Tribune de Genève

Supplément réalisé en partenariat avec l'Etat de Genève



En Suisse et à Genève

Routes: l'année cruciale

- Le débat puis le vote sur le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (Forta) sont déterminants pour l'avenir du réseau suisse
- Côté Genève, des scrutins clés vont, d'ici à l'été, décider de l'avenir de la mobilité dans le canton
- Interview. Luc Barthassat commente sa stratégie
- Découvrez un plan de circulation futuriste, dont les contours se jouent aujourd'hui

PIERRE ALBOUY

Tribune de Genève | Jeudi 14 janvier 2016

L'année 2016 sera décisive pour l'avenir routier de la Suisse

La création d'un fonds destiné à la route et les votations sur le Gothard et l'initiative dite «Vache à lait» décideront du financement des routes helvétiques

L'année à venir sera décisive pour le futur du trafic automobile suisse. Pas moins de quatre scrutins portant sur des thématiques routières devraient avoir lieu d'ici au mois de septembre.
Au programme: la création d'un deuxième tube au Gothard, l'initiative dite «Vache à lait» et, pour les Genevois, le projet de grande traversée du lac et l'initiative des Verts «Pour des transports publics plus rapides» assortie de son contre-projet, le compromis sur la mobilité. Ces votations s'accompagneront d'un débat

«Le grand changement avec le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) c'est que le financement devient pérenne»

Guido Guielmann, porte-parole de l'Office fédéral des routes (Ofrou)

crucial aux Chambres fédérales sur la création d'un dispositif prévu pour entretenir et développer le réseau routier suisse pendant plusieurs décennies. Répondant au nom de FORTA, pour Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, ce système devrait être inscrit dans la Constitution suisse.

Pendant du fonds ferroviaire

Concrètement, ce nouveau système sera le pendant routier du Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) accepté par le peuple en février 2014. Il alimentera sans limite de temps une cagnotte destinée aux grands projets routiers, mais pas uniquement. Il reprendra également les prérogatives dévolues jusqu'ici au Fonds d'infrastructure, soit l'achèvement du réseau des routes nationales, l'élimination des goulets d'étranglement, les infrastructures de transport dans les villes ainsi que les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques. L'entretien et l'exploitation des routes nationales seront également ajoutés à ce fonds. «Le grand changement avec FORTA, c'est que le financement devient pérenne, indique Guido Guielmann, porte-parole de l'Office fédéral des routes (Ofrou). Les provisions du financement spécial pour la circulation routière seront quasi épuisées d'ici à la fin de 2018. Cela implique que de grands projets prévus ultérieurement ne sont pas assurés de voir le jour.»

Les projets concernés

Les grands projets en question concernent principalement l'élimination des goulets d'étranglement. Ils sont classés par modules en fonction de leur priorité. A ce stade, seul le financement des projets classés en catégorie 1, tels que l'élargissement de l'autoroute entre Genève Aéroport et le Vengeron ou la première phase du contournement autoroutier de Crissier, a été voté.
Les projets suivants, comprenant notamment la création d'une troisième voie entre Genève Aéroport et Bernex ou l'élargissement de l'autoroute entre Coppet et Nyon, ne sont pas tous assurés de voir le jour. «La volonté de les réaliser existe, indique le conseiller aux Etats Robert Cramer, mais c'est justement le FORTA qui permettrait d'assurer leur financement.» Si tous les partis s'accordent sur la nécessité d'inscrire un tel système dans la Constitution, l'étendue de ces prérogatives et son mode de financement sont encore en discussion.

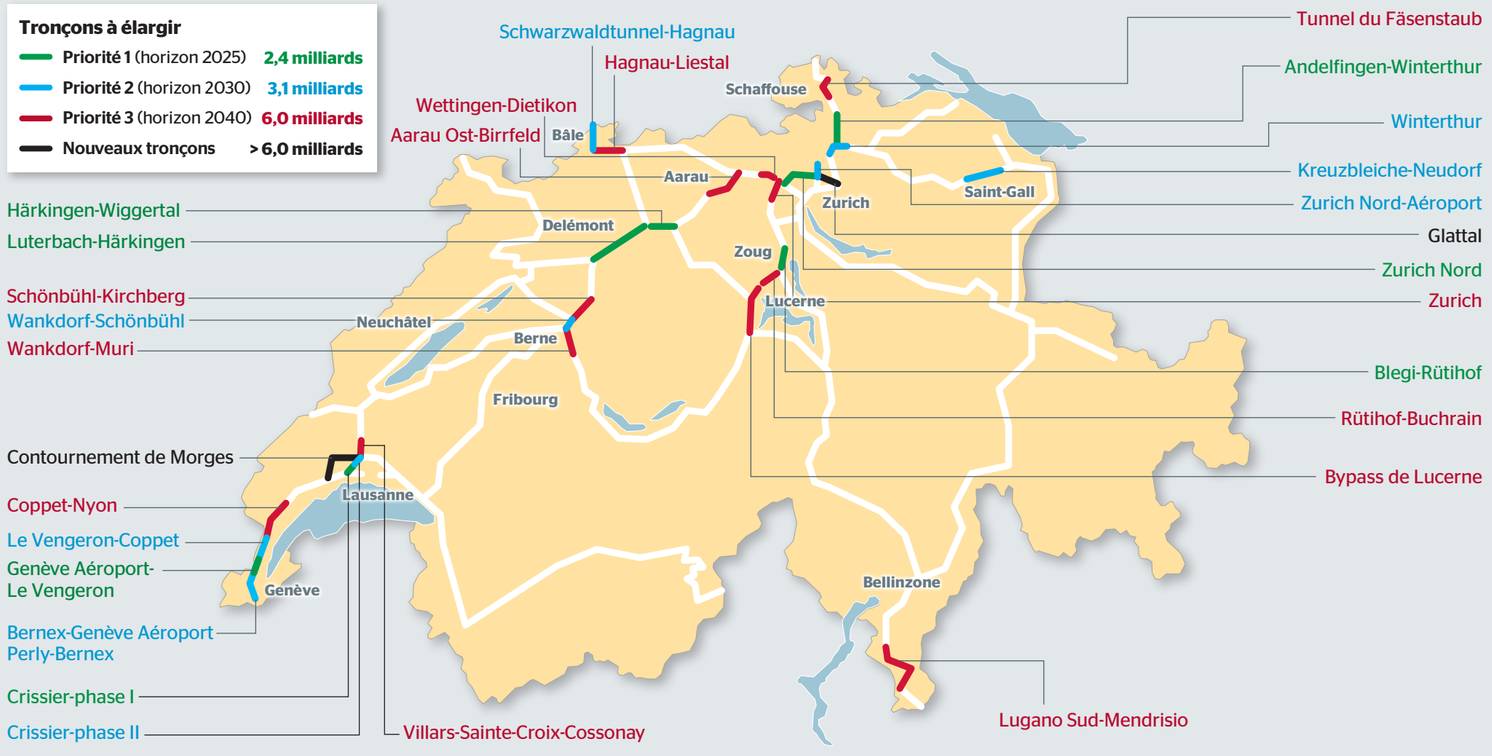
Financement controversé

A ce stade, le projet prévoit que le FORTA soit financé grâce aux recettes de la vignette autoroutière, l'impôt sur les véhicules, la future taxe sur les véhicules électriques, la moitié de la taxe sur les huiles minérales et une surtaxe sur ces dernières.
Initialement prévue à 12 ou 15 centimes puis ramenée à 4 centimes, l'augmentation de cette taxe a soulevé des oppositions, notamment au sein de l'UDC, pour qui «toute augmentation sur les huiles minérales de même que toute autre taxe ou redevance prélevée au détriment du trafic motorisé sera refusée». Même son de cloche au sein du Touring Club Suisse (TCS), pour qui «une augmentation ne peut être justifiée que si cela permet de lancer des projets prêts à être réalisés», indique Gérard Métrailler, responsable politique au sein de l'association faîtière.

