

Quelle traversée de la Rade pour Genève ?

Sommaire

	Page
1. Préambule	1
2. Traversée urbaine de la Rade	
2.1 Type de tracé	
2.2 Coût et financement	2
3. Grande traversée ou boucllement autoroutier	3
3.1 Type de tracé	
3.2 Coût et financement	4
3.3 Avec ou sans péage	
4. Conclusions	5
5. Annexes	
A1 Tracé proposé de traversée urbaine	
A2 Idée de tracé d'un boucllement autoroutier	
A3 Diagramme « efficacité/environnement »	
A4 Tableau synthétique de comparaison	

www.tcsge.ch

Mai 2007

Quelle traversée de la Rade pour Genève ?

1. Préambule

En 2006, la Confédération a créé un fonds de 20,8 milliards de francs pour soutenir le développement des infrastructures de transports nécessaires au pays et aux cantons pour les 20 prochaines années.

Pour bénéficier de cette manne fédérale, le canton de Genève doit présenter ses projets d'infrastructures de transports dans un document intitulé «projet d'agglomération» qui coordonne l'urbanisation et la mobilité.

C'est une chance qui s'offre à Genève de pouvoir réaménager de manière positive son centre-ville en réalisant enfin la traversée urbaine de la rade grâce à l'aide de la Confédération. Dans cette optique, un projet de traversée urbaine doit impérativement figurer dans le « projet d'agglomération franco-valdo-genevois » qui devra être adressé à Berne d'ici le 31 décembre 2007.

Deux projets troublent pourtant l'esprit de ceux qui sont favorables à la réalisation d'une nouvelle traversée lacustre. Il ne s'agit pas de faire un choix entre un pont ou un tunnel, mais d'examiner quel type de tracé peut être envisagé à court terme et bénéficier du soutien de la Confédération.

Ce document a pour but d'apporter un éclaircissement sur cette « fausse concurrence » qu'il pourrait y avoir entre deux idées de tracé, à savoir :

- une traversée urbaine de la rade (moyenne traversée)
- ou
- un boucllement autoroutier (grande traversée ou « contournement est » de Genève)

2. Traversée urbaine de la rade (moyenne traversée)

cf. annexe 1

2.1 Type de tracé

En 2004, le Département du Territoire dévoilait un projet de traversée urbaine de la rade issu des travaux d'un groupe de travail paritaire réunissant des représentants des milieux de la protection de l'environnement et de l'économie.

Plusieurs tracés ont été étudiés, y compris une variante qui projetait le centre-ville en 2020 sans traversée sous-lacustre, mais avec un développement intense des transports publics. Le rapport conclut que c'est la traversée urbaine de la rade qui répond le mieux aux exigences écologiques, économiques et sociales Genève.

Ce résultat est sans équivoque, d'autant plus que les membres du groupe de travail ont pu valoriser eux-mêmes, de manière parfaitement anonyme et confidentielle et en fonction de leur propre sensibilité, les critères d'évaluation des variantes, préalablement établis selon les trois piliers du développement durable.

Jamais, une étude de traversée n'aura été aussi soucieuse de la protection de l'environnement et de l'économie des ressources.

Le rapport démontre clairement que la traversée urbaine de la Rade contribue à une amélioration de la qualité de l'air et ainsi, n'accentue pas le phénomène du réchauffement climatique.

Le tracé de traversée retenu relie, en tunnel, l'avenue de France à la route de Malagnou en passant sous le quai Gustave-Ador (**cf. annexe 1**).

Cette variante s'avère concluante, car elle s'inscrit dans un concept de revitalisation de la rade tout en permettant un réaménagement des quais et un renforcement des transports publics en créant deux couloirs bus sur le Pont du Mont-Blanc.

Ce projet délesterait le centre-ville d'une bonne partie du transit puisqu'il entraîne une réduction du trafic routier de -50 % sur le Pont du Mont-Blanc et de -50 à -70% sur les quais.

C'est un concept « Win-Win » grâce auquel tous les modes de déplacements seraient bénéficiaires, les habitants des quartiers des Eaux-Vives et des Pâquis jouiraient de plus de tranquillité et la Rade aurait un nouveau visage agréable et convivial.

