

Un rapport sur la traversée du lac dévoile les nombreux impacts que pourrait avoir l'ouvrage sur l'environnement et ses difficultés de réalisation

Les écueils du tunnel-pont-tunnel

ERIC LECOULTRE

Aménagement ► La galère ne fait que commencer. Le Conseil consultatif sur la traversée du lac a rendu son rapport sur la future autoroute aux autorités du canton. Ce groupe d'experts – représentant les partis, les communes concernées ainsi que plusieurs associations – devait se prononcer sur la forme de l'ouvrage: construira-t-on un tunnel ou un pont? Ses conclusions sont rendues publiques ce vendredi. Le document rend compte, sur une soixantaine de pages, des nombreuses difficultés qui attendent le projet et de ses impacts sur l'environnement.

Après treize séances, le Conseil consultatif s'est prononcé en faveur d'un pont, par 14 voix contre 8. Plus précisément, ses membres recommandent un ouvrage sous-lacustre aux abords des deux rives, émergeant au milieu du lac pour devenir un pont. Un tunnel-pont-tunnel, en somme. Ce choix a été effectué après avoir mené une analyse prenant en compte de nombreux critères, comme les coûts, l'acceptabilité du projet ou encore ses impacts écologiques et sociaux.

Eviter les oppositions

Cet ouvrage hybride permettrait d'éviter les principaux défauts des deux formes en concurrence. Un tunnel serait bien plus coûteux à construire. Un géologue a notamment indiqué que les fonds du lac étaient peu connus, très vaseux, et que de mauvaises surprises étaient à craindre. Avec un risque de voir les travaux s'éterniser. «Un tunnel obligerait à construire des cheminées d'aérations sur les rives, ce qui concentrerait la pollution à un endroit», ex-



Les analyses présentées dans le rapport montrent qu'un pont est l'ouvrage qui causerait le plus de dégâts sur l'environnement. JPDS

plique **Nathalie Hardyn**, représentante du Groupement transports et économie (GTE) au sein du Conseil.

Un pont n'est toutefois pas non plus la solution idéale. Construire une autoroute passant par des rives déjà habitées s'annonce périlleux. L'Etat se heurterait à d'innombrables oppositions des riverains. La solution serait de faire débiter le pont au milieu du lac, à 500 mètres des habitations. Selon le rapport, ce choix permettrait de ne pas dépasser les limites légales en matière de bruit.

«Ce tunnel-pont-tunnel tente de ménager la chèvre et le chou, mais il ne règle de loin pas tous les problèmes liés à cette traversée du lac», déplore Mathias Buschbeck, député des Verts et membre du conseil consultatif.

Les analyses présentées dans le rapport montrent en effet qu'un pont est l'ouvrage qui causerait le plus de dégâts sur l'environnement, avec de forts impacts sur la faune – particulièrement sur les oiseaux et les chauves-souris avec des risques de collisions – et les courants du Léman. «On s'apprête à gâcher l'un des plus beaux paysages du monde en construisant une autoroute en plein milieu», critique pour sa part Thibault Schneeberger, représentant d'Ensemble à gauche au sein du Conseil.

Concrétisation difficile

Les experts n'ont pas voté sur le tracé de la traversée, car le canton a déjà une préférence pour un parcours précis¹. La question du coût de cet ouvrage n'a pas non plus été approfondie. Une estimation a été avancée

par un architecte et ingénieur auditionné: réaliser un tunnel-pont-tunnel reviendrait tout de même à dépenser environ 1 milliard de francs. Notons que les trois kilomètres de traversée lacustre ne représentent qu'un quart du bouclage autoroutier.

Pour la gauche, les travaux du Conseil consultatifs ont démontré les nombreux écueils qui pourraient couler la traversée. «Nous sommes opposés à l'idée de dépenser des dizaines de millions en études pour un ouvrage qui s'avèrera irréalizable et inutile», relève Thibault Schneeberger. Un premier crédit de 6,3 millions est sollicité par le Conseil d'Etat. S'il est accepté par les députés, la gauche pourrait le combattre. «Certes, le peuple a voté pour cette traversée du lac [en 2016], mais la

droite a présenté un idéal durant la campagne. Ces belles promesses sont progressivement contredites à chaque fois que les problèmes sont étudiés et que le projet devient concret», ajoute Mathias Buschbeck.

Nathalie Hardyn estime, au contraire, que ces analyses sont bénéfiques. «Nous avons beaucoup avancé, se réjouit-elle. Des difficultés ont évidemment été identifiées. Cette vision plus claire du projet permet aux autorités d'être mieux armées pour permettre sa réalisation.» Et de souligner qu'un tel investissement devrait influencer la mobilité genevoise pour les cinquante prochaines années.

¹ La future autoroute devrait relier le Vengeron à la Pointe-à-la-Bise, avec des jonctions routières à Rouelbeau, Puplinge et Vallard.