Débats politiques en vue

Afin de donner un maximum de chances à ce projet, le Conseil des Etats l'a renvoyé en Commission des transports et des télécommunications (CTT) lors de sa séance de septembre. Les élus souhaitent préciser son financement et exigent notamment le repêchage dans le FORTA des 400 km de routes que la Confédération voulait reprendre aux cantons lors du vote sur l'augmentation de la vignette à 100 francs (le peuple a refusé ce projet en novembre 2013). Les cantons seront à nouveau consultés afin de trouver un consensus.
Du côté de Genève, cette demande ne fait pas office de condition: «Notre canton n'est pas directement concerné par l'intégration de ces 400 km de routes cantonales au réseau des routes nationales, indique Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint en charge du génie civil au Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture. Cela étant, le Conseil d'Etat soutient cette introduction car il considère qu'elle est cohérente avec le principe de rallier une large majorité des cantons pour soutenir la création du FORTA.»
La CTT devrait se saisir à nouveau de ce projet prochainement. Le débat est donc loin d'être clos puisque le sujet devra ensuite retourner devant les Chambres fédérales. S'agissant d'une modification constitutionnelle, ce sera in fine au peuple suisse qu'il appartiendra de trancher.
Caroline Zumbach

Les développements prévus sur l'ensemble du réseau national



G. LAPLACE. SOURCE: OFFICE FÉDÉRAL DES ROUTES (OFROU).

L'initiative «Vache à lait»

Lancée par le lobby routier, l'initiative populaire «Pour un financement équitable des transports», surnommée «Vache à lait», affrontera le verdict du peuple suisse cette année. Cette initiative a été élaborée en réaction au projet de création du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, dit FORTA *(lire article principal)*, et porte plus particulièrement sur son mode de financement. Car si les deux projets visent un financement pérenne des infrastructures routières, ils divergent quant aux moyens d'y parvenir. Le comité d'initiative rejette catégoriquement l'idée d'une surtaxe sur les huiles minérales, prévue dans le FORTA, quel que soit son montant. Il propose de financer les infrastructures routières en affectant à la route la totalité des recettes de l'impôt sur les carburants (actuellement, la moitié des 3 milliards de recettes est destinée à la route, l'autre rejoint la caisse générale de la Confédération).

Le Conseil des Etats a refusé de voir cette initiative liée au FORTA, arguant que la Confédération n'a pas à se serrer la ceinture dans d'autres domaines afin de compenser le milliard et demi redirigé vers la route. **C.Z.B**

Le 2e tube du Gothard fait aussi l'objet d'un scrutin

Le 28 février, les Suisses devront se prononcer sur la construction d'un deuxième tube au Gothard permettant de rénover le tunnel existant sans fermer l'axe routier. Les travaux sont devisés à 2,8 milliards de francs. Le Conseil fédéral assure que les capacités de ce tube supplémentaire ne seraient pas utilisées pour augmenter le trafic par la suite et qu'en tout temps une seule voie sera ouverte par direction.

Si ce projet a obtenu le soutien du parlement, il est fortement combattu par les socialistes, les Verts, les Vert'libéraux et les associations environnementales. Le référendum lancé par ces derniers vise à dénoncer «un projet dispendieux et superflu qui, à long terme, mènerait à une augmentation de la capacité totale des deux tubes».

Alors que le Tessin ou les Grisons sont particulièrement concernés par ce scrutin, les cantons de Genève et Vaud seront nettement moins touchés par les conséquences de ce vote.
C.Z.B.

Echéances politiques et votations

Au niveau Suisse:
La population suisse se prononcera sur la création d'un deuxième tube au Gothard le 28 février.
L'initiative populaire «Pour un financement équitable des transports», surnommée «Vache à lait», devrait être à l'ordre du jour du scrutin du 5 juin ou du 25 septembre.
Quant au débat sur le FORTA, il devrait reprendre au sein de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats durant le premier semestre 2016. S'agissant d'une modification de la Constitution, la création de ce fonds fera également l'objet d'une votation populaire, sauf surprise courant 2017.
L'agenda genevois
Le 5 juin ou le 25 septembre, les Genevois voteront sur l'initiative des Verts «Pour des transports publics plus rapides» demandant la priorité pour les transports publics sur l'ensemble du réseau routier ainsi que sur son contre-projet, «Pour une mobilité cohérente et équilibrée», adopté par le Grand Conseil le 4 décembre. L'initiative populaire «Oui à la grande traversée du lac» lancée par le PLR, le PDC et la Chambre de commerce et d'industrie sera au programme des votations du 5 juin ou du 25 septembre. **C.Z.B.**

Une autoroute à trois voies entre le Vengeron et Perly

La première phase de l'élargissement de l'autoroute démarrera en 2021 entre l'aéroport et le Vengeron. La suite des travaux dépendra du sort de FORTA



Actuellement, plus de 80 000 véhicules empruntent chaque jour le tunnel de Vernier. PIERRE ALBOUY

L'élargissement du contournement autoroutier de Genève devrait démarrer en 2021 sur le tronçon reliant le Vengeron à l'aéroport de Genève. Il devrait être suivi par la création d'une troisième voie jusqu'à Perly. «Cet élargissement est essentiel à la mise en place de la stratégie multimodale dite «Mobilités 2030» du Conseil d'Etat Genevois, indique Matthieu Baradel, chef de projet au Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA). Il permettra de se déplacer rapidement et confortablement dans le Grand Genève.»

Alléger le tunnel de Vernier

Si le Canton attend impatiemment la construction de cette troisième voie, le financement de celle-ci dépend directement de la Confédération. A ce stade, seuls les fonds destinés à la première phase de l'élargissement entre le Vengeron et l'aéroport ont été votés par le parlement fédéral.

Les travaux débuteront à la suite de l'adaptation de la jonction autoroutière du Grand-Saconnex (qui permettra d'absorber les flux en provenance de la future route des Nations). La suite de l'élargissement (placé en priorité 2 à Berne) n'a pas encore de financement garanti. Il dépendra donc des décisions prises par le parlement fédéral et, notamment, de la création du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, dit FORTA *(lire pages 2 et 3)*.

Demi-jonction en gestation

Si tout va bien, la création d'une troisième voie entre Coppet et le Vengeron ainsi que sur le tronçon reliant l'aéroport et Perly devrait pouvoir débuter en 2025. En attendant cette échéance, certaines mesures pourraient voir le jour afin de soulager le trafic entre l'aéroport et Perly. Cela plus particulièrement au niveau du tunnel de Vernier, emprunté chaque jour par 82 000 véhicules alors que la capacité journalière de ce tronçon est estimée à 80 000.

