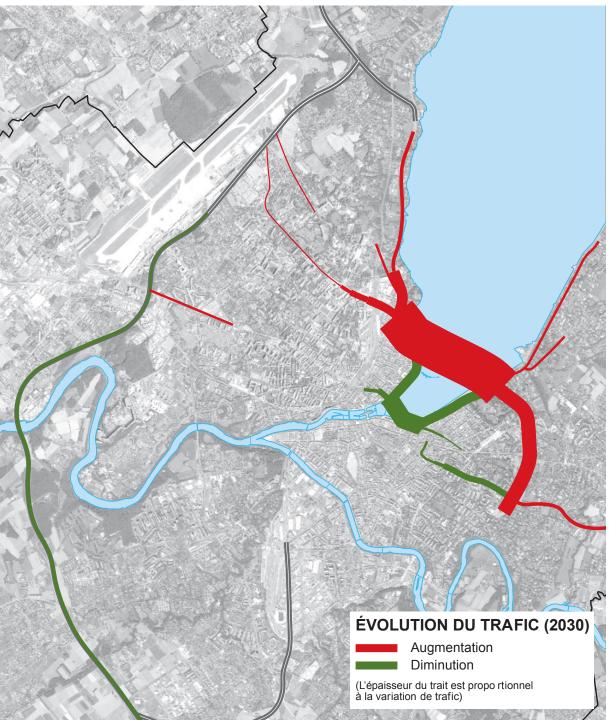


Traversons!

Mais pas n'importe

comment!

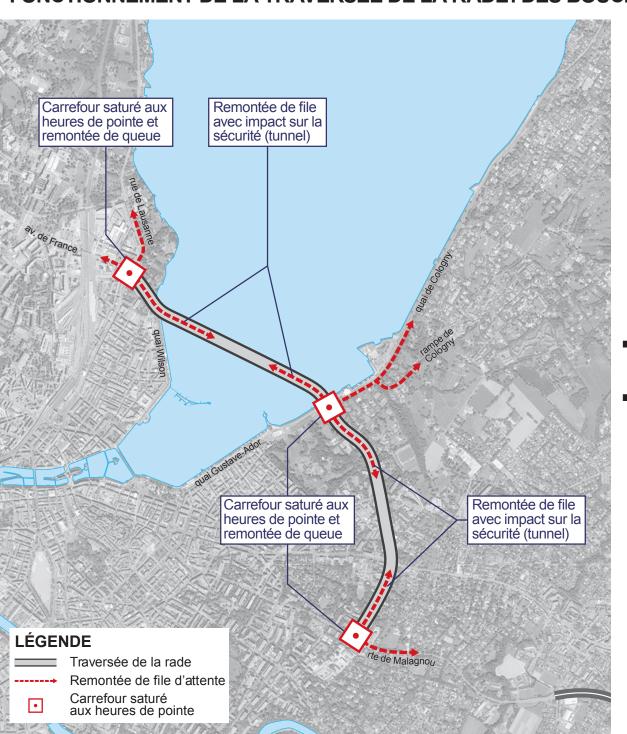
CIRCULATION: AUGMENTATION DU TRAFIC AU CENTRE EVOLUTION DU TRAFIC AVEC ET SANS LA TRAVERSEE DE LA RADE



■ La traversée de la rade c'est:

- Une diminution de trafic limitée au pont du Mont-Blanc et aux quais
- Une augmentation de trafic sur tous les axes d'accès au centre-ville déjà saturés:
 - → + 50% sur l'Avenue de France en heure de pointe le soir,
- → + 40% sur la rue de Lausanne en heure de pointe le soir,
- → + 20% sur le quai de Cologny en heure de pointe le soir,
- → +30% sur la rampe de Cologny en heure de pointe le soir,
- → +10% sur la route de Malagnou en heure de pointe le soir,
- Une aggravation des bouchons aux abords des nouveaux tunnels
- Une augmentation des nuisances (pollution et bruit) sur les axes d'accès au centre-ville
 - Plus de trafic dans les bouchons, c'est plus de nuisances

CIRCULATION: PROBLEMES NON RÉSOLUS, VOIRE AGGRAVÉS FONCTIONNEMENT DE LA TRAVERSÉE DE LA RADE: DES BOUCHONS À L'ENTRÉE ET À LA SORTIE DES TUNNELS



- Des carrefours saturés aux abords des tunnels, dès la mise en service
- La mise en place de feux tricolores pour retenir le trafic et ne pas le stocker dans les tunnels

