

Une traversée urbaine sous la rade pour libérer le centre-ville et améliorer la qualité de vie

-50%
DE TRAFIC
SUR LES
QUAIS

-42%
DE TRAFIC
SUR LE PONT DU
MT-BLANC



Dire OUI le 28 septembre 2014
à la seule traversée réaliste

Etude réalisée par le TCS Genève



Une nécessité impérieuse pour Genève



François Membrez
Président du TCS Genève

ORGANE OFFICIEL DE
LA SECTION GENEVOISE
DU TOURING CLUB SUISSE

Editeur : TCS Genève
Editeur responsable : François Membrez, Président
Directeur de publication : Etienne Francey, Président de la Commission Communication
Rédacteur en chef : Gil Egger
Rédacteur aspects historiques : Didier Fleck, consultant de la Commission Communication
Rédacteur aspects juridiques : Dominique Favre, ancien Juge fédéral et membre de la Commission Mobilités
Secrétariat : 2, quai Gustave-Ador, 1207 Genève, tél : 022 735 46 53 (de 8h à 12h30, de 13h30 à 17h)
Mise en page : Théorème communication
Etude mobilité : Bureau team+, Lausanne, Bulle, Martigny
Etude environnementale : SEDE SA, Vevey
Visuels : Gilbert Henchoz, Genève
Impression : Centre d'impression Lausanne
18 juin 2014

Notre canton mérite mieux que des bouchons permanents, une obligation de traverser le centre-ville pour passer d'une rive à l'autre et des disputes politiques sans fin chaque fois qu'un projet de nouvelle infrastructure voit le jour.

Le manque de vision pour le développement dont souffre Genève est connu. Depuis un siècle, plus aucun pont n'a été construit sur le Rhône, si ce n'est celui de l'autoroute de contournement, déjà saturée. Sur les autres axes, comme par exemple la Coulouvrenière, la circulation a été restreinte. Quant au pont de l'Ile, il est devenu pratiquement infranchissable et dangereux.

Qui peut encore traverser d'une rive à l'autre sans s'arracher les cheveux ?

Il est plus que jamais nécessaire de relancer un projet de franchissement, de fluidifier le trafic et de diminuer les nuisances dues aux heures d'attente inutiles autour de la rade et du pont du Mont-Blanc.

Promouvoir une politique dynamique de la mobilité est aujourd'hui essentiel. Des villes de configuration semblable, comme Amsterdam ou Marseille, l'ont fait il y a des décennies en construisant des tunnels sous leur plan d'eau. Pourquoi Genève serait-elle incapable d'offrir des solutions à sa population ?

La rade de Genève est d'une beauté exceptionnelle mais ne peut être réellement mise en valeur en raison de l'obligation d'en occuper l'espace pour circuler. Une traversée sous-lacustre remédiera à cet écueil. Elle permettra de donner aux quais un tout autre aspect et favorisera la mobilité douce sur le pont du Mont-Blanc, sans nécessité de construire une passerelle à cet effet.

La grande traversée, celle dite du lac et que le TCS soutient également, n'a pas la même fonction. Lorsqu'elle verra le jour – ce qui prendra du temps car la Confédération ne l'a pas retenue dans sa planification, même à long terme, des routes nationales – elle permettra de contourner l'agglomération en complétant l'actuelle autoroute. Genève aura alors le périphérique autoroutier dont elle a besoin.

Pour l'heure, le projet proposé en votation a la capacité de donner à notre ville un vrai centre, attrayant, digne des grandes cités européennes.

Ce projet a été l'objet d'un large consensus, il y a quelques années, et nous démontrons sa pertinence actuelle, de même que les possibilités de l'améliorer encore. Voter oui, c'est permettre une meilleure qualité de vie dans un centre-ville débarrassé de la circulation de transit, promouvoir une mobilité harmonieuse et refuser la vision rétrograde consistant à rendre insupportable tout déplacement. L'hésitation n'est donc pas permise !

F. Membrez

Genève,
restons mobiles!

SOMMAIRE

- Editorial**
Le TCS s'engage pour améliorer la mobilité de tous
- 4-5 Les chiffres que révèle notre étude**
Mieux répartir le trafic sans l'augmenter
Une traversée favorable à l'environnement
Des bénéfices immédiats sur les quais, le pont du Mont-Blanc et près de la gare
- 6-7 Le pont du Mont-Blanc devient un espace de vie**
50% de trafic en moins
Qualité de vie pour les cyclistes, les TPG, les piétons
- 8-9 Priorité à la qualité de vie**
Réinventer la convivialité sur les quais
- 10-11 D'autres villes l'ont fait!**
Un tunnel comparable à Amsterdam
La traversée du Vieux-Port à Marseille
- 12-15 Comment vous allez traverser**
Les accès possibles sur la rive droite
Les accès possibles sur la rive gauche
- 16 Financement**
Une réalisation en deux étapes ou un partenariat
- 17 Le droit**
Pourquoi l'initiative n'empêche pas une réalisation adaptée
- 18-21 Idées fausses, idées vraies**
Les questions, les rumeurs: vrai ou faux?
- 22 L'histoire passionnante, d'une rive à l'autre**
- 24 Tout savoir en un clin d'œil**

Ne pas confondre

Le projet lointain de la traversée du lac
Elle sera autoroutière et permettra un report du trafic de l'actuelle autoroute de contournement en réalisant un véritable périphérique autour de Genève. Mais les autorités fédérales n'ont pas planifié ce projet à ce jour.

la traversée de la rade sur laquelle nous allons voter
Elle est urbaine et favorise la qualité de vie dans l'hyper-centre.

L'étude officielle critique l'IN 152 avec le présupposé fort étonnant que la traversée de la rade va entraîner un «report des transports publics et des modes doux vers les véhicules privés dû à l'aménagement de la traversée». Il s'agit d'un procès d'intention car rien n'indique qu'un tel report va se produire. D'autant plus qu'avec l'entrée en fonction du CEVA à l'horizon 2020, la traversée du Rhône de Cornavin aux Eaux-Vives en transports publics sera grandement facilitée.

