

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 89 (1994)
Heft: 2

Artikel: Pont ou tunnel? : Genève : traversée de la rade
Autor: Baertschi, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-175638>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

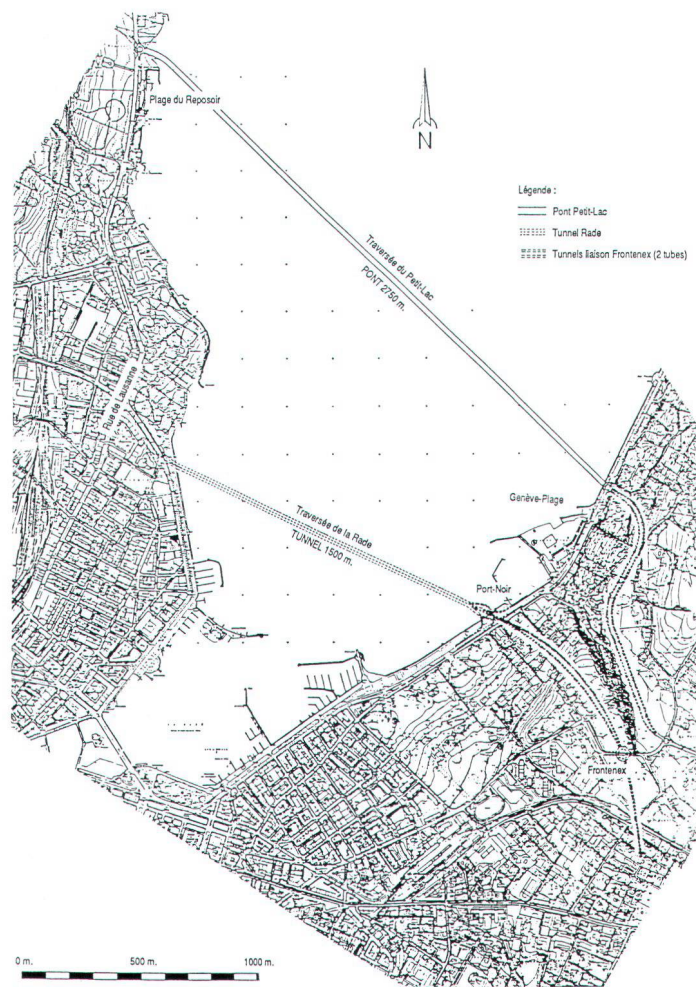
Problème de grande importance urbanistique: le bas-lac, à Genève, doit-il être franchi par un pont ou par un tunnel? Städtebaulich von grösster Bedeutung: Soll das unterste Genferseebecken überbrückt oder untertunnelt werden?

A brève échéance, l'article culturel n'aura pas de conséquences financières; il s'agira de maintenir les subventions accordées jusqu'à présent. A moyenne échéance – cela dépendra de l'état des finances fédérales –, des moyens pourront être libérés pour la culture comme pour tous les autres domaines où le Parlement peut accorder des subventions. Il ne s'agit pas d'instaurer une «culture d'Etat» (rien de tel ne s'est produit, par exemple, dans le secteur de la production de films, soutenu par la Confédération depuis 1939), mais de constituer la base d'un encouragement officiel aux forces créatrices.

Facteurs d'aide économique

Le développement culturel a déjà créé ces dernières années de nombreux emplois. Ce ne sont pas seulement les «créateurs» qui œuvrent en ce domaine, mais aussi ceux qu'occupent les secteurs des arts et métiers et des services. Directement et indirectement, un franc sur dix utilisés dans notre pays pour les transformations d'immeubles concerne la sauvegarde du patrimoine architectural.

Des branches économiques entières vivent des activités culturelles, par exemple l'édition, l'imprimerie, les arts graphiques et la librairie. Chaque livre publié constitue pour les arts et métiers, le commerce et la publicité, indirectement aussi pour l'industrie des machines, des commandes de 50 000 à 200 000 francs. L'aide à la culture est pour notre démocratie un des importants aspects des progrès de la politique sociale.



Genève: traversée de la rade

Pont ou tunnel?

par Pierre Baertschi, Genève

Le projet de traversée de la rade de Genève est une affaire qui a fait couler beaucoup d'encre ces dernières années. Il est vrai que l'enjeu est d'importance. Notamment en raison des dernières élections cantonales, le débat entre dans une phase décisive.