La première mesure consisterait à aménager la bande d'arrêt d'urgence entre le tunnel de Vernier et la sortie de Bernex afin d'y autoriser la circulation.

La seconde, actuellement étudiée par l'Office fédéral des routes (Ofrou), serait la création d'une demi-jonction autoroutière à l'entrée dudit tunnel. Nommée «demi-jonction de Vernier Canada», cette structure permettrait aux voitures venant de Bardonnex de sortir avant le tunnel de Vernier pour se rendre dans la zone industrielle de Satigny et de faire de même dans l'autre sens. «Cela allégerait le trafic dans le tunnel régulièrement surchargé en attendant la création d'un troisième tube prévu en 2025-2030 au plus tôt», indique Thierry Michel, ingénieur cantonal, directeur ad interim du Génie civil. **C.Z.B.**

Les projets d'agglomération concernés par le FORTA

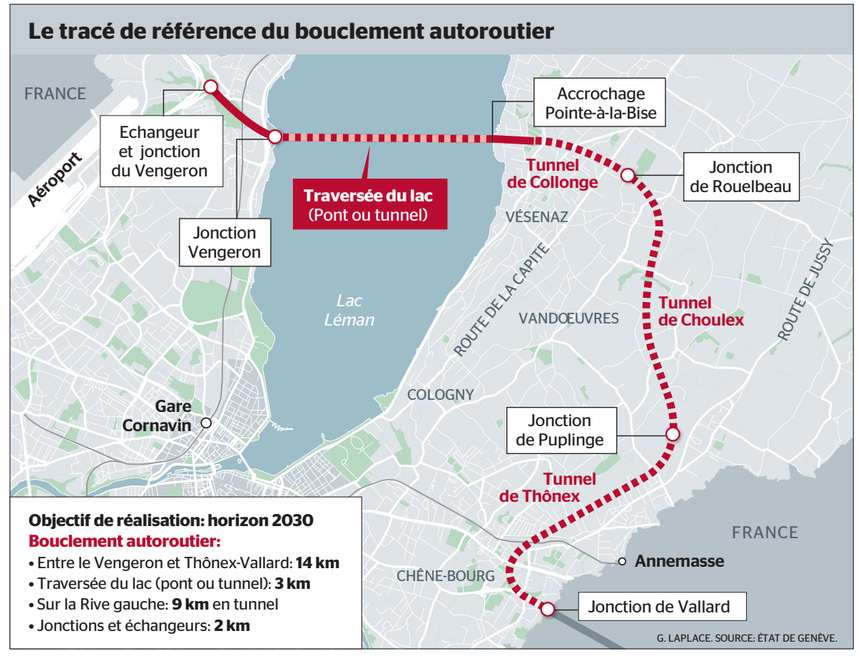
Parallèlement à ces investissements routiers, dans une logique de complémentarité, le Canton s'apprête à développer son offre de transports publics avec le prolongement des trams 12 entre Moillesulaz et Annemasse (début des travaux en 2018-2019), 15 de Lancy à Saint-Julien en passant par les Cherpines (lancement du chantier en 2017) et 14 jusqu'à Bernex-Vailly (début des travaux en 2018).

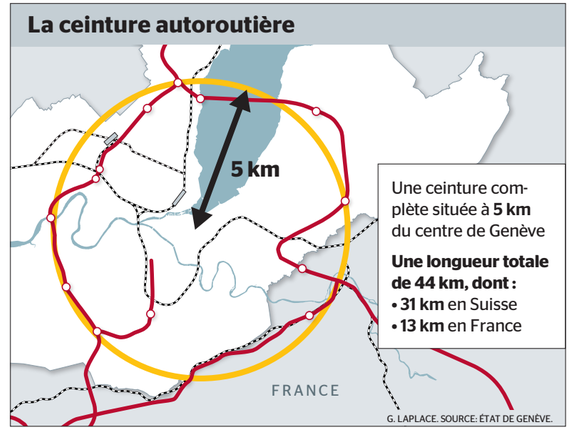
Ces prolongements font partie des projets d'agglomération 1 et 2 et sont cofinancés par l'intermédiaire du Fonds d'agglomération (un instrument de planification destiné à améliorer le système des transports des agglomérations et à coordonner le développement des transports et de l'urbanisation). Le Canton élabore actuellement le projet d'agglomération de 3e génération. Il pourrait inclure notamment la construction d'axes de tram entre le CERN et Saint-Genis centre, entre la place des Nations et Ferney-Voltaire et entre Le Grand-Saconnex et l'aéroport ainsi que le prolongement du tram entre Annemasse et le secteur Dusonchet Perrier.

Le financement de ces futurs travaux dépendra largement de la création du FORTA, puisque les projets d'agglomération y seront intégrés. «A ce stade, seuls les objets faisant partie des deux premiers projets d'agglomération ont obtenu des financements, indique Philippe Bovet, de l'Office fédéral du développement territorial. Les crédits restant pour les mesures en faveur des infrastructures, soit 230 millions de francs environ, sont largement insuffisants pour une troisième (et une quatrième) génération de projets d'agglomération.» **C.Z.B.**

Après l'élargissement, le bouclement du périphérique

La création d'un contournement est de Genève incluant la grande traversée du lac est au cœur de la stratégie «Mobilités 2030» du Conseil d'Etat





Relier Thônex au Vengeron

Concrètement, cette dernière étape permettrait d'achever un contournement total de Genève. Appelé ceinture autoroutière, ce nouveau réseau relierait les jonctions autoroutières existantes de Vallard et du Vengeron. «La création de cette ceinture permet de décharger l'autoroute actuelle, indique Matthieu Baradel, chef de projet au Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA). A titre d'exemple, on estime que le trafic pourrait baisser de 15% à la douane de Bardonnex.»

Le projet prévoit que le nouveau tronçon, long de 14 kilomètres, soit en grande partie enterré. C'est le cas sur la Rive gauche, où 9 kilomètres de tunnels verraient le jour sous les communes de Thônex, Choulex, Meinier et Collonge-Bellerive notamment. Deux nouvelles jonctions seraient également construites à Puplinge et à Rouelbeau/Pallanterie. Celles de Thônex-Vallard et du Vengeron seront adaptées au nouveau réseau.

Une traversée nécessaire

Condition sine qua non à la réalisation de ce projet de bouclement autoroutier, la construction d'une grande traversée du lac reliant la Pallanterie au Vengeron est plus que jamais d'actualité. Souhaitée par l'Exécutif genevois, la réalisation de cet ouvrage de trois kilomètres de long pourra prendre la forme d'un tunnel ou d'un pont. «A l'horizon 2030, 70 000 à 100 000 véhicules pourraient emprunter cette structure chaque jour, précise Mathieu Baradel. On estime que 44% du trafic sera interne au canton.»

Au total, le coût de ce bouclement autoroutier est estimé entre 3 et 4 milliards de francs. A noter que cette somme englobe l'ensemble des travaux, traversée du lac comprise. Cette dernière coûterait entre 1,4 milliard pour la variante pont et 1,9 milliard pour la variante tunnel.