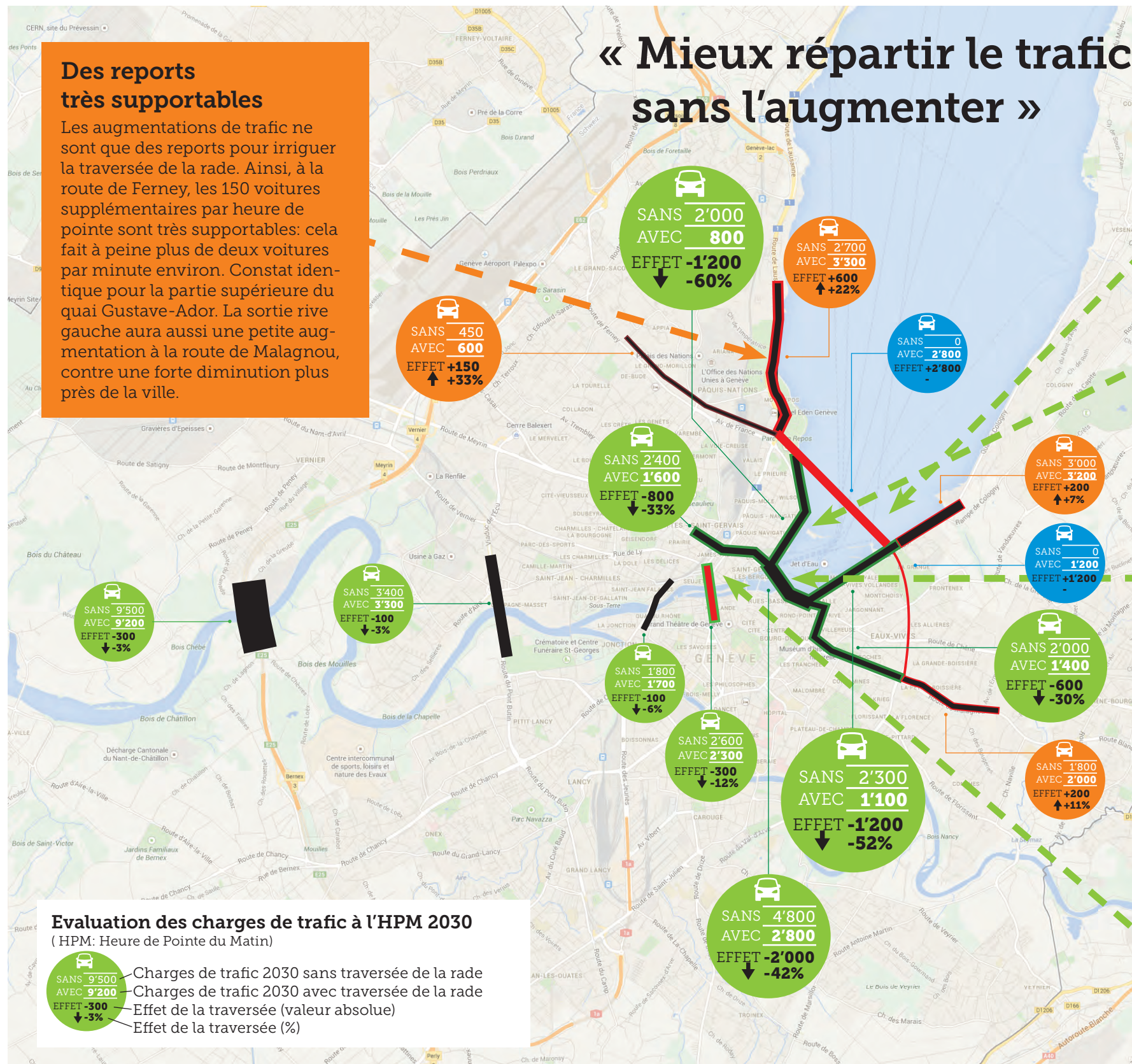
LA VÉRITÉ SUR TOUS LES CHIFFRES

La traversée de la rade que propose l'initiative IN 152 ne va pas augmenter le trafic entre les deux rives. Elle va le répartir différemment, beaucoup mieux et permettre d'améliorer nettement la qualité de vie au centre-ville.

Le postulat du TCS est clair; c'est d'ailleurs le seul possible, puisqu'il se base sur le rapport officiel de 2004 à partir duquel le texte de l'initiative a été rédigé. Ce rapport indique très clairement ceci: «La problématique du trafic induit* n'est pas modélisée car il ne s'agit pas de donner plus de capacité routière; l'objectif affiché est d'organiser autrement les flux de circulation pour donner plus d'espace en ville aux transports collectifs et aux modes doux.»

Les autorités n'ont aucune raison de changer d'avis. Et les chiffres que le TCS publie sont basés sur les mêmes calculs que l'étude officielle; mais, à la différence de celle-ci, ils tiennent compte du texte de référence, sans trafic induit indésirable.

*trafic nouvellement généré par l'infrastructure réalisée.



Une traversée citadine
La traversée de la rade porte bien son nom: elle est purement citadine. Genève prend la responsabilité d'organiser de manière plus harmonieuse le trafic en ville. L'impact sur l'autoroute de contournement est négligeable.

La renaissance des quais
La forte diminution du trafic sur le quai Wilson et le quai Gustave-Ador permet des aménagements nouveaux. Un soin particulier apporté aux cheminements piétonniers, ainsi qu'une piste cyclable continue dans les deux sens.

Nouvelles voies sur le pont du Mont-Blanc
La forte diminution du trafic sur le pont du Mont-Blanc ouvre de fantastique possibilité. Une voie de bus supplémentaire, une piste cyclable dans chaque sens, la possibilité pour le trafic privé de monter vers Chantepoulet préservée.

Un bénéfice immédiat près de la gare
Un tiers de trafic en moins à la rue Chantepoulet jusqu'à la place des 22-Cantons représente un progrès important pour tout le quartier. A deux pas de la gare de Cornavin, cette artère actuellement fortement chargée se verra sérieusement soulagée. Un bénéfice immédiat qui se vérifiera en plein centre de la ville.

La traversée de la rade est favorable à l'environnement

Le TCS a mandaté SEDE SA, société spécialisée en études de l'environnement pour effectuer une étude sur l'impact à deux niveaux: celui de la pollution et celui du bruit.



La qualité de l'air va s'améliorer.

Dans la zone concernée, il apparaît que sept personnes sur dix voient leur charge en pollution (particules fines appelées PM10 et oxydes d'azote NOx) diminuer d'environ 15% alors que seulement trois sur dix la voient augmenter.



Les nuisances sonores en baisse.

La diminution perceptible des nuisances sonores (supérieure à 0.5 dB) est observée sur les tronçons suivants : quai Wilson, quai du Mont-Blanc, Chantepoulet, rue du Mont-Blanc, pont du Mont-Blanc, quai Général-Guisan, quai Gustave-Ador, Bd Helvétique, rue Ferdinand-Hodler, route de Malagnou (secteur ouest) et sur le pont de la Coulouvrenière.

Neuf personnes sur dix verront leur exposition au bruit diminuée.

LE PONT DU MONT-BLANC DEVIENT UN ESPACE DE VIE

50%
DE TRAFIC EN MOINS

C'est la moyenne de diminution du trafic sur le «U» lacustre.

Impressionnant: avec la moitié de circulation en moins, la possibilité d'aménager les quais est ouverte.



La possibilité de mieux utiliser le pont du Mont-Blanc

Inutile de se le cacher: tant que le point de passage principal est le pont du Mont-Blanc, il est vain de penser à effectuer des aménagements significatifs tout le long de ce «U» lacustre qui court du quai Wilson au quai Gustave-Ador.