Pour l'essentiel en effet, la structure urbaine actuelle de la rade de Genève résulte de décisions prises au XIXe siècle. Les quais, les jetées et les ponts ont été conçus avec la volonté d'affirmer une vision d'ensemble. Cette démarche urbanistique n'est pas sans analogie avec l'esprit des projets qui ont guidé la construction des quartiers édifiés à l'emplacement des anciennes fortifications. La largeur de vue de ces réaménagements qui participaient d'une vision d'ensemble et d'édilité urbaine ont profondément marqué l'image de la rade de Genève aujourd'hui.

Liaison routière

Il faudra attendre les années 1960, sous l'impulsion des conceptions issues du Mouvement

moderne d'une part et en réponse à la mise en place d'un réseau autoroutier national d'autre part, pour que surgisse un projet de grande traversée de la rade. En 1964, une exposition présente à la population genevoise six variantes de traversée sous la forme de maquettes. En 1965, le plan directeur publié dans le premier compte rendu de la commission d'urbanisme propose un réseau de voies express incluant une traversée de la rade. Il est vrai que les prévisions démographiques sont alors à la hausse. On planifie à cette époque un urbanisme qui réorganise profondément la ville existante, considérée généralement comme peu adaptée aux nouvelles aspirations de la société. L'étude de mise à jour qui interviendra dix ans plus tard, en 1975, écartera les projets de traversée du plan directeur. On estime alors que la réalisation de l'autoroute de contournement par l'ouest de l'agglomération doit avoir la priorité sur la traversée de la rade.

Scrutins et études

Dès 1964, en effet, la Confédération a pris ses distances en ce qui concerne le financement d'une éventuelle traversée de la rade au gabarit autoroutier. Le tronçon proposé par le canton a été relégué au statut de route nationale de troisième classe. Puis, ces options se trouveront confirmées par un scrutin populaire qui tranchera définitivement, le 15 juin 1980, le choix du parcours de l'autoroute dite «de contournement». Les travaux de cette dernière, destinée à relier Cointrin à la plate-forme douanière de Bardonnex, pourront enfin commencer. Le 26 juin 1993, c'est l'ensemble de ce tronçon qui sera inauguré. Entre-temps toutefois, l'idée d'un projet de traversée de la rade a resurgi. En effet, un «Comité d'initiative pour une nouvelle traversée de la rade», soutenu par des clubs d'automobilistes ainsi que par des milieux proches

de l'industrie et du commerce, recueille 28 000 signatures vers la fin de l'année 1985 et le début de 1986. Le 12 juin 1988, le peuple genevois acceptera largement cette initiative populaire à raison de deux tiers des votants.

A la mi-mars 1991, un groupe d'experts de la Ville et de l'Etat de Genève écarte le projet d'une traversée branchée sur le centre urbain proprement dit, ceci en faveur de la construction d'un pont qui serait localisé à deux kilomètres en amont de la ville afin d'éviter de nouveaux engorgements. On estime le prix de ces ouvrages à un demi-milliard de francs. Le 3 juin 1991, le Conseil d'Etat saisit le Grand Conseil d'une demande de crédit préparatoire. Finalement, le Grand Conseil accorde le 15 mai 1992 un crédit d'étude de 8 millions de francs portant à la fois sur l'examen du projet de pont recommandé par les experts (variante périurbaine) et sur celui d'une moyenne traversée de la rade sous la forme d'un tunnel qui relierait le bas de l'avenue de France sur la rive droite au Port-Noir sur la rive gauche. Un prolongement éventuel serait envisagé en seconde étape, par un tunnel jusqu'au plateau de Frontenex. Un délai de trente mois est assigné pour l'établissement de ces études. A l'hiver 1992, une campagne de sondages terrestres et lacustres est engagée dans le but de connaître les contraintes géotechniques.