COMPARAISON DE LA TRAVERSÉE DE LA RADE ET DE LA TRAVERSÉE DU LAC

	,	
AVEC LA	TRAVERSÉE [DE LA RADE

AVEC LA TRAVERSÉE DU LAC

CIRCULATION ET TRANSPORT

Le report de trafic est important mais limité au Pont du Mont-Blanc

Le report de trafic est important sur les quais, le pont du Mont-Blanc et à l'échelle du cœur d'agglomération

+10 % de trafic dans le centre par rapport à aujourd'hui

Les accroches de la traversée du lac fonctionnent de manière satisfaisante

Les carrefours d'accroche de la traversée de la rade sont saturés dès la mise en service

NUISANCES

Tendance est à l'augmentation des nuisances à l'échelle du cœur d'agglomération

Tendance est à la diminution des nuisances à l'échelle du cœur d'agglomération

-26% de trafic dans le centre par rapport à aujourd'hui

COÛT ET FINANCEMENT

1,2 milliards pour 3.5 km, soit 340 millions/km. Le financement ne peut être que cantonal

À 3,5 milliards pour 14 km, soit 250 millions/km Le financement est possible en partenariat public-privé ou à la charge de la Confédération

FAISABILITÉ

La traversée de la rade pose des problèmes rédhibitoires de nappes phréatiques, d'impact sur les parcs publics et de fonctionnement.

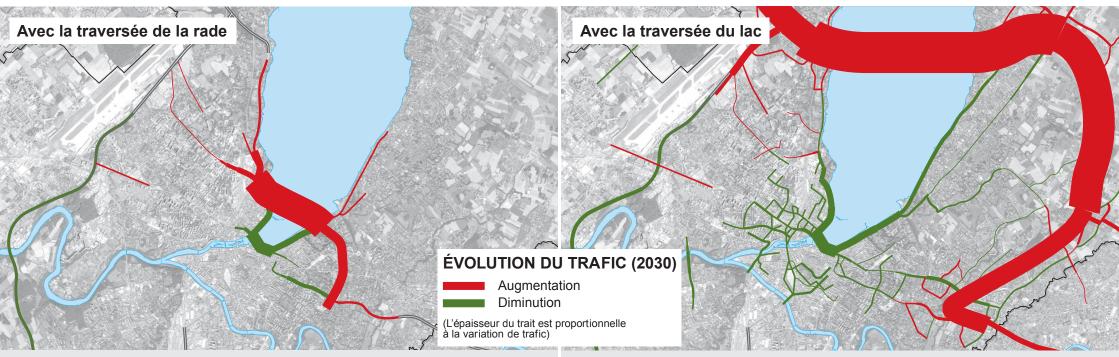
La Traversée du Lac est faisable et cette faisabilité a été confirmée par la Confédération.

HORIZON DE RÉALISATION

Une réalisation en 6 ans telle qu'indiquée dans l'Initiative est impossible. Compte-tenu des problèmes mis en avant, la traversée de la rade n'est pas réalisable

