

Engorgement du trafic

# La traversée de la rade fait rêver ou cauchemarder

Le projet routier soumis au scrutin populaire ce 28 septembre paralyserait le centre de Genève, selon l'expertise officielle, alors que l'étude du TCS prédit un allègement des axes centraux. Décryptage

**L'essentiel**

- **Conflit** Deux études se contredisent quant aux effets d'une traversée de la rade sur la mobilité. Selon le TCS, le trafic diminuerait alors que l'expertise de Citéc, bureau d'ingénieurs mandaté par l'Etat, prévoit l'engorgement du centre urbain.
- **Transparence** L'Etat a publié son rapport, mais pas le TCS. Luc Barthassat s'insurge. Des spécialistes donnent leur avis.
- **Tendance** Les plans de mobilité visent plutôt à chasser la voiture du centre-ville. Le Canton projette aussi une traversée du lac à l'horizon 2030.

**Marc Moulin**

Tout sera plus fluide ou tout sera bloqué. Telles sont les répercussions de l'ouverture d'une traversée de la rade, selon l'oracle que l'on consulte. Ce contraste entre les expertises a de quoi déboussoler le citoyen - parfois automobiliste - appelé à se prononcer ce 28 septembre sur une initiative de l'UDC. Rejeté par le gouvernement et par une majorité du Parlement, le texte donne six ans aux autorités pour bâtir un tunnel sous-lacustre de l'avenue de France au Port-Noir, suivi d'un autre ouvrage plus étroit remontant à Malagnou. L'initiative se fonde explicitement sur les conclusions rendues en 2004 par un groupe de travail et mentionne les mesures d'accompagnement que ce groupe préconisait afin de restreindre le trafic sur le pont du Mont-Blanc et les quais qui le jouxtent.

Solution miracle que ce franchissement urbain sous la rade? Deux thèses s'affrontent. Deux ans après la fin des réflexions du groupe de travail, les autorités enterrent le projet car des modélisations de circulation ont montré la totale impuissance de la traversée de la rade proposée à désengorger le trafic, lequel serait même aggravé en plusieurs lieux. L'actualisation de ces études, après que l'UDC ressuscité l'idée de traversée de la rade de 2004 avec son initiative populaire, aboutit à un verdict tout aussi rédhitoire.

Mais cela n'a pas dégoûté les représentants des automobilistes. Après avoir jugé face aux députés que la traversée de la rade «n'éloigne pas suffisamment le trafic routier du centre-ville», le Touring Club Suisse (TCS) a pris fait et cause pour l'initiative en début d'année. Il a fait réaliser des études de circulation par un autre bureau et a largement diffusé les résultats obtenus. Lesquels sont bien plus réjouissants que ceux de l'expertise officielle.

**Centre-ville paralysé ou allégé?**

L'étude commandée par l'Etat a été rendue en novembre dernier par le bureau genevois d'ingénieurs Citéc. Ce document d'une soixantaine de pages est public, annexé au rapport de la Commission parlementaire des transports. Selon sa synthèse, la traversée de la rade, à l'horizon de sa mise en service en 2020 selon les prescriptions de l'initiative, «tend à augmenter le trafic routier au centre-ville (ndlr: +6%) et à saturer ses carrefours d'accroche ainsi que les principaux carrefours d'accès au centre-ville, conduisant à une quasi-paralysie de celui-ci».

Pourquoi un tel effet? D'une part, le trafic empruntant l'autoroute de contournement actuelle tend à se rabattre sur le cœur de l'agglomération. De plus, des usagers potentiels des transports publics



# Pourquoi, depuis 2007, la rade n'a plus la cote

**L'accroissement massif des déplacements a conduit les autorités à changer leur fusil d'épaule. Pour éviter l'étranglement du centre**

**Christian Bernet**

Si Genève dit oui le 28 septembre, il ne faudra pas seulement construire un ouvrage à 1,2 milliard. Il faudra aussi revoir, pour ne pas dire déconstruire, toute la vision de la mobilité à Genève. Car les autorités se sont détournées de cet ouvrage depuis quelques années et ne comptent surtout pas sur lui pour éviter l'étranglement du centre-ville.