Avec la traversée de la rade, imaginez un quai Wilson avec deux voies de circulation seulement, suffisantes car le trafic aura considérablement diminué. Des cyclistes protégés sur leur piste, des trottoirs et des bords de lac devenus paradis des piétons. Une vraie qualité pour une ville qui aura fait la paix avec la circulation. Une vaste étendue d'eau entourée de promenades, certes en ville, mais avec une tranquillité que nous ne connaissons pas aujourd'hui.

Libérer le centre-ville: cette possibilité est à portée de main.



+ Qualité de vie
pour les TPG

La moitié de trafic en moins, cela ouvre la possibilité de faire passer les bus dans les deux sens sur le pont du Mont-Blanc. Une amélioration très importante.



+ Qualité de vie
pour les cyclistes

Plus besoin de réaliser une passerelle en amont du pont du Mont-Blanc pour les cyclistes, le pont suffira ! Une économie de plusieurs millions. Des aménagements pour les vélos seront possibles, non seulement pour traverser le pont du Mont-Blanc, mais aussi sur les quais.



+ Qualité de vie
pour les piétons

Le tour de la rade va devenir une vraie promenade. Incitant à se donner le loisir d'admirer les lieux, de s'asseoir, de deviser avec une personne croisée. L'espace gagné permettra toutes sortes d'aménagements élégants et pratiques pour les piétons.

UNE PRIORITÉ: LA QUALITÉ DE VIE

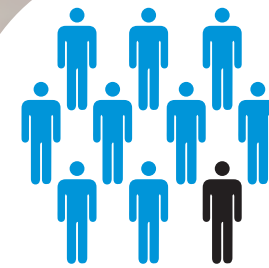


Réinventer la convivialité sur les quais

Imaginez une vie transformée, tout autour de la rade. Deux fois moins de trafic, cela ouvre la perspective de repenser l'espace, de redéfinir les vocations de trottoirs élargis, de concevoir de nouvelles places, de nouveaux lieux de rencontre.

Ces images peuvent franchir le cap de la concrétisation. La traversée urbaine de la rade en tunnel permet de les inscrire dans la réalité, dans un délai proche.

C'est la seule chance que Genève a de faire aboutir ces projets enthousiasmants.



+ Qualité de vie
pour les habitants

La pollution de l'air va diminuer
pour 7 personnes sur 10 dans les secteurs concernés.



le bruit va diminuer
pour 9 personnes sur 10 dans les secteurs concernés.



+ Qualité de vie
pour les professionnels

La diminution du trafic sur le U lacustre est le fruit d'une meilleure répartition. Le volume global reste stable; c'est juste une manière de traverser mieux organisée. Essentiel pour ceux qui n'ont pas d'autre choix.

DES VILLES QUI ONT RÉUSSI À TRAVERSER LEUR PLAN D'EAU

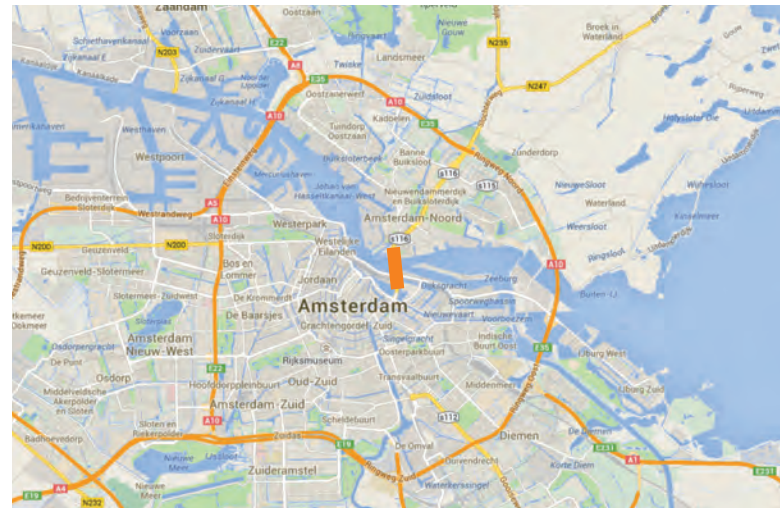
La présence d'un plan d'eau en milieu urbain représente des avantages, mais également des défis surtout en termes de mobilité. Le cas genevois n'est de loin pas unique: voici deux exemples de réalisations comparables. Pragmatiques et efficaces, les tunnels d'Amsterdam (IJ tunnel) et de Marseille (tunnel du Vieux-Port) ont fait leurs preuves depuis bientôt 40 ans.

Amsterdam

Un tunnel avec partenariat public-privé



L'urbanisation importante n'a pas empêché d'aménager des accès pratiques.



La ville d'Amsterdam compte environ 800'000 habitants. Elle possède une ceinture autoroutière de contournement. En son centre, elle avait également besoin d'améliorer le franchissement urbain, qu'elle a réglé en construisant un tunnel. La dimension correspond à ce que demande l'IN 152, avec deux fois deux voies. Sa longueur est de 1700 m et la section la plus profonde est à 20 m.

L'originalité ne se trouve pas dans la construction, parfaitement normale, mais dans le financement, qui a fait appel à un partenariat public-privé (pour le Coen tunnel autoroutier de contournement inauguré en mai 2013). Cette solution n'est pas la seule pour Genève, mais elle pourrait aussi entrer en ligne de compte dans le cas où le frein à l'endettement risquerait de retarder la réalisation de la traversée de la rade.



Marseille

Une traversée sous le port



Le tunnel marseillais simplifie les trajets urbains; cela aide les professionnels.



Avec 850'000 habitants, Marseille connaît elle aussi des défis de circulation comparables à ceux de Genève. Le plan d'eau que constitue le Vieux-Port contraignait lui aussi à un contournement par des quais, source de retards, de bouchons et de nuisances. Un tunnel de deux fois deux voies a été construit pour relier les deux rives. Il a une longueur de 600 m. Conçue dans les années 1960, sa construction a débuté en 1964 et il a été inauguré en 1967.

SUR LA RIVE DROITE

L'initiative mentionne un point d'entrée à l'avenue de France. Une solution existe, bien sûr, qui crée les trémies à cet endroit, pour les entrées et les sorties. Mais l'étude du TCS imagine une variante plus favorable à la fluidité du trafic, transports publics et privés confondus, en aménageant également un accès direct depuis la rue de Lausanne. L'intention est très claire: cela permet un fort dégagement du carrefour, car les voitures venant de l'extérieur de la ville pour traverser n'ont plus besoin de s'encolonner avant de tourner à gauche.

Une chance! Pour une fois, tout le monde pourrait être d'accord: fluidifier le trafic à un carrefour chargé, cela donne des ailes aux transports publics et cela évite des attentes prolongées aux feux rouges. En cas de surcharge aux heures de pointe, il est évident que les capacités aux entrées pourront être modulées en agissant sur les phases des feux.