2.2 Coût et financement

Le coût de cet ouvrage est évalué à 560 millions de francs, prenant en considération le réaménagement des voiries sur les quais ainsi que la création de deux voies réservées aux transports publics sur le Pont du Mont-Blanc.

Afin de ne pas écarter le coût d'autres mesures d'accompagnement, disons prudemment que le coût final pourrait avoisiner les 700 à 800 millions de francs pour aboutir à un projet de haute qualité.

C'est précisément ce projet qui pourrait être inscrit dans le « projet d'agglomération franco-valdo-genevois » afin d'obtenir un soutien de la Confédération de l'ordre de 350 à 400 millions de francs, soit 50% du coût de réalisation.

En regard des deux types de traversée qui nous intéressent, il faut garder à l'esprit que seule la traversée urbaine de la rade est en mesure d'obtenir un financement via le fonds national d'infrastructure.

Sur ce point, l'ensemble des infrastructures actuellement présenté dans le pré-rapport du « projet d'agglomération » (www.projet-agglo.org) nécessite une contribution de la Confédération de **919,5 millions de francs**, réparties de la manière suivante :

- 420,5 millions CHF pour des infrastructures à réaliser sur le territoire français (46%)
- 356,5 millions CHF pour des infrastructures à réaliser sur le territoire genevois (39 %)
- 142,5 millions CHF pour des infrastructures à réaliser sur le territoire vaudois (5 %)

Côté genevois, les investissements envisagés à l'horizon 2020 s'élèvent à 2,369 milliards de francs, répartis comme suit :

- 84,4 % pour les transports collectifs, soit 2 milliards de francs
- 10,1 % pour des infrastructures routières, soit 240 millions de francs
- 3,2 % pour la mobilité douce, soit 75 millions de francs
- 2,3 % pour les P+R (parkings d'échanges), soit 54 millions de francs

Genève n'a pas la possibilité de réaliser rapidement tous ses projets d'infrastructures de transports. Un ordre de priorité s'avère nécessaire.

On ne peut s'empêcher de croire que dans les 919, 5 millions de francs de subvention que Genève cherchera à obtenir ardemment auprès de la Confédération pour les multiples projets inscrits dans le pré-rapport, on ne puisse pas affecter une partie, en priorité, à la réalisation de la traversée urbaine de la Rade.

Après avoir engagé plus de 2 milliards de francs dans le développement des transports publics à Genève, la réalisation de la traversée urbaine de la rade permettrait également de célébrer le principe de la complémentarité des transports ancré dans la Constitution genevoise. Ceci est d'autant plus vrai, que le projet avancé profite à tous les modes de déplacements. La solution du « tout collectif » n'est pas viable, car de nombreuses zones continueront à ne pas être desservies et que les transports en commun ne pourront pas répondre à eux seuls, à l'ensemble des besoins de mobilité futurs.

En inscrivant en priorité ce projet dans le « projet d'agglomération » d'ici le 31 décembre 2007, nous pouvons espérer que la Confédération pourra libérer les fonds pour 2011.

3. Boucllement autoroutier (grande traversée ou « contournement est » de Genève) *cf. annexe 2*

3.1 Type de tracé

Comme sa désignation l'indique, ce type de tracé est de nature purement autoroutière, qui doit s'étendre sur le territoire genevois et français (*cf. annexe 2*).

Ce type de projet poursuit plusieurs objectifs visant à assurer des fonctions complémentaires d'intérêt international, national, régional et local. Il facilitera le maintien et l'implantation d'activités génératrices d'emploi et offrira de nouvelles opportunités de développement.

Il s'agit sans doute du projet majeur du 21^{ème} siècle pour Genève et sa région, présentant d'importants avantages socio-économiques.

Un tel projet nécessite d'initier les réflexions et études dès aujourd'hui, car la route s'annonce longue et sinueuse.

Il va de soi que cette infrastructure est intimement liée à l'élargissement à 3 voies de certains tronçons, voire de toute l'autoroute A1, entre Genève et Lausanne.

A cet égard, il est utile de rappeler que l'élargissement de certains tronçons de cette autoroute peut être réalisé à court terme par la Confédération. En effet, un montant de 5,5 milliards de francs a été prévu dans le fonds national d'infrastructures pour être affecté précisément à la suppression des goulets d'étranglements sur le réseau existant des routes nationales et que le secteur Genève-Nyon a été identifié, de surcroît, comme tronçon prioritaire à assainir.