Aux citoyens de trancher

Si le dossier avance au niveau du DETA, la réalisation de cette dernière étape dépendra du vote des citoyens genevois. Ceux-ci sont appelés à se prononcer cet été sur l'initiative (lancée par le PLR et le PDC) demandant la réalisation d'une grande traversée du lac afin de boucler la ceinture autoroutière. Contrairement à la votation sur la petite traversée de la rade, refusée en 2014 par 63,6% du corps électoral, il s'agit ici de se prononcer sur un principe et non pas sur un projet défini.

En cas de résultat positif, l'Etat estime que les travaux pourront débuter en 2025 avec la réalisation des nouvelles jonctions autoroutières. Le percement des tunnels de la Rive gauche pourrait se dérouler entre 2026 et 2032. Le percement des tunnels en rive gauche ainsi que la réalisation de la Traversée du Lac auront lieu entre 2025 et 2030. **C.Z.B.**

Tribune de Genève | Jeudi 14 janvier 2016

Le plan pour mieux vivre à Genève avec la grande traversée du lac



Rive droite: des hôtels les pieds dans l'eau

La diminution du trafic permettra d'élargir les trottoirs et d'offrir aux visiteurs un accès au lac plus calme et agréable; les hôtels pourront profiter de ces nouveaux espaces pour animer les quais.



Pont du Mont-Blanc métamorphosé

Un tram, une piste cyclable et de l'espace pour flâner: grâce à la **diminution de 50% du trafic** prévue sur le pont, de nouveaux aménagements feront la part belle aux transports publics et à la mobilité douce. Les Genevois et les touristes pourront redécouvrir dans le calme et l'espace ce magnifique point de vue sur la rade.



Une vraie place devant les Bastions

La **Place De Neuve** pourra exprimer son héritage patrimonial et historique, en mettant en valeur le Grand Théâtre, le Conservatoire et le Musée Rath. De giratoire bruyant, elle redeviendra une place digne de ce nom. La **rue de la Croix-Rouge** accueillera davantage de bus qu'aujourd'hui pour soulager les Rues-Basses.



Les quais rendus aux terrasses et à la promenade

Sur le **quai Gustave-Ador**, la piste cyclable sera élargie et la terrasse de la **rue du 31-Décembre** pourra accueillir ses clients en leur offrant plus d'espace. On passera des Eaux-Vives au bord du lac naturellement, les Genevois pourront redécouvrir le plaisir de vivre au bord de l'eau.

Un tiers de trafic en moins dans l'hyper-centre

-50% de trafic sur le pont du Mont-Blanc

-30% de trafic sur le pont Sous-Terre

-13% de trafic sur le pont de la Coulouvrenière

220 000 habitants qui subissent moins de bruit routier

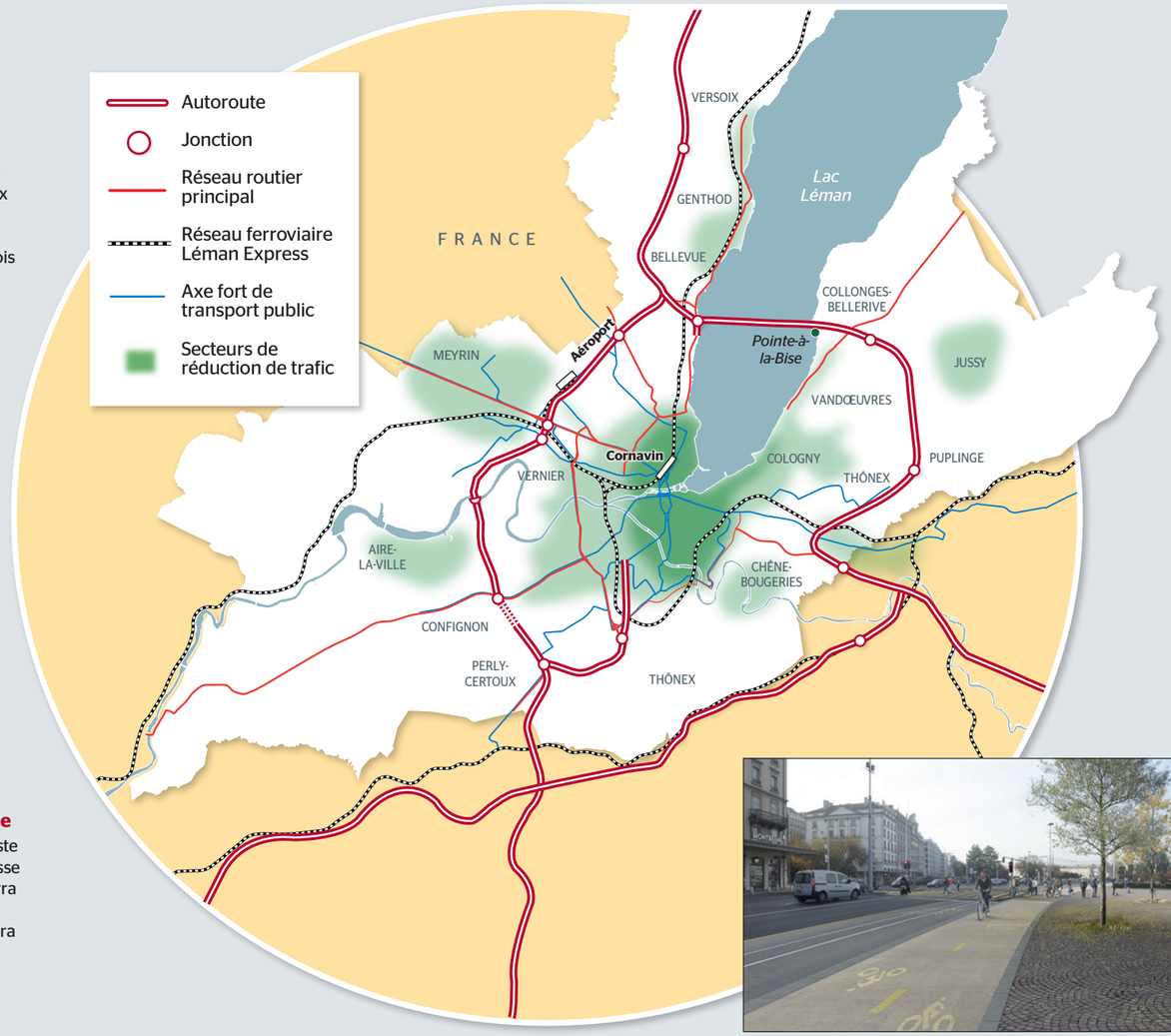
La diminution du nombre de véhicules motorisés transitant par le centre et l'augmentation des espaces publics piétons que favorisera la traversée du lac permettront à l'équivalent de la moitié de la population du canton de vivre dans un environnement moins bruyant.

Des temps de déplacement plus courts

Grâce au périphérique autoroutier que permettra la traversée du lac, les temps de parcours de ou en direction de la Rive gauche et d'une partie du sud du canton vont s'en trouver considérablement diminués. Ainsi, le trajet Puplinge-Aéroport sera raccourci de **seize minutes** tandis qu'aller de Veyrier à Lausanne prendra **vingt minutes** de moins qu'aujourd'hui.