La solution de faire entrer les voitures déjà à la rue de Lausanne évite la complexité du carrefour avec feux, et rend inutile l'élargissement de l'avenue de France le long du parc Mon-Repos.

La solution avec entrée sur les deux rues

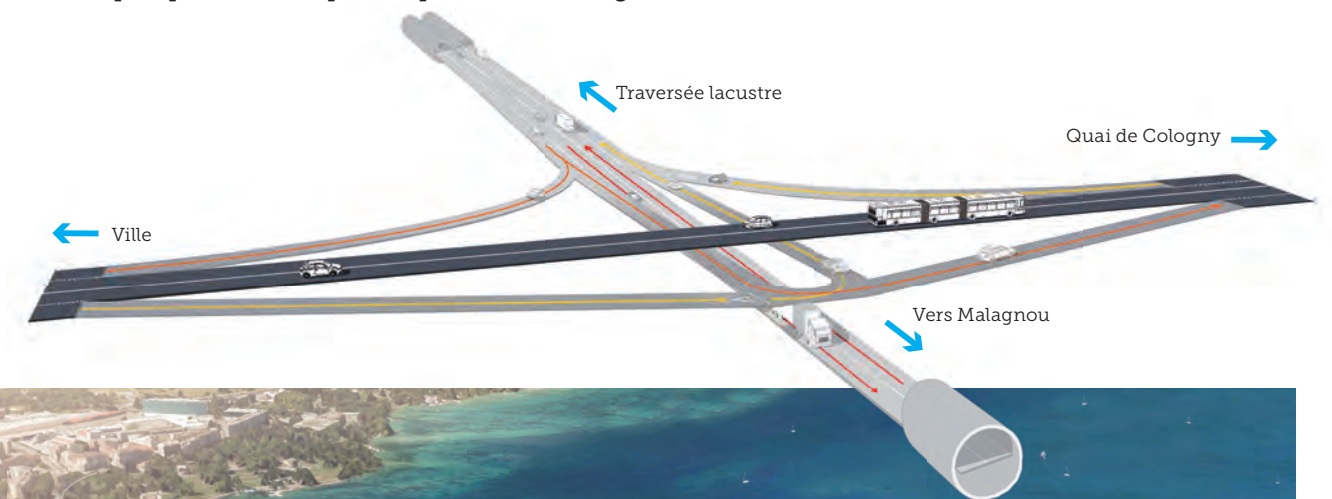
La variante présentée ici est intéressante: en maintenant seulement deux voies au bas de l'avenue de France, en aménageant une entrée et une sortie de tunnel directement sur la rue de Lausanne, on simplifie nettement le trafic en surface en le diminuant à ce carrefour.

Les automobilistes qui arrivent de la rue de Lausanne pénètrent immédiatement dans le tunnel et rejoignent en sous-sol ceux descendant de l'avenue de France. Pour la sortie, le trafic est également séparé entre ceux qui sortent à l'avenue de France et les autres qui rejoignent la rue de Lausanne. Cette manière de faire maintient exactement le nombre de voies existant; il suffit d'aménager au bon endroit les trémies d'accès.

Actuellement, la rue de Lausanne dispose de trois pistes à sa jonction avec l'avenue de France: une pour se rendre à la gare, deux pour tourner à gauche. Avec la nouvelle réalisation, la voie située le plus à gauche s'en irait rejoindre la traversée, l'autre le quai, ou le parking Président Wilson.

SUR LA RIVE GAUCHE

Premier aboutissement de la traversée de la rade sur la rive gauche, le quai Gustave-Ador. Ce pourrait aussi être celui de la première étape, la poursuite du tunnel vers Malagnou pouvant être retardée de quelques années pour équilibrer la charge financière.



L'accrochage ingénieux du quai Gustave-Ador

La séparation des flux s'effectue très simplement en sous-sol. Ce qui, soit dit en passant, ne touche absolument pas le bord du lac et préserve les futures réalisations d'une plage, si tel est le désir des autorités et des habitants.

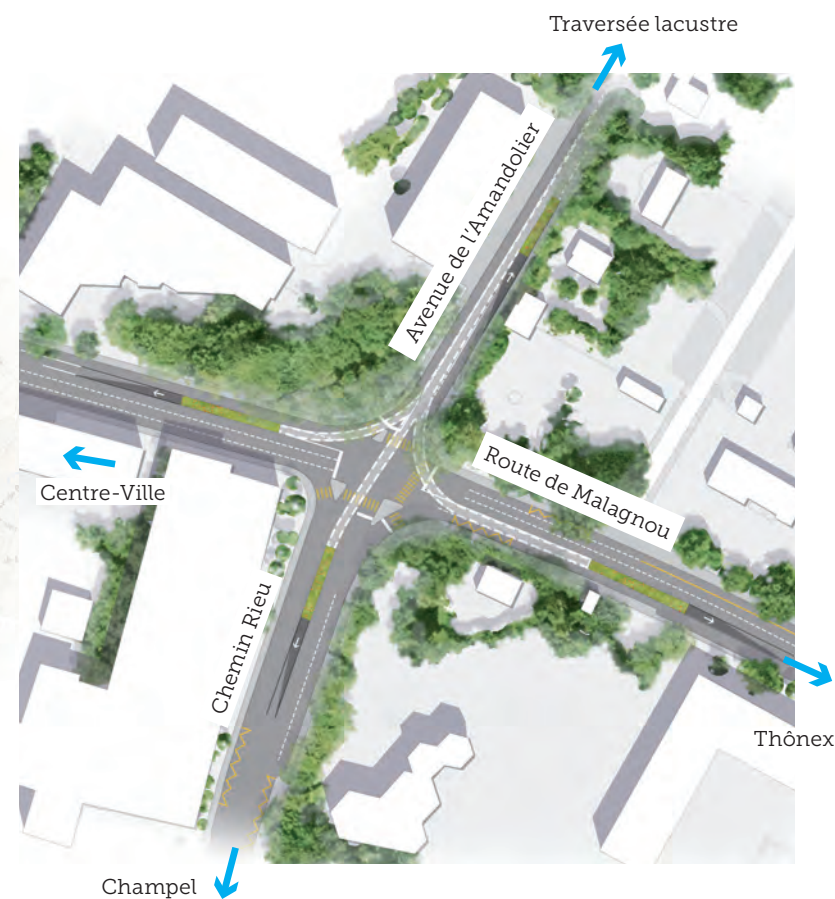
Pour l'entrée (flèches jaunes), chaque voie de circulation, provenant de la ville ou du quai de Cologny, a sa présélection dédiée, alors que l'autre voie continue en direction de la ville.

Pour la sortie (flèches oranges), cette solution permet un accès au quai dans les deux directions (ville ou quai de Cologny), sans le moindre feu ou céder-le-passage. Fluidité assurée!