Les choses ont basculé en 2007. A cette époque, la droite refait le forcing pour une traversée de la rade. Or, cette même année, Genève s'allie avec ses voisins français et vaudois autour d'un projet d'agglomération qui leur permettra d'obtenir quelques millions de Berne pour financer ses trams. C'est à cette occasion que Genève commence à entrevoir son développement autrement que par le petit bout de la lorgnette.

Ce qu'il voit n'est pas jojo. A force de s'étaler dans la région, le Genevois bouffe du kilomètre. Les déplacements se multiplient, s'allongent et s'éternissent dans les bouchons. En cinq ans, les kilomètres parcourus augmentent de 10%. Et le pire est à venir. Avec l'accroissement fulgurant de la population, on s'attend à une explosion du trafic de 43% dans les quinze prochaines années.

Genève se rend compte qu'il fonce dans le mur. La droite change alors son fusil d'épaule et accepte de se replier plus au large, en faveur d'une traversée du lac, seule capable à ses yeux de rassembler une majorité. Ce nouvel ouvrage a l'avantage de tenir compte du développement régional et d'offrir un contournement entier de



la ville, qu'il soulagera de son trafic. Les plans de mobilité qui vont suivre vont alors réaffirmer certains principes. C'est le cas du document Mobilité 2030, approuvé par le Conseil d'Etat à la fin de 2013. Que dit-il? D'abord, il rappelle que la mobilité explosive, qu'elle se déverse sur le centre-ville comme dans un entonnoir, que les voitures ne sont pas extensibles et que Genève a multiplié «les compromis sans arbitrages politiques clairs» entre les différents modes de transport. Résultat: gabegie complète.

**Faire des choix**  
 Le document préconise donc... de faire des choix. Et de privilégier «le mode de transport le plus performant selon l'espace à disposition, les distances en jeu et les ressources disponibles». En clair, cela consiste à réduire drastiquement les voitures au centre-ville, afin de libérer l'espace pour rendre les transports publics plus rapides, et donc plus attractifs, et la marche plus agréable. On espère ainsi faire changer les habitudes de nombreux automobilistes. Cela ne paraît pas si illusoire si l'on sait que 30% des déplacements en voiture font moins de trois kilomètres. On compte

beaucoup sur le futur RER pour dynamiser les transports publics.

Que faire des voitures? Aujourd'hui, la moitié d'entre elles franchissent le Rhône au centre-ville. A l'avenir, une partie de ce trafic sera transférée à l'extérieur, sur le pont Butin et l'autoroute de contournement, comme on l'a déjà fait ces vingt dernières années. Pour y faciliter la circulation, il faudra réaliser des routes et élargir l'autoroute, ce qui est prévu. Et construire la traversée du lac.

Le Conseil d'Etat espère réduire de moitié le trafic sur les ponts du centre-ville d'ici à 2015. Ce qui lui fait dire que, de ce fait, un nouveau franchissement n'est pas nécessaire. Il affirme ainsi que «la traversée de la rade n'a plus de cohérence avec les politiques de mobilité développées depuis plusieurs années». Ce programme, très volontariste, sera-t-il concrétisé? En tous les cas, il sera fortement contesté, si l'on en juge par la forte polarisation politique sur ce dossier.

**Changements d'habitudes**  
 Mais les habitudes des gens changent à la vitesse grand V, comme on le voit avec l'évolution au cours de ces dix dernières années (2000-2010). La part des déplacements en voiture a chuté considérablement, passant de 47 à 36%. Ceci au profit de la marche et, dans une faible mesure, des transports publics. Le nombre de ménages sans voiture explose. Il évolue de 18 à 26% dans le canton, et de 29 à 41% en Ville de Genève. Quant aux jeunes, ils sont toujours moins nombreux à passer leur permis de conduire. En dix ans, ils sont passés de 63 à 52%.

