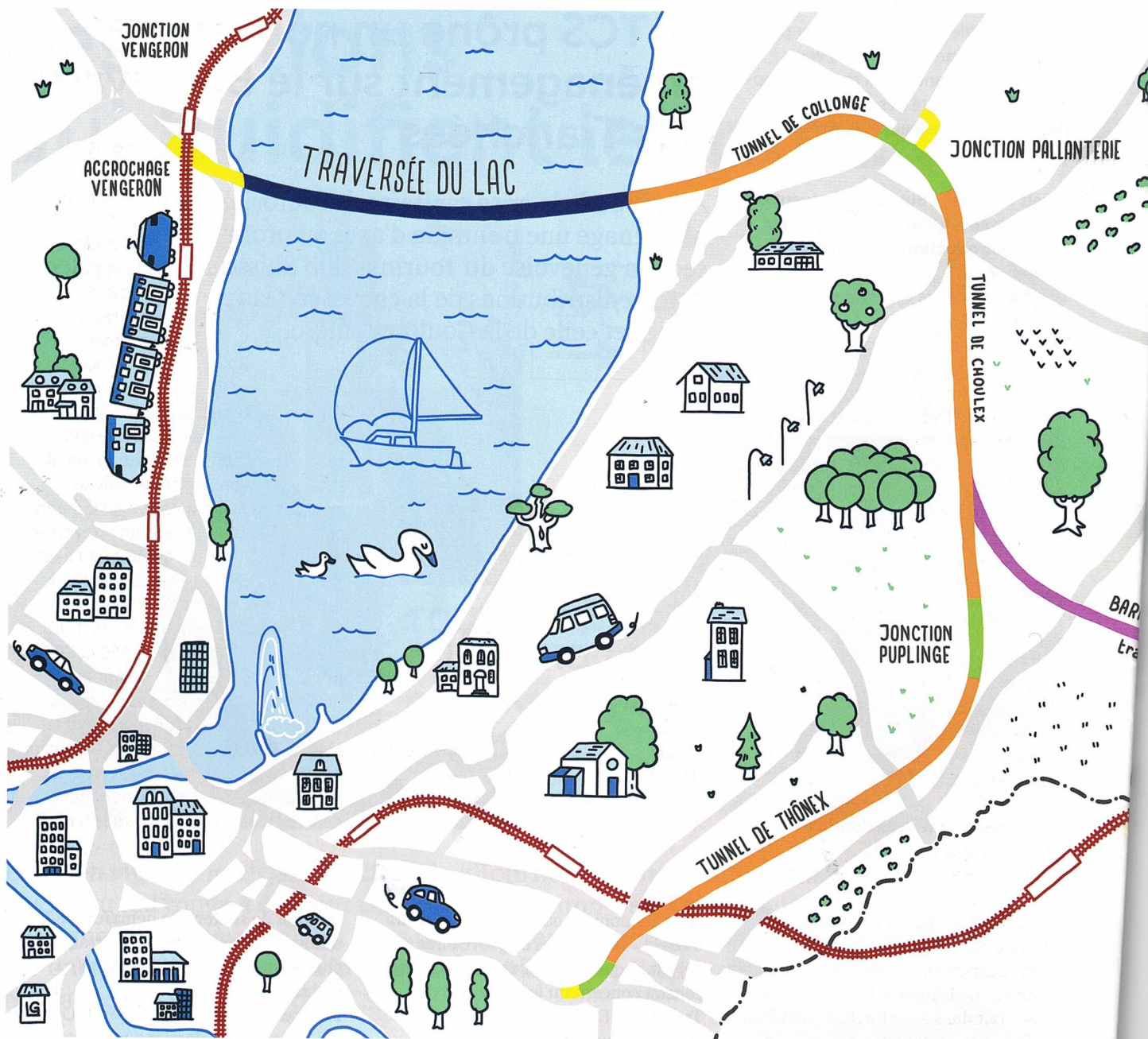
Genève et ses recoins

Versoix à pied ça vous dit ? p.13

LA TRAVERSÉE DU LAC :
un projet durable p.6

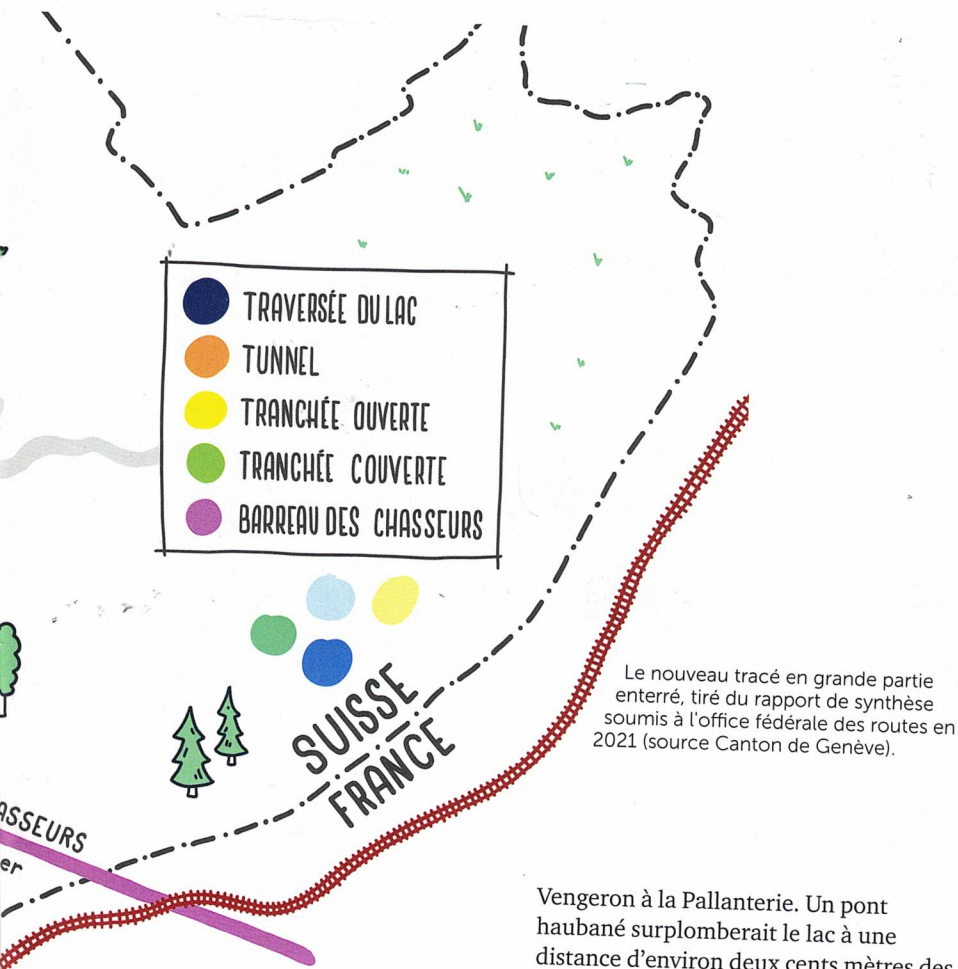
MOTO 125 CCM : conduite
et théorie en 5 jours p.10

RANDO EN MONTAGNE
avec des Yaks p.14



Traversée du lac, un projet économique et durable

Six ans après que le peuple genevois se soit déclaré favorable à ce projet d'envergure, un projet concret a été soumis cette année à Berne. Sans cet aménagement, le TCS estime que Genève perd chaque année entre 120 et 200 millions de francs, soit le coût des congestions générées chaque jour par un trafic de transit sur l'autoroute de contournement et les principales pénétrantes de la cité de Calvin.



La traversée de la rade, l'arlésienne genevoise, que l'évolution de la Genève économiquement dynamique a dû transformer en 2016 déjà en traversée du lac, est aujourd'hui sous la coupole. Devisé à plus de 4,7 milliards de francs, le contournement Est demeure en effet tributaire de la manne fédérale. Il s'inscrirait dans le cadre de la planification des routes nationales, en vue d'un financement par le fonds FORTA. En attendant la consultation à l'agenda 2023 des Chambres fédérales, la traversée du lac a été appelée de ses vœux par le peuple. Lequel s'était favorablement prononcé sur l'initiative constitutionnelle de juin 2016, tandis que trois ans plus tard un crédit de 6,3 millions de francs était alloué par le Grand conseil pour la réalisation de diverses études préparatoires.