Il est important de noter qu'il n'est pas prévu de sortie pour le trafic provenant du tunnel de Malagnou, afin d'éviter un détournement de trafic. Les véhicules qui en proviennent traversent la rade, c'est

tout. Une telle solution diminue considérablement le trafic sur le quai Gustave-Ador, qui sera doté à ce moment d'une seule voie dans chaque sens, libérant ainsi de la place pour des aménagements propices à augmenter la qualité des promenades sur le quai.

TROIS VARIANTES D'ENTRÉES / SORTIES À MALAGNOU



Les accès aboutissent à des flux réglés en souterrain, dégageant la surface. Cela évite la complication des feux de circulation.

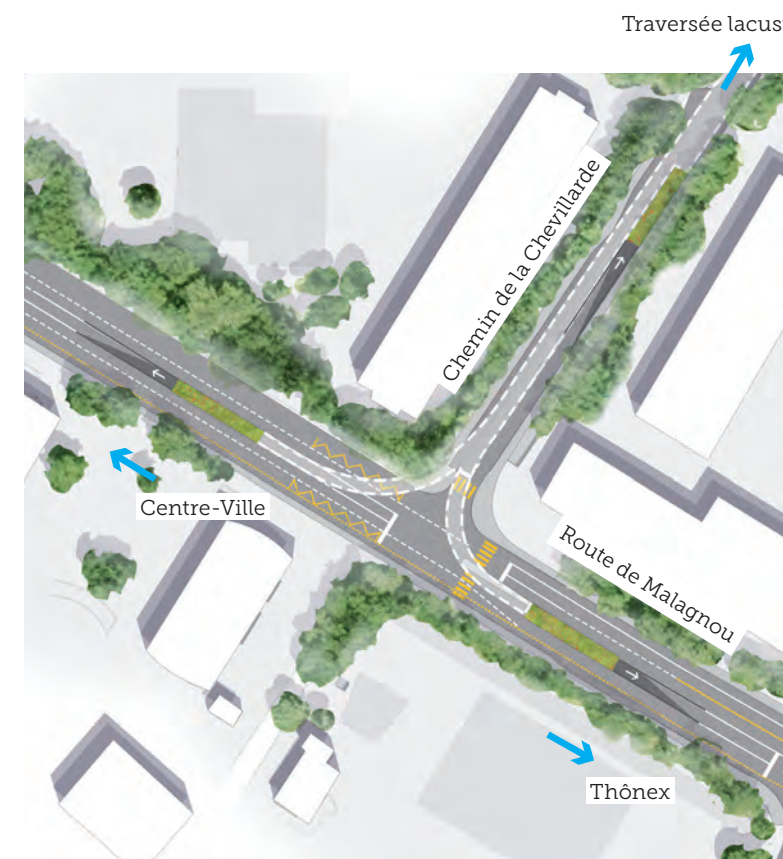
1. Accès Amandolier

Proche de la ville, l'accrochage à l'avenue de l'Amandolier présente une configuration proche de l'idéal. L'entrée unique est située dans l'avenue de l'Amandolier. Les trois sorties irriguent chacune une direction différente, amenant plus précisément les automobilistes là où ils le désirent, ce qui garantit la fluidité du trafic et évite les détours inutiles. Les sorties sur la route de Malagnou profitent de la largeur de la chaussée où les présélections sont préservées.

L'avantage de cet emplacement saute aux yeux en regardant le plan: il offre des sorties dans trois directions (Malagnou en direction du centre-ville, Malagnou en direction de Thônex, chemin Rieu) et les séparations se font en sous-sol, ce qui n'entraîne qu'un minimum de nuisances en surface.

L'initiative ne lie pas les autorités à un emplacement très précis pour les accrochages. Cette souplesse est particulièrement appréciable pour l'accès de Malagnou.

Trois possibilités (au moins) méritent un examen: celles que nous appellerons la Chevillarde, l'Amandolier et le Vallon. Trois solutions réalisables, avec chacune ses avantages spécifiques.



Sortie initialement prévue, réputée compliquée, et qui oblige à modifier des sens de circulation. L'étude devra montrer si elle est toujours la plus judicieuse.

2. Accès Chevillarde

C'est le site imaginé dans le projet de 2004. L'entrée du tunnel s'effectuerait uniquement sur le chemin de la Chevillarde. On peut se faire une idée d'un accès discret, prenant tout juste une voie pour plonger rapidement dans le tunnel. Ici également, le principe de l'entrée unique dans le tunnel permet d'assurer précisément le volume de trafic qui pénètre dans l'ouvrage. L'étroitesse du chemin de la Chevillarde, de même que les arbres centenaires qui le longent, sont des contraintes qu'il convient de ne pas sous-estimer.

A l'inverse, les sorties dans les deux sens de la route de Malagnou sont facilitées par la largeur de cet axe, ce qui donne de bonnes garanties de fluidité aux véhicules quittant le tunnel.



Troisième solution au cas où les études trouveraient les autres peu adaptées, mais elle se trouve plus loin de la ville et proche de l'autoroute, remplissant un peu moins bien son rôle pour la traversée de la rade.

3. Accès Vallon

Un peu plus loin sur la route de Malagnou, à la hauteur de la route du Vallon, la configuration est comparable dans son organisation à celle de la Chevillarde. A cet emplacement, les largeurs de chaussée sont cependant plus confortables, ce qui simplifie le positionnement de la trémie d'accès au tunnel.

Cette solution, qui se situe plus loin du centre-ville que les deux autres variantes, est sans doute efficace. Sa relative proximité avec l'autoroute nécessite cependant une attention particulière pour empêcher du trafic non souhaité de se créer.

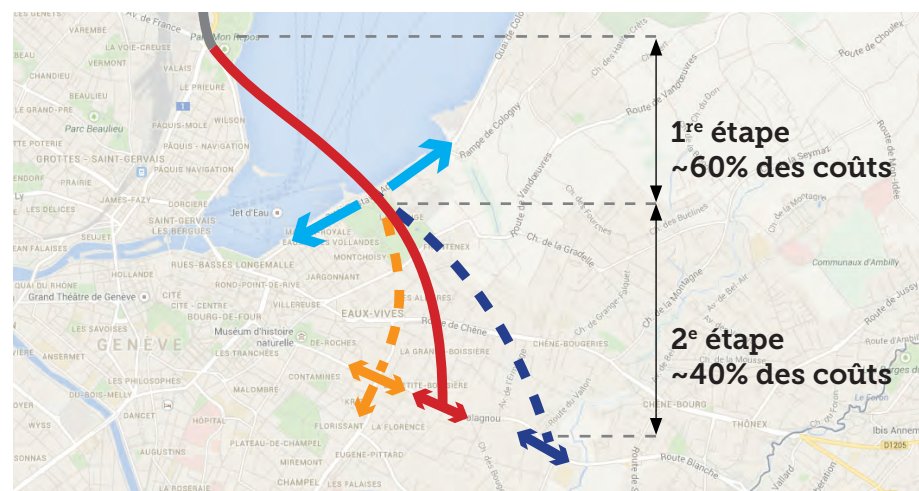
DEUX ÉTAPES OU UN PARTENARIAT

Le coût du projet de traversée de la rade se situe entre 1 et 1,2 milliard. Aucun autre projet routier n'a cette envergure pour améliorer en profondeur la mobilité à Genève. La question n'est donc pas tant de savoir si Genève a les moyens de réaliser ce tunnel sous la rade, mais plutôt comment elle va résoudre l'équation de son financement. Voici deux pistes envisageables.