100 000 habitants du centre qui respirent mieux

L'importante diminution du trafic automobile dans le centre va permettre de drastiquement diminuer les émissions polluantes dues aux véhicules motorisés.
Près de 100 000 personnes, soit l'équivalent de la **moitié de la population de la ville** de Genève, pourront ainsi bénéficier directement de cette amélioration de la qualité de l'air.



Réserve naturelle de la Pointe-à-la-Bise agrandie

Parmi les nombreuses mesures environnementales prévues pour compenser la construction de la traversée du lac figure notamment **l'agrandissement de la réserve naturelle** de la **Pointe-à-la-Bise,** grâce à deux nouvelles îles aménagées pour maintenir l'herbier lacustre et les zones de frayage de la faune.

Les quartiers du centre pacifiés

La diminution générale de trafic au centre permettra d'accueillir sur les grands axes routiers le trafic qui aujourd'hui s'immisce dans les quartiers denses de la ville, tels que les **Eaux-Vives, Plainpalais-La Cluse, Saint-Jean** ou bien encore **Vieusseux.** Des aménagements urbains permettront d'agrandir les espaces pour que les habitants puissent y vivre avec davantage d'espace et de sécurité.

L'Horloge fleurie redécouverte

Plutôt que le bruit assourdissant dégagé par la proximité des files de voitures aujourd'hui, **l'Horloge fleurie** et le **Jardin anglais** bénéficieront d'un vaste trottoir aménagé pour la promenade et la flânerie. Les vélos pourront quant à eux circuler en toute sécurité dans les deux sens en longeant le Jardin anglais.

INFOGRAPHIE: G.LAPLACE. SOURCE: ÉTAT DE GENÈVE.

Genève défend la cause du financement routier par des partenariats public-privé

La traversée du lac incite le Canton à proposer des pistes inédites de financement. L'Office fédéral des routes, en transition, se montre encore frileux



La hausse du trafic engendre des dépenses supplémentaires; les coûts d'entretien se renchérissent.
PIERRE ALBOUY

Financer une route. L'exercice peut paraître simple, en réalité il est complexe, particulièrement en Suisse et surtout ces temps. A Genève, deux grands dossiers sont en cours: l'élargissement autoroutier entre Nyon et la douane de Bardonnex et la traversée du lac. Le premier avance bien. La Confédération, qui s'est fixée comme mission d'éliminer de tels goulets d'étranglement, a accepté de le financer en partie. Une troisième voie surgira entre Coppet et l'aéroport en 2025 et un tunnel sera ensuite creusé à Vernier.

La traversée du lac Léman est plus sinueuse. Une initiative en sa faveur sera soumise aux Genevois, qui ont refusé celle de la rade en 2014. Le Conseil d'Etat, qui la soutient, n'attend pas les résultats pour se préparer, lui qui a fait publier en octobre une première feuille de route pour examiner des pistes de financement.

Solliciter l'Europe

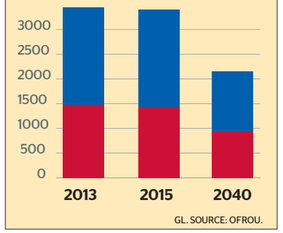
Elles sont inédites. Parmi les possibilités explorées, le rapport propose un péage, le recours à des partenariats public-privé (PPP) et une intervention de la Banque européenne d'investissement (BEI).

Un péage? Il servirait à financer les intérêts des acteurs privés intéressés par le financement, la construction et l'exploitation de ces ouvrages. Il y en a: Retraites Populaires, dans un entretien accordé à la *Tribune de Genève* en 2013, a indiqué avoir cosigné avec UBS une étude de faisabilité de la traversée du lac par le biais d'un tel partenariat. «Un péage de 8 francs par trajet générerait 100 millions de revenus par an», relevait alors un de ses cadres. L'utilisation des routes publiques doit être exempte de taxe, selon la loi, mais l'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions.

Et la BEI? Elle «a un intérêt pour de grands projets d'infrastructure, elle a déjà contribué dans des projets à vocation transfrontalière en Suisse et à Genève, comme avec le CERN», indique Matthieu Baradel, responsable du projet au Département genevois de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA). «La BEI pourrait apporter des garanties aux prêteurs pour octroyer des taux plus intéressants pour le Canton», dit-il.

Ces expériences cantonales n'engageraient en aucun cas la Confédération.

Estimation de l'évolution des recettes de l'impôt sur les huiles minérales d'ici à 2040



GL. SOURCE: OFROU.

L'Office fédéral des routes (Ofrou) ne voit d'ailleurs pas d'un bon œil les PPP qui, selon des expériences à l'étranger, se révèlent inintéressants financièrement. L'institution se montre également prudente vis-à-vis des péages à la française. Guido Bielmann, porte-parole de l'Ofrou, estime que ceux-ci «existent déjà en Suisse, sous forme de vignettes». Berne néanmoins, si elle est convaincue par les idées genevoises, pourrait s'engager à financer la traversée du lac, espère-t-on à Genève. Le DETA parie sur la création d'un pont ou d'un tunnel sur ou sous le lac à l'horizon 2030. Ses équipes sont en contact étroit avec les autorités fédérales.

Une délégation s'est encore rendue dans la capitale à la mi-décembre pour rencontrer des parlementaires défendant l'idée de tels PPP. «Ceux-ci se sont montrés intéressés par cette démarche novatrice, mais aussi par le fait que le Canton explore toutes les pistes possibles pour réaliser la traversée du lac à l'horizon 2030», selon Matthieu Baradel. «Il est important pour nous de multiplier ce type de contacts dans la perspective de nos prochaines échéances avec les Chambres fédérales, celles qui délivrent l'autorisation de mise en place d'un péage», ajoute-t-il.

Nouveaux financements

A l'échelon national, le financement des routes est tout aussi chahuté. Le peuple votera le 28 février pour ou contre un deuxième tunnel routier au Gothard. Un autre texte, l'initiative dite «Vache à lait», propose un financement «équitable des transports». *(Lire pages 2, 3.)*

La structure actuelle du financement routier périclite d'ailleurs, alors qu'un déficit se profile sur ce front d'ici à la fin de 2018. La hausse du trafic engendre des dépenses supplémentaires, les coûts d'entretien se renchérissent. Or les taxes sur l'essence et le diesel, prélevées pour financer ces infrastructures, rapportent chaque année moins. Les véhicules de la route, toujours plus hybrides voire électriques, consomment en effet moins de carburant, ce qui les rend financièrement moins intéressants *(voir infographie)*.

Le Conseil fédéral veut donc changer d'outil de financement. Il a soutenu une initiative visant à augmenter le prix de la vignette, mais le peuple s'est prononcé contre en 2013. En février 2014, le gouvernement a ensuite proposé de supprimer la «caisse routière», le financement spécial pour la circulation routière (FSCR).

Cette structure, alimentée par la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales, de la surtaxe sur ces mêmes huiles et de la vignette, n'est ni inscrite dans la Constitution ni illimitée dans le temps, ce qui la rend d'autant moins adaptée.

