

Traversée du lac: les experts veulent un pont

Le conseil consultatif nommé par le gouvernement a tranché par 14 voix contre 8

Franchir le lac, certes, mais sur un pont ou dans un tunnel? La question agite Genève depuis des lustres. Nommé par le gouvernement l'an dernier, le conseil consultatif dédié à la traversée du lac vient de trancher. A deux contre un (soit

14 voix contre 8), ses vingt-deux membres représentants des partis, des communes et de la société civile ont choisi le franchissement aérien. «L'option pont permet une diversité de variantes, notamment sous forme d'accroches souterraines aux

rives avec une émergence plus ou moins éloignée», relève le conseil. Autre avantage, le pont est réputé plus facile et surtout moins cher à bâtir et à entretenir. Pas de quoi réjouir les membres du conseil qui s'opposaient à l'ouvrage d'art. Le dé-

légué des milieux proches de la mobilité douce Thomas Wenger regrette même d'avoir dû voter pour l'un ou l'autre projet. Il évoque ainsi les risques techniques, financiers, juridiques et environnementaux liés à la traversée du lac. **Page 17**

Un pont est privilégié pour réaliser la traversée du lac

Nommé par le gouvernement, le conseil consultatif a arbitré hier entre un franchissement aérien ou enterré

Marc Moulin

La fumée blanche est sortie et elle a la forme d'un pont. Le conseil consultatif dédié à la traversée du lac a tranché hier l'alternative qui lui était soumise entre un viaduc ou un tunnel. Ces 22 représentants des partis, des communes et de la société civile ont opté pour un franchissement aérien du Léman plutôt qu'une option enterrée afin de boucler le contournement autoroutier de Genève.

Le conclave s'est divisé à deux contre un puisque le pont a récolté 14 voix et le tunnel 8. Le gouvernement cantonal a institué ce conseil consultatif l'an dernier après que le peuple a voté à 62,8% le principe d'une traversée du lac. L'Exécutif lui a donné comme première mission de trancher entre ces deux variantes. «L'option pont permet une diversité de variantes, notamment sous forme d'accroches souterraines aux rives avec une émergence plus ou moins éloignée», écrit le conseil. Lequel promet de s'adresser à nouveau au public pour préciser la variante qu'il préconise (*lire ci-contre*).

Des atouts et des défauts

«Le vote s'est déroulé dans une excellente ambiance, rapporte le président du conseil, Raymond Loretan. On notera qu'il n'y a pas eu d'abstention et que les membres du conseil opposés par principe à la traversée ont donc choisi une option: cela démontre notre bonne collaboration.»
Le pont est réputé plus facile et



Réalisée par l'architecte star Santiago Calatrava, cette variante de traversée a été présentée en mars au conseil consultatif. DR

Un rapport à la fin du mois

Le conseil consultatif promet de refaire bientôt parler de lui. «A la fin de septembre, le conseil rendra un rapport dans lequel il argumentera son choix quant à la forme de traversée et les sous-options (structure de l'ouvrage) qu'il privilégie», explique Raymond Loretan. Il formulera des recommandations quant à la

gestion future du dossier et quant à ses éventuelles prochaines missions.» L'hypothèse d'un nouveau vote populaire pourrait faire partie des réflexions du conseil, nommé jusqu'en 2019. Il pourrait aussi se pencher sur le controversé tracé du contournement sur la Rive gauche. **M.M.**

moins cher à bâtir et entretenir qu'un tunnel. On lui prête aussi l'atout de pouvoir accueillir divers types de mobilité, même douce, ce qu'un tunnel aurait exclu. Si elle réduit un peu les risques techniques et financiers, une traversée à l'air libre ne peut en revanche se prévaloir des avantages prêtés au tunnel. Un tracé enfoui dans le lit du lac ou juste au-dessus éviterait tout impact visuel sur le paysage, physique sur la navigation ou sonore sur les riverains. «Un tunnel aurait mené à met-

tre en œuvre des techniques jamais réalisées à ce jour, souligne Alain Primatesa, émissaire du MCG. Avec un pont, Genève pourra réaliser quelque chose de marquant pour ce siècle.»

Quête de consensus

Membre du conseil comme **présidente du Groupement transport et économie**, Nathalie Hardyn est satisfaite: «Cette option est celle qui a le plus de chances de se réaliser, juge-t-elle. Le pont se distingue par un coût plus bas, un chan-

tier plus facile et sort en tête des analyses multicritères, que ce soit lors de sa construction ou durant son exploitation.» «La suite des travaux devra déterminer quelle variante de pont a le plus de chances de faire consensus et donc de se réaliser», appuie François Membrez, président du TCS.

Partisan de la traversée, le représentant du PLR dans le conseil, Michel Ducret, n'a en revanche jamais caché sa préférence pour un tunnel. «On est de toute façon presque forcé d'enterrer la traversée à ses deux extrémités, près des rives, si bien qu'il est absurde de la faire réémerger au milieu du lac, argue-t-il. Pourquoi s'attirer l'opposition des riverains redoutant les nuisances sonores ou de tous ceux qui refusent qu'on touche au paysage de la rade?»

«Projet irréaliste et inutile»

Quant aux opposants de toujours, ils ne cachent pas leur scepticisme. «Ces mois de travail m'ont encore plus convaincu que ce projet est irréaliste et inutile, au vu des multiples difficultés qu'il cumule.» assène le Vert Mathias Buschbeck. Délégué des milieux proches de la mobilité douce, Thomas Wenger regrette d'avoir dû voter pour une option plutôt que contre tout projet. Evoquant les «risques notamment juridiques, techniques, financiers et environnementaux que comporte le projet», il invite le Canton à «démontrer son rapport coût-efficacité».

Dans un communiqué commun, le WWF et Pro Natura déplorent un «choix économique» et «clairement plus défavorable pour la nature et le paysage qu'un tunnel». Les organisations soulignent qu'aucune variante n'a suscité un plein consensus dans le conseil. Elles rappellent que le tracé et son impact s'étendraient non seulement sur le lac mais aussi au travers de la Rive gauche.