Nous ne cachons pas notre étonnement par rapport à l'attitude actuelle des autorités genevoises qui consiste à militer d'un côté en faveur d'une 3^{ème} voie CFF, alors que son financement n'est pas prévu par la Confédération et à délaisser d'un autre côté, l'idée d'une 3^{ème} voie autoroutière qui, elle, a un financement programmé. Ces deux projets sont complémentaires, nécessaires et méritent tous d'être défendus dans l'intérêt de Genève, de Vaud mais aussi de la Suisse.

A noter également que dans le Hit-parade des économies les plus performantes, la Suisse occupe une sixième place selon un classement établi par l'institut de recherche lausannois IMD (Institut for management development). Cette étude met en évidence l'importance de la qualité des infrastructures helvétiques et que le rail et la route ont atteints toutefois la limite de leurs capacités.

3.2 Coût et financement

Cet ouvrage doit d'abord s'inscrire dans le cadre d'une extension du réseau des routes nationales (réseau autoroutier). Dans une telle perspective, la Confédération financerait la totalité de la partie du tracé implanté sur le sol genevois, partie qui pourrait avoisiner les 2 à 3 milliards de francs. Les Français doivent, quant à eux, coordonner et prendre en charge le tronçon d'autoroute sur leur territoire.

Il va de soi que le Canton de Genève doit prendre en charge l'ensemble des mesures d'accompagnement, notamment en ce qui concerne les connexions entre les échangeurs autoroutiers et le réseau routier local.

En ce qui concerne le réseau des routes nationales, la priorité actuelle de la Confédération consiste à achever le réseau tel qu'il est planifié à ce jour. L'achèvement de ce réseau est prévu à l'horizon 2015, mais l'expérience vécue laisse présumer des retards.

Autant dire qu'une telle infrastructure ne verrait pas le jour avant 2040. Pour rappel, le chantier de l'autoroute genevoise de contournement existant a duré 16 ans.

3.3 Avec ou sans péage

Le partenariat public-privé (ppp) est envisagé pour permettre de réaliser divers types de projets que les collectivités publiques ont de plus en plus de mal à financer elles-mêmes.

Dans le cas des infrastructures routières, le remboursement d'un ouvrage par le biais d'un péage nécessite à priori une modification de la Constitution suisse, même si celle-ci prévoit des exceptions (*Art. 82 al. 3 : L'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. L'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions*).

Autant dire que ce type de financement pour un bouclage autoroutier risque de rallonger d'avantage l'horizon de planification.

De plus, nous sommes dans une situation où les ressources de la Confédération permettraient de financer entièrement cette autoroute, pour autant que l'idée même d'une extension du réseau des routes nationales soit adoptée et envisagée en priorité à Genève.

4. Conclusions

Les deux types de tracés lacustres (traversée urbaine ou grande traversée autoroutière) répondent à des enjeux différents, ont des portées très contrastées et ne doivent pas être mises en concurrence.

D'un côté nous avons un projet de traversée urbaine qui permet un embellissement du site de la Rade et un renforcement de l'attractivité du centre-ville et de l'autre, un projet de grande traversée autoroutière qui s'insère dans une dynamique de développement territorial.

La traversée urbaine de la Rade présentée peut être cofinancée « tout de suite » par la Confédération via le fonds national d'infrastructures.

La grande traversée (boucllement autoroutier de Genève) peut quant à elle être entièrement financée par la Confédération si celle-ci décide d'étendre son réseau des routes nationales avec un horizon de planification qui nous renverrait vers 2040.

Cependant, il ne faut pas écarter, le risque que la Confédération renonce à toute extension du réseau des routes nationales, en privilégiant par exemple l'élargissement du réseau existant.

Quoi qu'il en soit, une traversée urbaine de la Rade gardera toujours son intérêt, même dans 20 ans, car ses avantages vont au-delà des simples questions de mobilité. Cet ouvrage reste le meilleur moyen pour permettre une profonde refonte du site de la Rade et rendre tout le centre-ville plus attractif et convivial. Le fonds national d'infrastructures constitue une aubaine pour réaliser « maintenant » cette ambition.

