



Genève, le 11 avril 2011

Aux représentant-e-s des médias

Communiqué de presse du département des constructions et des technologies de l'information

Le projet de Traversée du Lac franchit une nouvelle étape

M. Mark Muller, président du Conseil d'Etat, chargé du département des constructions et des technologies de l'information (DCTI), a présenté aujourd'hui le rapport sur la réalisation d'une traversée lacustre à Genève adopté par le Conseil d'Etat le 6 avril 2011. Le gouvernement a également écrit au Conseil fédéral afin de demander l'inscription de cette infrastructure dans l'arrêté fédéral sur les routes nationales. Le rapport confirme la faisabilité de la Traversée du Lac et indique qu'elle pourrait réduire le trafic au centre-ville de Genève de près de 30% et soulager l'autoroute de contournement de 12% environ.

Au terme de l'étude cantonale conduite par le département des constructions et des technologies de l'information, et qui fait suite à la [loi ouvrant un crédit d'étude de 3,5 millions de francs pour la réalisation d'une traversée lacustre à Genève](#) votée par le Grand Conseil le 25 janvier 2008, le Conseil d'Etat a confirmé sa volonté de voir se réaliser une route nationale traversant le lac et contournant Genève par l'est pour rejoindre le réseau autoroutier français. Le gouvernement a déjà pris les dispositions nécessaires à l'inscription de la Traversée du Lac et du contournement est de Genève dans les études du projet d'agglomération II, qui sera déposé le 30 juin 2012 auprès de la Confédération.

COURRIER ADRESSE AU CONSEIL FEDERAL

Parallèlement à l'adoption de ce rapport, le Conseil d'Etat a adressé un courrier à Mme Doris Leuthard, conseillère fédérale en charge du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Le gouvernement y sollicite l'inscription de la Traversée du Lac dans la nouvelle version de l'arrêté fédéral sur les routes nationales prévue par la Confédération en 2011. Genève entend ainsi convaincre la Confédération que la réalisation d'une telle infrastructure permettant le contournement est de Genève serait préférable à l'élargissement de l'autoroute de contournement actuelle, option retenue par l'Office fédéral des routes (OFROU) dans le cadre de l'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales prévu par le fonds d'infrastructure fédéral.

TRACE ET TYPE D'INFRASTRUCTURE

L'étude prévoit de réaliser une liaison entre le Vengeron (rive droite) et le nord de la réserve de La Pointe-à-La-Bise (rive gauche), sans toucher celle-ci. Un raccordement direct au réseau routier et/ou autoroutier suisse et français est prévu. Le tracé préconisé est entièrement situé sur sol suisse, car les compétences cantonales ne permettent pas d'engager des discussions

avec les autorités françaises. Rappelons que la Confédération est propriétaire des routes nationales depuis le 1^{er} janvier 2008, et à ce titre seule compétente en la matière.

Les sondages géologiques effectués dans le cadre de l'étude indiquent que la réalisation d'un pont serait plus favorable d'un point de vue technique, de gestion des matériaux excavés, de sécurité et de coûts. Il est toutefois prématuré, à ce stade, d'exclure la réalisation d'un tunnel sous-lacustre. Des études complémentaires devront être conduites, qui tiennent compte de nouvelles techniques de forage.

IMPACT DE LA TRAVERSEE LACUSTRE SUR LE TRAFIC

Une étude préliminaire de trafic a été conduite. Elle a porté sur l'évolution du trafic et l'apport d'une traversée du lac pour le réseau d'agglomération et l'autoroute de contournement de Genève, à l'horizon 2030 et dans une perspective multimodale et transfrontalière.

Le contournement autoroutier de la Traversée du Lac permettrait d'absorber une partie importante du trafic à l'échelle de l'agglomération à l'horizon 2030. On estime à environ 70 000 véhicules par jour la charge de trafic prise en charge par la nouvelle infrastructure.

Quatre scénarii ont été examinés en termes de trafic :

- **Etat 1** : état 2030 sans Traversée du Lac (infrastructures et données socio-économiques selon le projet d'agglomération de première génération, avec un RER complété);
- **Etat 2** : état 2030 avec Traversée du Lac seule;
- **Etat 3** : état 2030 avec Traversée du Lac et mesures d'accompagnement (redistribution de l'espace public libéré, principalement au centre-ville de Genève, priorisation et amélioration des transports publics et réorganisation du fonctionnement du réseau routier et de la circulation);
- **Etat 3+** : état 2030 avec Traversée du Lac et mesures d'accompagnement renforcées en complément de l'état 3 (réappropriation de l'espace public au centre-ville et sur la route de Vernier pour y favoriser la progression des transports publics et élargissement de l'autoroute entre le Vengeron et la jonction de Ferney).