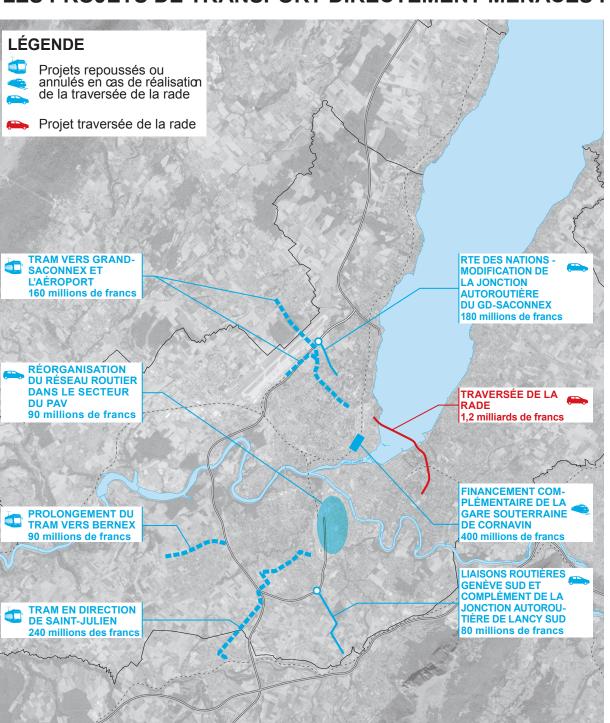
Horizon 2030

COMPARAISON DE LA TRAVERSÉE DE LA RADE ET DE LA TRAVERSÉE DU LAC



- La traversée de la rade diminue le trafic seulement sur le pont du Mont-Blanc et les quais
- Elle reporte du trafic de l'autoroute en centre-ville et augmente le trafic sur ses accès
- La traversée du Lac diminue durablement et largement le trafic en centreville
- La traversée de la rade est un projet daté et basé sur des évaluations largement dépassées en matière de croissance de l'emploi et de la population
 - Le projet de traversée de la rade est basé sur une étude ancienne : les développements socio-économiques prévus à l'horizon 2020 dans cette étude sont aujourd'hui déjà dépassés.
 - La grande Traversée du Lac répond aux défis du Genève d'aujourd'hui et de demain
- La traversée de la rade enterre définitivement la Grande traversée du lac : la Confédération qui a reconnu l'utilité de la Grande traversée renoncera vraisemblablement à son financement
 - En cas d'acceptation de l'IN152 par le peuple, le signal politique envoyé à la Confédération serait en défaveur du Canton pour la réalisation de la Traversée du Lac.
- Voter pour la traversée de la rade, c'est voter contre la grande Traversée du Lac
- De manière générale, la traversée du lac permet de développer une politique cohérente et efficace de mobilité en diminuant durablement et très largement le trafic en centre-ville, ce que ne permet pas la traversée de la rade.

FINANCEMENT: 1,2 MILLIARDS EN MOINS DANS LES CAISSES DE L'ETAT LES PROJETS DE TRANSPORT DIRECTEMENT MENACÉS PAR LA TRAVERSÉE DE LA RADE



■ Un vote positif sur la traversée de la rade équivaut à:

- Gaspiller plusieurs dizaines de millions de francs ces prochaines années
- Limiter pour plus de 10 ans les possibilités d'investissement de l'Etat dans les domaines des transports, du logement, de l'éducation, de la santé

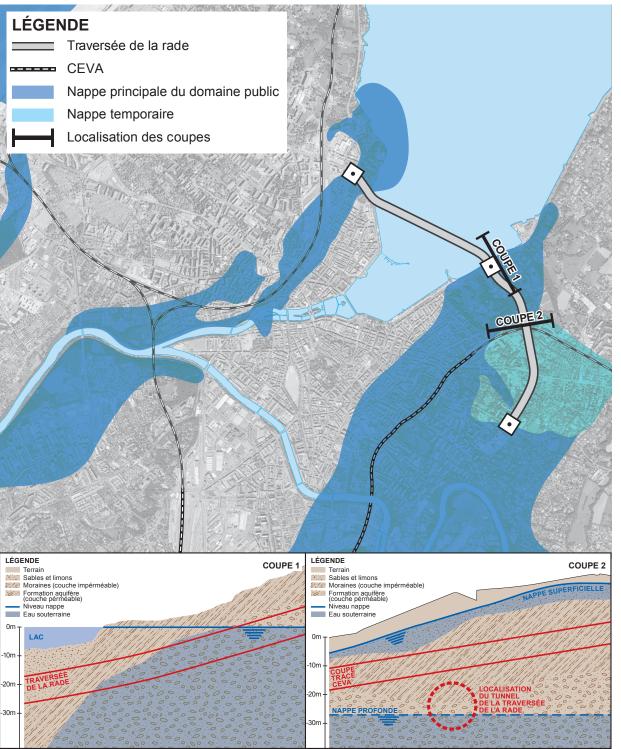
■ Le financement de la traversée de la rade ne peut être que cantonal

- Il ne s'agit pas d'une voirie nationale : la Confédération ne la financera pas
- Son rapport coût/utilité est insuffisant pour prétendre à un financement via le projet d'agglomération
- Un financement en partenariat public-privé ne présente pas de rentabilité suffisante pour intéresser des investisseurs privés

■ Un vote positif sur la traversée de la rade limiterait pour plus de 10 ans les possibilités d'investissement de l'Etat

- L'Etat devrait renoncer à plusieurs projets de transport essentiels à son développement et sa qualité de vie
- Des projets en lien avec l'éducation et la santé seraient également menacés
- Le projet augmenterait la crise du logement sur le Canton: sans les infrastructures de transport nécessaires pas de Grands projets de développement
- Si l'initiative était votée, l'Etat engagerait des études pour 50 MF / an sur 4 ans. Compte-tenu notamment de l'impact sur la nappe phréatique, ces études concluraient à l'impossibilité de réaliser les ouvrages
- L'impact sur la nappe du Genevois diminue l'efficacité environnementale du projet d'agglomération de 2º génération et pourrait remettre en cause les 204 millions de subventions fédérales prévues pour les infrastructures de transport.