En complément de ce qui précède, le diagramme de l'**annexe 3** montre la variation de l'efficacité « transport et environnement » d'une traversée lacustre en fonction de son éloignement par rapport au pont du Mont-Blanc. Cette étude démontre que l'efficacité optimum « transport et environnement » est atteinte grâce à une traversée située approximativement à deux kilomètres par rapport au pont du Mont-Blanc, ce qui correspond précisément au tracé de la traversée urbaine (moyenne traversée).

Au vu de la qualité du projet de traversée urbaine de la Rade présenté en 2004 par le Département du Territoire, des avantages considérables que celui-ci apporterait et de la possibilité réelle d'obtenir un cofinancement à très court terme de la part de la Confédération, la Section Genevoise du TCS invite nos autorités à s'engager pour sa réalisation.

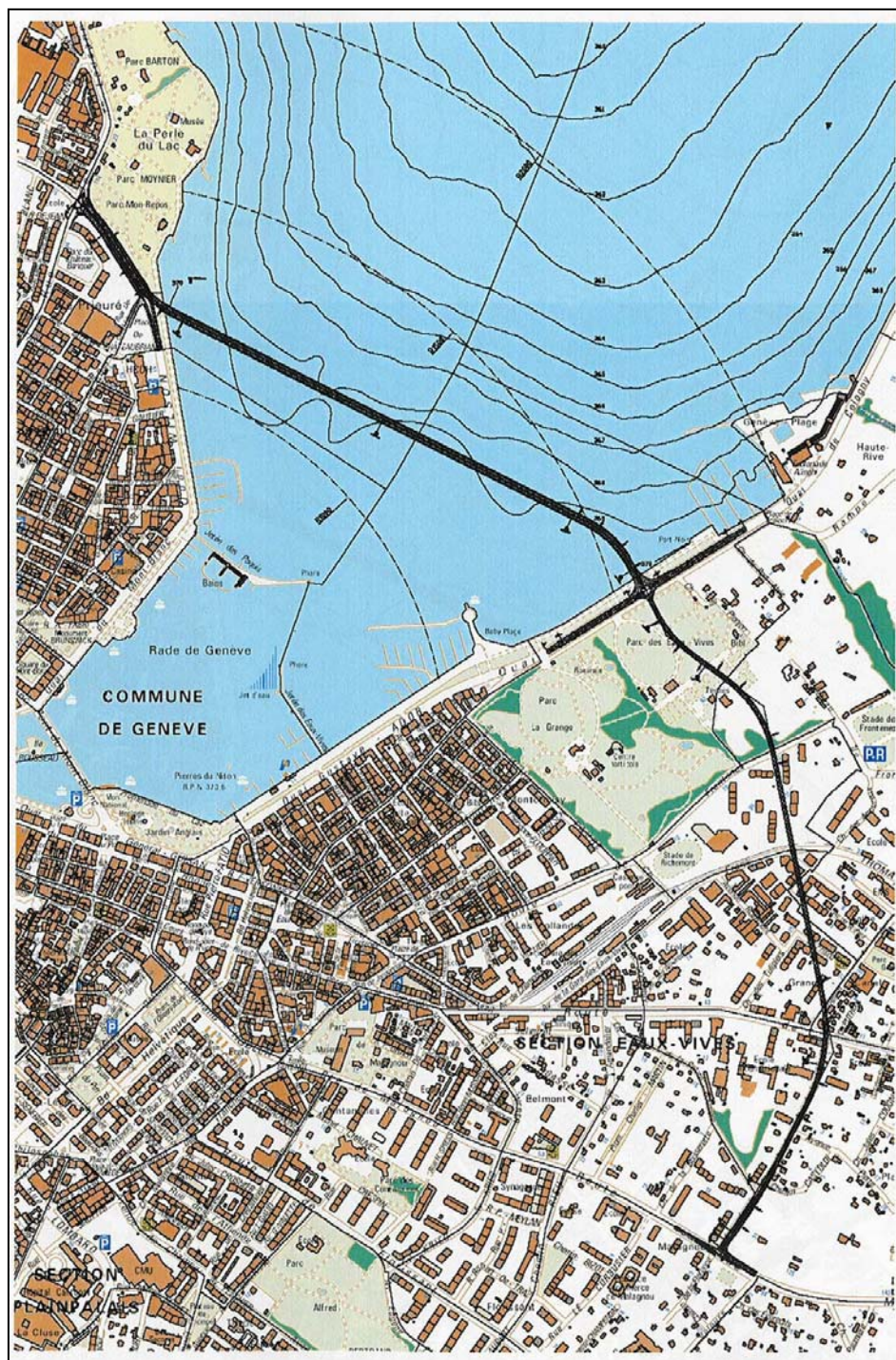
En parallèle, nous suggérons également d'initier dès à présent les réflexions et études pour le boucllement autoroutier de Genève en collaboration avec les différents partenaires concernés.