Pour la remplacer, Berne veut créer dès 2019 par voie constitutionnelle un Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération *(lire pages 2 et 3)*. De Genève à la Confédération, l'univers du financement des routes est donc en pleine transition. Dans ce cadre, les propositions du bout du lac arrivent peut-être au moment opportun. **Richard Etienne**

Grande traversée du lac: un compromis pointe à l'horizon

● La mobilité à Genève continue de faire débat. Si la droite et les milieux économiques approuvent globalement la stratégie du gouvernement genevois, une partie des associations écologistes et de la gauche reste opposée à une grande traversée du lac. Chacun reconnaît tout de même qu'une stratégie multimodale est incontournable.

C'est notamment le cas à la Fédération des entreprises romandes (FER) qui salue l'arrivée prochaine du Léman Express tout en insistant sur l'urgence de l'élargissement du contournement autoroutier. «Il faut tout faire pour obtenir le financement fédéral afin de pouvoir aller le plus vite possible, car la création de la troisième voie vise non seulement à améliorer la capacité routière



Blaise Matthey
Président
de la Fédération
des entreprises
romandes

régionale, mais également le transit entre le nord et le sud, indique Blaise Matthey, président de la FER. Enfin, la grande traversée du lac est essentielle. Sans cette construction, le réseau sera déséquilibré.»

Du coté du TCS la stratégie du Conseil d'Etat et la nouvelle loi sur la mobilité sont saluées, mais jugées insuffisantes: «La grande traversée du lac est essentielle, mais pour nous la priorité c'est d'améliorer rapidement la fluidité sur le réseau routier primaire. Des axes tels que la route des Acacias, la route de Chancy ou la rue de la Servette doivent être rendus plus fluides. Quant à la troisième voie autoroutière, il faut tout faire pour que Berne avance sa réalisation. On ne peut pas attendre.»

L'empressement du lobby autoroutier contraste avec la méfiance des agriculteurs. «La troisième voie autoroutière ainsi que la grande traversée du lac sont les bienvenues pour autant que leur réalisation n'empiète pas trop sur la zone agricole, précise François Erard, président d'AgriGenève. Quant à la nouvelle loi sur la mobilité, elle est intéressante, mais il ne faudrait pas qu'elle freine l'accès au centre-ville pour les vignerons ou maraîchers qui doivent y effectuer des livraisons. C'est déjà très compliqué aujourd'hui.» Au sein de la section



LAURENT GUIRAUD

Le prochain scrutin porte sur le principe d'une grande traversée lacustre.

genevoise de l'Association transports et environnement (ATE), l'évocation d'une grande traversée du lac continue de faire grincer des dents: «Nous sommes toujours opposés à ce projet car son coût est énorme et à ce stade il ne sera pas financé par la Confédération, indique le président de l'association Thomas Wenger. Berne a été très claire: cette solution n'est pas privilégiée tant que la Rive gauche ne sera pas densifiée. De manière générale, nous pensons qu'il faut mener une politique qui permette de réduire trafic routier en augmentant le transport modal car nous savons que toute nouvelle construc-



Thomas Wenger
Président
de la section
genevoise de l'ATE

tion routière amène plus de circulation à terme.» Le président fait tout de même un pas en soutenant à demi-mot l'élargissement du contournement autoroutier «car aucune alternative ferroviaire ne permet à ce stade de baisser de manière significative le trafic routier sur ce tronçon».

Expert en développement durable et observateur engagé dans le domaine des transports, René Longet estime qu'il faut sortir du dogmatisme. «Tôt ou tard, la grande traversée du lac verra le jour. L'important c'est que sa réalisation ait lieu au bon moment. La priorité c'est de prendre conscience de l'énorme retard pris au niveau des équipements de transports publics à Genève. Nous avons une agglomération de 700 000 habitants et une infrastructure adaptée à 300 000 personnes. Nous avons passé une génération à nous disputer alors



René Longet
Expert
en développement
durable

que des villes comme Zurich ou Bâle avançaient. Si l'on compare avec ces agglomérations, nous avons trente ans de retard. En vingt-cinq ans, nous avons réalisé 25 km de lignes de tram uniquement. Cela montre que nous avançons à un rythme d'escargot! Développer le réseau routier sans rattraper ce retard historique équivaudrait à courir derrière la demande. Il faut mettre la priorité sur les transports publics tout en prévoyant un bouclement autoroutier, mais cela doit faire partie d'un paquet global et nous devons nous assurer de pouvoir tout faire.

Mettre en avant la traversée du lac de manière isolée n'est pas une solution.» Si le débat est loin d'être clos, un compromis se dessine à travers la nouvelle loi adoptée le 4 décembre dernier par le grand Conseil, qui sera opposée comme contreprojet à l'initiative populaire cantonale 154 «Pour des transports plublicsplus rapides!». Par ailleurs, le sondage sur la mobilité réalisé en décembre par la *Tribune de Genève* démontre que 63% de ses lecteurs *(selon la méthode des quotas)* se prononcent, à ce stade, en faveur d'une grande traversée du lac. **Caroline Zumbach**

Tribune de Genève | Jeudi 14 janvier 2016
Réseau autoroutier 11

Luc Barthassat: «On vit les derniers soubresauts de la guerre des transports dans le canton de Genève»

L'année 2015 s'est plutôt bien terminée pour le ministre genevois des Transports. Mais 2016 est celle des verdicts populaires. Cruciaux

Dans l'histoire tumultueuse de la mobilité à Genève, le 4 décembre 2015 aura peut-être sa place. Ce jour-là, à quasi 2 contre 1, le Grand Conseil a accepté un compromis sur la mobilité *(voir ci-contre)*. Cette loi-cadre sera soumise au vote populaire comme contre-projet à l'initiative «Pour des transports publics plus rapides!» puisque l'instance dirigeante des Verts a choisi de maintenir celle-ci. Autre grand rendez-vous, le scrutin sur la grande traversée du lac, présentée comme le chaînon manquant de l'autoroute de contournement.

«Chaque milieu a pu inscrire ses idées fondamentales dans la loi-cadre. Il serait dommage de la faire capoter»

Enfin, plusieurs votations sur les transports sont agendées au niveau national *(lire pages 2 et 3)*. Comment Luc Barthassat, conseiller d'Etat en charge du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, perçoit-il les enjeux à l'orée de cette année carrefour?



Luc Barthassat: «Le Canton de Genève s'est porté candidat à Berne pour être une région test en matière de péage.» LAURENT GUIRAUD

On s'achemine vers une votation clé cet été à Genève: heureux que l'accord sur la mobilité soit passé au Législatif ou déçu que les Verts maintiennent leur initiative?
D'abord heureux car cette loi-cadre a fait un bon bout de chemin depuis la consultation populaire des «Etats Généraux des transports» lancée en 2014 par mon département. La grande majorité des parlementaires a réussi à se mettre d'accord sur un projet commun et visionnaire, mettant de côté le dogmatisme. Il semble que les Verts s'obstinent à maintenir leur initiative, alors que ce qu'ils veulent se trouve à 90% dans le projet de loi Mobilité, car la priorité des TPG figure explicitement dans la loi-cadre à l'hypercentre et au centre. Ce qui leur manque essentiellement, c'est que cette priorité soit également effective en périphérie. Or dans ces secteurs, bus et trams cohabitent plutôt bien avec le trafic individuel.