NAPPE PHRÉATIQUE DU GENEVOIS: UN RISQUE MAJEUR



- Mise en danger d'une ressource naturelle transfrontalière en eau potable vitale pour Genève
 - En rive gauche, le tunnel traversera forcément la nappe du Genevois (coupe 1)
 - Au niveau des Eaux-Vives, le tunnel de la traversée de la rade s'enfonce complètement dans la nappe du Genevois car il doit croiser le CEVA en profondeur (coupe 2)
 - Les cheminées d'extraction de l'air du tunnel risquent de faire communiquer la nappe superficielle et la nappe du Genevois et de contaminer cette dernière
- La nappe franco-suisse du genevois est protégée par le droit fédéral et par la «convention internationale sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière»
- Du fait que la traversée de la rade porterait atteinte à la nappe phréatique binationale du Genevois, ce projet routier devrait être notifié par le Canton aux autorités françaises, et ce au niveau national et local.
- Compte-tenu de l'impact significatif de la traversée de la rade sur cette ressource régionale majeure, les autorités françaises pourraient s'opposer au projet.
- Dans un tel contexte, n'importe quel recours contre le projet serait gagné très facilement et empêcherait la réalisation de la traversée de la rade.
- Le tunnel du CEVA ne fait qu'effleurer la nappe du Genevois sur une centaine de mètres au Val-d'Arve; il ne l'impacte pas sur le reste du tracé et ne modifie pas son mode fonctionnement.
- Les autorités suisses et françaises tolèrent cet effleurement
- Le tracé du CEVA a été modifié pour répondre à cette exigence: il devait initialement passer en-dessous de l'Arve alors qu'il passe finalement audessus

QUESTIONS \rightarrow **RÉPONSES**

La traversée de la rade permettra-t-ellede réduire le trafic en centreville?

NON. Cette nouvelle traversée tendrait à augmenter le trafic en centre-ville en ramenant des véhicules depuis l'extérieur (l'autoroute notamment) et depuis les transports publics. L'étude du TCS est la seule à annoncer une stagnation du trafic: le TCS annonce 2'800 veh/h en 2030 dans le tunnel, l'étude de 2004 en annonçait 3'800 à l'horizon 2020 et ce point a été confirmé par l'étude d'actualisation réalisée par l'Etat en 2013. Soit l'étude du TCS est erronée, soit ils ne disent pas tout! Peut-être ont-ils prévus de mettre en place des contrôles d'accès avec des feux tricolores en amont sur la rive gauche et la rive droite pour y stocker les véhicules que la traversée ne peut absorber. Cela, il n'en parlent pas.

La traversée de la rade est-elle utile pour la mobilité des Genevois? La traversée de la rade fonctionnera-t-elle?

NON. Non seulement la traversée de la rade n'est pas utile, mais en plus c'est un projet qui va paralyser complètement le centre-ville et ses abords. L'étude initiale de 2004 montrait déjà que la construction de la traversée de la rade augmentait le trafic en centre-ville et que les carrefours de liaisons étaient en limite de saturation, il est donc logique que son actualisation, réalisée en 2013, confirme ce point. Il est établi que si on construit la traversée de la rade, on va paralyser les accès au centre-ville.

► La traversée de la rade constitue-t-elle un projet à même de répondre aux problèmes actuels et aux enjeux de Genève?

NON. Il s'agit d'un projet du passé et dépassé. L'étude initiale, sur laquelle se base l'IN 152, réalisée en 2004 et qui concluait à la nécessité de réaliser la traversée de la rade prévoyait une augmentation de la population et des emplois à l'horizon 2020 qui ont été dépassés en 2012!

► Avec la traversée de la rade, la qualité de l'air va-t-elle s'améliorer?

NON. Elle sera sans doutes péjorée. D'une part parce que, à la journée, le nombre de véhicules circulant dans le périmètre à immissions excessives du centre-ville va augmenter et d'autre part car même si on met le trafic dans des tunnels il faudra malgré tout extraire l'air pollués au niveau des trémies (sur les quais) ou avec des cheminées d'extractions. Là encore, l'étude du TCS ne cite pas ces éléments.