Genève, le 9 mai 2007

Victor De Oliveira
Ingénieur de circulation
Section genevoise du TCS
www.tcsge.ch

Traversée urbaine de la rade (moyenne traversée)

Tracé présenté par le Département du Territoire en 2004



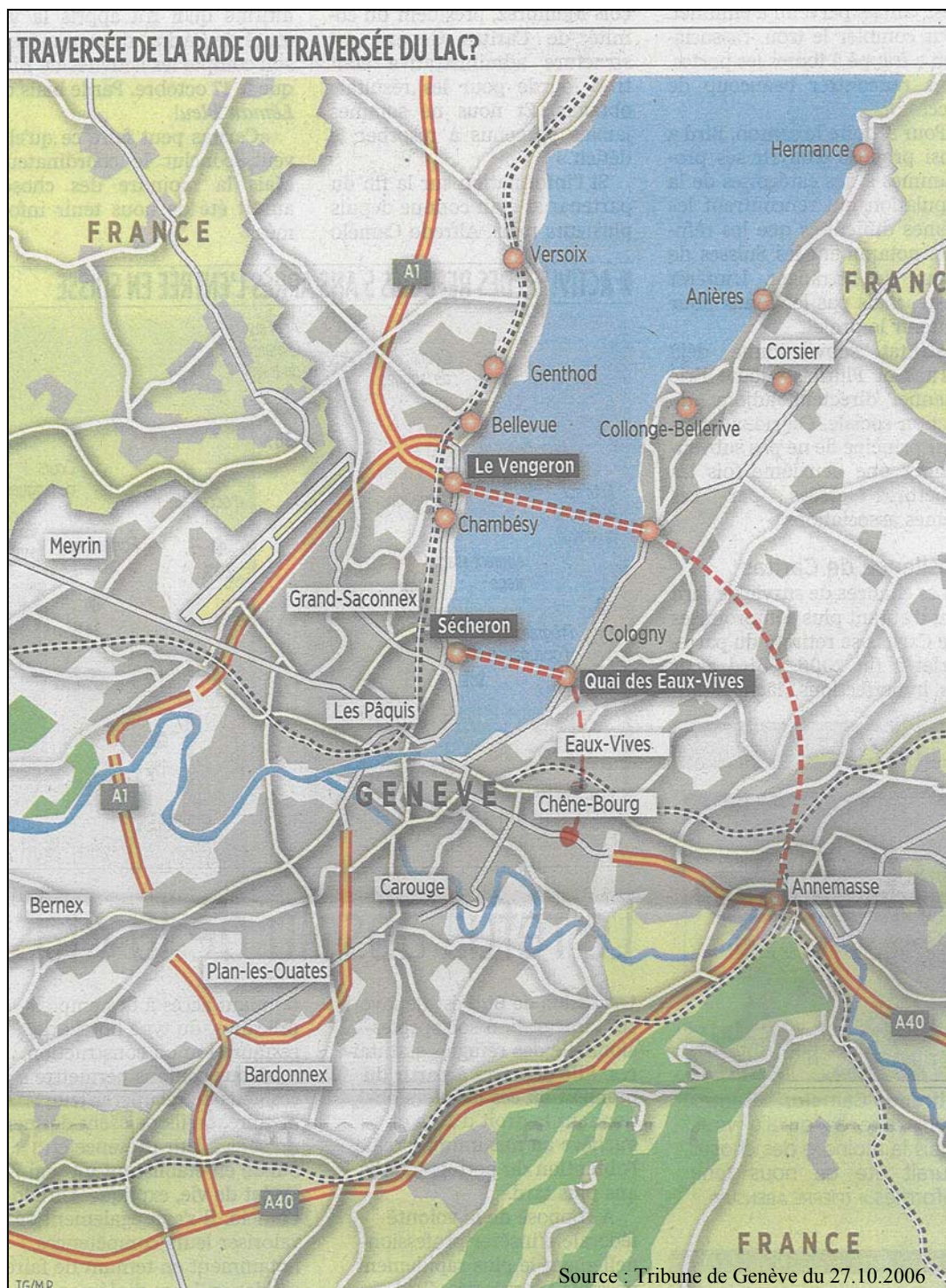
Coût de l'ouvrage : 560 millions de francs