La solution en deux étapes

Rien n'empêche de réaliser rapidement en premier la traversée sous-lacustre de l'avenue de France au Port-Noir. La seconde étape (Port-Noir - route de Malagnou) pourrait être différée de quelques années. Cela limiterait l'impact sur les finances cantonales.

Première étape: un peu plus de 600 millions. Un montant supportable pour les finances cantonales.



La solution du partenariat

Le partenariat public-privé (PPP) est une forme de financement possible, voire particulièrement adaptée. Les principes régissant cette institution ont fait l'objet d'un rapport approfondi du Conseil fédéral de mars 2007, édité par l'Office fédéral du développement territorial (ARE, www.aren.admin.ch). En bref, toutes les conditions sont réalisées en l'espèce.

Le PPP est un système simple: l'Etat paye un loyer à l'investisseur privé qui finance les travaux. Il est possible de prévoir un péage pour alléger ce loyer.

Avec quels partenaires? Le constructeur peut être partie prenante; des sociétés suisses pourraient fort bien construire ce tunnel. Des fonds d'investissement (fonds de pension par exemple) pourraient s'y ajouter. L'Etat devient partenaire des investisseurs privés, une société de projet est fondée, qui s'entoure d'un constructeur et d'un exploitant.

Ce type de financement serait d'ailleurs plus aisé à mettre en œuvre pour la traversée de la rade, qui serait une route cantonale, que pour celle du lac, autoroutière, donc route nationale. Aucun tronçon autoroutier n'a en effet encore été financé en PPP en Suisse. Il n'y a aucun critère éliminatoire de l'association PPP Suisse pour le projet issu de l'IN 152.

Rappel: en 2014, les investissements dans la mobilité ne concernent que le CEVA (environ 700 millions au total) et le nouveau dépôt des TPG, (330 millions au total), soit additionnés pratiquement le coût complet de la traversée de la rade.

Que coûte la mobilité à Genève?

Coût d'exploitation comparés

Chaque année, l'Etat de Genève verse environ 220 millions de subventions aux TPG sur son budget de fonctionnement, afin de couvrir le déficit d'exploitation. Le coût d'entretien annuel d'un tunnel comme celui de la traversée de la rade est estimé par les spécialistes à 1% de la valeur de l'ouvrage. En clair: 10 à 12 millions.

Tramway

Tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB): le coût de **320 millions** a été supporté à raison de **180 millions par le canton, 140 par la Confédération.**

Le CEVA:

un peu plus d'un **milliard et demi, dont 44%, soit 698 millions, à la charge de Genève.** Près du double du nouveau dépôt des TPG qui fait grincer des dents dans la République, car ses **350 millions ne participent guère à la qualité de vie de la population.**

Les CFF

ont prévu d'investir **deux milliards à Genève entre le CEVA, le réaménagement de la gare Cornavin** (un milliard à lui seul) et l'amélioration de la ligne Cornavin-La Praille.

RIEN DE FIGÉ, PAS DE DÉLAI IMPÉRATIF



M. Dominique Favre
Ancien Juge fédéral et membre de la Commission «Mobilités» du TCS

Le texte d'une initiative constitutionnelle est-il intouchable? Nous avons demandé à M. Dominique Favre, ancien Juge fédéral et membre de la Commission «Mobilités» du TCS, d'étudier la question (son texte complet sur demande au secrétariat).

Le Grand Conseil a statué sur la recevabilité de l'IN 152 en l'admettant pleinement. Il n'est donc plus question de revenir là-dessus. En particulier, force est de constater que l'IN 152 n'est pas «inexécutable».

Deux parties doivent être considérées:

Le «cœur» de l'initiative, selon le rapport ad hoc du Conseil d'Etat, établit le principe d'une traversée sous-lacustre puis souterraine dans l'axe routier reliant l'avenue de France à la route de Malagnou.

La deuxième partie de son texte fixe des modalités d'exécution: nombre de voies dans les tunnels et mesures d'accompagnement sur les rues voisines des entrées et sorties de ceux-ci.

Puisque le droit genevois ne pose aucune exigence quant au contenu possible d'une initiative non formulée, l'IN 152 doit être considérée comme telle, même si sa deuxième partie exprime les postulats des initiants d'une façon relativement précise.

En définitive, l'IN 152 demande au Grand Conseil, qui en a l'obligation, de légiférer en détail sur la traversée

sous-lacustre et ses jonctions au réseau routier urbain au plus tard pour le 30 septembre 2015. Le Parlement cantonal devra en conséquence la concrétiser en répondant aux intentions des auteurs et des signataires de l'initiative, dans le respect du droit fédéral.

Il ne lui sera donc pas interdit d'améliorer les entrées et les sorties des deux tunnels, le premier sous-lacustre entre l'avenue de France et le Port-Noir et le second depuis le Port-Noir jusqu'à la route de Malagnou. Cela dans le respect de la volonté populaire, qui porte sur la réalisation de ces deux tunnels, le premier de 2x2 voies et le second de 2x1 voie.

L'initiative municipale sur la protections des parcs publics n'est pas un obstacle

Certains milieux soutiennent que l'IN 152 se heurterait au plan et au règlement que la Ville de Genève devra élaborer à la suite de l'acceptation de l'IN municipale 3, le 24 novembre 2013 concernant le **périmètre de protection des parcs publics**. Cette opinion est inexacte. L'IN 152 tend à introduire de nouvelles normes dans la Constitution genevoise. Ces normes deviendront partie intégrante du droit constitutionnel genevois, que doivent respecter tant le législateur cantonal que les auteurs de règlements municipaux.

Les mesures de circulation routière et de réglementation du trafic, découlant de la LCR, entrent dans la compétence exclusive du canton. Et en matière d'aménagement du territoire, les communes genevoises ne bénéficient que d'une compétence de préavis, les décisions relevant uniquement du canton. A la suite de l'acceptation de l'IN 152 par le peuple, les autorités de la Ville de Genève devront adapter le plan et le règlement communaux au nouvel article constitutionnel et aux dispositions que le Grand Conseil sera amené à fixer pour sa concrétisation.

Le délai

La fixation d'un délai de 6 ans (soit 2020) pour concrétiser le projet énoncé dans l'article constitutionnel envisagé ne pose aucun problème. Même si ce délai s'avère trop bref: le Tribunal fédéral ne conteste pas la validité d'une initiative qui fixe un délai trop court pour l'élaboration de normes voulues. Une impossibilité temporelle n'est pas un motif d'invalidité.