Les gains en termes de baisse de trafic selon les quatre scénarii avec réalisation d'une traversée lacustre sont les suivants :

Axe concerné	Etat 1	Etat 2	Etat 3	Etat 3+
Autoroute A1 actuelle	0	- 18 %	- 15 %	- 12 %
Autoroute du pied du Salève	0	- 20 %	- 18 %	- 10 %
Quais urbains et pont du Mont-Blanc	0	- 20 %	- 30 %	- 30 %
Axes principaux du réseau urbain	0	- 10 % à - 15 %	- 20 %	- 30 %

Actuellement, environ 150 000 véhicules empruntent quotidiennement les principaux axes du centre-ville et le pont du Mont-Blanc. Les prévisions indiquent que la fréquentation s'élèvera à 170 000 véhicules/jour en 2030. Avec la réalisation de la Traversée du Lac à l'horizon 2030 (Etat 3+), ce chiffre retomberait à 120 000.

Le délestage du contournement actuel permet de répondre à la problématique du goulet d'étranglement de Genève. Il est particulièrement intéressant dans la mesure où les diminutions de charges de trafic permettent d'absorber les augmentations de déplacements issus de la croissance démographique, mais aussi de reporter des flux de trafic du centre vers le système autoroutier.

A noter que la Traversée du Lac permettrait aussi des **gains de temps importants, de l'ordre de 35% entre les deux rives du Lac Léman**, pour les lieux situés à proximité immédiate des échangeurs et desservis directement par le système autoroutier.

La réalisation d'une traversée du lac offre également l'avantage d'un itinéraire *bis* judicieux à l'autoroute A1 en cas d'événements extraordinaires ou de travaux d'entretien.

ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

Compte tenu des baisses de trafic prévues, la qualité de vie du centre-ville de Genève s'en trouverait améliorée, pour autant que les quais soient pérennisés en espaces publics et que les transports publics et la mobilité douce y trouvent une place plus importante qu'aujourd'hui. Concernant la qualité de l'air, la réalisation du projet aura un effet positif significatif suite à la diminution du trafic motorisé au centre-ville.

Il apparaît également à la lumière de l'étude que le développement urbain de l'agglomération induit par la nouvelle infrastructure aura des effets bénéfiques en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques et de bruit routier. Ces améliorations à l'échelle de l'agglomération seront supérieures aux incidences négatives de l'infrastructure elle-même.

Concernant la protection de l'environnement, les aspects les plus importants ont été identifiés. Des études détaillées devront être conduites et permettre de répondre de manière pleinement satisfaisante aux points suivants :

- la gestion des matériaux d'excavation générés par le projet, qui constitue un enjeu de premier plan du point de vue environnemental, surtout en ce qui concerne les matériaux du fond du lac dans le cas d'une solution de traversée par un tunnel immergé;
- l'implantation de la jonction de Rouelbeau, qui empiète sur l'entité paysagère et agricole à protéger de la Haute Seymaz, à faible distance du marais renaturé de Rouelbeau et du site classé des ruines du château;
- l'aspect paysager et visuel pour l'étude d'une traversée du lac en pont, ainsi que la gêne provoquée aux oiseaux migrateurs par les haubans d'un pont haubané;
- le site de La Pointe-à-La-Bise, délicat du fait de la proximité de la zone naturelle protégée.

COUT ET FINANCEMENT

Selon l'étude d'avant-projet, le coût de réalisation de l'ouvrage oscille entre 3,1 milliards de francs pour le pont et 3,7 milliards de francs pour le tunnel, incluant dans les deux cas la réalisation d'un tunnel sous Choulex permettant de préserver la plaine de la Seymaz. Les mesures d'accompagnement ne figurent pas dans ces montants.

La possibilité d'un financement en partenariat public-privé est à l'étude, même s'il n'est pas prévu en l'état par la législation fédérale sur les routes nationales.

Liens internet du site officiel de l'Etat de Genève :

Dossier de presse complet: http://www.ge.ch/dcti/presse/2011-04-11_conf.pdf.

Rapport de synthèse des études de faisabilité :
http://www.ge.ch/dcti/presse/2011-04-11_conf_annexe.pdf

Pour toute information complémentaire : M. Mark Muller, président du Conseil d'Etat, chargé du département des constructions et des technologies de l'information, en contactant Mme Nicole Bovard Briki, chargée de communication, DCTI, + 41 (0)22 327 94 25 ou + 41 (0)79 240 83 72.