Coût avec les mesures d'accompagnement : 700 à 800 millions de francs

Financement : 50 % Etat de Genève et 50 % Confédération (trafic d'agglomération)

Construction : dès 2011

Boucllement autoroutier (grande traversée du lac ou « contournement est » de Genève)



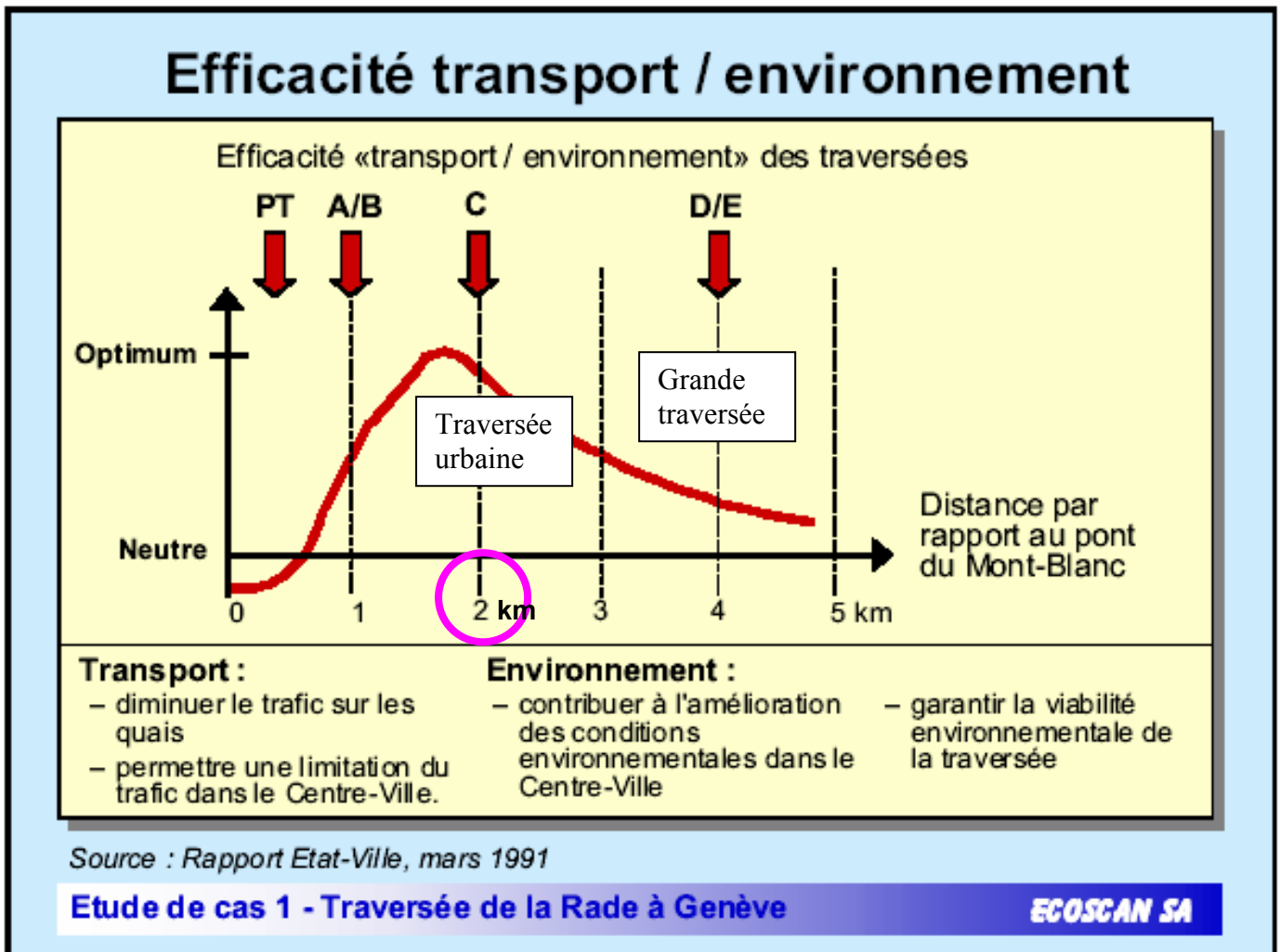
Coût de l'ouvrage : 2 à 3 milliards de francs