Ce qui a échaudé les Verts, c'est le retrait des macarons annuels de parking pour les motos et les scooters au centre-ville…
Au moment où on fait en sorte que les gens renoncent à leur voiture pour circuler à deux-roues, cette proposition allait à l'encontre du bon sens. Pour ma part, je suis content que l'on ait pu enlever cette taxe.

Des partisans de la voiture à tous crins émettent des réserves d'une autre nature. Vous les comprenez mieux?
Aujourd'hui il est temps de prendre de la hauteur et arrêter de se faire la guéguerre; c'est la fluidité du trafic qui est en jeu, sans oublier la qualité de l'air. Chaque milieu a pu inscrire ses idées fondamentales dans cette loi-cadre. Les grands axes pour la droite; la priorité aux transports publics pour les écologistes; des zones 30 km/h en plus pour les habitants de Genève; la pacification des quartiers, aussi bien pour la droite que la gauche. Car pacifier les quartiers pour ceux qui y habitent et ceux qui y travaillent, c'est aussi un plus pour les commerçants. Bref, il serait dommage que les positions extrémistes fassent capoter le consensus.

Et si le peuple dit oui à l'initiative des Verts et non au contre-projet?
Ce que prévoit cette initiative c'est que la priorité des transports publics sera appliquée partout, aveuglément, sans tenir compte des particularités de chaque carrefour. Des grands axes routiers pourraient ainsi être totalement bloqués aux heures de pointes. Si le peuple souverain soutient ce texte… et bien nous devrons l'appliquer. Mais de nombreux avantages contenus dans le contre-projet seront perdus: mobilité douce, bus à haut niveau de service… D'ailleurs plusieurs élus Verts ont voté en faveur du compromis au Grand Conseil.

Les Genevois vont se prononcer sur le principe de la traversée du lac, vous préféreriez que ce vote s'effectue au même moment?
Oui, je préférerais que tous ces scrutins se tiennent en juin pour avoir un débat le plus large possible. Vous avez évoqué une défaite sur le compromis, mais je suis sûr qu'on peut gagner. Et de toute façon, on parle-rait de la grande traversée du lac. Il faut bien comprendre que la loi-cadre précise aussi les mesures d'accompagnements du futur bouclement autoroutier. On va s'exprimer sur l'avenir de la mobilité à Genève dans sa globalité, pas simplement de la manière de passer d'une rive du lac à l'autre. C'est en quelque sorte les derniers soubresauts de la guerre des transports qu'on est en train de porter devant le peuple.

Quand est-ce ce que le Conseil d'Etat tranchera sur le calendrier du scrutin?
Très prochainement, sans doute en février.

Et si le peuple dit non à la traversée?
Si l'initiative pour la traversée du lac passe, le principe énoncé dans le plan directeur cantonal et dans le plan d'agglomération franco-valdo-genevois sera inscrit dans la Constitution et on poursuit avec ce dossier autant avec la Berne fédérale qu'avec nos partenaires français. Sinon, on le remet dans un tiroir pour les quarante années à venir.

On va aussi parler de son financement durant la campagne.
Là, on s'appuie sur le rapport de Me François Bellanger, qui a été réalisé en toute indépendance et transparence. Il nous dit que c'est possible d'avoir un PPP, un partenariat public-privé, et de quelle manière on doit avancer. A partir de là, on a demandé à Berne de donner son avis. On travaille sur l'éventail des possibilités: qui va prendre les risques de la construction? Est-ce qu'il faut un péage? Qui va assurer l'exploitation et la maintenance de l'ouvrage?

Berne peut dire oui à un péage?
Oui, car l'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions, comme elle l'a fait dans les années 60 avec le tunnel du Grand-Saint-Bernard. Aujourd'hui, la Confédération n'a pas assez d'argent pour réaliser tous les projets qu'elle souhaite sur tout le territoire, et elle est ouverte à de nouvelles sources de financement, démarche initiée dans le cadre du «mobility pricing». Le Canton de Genève s'est porté candidat à Berne pour être une région pilote pour tester ce nouveau système de tarification de la mobilité.

L'idée qu'on n'ait plus besoin de cette traversée dans une génération ne vous effleure jamais?
Je suis convaincu de son utilité, à long terme. Il nous faut un périphérique, comme dans toutes les grandes villes, et éloigner le trafic de transit de l'hypercentre. L'idée de pouvoir contourner la cité, en évitant les voies pénétrantes pour aller d'une rive à l'autre, demeurera un besoin. D'autant que Genève est une des villes les plus compactes d'Europe.

Plus largement, êtes-vous satisfait de la manière dont Genève a été pris en compte dans le projet de Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)?
Le canton n'a pas été oublié, tout comme notre agglomération. Dans les fonds existant, des fonds ont été alloués pour résorber les goulets d'étranglement, c'est-à-dire l'élargissement de l'autoroute de contournement et la 3e voie autoroutière jusqu'à Nyon. Ce qu'il y a de nouveau avec le FORTA, pour ce qui nous concerne au plus proche, c'est le contournement de Morges. On s'est battu main dans la main avec mon homologue vaudoise, Mme Gorrite, et même mon homologue zurichois, pour inscrire Morges dans le FORTA. On a renforcé nos alliances. Pour nous, FORTA permettra surtout de sécuriser le financement de l'élargissement des tronçons autoroutiers Coppet-Le Vengeron et Aéroport-Perly.

Genève va-t-il faire campagne en faveur du oui?
On verra le moment venu. On va en tout cas défendre ce qu'on a en commun avec nos voisins Vaudois. Comme ce fut le cas pour les voies ferrées et la gare de Genève. Le projet Léman 2030 est d'ailleurs piloté par les deux cantons.

Vous étiez dans le comité d'initiative «Vache à lait» *(ndlr: voir page 2)*: votre position aujourd'hui?
A l'époque, je militais pour l'instauration de deux fonds bien distincts: un en faveur du rail et l'autre en faveur de la route. Aujourd'hui, c'est fait avec FAIF (fonds ferroviaire) et FORTA, (fond autoroutier). J'espère donc que l'initiative «Vache à lait» sera retirée.

Genève est-il tenté d'élargir ses alliances en soutenant le second tube du Gothard?
Le Conseil d'Etat a choisi de ne pas s'exprimer sur le sujet.

Votre position personnelle?
C'est celle du Conseil d'Etat.

Enfin, vous sentez-vous soutenus par les élus genevois aux Chambres fédérales?
Leur appui est très important. Avant chaque session, le Conseil d'Etat rencontre les élus fédéraux. Lors de la dernière rencontre, je leur ai présenté la stratégie de Genève pour les volets routier et ferroviaire. Il faut absolument que nous arrivions à agir en ordre groupé face à la Confédération, quitte à discuter ensuite «en famille» de l'attribution précise des fonds.