**Consultez notre dossier sur**  
[www.traversee.tdg.ch/](http://www.traversee.tdg.ch/)

**Tribune de Genève**

**GRAND DÉBAT PUBLIC**  
 Traversée de la rade: un remède contre les bouchons?

- Intervenants:**
- **Luc Barthassat**  
 Conseiller d'Etat chargé du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
  - **Céline Amaudruz**  
 Conseillère nationale (UDC)
  - **Lisa Mazonne**  
 Députée au Grand Conseil (Les Verts)
  - **François Membrez**  
 Président du TCS (Genève)
  - **César Conforti**  
 Directeur de Bureau team+, urbanisme et mobilité
  - **Franco Tufo**  
 Directeur général de Citéc, bureau d'ingénieurs conseils
- Débat animé par Pierre Ruetschi rédacteur en chef de la Tribune de Genève

**Mardi 16 septembre**  
 à 20 h, Uni Dufour (auditoire U600)  
**entrée libre**

## Regards extérieurs et avisés

● Un profane peut-il se faire une opinion face à un duel de spécialistes? La Tribune de Genève s'en est remise à d'autres personnalités autorisées dans le domaine de la mobilité, mais n'ayant pas travaillé directement sur le projet de traversée de la rade.

Professeur en sociologie urbaine et en analyse de la mobilité à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), Vincent Kaufmann juge «embarrassante» cette situation où des paroles d'experts s'opposent l'une à l'autre. «Cela peut en effet donner l'impression que la conclusion de chaque étude reflète l'opinion de son mandant, déclare ce spécialiste. Mais une étude intégralement publiée, comme celle de Citéc, doit être considérée comme plus crédible qu'une expertise dont seule la synthèse est connue. Et il y a le fait que tout un chacun peut constater: les carrefours où la traversée de la rade devrait s'accrocher sont d'ores et déjà totalement embouteillés aujourd'hui.»

A l'Observatoire de la mobilité de l'Université de Genève, Gianluigi Giacomel, collaborateur scientifique,

s'étonne qu'aucun taux de saturation des carrefours ne soit publié par Team Plus, alors que ceux-ci sont «les lieux les plus critiques lors d'augmentations, même minimes, de trafic sur les tronçons routiers, en particulier en ville». Les fondements de cette étude n'étant pas disponibles, ils ne peuvent être vérifiés ou discutés et ses résultats ne peuvent «pas être qualifiés de scientifiques», tranche l'expert.

Pour lui, l'étude Citéc «se fonde en revanche sur des présupposés clairs et utilise une méthode bien établie», mais ses postulats de base peuvent être discutés. «L'élaboration de modèles prospectifs incluant de nombreux paramètres, en particulier liés au comportement des individus, est un exercice difficile», souligne Gianluigi Giacomel. Les tendances à changer ou non de mode de transport peuvent notamment être «influencées par le revenu, le niveau d'activité et les choix personnels des individus». Vincent Kaufmann abonde dans son sens: «La prospective est un exercice forcément imparfait, sourit-il. C'est un peu Madame Soleil!» **M.M.**

● Dans leur étude de 2013, les ingénieurs de Citéc ont également modélisé les effets d'une traversée autoroutière du lac. Relancé par une nouvelle initiative, ce projet compléterait le contournement de Genève via Le Vengeron, La Pallanterie, la plaine de la Seymaz et Thonex-Vallard, selon le dernier tracé envisagé. Celui-ci figure en pointillé sur le projet d'agglomération du bassin genevois mais semble irréalisable avant 2030 au vu de l'échéancier de la Confédération. Celle-ci serait impliquée dans un tel essor du réseau de routes nationales et y fixe comme condition une urbanisation accrue de la région Arve et Lac.

Comparée à la traversée de la rade, la voie périphérique semble préférable au bureau Citéc: «Son effet de réduction de trafic dans le centre-ville est plus marqué. Elle permet de fluidifier la circulation sans entraîner de surcharge de trafic particulière. La traversée du lac semble donc présenter une alternative plus pérenne que la traversée de la rade en termes de réduction du trafic et de requalification urbaine.»

La traversée du lac, qui constitue