Coût avec les mesures d'accompagnement : ? (à la charge du canton)

Financement : 100 % Confédération (réseau des routes nationales)

Planification : 2040

Efficacité transport / environnement d'une traversée de la rade



Ce diagramme démontre la courbe de l'efficacité « transports / environnement » des différentes traversées de la rade en fonction de leur éloignement par rapport au Pont du Mont-Blanc.

L'efficacité « transports / environnement » est optimale lorsque le tracé de la traversée se situe environ à 2 km du Pont du Mont-Blanc.

C'est précisément à cette distance qu'est prévu le tracé de la traversée urbaine de la rade.

Ce diagramme qui ressort d'une étude datant de 1991 est toujours valable dans la mesure où le volume de trafic dans ce secteur du centre-ville a très peu évolué. On relève d'ailleurs aujourd'hui, une légère baisse du trafic sur le Pont du Mont-Blanc.

Annexe 4

MOYENNE OU GRANDE TRAVERSEE ?

		Traversée urbaine (moyenne traversée)	Boucllement autoroutier (grande traversée)
Caractéristiques	Planification	court à moyen terme (2010-2020)	long terme (2040 ?)
	Longueur	1'000 à 1'800 m.	2'900 à 3'200 m.
	Dist. du pont du Mt-Blanc	à moins de 2 km	à environ 4 km
	Type d'ouvrage	tunnel	tunnel et tranchée couverte
	Type de construction	2 tubes à 2 voies	2 tubes à 2 voies
	Nombre de voies	4	4
Aspects techniques	Transports	impact limité au centre-ville et à la 1ère couronne urbaine	impact régional et transfrontalier
	Urbanisme	problématique du plateau de Frontenex	couplage avec 3ème voie A1 Genève - Lausanne
		territoire urbain à ménager (insertion des trémies ?)	territoire "rural" à ménager (tranchées couvertes ?)
		valorisation des quais et des quartiers adjacents	élément structurant très fort pour la périphérie
Développement durable	Economie	réalisation plutôt orientée activités centre-ville	développement économique induit très fort
	Environnement	mise en valeur d'un secteur touristique	mise en valeur de la région
Aspects financiers	Social	diminution des nuisances au centre-ville par un aménagement adéquat des quartiers concernés	diminution des nuisances dans l'agglomération par un report spatial sur une véritable autoroute de contournement
		valorise les activités de proximité	facilite les échanges périphériques
	Financement	diminue l'effet de césure rive gauche - rive droite	rapproche les arrière-pays en offrant un passage autoroutier supplémentaire entre les deux rives
Aspects "stratégiques"	Coûts de réalisation	50% Canton et 50% Confédération via le Fonds d'infrastructure de 600 à 800 mio (avec raccordement Route de Malagnou)	100 % Confédération via la RPT ?
	Coûts d'étude	de 90 à 120 mio (15%)	2 à 3 mio
		privilégie l'agglomération au sens étroit	de 225 mio à 300 mio (15%)
	vaincre la résistance de la Ville de Genève		rassembler plusieurs communes autour du projet
	vision court terme plus "porteuse" politiquement ?		intégrer les Français comme partenaires du projet
			vision long terme capable de "faire rêver" la population ?

Remarque: Ce tableau synoptique n'est pas exhaustif: il sera complété en fonction de l'avancement des réflexions.

Ce tableau est seulement destiné à rappeler les éléments principaux intrinsèques à chaque projet.

Les aspects relatifs aux coûts n'ont pas été déterminés par l'auteur de ce tableau, mais lui ont été communiqués.