Sur tous ces sujets, l'Etat est transparent: l'étude de 2004 et son actualisation en 2013 sont disponibles sur internet: http://www.ge.ch/grandconseil/data/texte/IN00152C.pdf

QUESTIONS \rightarrow **RÉPONSES**

► La traversée de la rade va-t-elle impacter un site potentiel d'accès à l'eau pour la population genevoise?

OUI. Même si le tunnel passe en-dessous du site potentiel de Gustave Ador, les travaux – environ 4 ans – nécessiteraient de réaliser une tranchée sur le site et empêcheraient les genevois de se baigner à cette endroit pendant plusieurs années.

► Le TCS annonce une réduction du bruit de 0,5 dB: la traversée de la rade va-t-elle réduire le bruit?

NON. Parce que l'évaluation du TCS est manifestement trop approximative: de telles évaluations sont réalisées sur la base de trafic journalier et non du trafic en heure de pointe, tels que présentés par le TCS. Par ailleurs, le chiffre de 0,5dB avancé n'est même pas perceptible par l'oreille humaine, sensible uniquement à partir d'une variation de 1dB!

► La traversée de la rade impacte-t-elle la nappe du Genevois?

OUI forcément. En rive gauche, le tunnel ne peut pas arriver sous le lac et se connecter au quai Gustave Ador sans traverser cette nappe qui représente 20% de la fourniture en eau potable du Canton!

► Traverser la nappe du Genevois est-il rédhibitoire pour le projet?

OUI. La nappe du Genevois est protégée par une loi fédérale. Preuve en est que pour cette raison, le tracé du CEVA a dû passer au-dessus de l'Arve alors qu'il était initialement prévu en dessous. De plus, du fait que la nappe est binationale, la France pourrait s'opposer à la traversée de la rade vu son impact environnemental sur cette ressource majeure.

▶ Pourquoi le CEVA n'est-il pas concerné?

Le tunnel du CEVA ne fait qu'effleurer la nappe du Genevois sur une centaine de mètres au Val-d'Arve; il ne l'impacte pas sur le reste du tracé.

QUESTIONS \rightarrow **RÉPONSES**

► Comment l'Etat pourrait-il financer la traversée de la rade?

Le financement de la traversée de la rade, estimé à 1,2 milliards de francs nécessiterait d'abandonner plusieurs projets essentiels pour Genève concernant les transports, l'enseignement ou encore la santé.

► Un financement en deux étapes (traversée de rade, puis tunnel de Malagnou) est-il envisageable?

NON. Un financement en deux étapes, tel qu'envisagé par le TCS ne ferait qu'étaler financièrement le problème et aurait pour conséquences, quoi qu'il en soit, l'abandon et le report de projets nécessaires aux Genevois, sans pour autant apporter de réponse adéquate à l'échelle du territoire à même de résoudre les problèmes de détérioration des conditions de circulation ailleurs que sur les quais et le pont du Mont-Blanc.

► La Grande Traversée du Lac est-elle envisageable dans un délais raisonnable?

OUI. Elle est envisageable à l'horizon 2030. Le Conseil d'Etat est actuellement en pourparlers avec la Confédération pour que cette grande traversée du lac soit inscrite dans les projets financés au niveau fédéral, une détermination réaffirmée dans sa réponse du 18 juin dernier à la consultation fédérale sur la création du fonds pour le financement de l'entretien et du développement des routes nationales ainsi que pour l'appui aux projets d'agglomération (FORTA). Par ailleurs, le 16 avril dernier, le Conseil d'Etat a demandé pour septembre 2014 un rapport complet précisant plusieurs aspects de la grande Traversée du Lac, notamment son financement par l'intermédiaire d'un partenariat public-privé pour en accélérer la construction.

► Si Genève vote « Oui » à la traversée de la rade, y-aura-t-il des répercutions sur la grande Traversée du Lac?

OUI. La Confédération considérera que Genève n'a plus besoin de la grande Traversée du Lac et cela reportera sa réalisation d'au moins plusieurs dizaines d'années.

► Si l'IN152 était votée, quelles seraient les conséquences à court terme?

Dès 2015, l'Etat engagerait des études de faisabilité: 50 MF / an sur 4 ans. Compte-tenu du budget limité de l'Etat, plusieurs projets seraient bloqués. Au regard de l'impact sur la nappe phréatique, ces études concluraient à l'impossibilité de réaliser les ouvrages.