Propos recueillis par Denis Etienne

Mobilité

Un compromis pour fluidifier Genève

Le 4 décembre 2015, le Grand Conseil a adopté à une large majorité la loi «Pour une mobilité cohérente et équilibrée» (L 11 769) en tant que contre-projet à l'initiative populaire cantonale 154 «Pour des transports publics plus rapides!» Cette loi est le fruit des travaux d'une sous-commission des transports qui s'est réunie à 26 reprises l'an dernier pour développer un compromis inspiré du projet de loi sur la mobilité déposé par le Conseil d'Etat le 25 février dernier.
Il s'agit de la première occasion offerte à Genève de signer la paix des transports depuis près de vingt ans; soit après l'échec du compromis sur le parking sous la place de Neuve en 1998. Il contient des propositions pragmatiques pour une mobilité cohérente, permettant d'améliorer rapidement les conditions de déplacement des divers modes de transports sur l'ensemble du canton.
Dans le centre, il prévoit de donner une priorité claire aux transports publics et à la mobilité douce, notamment en adaptant le fonctionnement des carrefours à feux. D'une façon générale, le but est de garantir de manière durable l'accès au centre tout en renforçant son attractivité, en faveur des commerces comme des habitants. En déchargeant le centre et l'hyper-centre du trafic de transit, la circulation des transports publics, des vélos et des professionnels s'améliorera. Le stationnement au centre sera maintenu et la construction de nouveaux parkings, tel que le parking Clé-de-Rive, permettra de réaliser des zones piétonnes.
En dehors du centre, le contre-projet du Grand Conseil identifie clairement un réseau structurant d'axes forts qui fluidifie le trafic automobile et les transports publics, sur lequel des ondes vertes sont progressivement mises en œuvre aux carrefours à feux. Concernant le trafic transfrontalier, sur les axes pénétrants, tels que la route de Malagnou, l'objectif est de développer de nouveaux bus à haut niveau de services pour rationaliser le trafic automobile pénétrant dans le canton. En accompagnement, un développement des parcs relais (P+R) est prévu à hauteur de 5800 places supplémentaires d'ici à 2020. En dehors de ces axes structurants, il s'agit de protéger les quartiers du trafic de transit et de ses nuisances.
M.B.

Tribune de Genève | Jeudi 14 janvier 2016

Développements autoroutiers à Genève: l'essentiel en chiffres

Augmentation du nombre de véhicules, élargissement et nouveaux tronçons, estimations des coûts... Voici les chiffres officiels

En route pour un tour d'horizon de l'évolution durant ces quinze dernières années. Et projection pour les quinze prochaines dans la perspective de la réalisation de la grande traversée du lac.



Sur les 550 000 déplacements par jour en provenance et en direction de la France ou du canton de Vaud, 83% sont réalisés en transports individuels motorisés, pour l'essentiel des voitures. LUCIEN FORTUNATI

1. Contexte général

Onze pour-cent, c'est l'augmentation du nombre de véhicules immatriculés à Genève entre 2000 et 2015, soit 29 400 véhicules au total. Et 8%, c'est la hausse attendue d'immatriculations, soit 23 500 véhicules au total, d'ici à 2030. Par ailleurs, le nombre de véhicules circulant sur l'autoroute de contournement de Genève a quant à lui augmenté de 51% entre 2000 et 2012. Sur les 550 000 déplacements par jour aux frontières cantonales, en provenance et en direction de la France ou du canton de Vaud, 83% sont réalisés en transports individuels motorisés, pour l'essentiel des voitures. Enfin, on attend 200 000 nouveaux habitants dans le Grand Genève d'ici à 2030. L'été ä Genève, le trafic diminue de 7%, ce qui suffit à fluidifier l'ensemble du réseau.

2. Elargissement de l'autoroute A1

Le programme d'élimination des goulets d'étranglement que doit financer FORTA prévoit d'élargir l'autoroute A1 entre Perly et Nyon, soit quelque 30 kilomètres d'autoroute pour plus de 1,7 milliard de francs investis par la Confédération. Cet élargissement permettra d'augmenter la capacité actuelle de 50% sur ce tronçon.
Aujourd'hui, quelque 75 000 véhicules transitent chaque jour sur l'autoroute de contournement. A l'horizon 2030, on estime qu'il y en aura 112 000 chaque jour. Avec la réalisation de la grande traversée du lac, ce chiffre tombera à 105 000 véhicules par jour.

3. La grande traversée du lac

Trois kilomètres, c'est la longueur de la grande traversée du lac. Auxquels s'ajoutent 9 kilomètres de tunnel sur la rive gauche, raccordements au réseau routier inclus, pour rejoindre Vallard. Au total, la ceinture créée par le bouclement autoroutier de Genève additionnera les 30 kilomètres de l'actuelle autoroute de contournement A1 et de l'A40 en France et les 14 kilomètres de raccordement nord-est, dont la traversée du lac, soit 44 km au total.
Le coût complet du bouclement autoroutier est estimé à 3,5 milliards de francs, dont 1,4 milliard pour une variante en pont et 1,9 milliard pour une variante en tunnel pour la grande traversée. Pas moins de 70 000 véhicules emprunteront chaque jour cette nouvelle infrastructure, dont la mise en service est prévue en 2030, soit autant de véhicules que ceux circulant actuellement sur l'autoroute de contournement entre les communes de Bernex et Vernier. La grande traversée permettra de réduire de 9% la congestion automobile dans le centre-ville par rapport à aujourd'hui. Sans cette traversée et le bouclement, on estime que la congestion dans le centre augmentera de 4% d'ici à 2030.
1968, c'est l'année où Genève a construit pour la dernière fois un pont routier entre les deux rives, soit il y a 48 ans. Les meilleures estimations pour la réalisation de la grande traversée du lac tablent sur une mise en service en 2030, soit en même temps que l'agrandissement de la gare Cornavin. On aura alors attendu 62 ans pour construire un nouveau pont entre les deux rives. Tandis que la population, les emplois et la demande en déplacements auront cru respectivement de 300 000, 245 000 et un million. Grâce à cette traversée, 100 000 habitants du centre, aujourd'hui les plus exposés, respireront un air de meilleure qualité grâce à la diminution des émissions polluantes du trafic automobile de transit. Et 220 000 habitants au moins souffriront moins du bruit routier grâce au report de trafic sur la grande traversée. **Y.G.-M.**

Pour en savoir plus sur Internet

Réseau des routes nationales et FORTA: site Internet de l'Office fédéral des routes (OFROU): *http://www.astra.admin.ch*
Contexte général de la mobilité à Genève: publication «Les transports genevois en chiffres» sur le site de la direction générale des transports: *http://ge.ch/mobilite/publications*
Elargissement et bouclement autoroutier: site Internet de l'Etat de Genève: *http://ge.ch/traverseedulac*

Tribune de Genève

Supplément de la Tribune de Genève. Rédacteur en chef responsable: Pierre Ruetschi **Responsable du supplément:** Denis Etienne
Partenariat: réalisé avec le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) de l'Etat de Genève. Collaborations: Yann Gerdil-Margueron et Matthieu Baradel **Direction:** 11, rue des Rois, 1204 Genève. Tél. +41 22 322 4000. Fax +41 22 781 01 07. Une publication de Tamedia Publications Romandes.