QUESTIONS, RÉPONSES...

Elle est inutile, la future traversée du lac suffira!

FAUX X

La traversée de la rade issue de l'initiative sur laquelle nous votons est urbaine et a pour but de libérer le centre-ville de la circulation. La future traversée autoroutière du lac pourra être réalisée quand la Confédération l'inscrira dans le programme de développement des routes nationales. Les deux traversées sont nécessaires et l'une n'exclut en aucun cas l'autre.

La traversée de la rade fluidifie le trafic urbain entre les deux rives sans l'augmenter.

Le tunnel met en danger la nappe phréatique.

FAUX X

Les techniques sont au point; elles sont d'ailleurs précisément utilisées pour le CEVA, avec toutes les précautions nécessaires (aux Eaux-Vives).

Le TCS était pour la grande traversée du lac et maintenant pour la traversée de la rade!

VRAI V

Le TCS soutient la grande traversée dite du lac, car elle n'a pas la même fonction: elle contourne l'agglomération. Sa réalisation n'est pas prévue avant des décennies. Le TCS incite à voter oui à la traversée urbaine de la rade, qui donnera à notre ville un vrai centre, vivant, pacifié, en déchargeant les quais et le pont du Mt-Blanc.

Il y aura des bouchons dans et aux abords du tunnel.

FAUX X

Les chiffres avancés se basent sur un modèle contestable : report des transports publics vers les véhicules privés. Avec la mise en œuvre en même temps du CEVA, ce ne sera pas le cas. De plus, les trois points d'accrochage proposés dans les pages précédentes sont conçus pour absorber le trafic aux heures de pointe sans provoquer de bouchons.

La construction d'un tunnel empêche la création d'une plage aux Eaux-Vives.

FAUX X

Le tunnel passe en dessous et n'empêche rien.



Si une plage ou un port devait être réalisé, la traversée n'empêcherait rien en passant profondément en-dessous.

Il est impossible de réaliser ce projet en six ans.

VRAI V

Mais il est possible de prendre des libertés avec le délai, comme nous le démontrons en page 10. Ce serait d'ailleurs mieux pour les finances cantonales d'effectuer cette importante liaison en deux étapes.

Un texte constitutionnel ne permet aucune adaptation.

FAUX X

La jurisprudence montre qu'il est possible d'adapter un projet, c'est d'ailleurs pour cela que ce journal propose des pistes pour réaliser ce qui sera le mieux pour Genève. Voir en page 10 cet aspect juridique.

Il vaudrait mieux améliorer les transports publics.

FAUX X

VRAI V

L'amélioration est en cours, notamment avec le CEVA. Mais Genève a besoin des deux. Les investissements ont surtout concerné les transports publics ces dernières années. Il est temps de réaliser cette infrastructure de la traversée de la rade. De plus, cette réalisation permettra aux bus de perdre beaucoup moins de temps dans le trafic du centre-ville.

QUESTIONS, RÉPONSES...

Cette traversée de la rade ne désengorge pas le centre-ville.

FAUX X

Le trafic va en moyenne baisser de 50% autour de la rade et de 42% sur le pont du Mont-Blanc.

Cela permet de prévoir une seconde piste pour les transports publics sur ce pont, une piste cyclable bidirectionnelle séparée des piétons. Les quais deviendront des lieux très conviviaux avec un trafic largement diminué.

Les baisses estimées: -60% quai Wilson, -52% quai Gustave-Ador, -42% pont du Mont-Blanc, -33% Chantepoulet/22 cantons, -30% route de Malagnou (centre).

Une traversée constitue un aspirateur à voitures.

FAUX X

Le trafic de transit prendra toujours l'autoroute de contournement, qui va être élargie. Le trafic qui passe par les quais pour traverser sera absorbé, dans les deux sens; des mesures d'accompagnement seront mises en place pour contrôler les flux.

La construction d'un tunnel est incompatible avec les normes sonores et de pollution.

FAUX X

Les études montrent le contraire. Le bruit va diminuer. Le trafic immobile, source de pollution, sera remplacé par du trafic fluide et en moins grand nombre dans les secteurs concernés.

Il y a de moins en moins de voitures à Genève.

VRAI V
FAUX X

En ville de Genève, le pourcentage de ménages disposant d'une voiture diminue. Mais pas les mouvements d'une rive à l'autre, qui confirment le besoin d'une traversée.

On ne peut pas en rester à la situation actuelle.

VRAI V

Il est irresponsable de faire comme si Genève n'allait plus se développer. Et irréaliste de tout miser sur une traversée du lac même pas inscrite dans les projets à long terme de la Confédération.



Un gros avantage de cette traversée: rendre possible un aménagement harmonieux du «U» lacustre.

Il n'y aura pas de trafic supplémentaire

VRAI V

L'initiative reprend précisément le rapport officiel de 2004; le Conseil d'Etat lui-même en fait état.

Contrairement à ce qui a été annoncé dans l'étude officielle, il n'y aura pas de trafic supplémentaire. Tout simplement parce que c'est une obligation! Les textes sont clairs, nous n'inventons rien.

Il en va ainsi des mesures d'accompagnement:
«La Coordination Transports et Déplacements a accepté d'entrer en matière sur le principe d'une traversée de la rade. Elle a toutefois conditionné son accord au respect du plan de circulation et à la mise en place de mesures d'accompagnement fortes.»

Sur les modèles étudiés:
«La problématique du trafic induit n'est pas modélisée car il ne s'agit pas de donner plus de capacité routière; l'objectif affiché est d'organiser autrement les flux de circulation pour donner plus d'espace en ville aux TC (NDLR: transports collectifs) et aux modes doux.»

(tiré de «Contournement est de Genève, Rapport final du 29 novembre 2004» et de ses annexes)

La volonté ne peut être plus claire: il s'agit de mieux organiser le trafic, non d'en accepter l'augmentation débridée.

PRÈS DE 120 ANS D'OPPOSITIONS DESTRUCTRICES!

Eh oui: en 1896 déjà, trente-quatre ans après la construction du pont du Mont-Blanc, Albert Trachsel en propose un autre. Sans succès. Et les nombreux projets de ponts ou de tunnels plus ou moins éloignés de la ville qui suivront n'en auront pas davantage...



Didier Fleck
Consultant de
la commission
communication

En 1973, constatant le développement de Genève et pressentant l'explosion des transports, l'assemblée générale de la Section genevoise du TCS invite le comité «à tout mettre en œuvre pour aboutir à une décision». S'ensuivent des projets, des expositions... et des adhésions, des réticences, des voltes-faces sur fond d'antagonismes Ville-Canton et des échanges musclés.

Le peuple dit oui au principe...