Un centre-ville apaisé

Si Genève se fait pressante quant à une vaste réorganisation de son réseau urbain, c'est qu'elle souhaite désengorger son centre pris d'assaut aux heures de pointe par un trafic de transit. Ainsi, il s'agirait de permettre de relier le

Vengeron à la Pallanterie. Un pont haubané surplomberait le lac à une distance d'environ deux cents mètres des rives. Le programme inclurait aussi la construction d'un contournement autoroutier en très grande partie souterrain afin de limiter l'impact sur l'environnement. Celui-ci vise le développement de l'ensemble des réseaux de transports dans une multimodalité globale, en favorisant encore le report des capacités routières aujourd'hui concentrées au nord ou au centre-ville.

Principal bénéficiaire : la Ville de Genève qui verrait plusieurs axes routiers importants délestés de voies dévolues au trafic individuel motorisé et les transports publics et la mobilité douce seraient privilégiés. Pour Yves Gerber, directeur de la section genevoise du TCS, le contournement Est offre une multitude d'avantages directs et indirects. « La réalisation du projet aura un effet positif sur le trafic de transit en ville. Nous estimons la baisse à -11% dans la ceinture urbaine et à -20% dans l'hypercentre. Ce qui réduit d'autant les nuisances en matière d'émissions polluantes et sonores ».

Des exemples concrets : sur la place de Neuve, le trafic motorisé privé serait partiellement suspendu et les cyclistes pourraient reconquérir l'espace. Au pont

Butin, une voie de circulation serait sacrifiée (direction sud), tandis que les zones dédiées aux vélos seraient dès lors élargies.

Un bénéfice écologique et économique

Mais ce n'est là que la partie la plus visible l'iceberg. Cette redistribution des cartes représente un atout de taille pour l'urbanisation future. Cette requalification urbaine dans le centre et la couronne genevoise permettrait d'exploiter de nouvelles opportunités, comme la déminéralisation et la végétalisation des routes pour favoriser des îlots de verdure. Ces implantations végétales qui se frayeraient ainsi un passage concurrent à une meilleure qualité de vie. Il reste que les opposants actuels se cristallisent sur le montant qu'il faudrait affecter à la réalisation d'une traversée du lac, oubliant que le statut quo n'est pas sans incidence financière. « Selon une étude réalisée à Zurich et projetée sur Genève, l'immobilisation du trafic coûte chaque année entre 120 et 200 millions de francs. Avons-nous les moyens de jeter en dix ans entre 1,2 milliard et 2 milliards par les fenêtres ? », interroge le directeur du TCS Genève. Et d'ajouter : « L'investissement – certes imposant – serait au minimum une opération blanche. En d'autres termes, les 4,7 milliards de francs injectés seraient même, dans une vision pessimiste, rapidement épongés. »

Le projet permettra-t-il au canton de réduire drastiquement les émissions de CO₂ pour atteindre son objectif ? Le rapport genevois estime que ce ne sera pas le cas, même s'il ne tient toutefois pas compte de l'accélération des immatriculations de véhicules électriques qui s'opère actuellement. Il relève cependant que les avantages en matière de mobilité sont incontestables. La traversée du lac permettrait de nouvelles relations entre la Suisse et la France offrant ainsi une meilleure connexion du Grand Genève aux réseaux régionaux, nationaux et supra-régionaux. Les charges sur le réseau autoroutier à la douane de Bardonnex et sur l'A40 au pied du Salève seraient, elles, allégées. Sans compter qu'en rapprochant ainsi les deux rives, l'impact sur le temps de parcours et les accidents serait indéniable. Autant d'arguments qui plaident en faveur de ce projet et qui devraient faire mouche auprès de la Confédération, espérons-le.