Face aux blocages de toute nature et à «un abcès qui n'a que trop pourri», il ne restait qu'à poser (pour la première fois) la question directement au peuple. Le TCS, qui s'est trouvé des alliés de poids (ACS, Office du tourisme, Chambre de commerce, Fédération des syndicats patronaux), lance en 1985 une initiative non formulée, qui récolte 28 235 signatures. Un nombre élevé annonçant le succès devant le souverain: le 12 juin 1988, 68,5% des citoyens se prononcent pour le principe d'une nouvelle traversée «sur la partie du lac se trouvant entre le pont du Mont-Blanc et un axe avenue de France – La Nautique», qui doit «décharger les quais d'une partie importante du trafic ou, à tout le moins, y rendre la circulation sensiblement plus fluide».

... mais non aux projets

Mais les opposants ne désarment pas, à l'image du conseiller d'Etat socialiste Christian Grobet en charge des travaux publics, qui souhaite ouvertement que la traversée ne se fasse pas. Quant aux milieux qui y sont favorables, ils se déchirent entre adeptes du pont et partisans du tunnel. Déboussolé et rendu un peu timoré par l'absence d'opposition en son sein (mais non pas au Parlement!), le gouvernement dit «monocolore» (sept représentants du centre et de la droite) du milieu des années 90 décide de demander au peuple de trancher et, à cette fin, lui soumet un crédit pour un projet de pont et un autre pour un projet de tunnel. Mauvais calcul qui voit le 9 juin 1996 chacun des deux projets refusé par plus de deux tiers des votants (petite préférence au pont en réponse à la question subsidiaire). Avec la conséquence paradoxale d'une population qui dit vouloir une traversée tout en empêchant l'un des projets de voir le jour!

Réalisme

Cette malheureuse expérience n'est pas étrangère au refus d'opposer un contreprojet de grande traversée à l'IN 152 de l'UDC «Pour une traversée de la rade» en tunnel, sur laquelle nous serons prochainement appelés à voter. Car le serpent de lac, on le sait, s'est transformé en monstre du Loch Ness par le cumul de l'opposition historique pont-tunnel avec celle qui a vu le jour entre les tenants d'une «petite» traversée (la «traversée de la rade», qui fait l'objet de ce document) et les inconditionnels de la grande («traversée du lac», du Vengeron à la Pointe-à-la-Bise). Chacun s'accusant mutuellement de

mal répondre aux besoins du trafic local ou de transit, voire d'ajouter aux encombrements actuels et à la pollution. Pour être complet, il faut encore mentionner dans ce bref historique une pétition de 2005 forte de 18 884 signatures et une résolution de la commission des transports du Grand Conseil la soutenant, demandant toutes deux de traiter la traversée de la rade en priorité, d'engager immédiatement l'ensemble de procédures nécessaires à la réalisation rapide d'une traversée de la rade en tunnel (2x2 voies), de prévoir toutes les mesures d'accompagnement utiles et de déterminer les différents moyens de financement à disposition. Pas très loin, donc, de l'initiative qui nous est proposée aujourd'hui, combattue notamment par le Conseil d'Etat qui considère que ce projet «n'est pas en cohérence avec la vision de développement global de la région».

Petite traversée? Grande traversée?

Un jour les deux? L'auteur de ces lignes – qui avait déjà son permis de conduire depuis belle lurette lorsqu'il s'est prononcé avec le peuple genevois pour le principe – veut espérer que les citoyens d'aujourd'hui, excédés par les encombrements, sauront saisir la chance du «tiens» plutôt qu'attendre un hypothétique «tu l'auras».

«JE VEUX SOUTENIR LA TRAVERSÉE DE LA RADE»

Engagez-vous! Le projet de traversée urbaine de la rade est le seul qui pourra désengorger le trafic, mieux le répartir entre les deux rives. Nous avons besoin de personnes d'accord de soutenir cette action.

Remplissez le coupon ci-dessous ou celui que vous trouverez sur le site:

www.rade-oui.ch

A retourner à: Touring Club Suisse, Section Genève, Quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève



Je souhaite soutenir la traversée de la Rade.

- j'accepte de signer et/ou récolter des signatures pour les dépôts des prises de positions. Merci de m'envoyer des feuilles de dépôt de prise de position.
- J'accepte de participer à la campagne avec un témoignage, signé de mon nom et ma photo. Pour plus de renseignements sur www.rade-oui.ch

M. MME

PRÉNOM

NOM

FONCTION

ADRESSE

NPA

VILLE

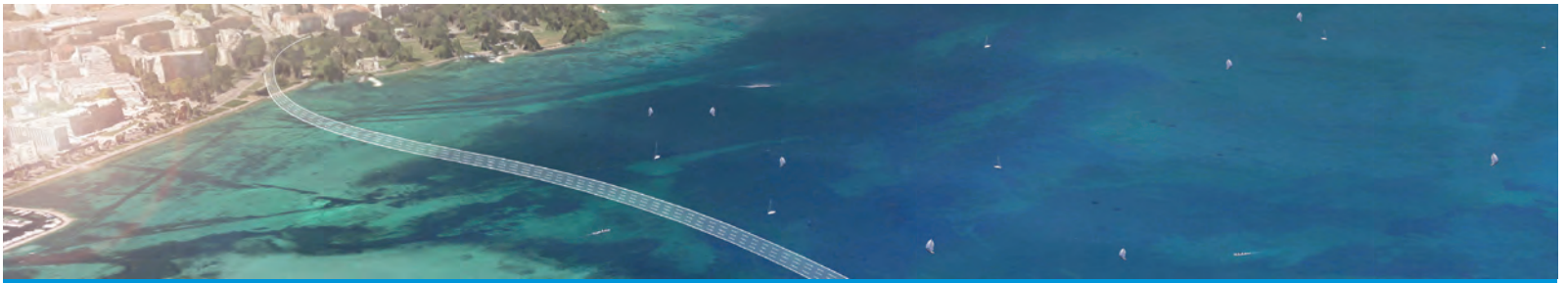
TÉL

EMAIL

DATE DE NAISSANCE

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Ce coupon est à retourner à:
Touring Club Suisse, Section Genève
Quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève



VOICI POURQUOI IL EST RAISONNABLE D'ACCEPTER L'IN152:

- ✓ La qualité de vie en ville sera nettement améliorée.
- ✓ La traversée de la rade est urbaine.
- ✓ La traversée est une nécessité impérieuse pour Genève.
- ✓ La circulation ne va pas augmenter, elle sera mieux répartie.
- ✓ Les quais et le pont du Mt-Blanc auront en moyenne 50% de trafic en moins.
- ✓ Aucun autre aménagement routier ne peut apporter autant de bénéfices.
- ✓ Les points d'accès peuvent être sélectionnés et aménagés avec souplesse.
- ✓ Le financement est supportable par Genève.
- ✓ Accepter ce projet ne remet pas en cause un contournement autoroutier par une traversée du lac dans quelques décennies.



Voter oui, c'est

rendre possible l'amélioration de la mobilité pour tous:

- transports publics
- automobilistes
- cyclistes
- piétons
- professionnels

WWW.RADE-OUI.CH



À LA TRAVERSÉE DE LA RADE