Modes de financement

La question du financement de cet important ouvrage demeure un point délicat. L'état des finances publiques ne permettant pas des prévisions à long terme, plusieurs hypothèses ont été évoquées à ce jour. Parmi celles-ci, la possibilité d'une augmentation temporaire de la taxe automobile de 10% ou encore une éventuelle privatisation de l'ouvrage. Ainsi, l'an passé, une grande entreprise privée a proposé une solution de tunnel préfa-

briqué et produit, à l'appui, un rapport technique et financier. Ces milieux ont émis l'avis que, dans la période de crise économique et financière actuelle, il ne serait pas possible d'engager de front un trop grand nombre de projets d'équipement public et que des priorités s'imposaient.

Toutefois, depuis le mois de décembre 1993, date d'entrée en fonction du nouveau gouvernement, le Conseil d'Etat a, de son côté, clairement affiché son intention de promouvoir le projet de traversée de la rade dans les plus brefs délais: cet objectif est perçu comme un signe affirmé de confiance en l'avenir et comme une preuve de dynamisme économique.

Un programme d'avancement des études a été redéfini. Actuellement, sept groupes de mandataires sont en lice (trois pour l'étude d'un pont, deux pour celle d'un tunnel et deux pour l'examen des liaisons souterraines). Un jury formulera des recommandations au cours du mois d'octobre prochain et un rapport sera présenté au Grand Conseil en décembre. En principe, c'est au cours du printemps 1995 que l'occasion sera donnée au peuple genevois – sous la forme d'un scrutin – de se prononcer sur l'option pont ou tunnel.

A partir du mois de juin 1995 débutera une seconde phase incluant l'étude d'impact. Le vote des crédits de construction interviendrait dès janvier 1997, l'ouverture du chantier pouvant être agendée au mieux dès octobre 1997. Ce calendrier dépendra, bien entendu, avant tout de l'accord du Grand Conseil, l'hypothèse de referendums ne devant pas être écartée.

Le coût global de l'ouvrage, y compris les frais financiers, est évalué à 326 millions de francs. En association avec des ingénieurs-conseils et une banque de Genève, une formule de financement privé est suggérée, sous la réserve expresse que Genève puisse obtenir en temps utile de l'Assemblée

fédérale une dérogation à l'article 37 de la Constitution. En effet, le prélèvement d'un péage d'un montant de trois francs par passage de jour et de deux francs la nuit permettrait de rentabiliser l'opération, ceci selon une prévision basse de 20 000 véhicules par jour en l'an 2000 (trafic attendu 50 000 véhicules/jour). Ce scénario laisse toutefois à charge de l'Etat la réalisation des voies d'accès futures éventuelles, en particulier la construction d'un dénivelé sur la rive droite et la réalisation de la section reliant Frontenex à l'autoroute Blanche (douane de Vallard-Annemasse).

Programme

A Genève, la question de la traversée de la rade a pris une dimension souvent émotive. Les partisans des moyens de transports individuels, principalement certains clubs automobiles, se sont fortement engagés dans cette action. Ils considèrent un peu ce projet comme un acte de foi pour Genève et un symbole conscient ou inconscient de la modernité. Les partisans du développement des moyens de transports publics ont de leur côté un projet visant à considérer prioritairement le développement de nouvelles voies de tramways dans le réseau urbain, ainsi que la construction d'une première ligne de métro sur le modèle du VAL réalisé par Matra, notamment à Lille.

Site et paysage

Le peuple souverain s'étant déjà prononcé au sujet du principe de cette traversée, la principale question qui demeure ouverte est celle de la forme de cette liaison routière: pont ou tunnel? Les avis divergent, certains pensent que le site naturel et construit de la rade mérite d'être protégé dans son intégrité actuelle, d'où l'opportunité d'un tunnel. D'autres rappellent, avec quelque malice, que si des villes ou des lieux tels que San Francisco, New York ou encore Tancarville sont connus

pour leurs ponts, lesquels suscitent une image emblématique, aucune cité n'est réputée pour ses tunnels... A l'heure où Genève doit se battre pour conserver son image de cité internationale, un tel projet tomberait à point nommé. Le pont en viendrait-il ainsi à prendre le relais du jet d'eau, emblème de la cité du bout du lac? Enfin, dans le domaine des ouvrages d'art, il convient de savoir que l'utilisation de câbles en acier à très haute résistance permet aujourd'hui de tracer des ponts d'une réelle élégance, avec des tabliers élancés «semblables à des ailes d'avions». Parmi les exemples cités figurent le Sunshine Skyway Bridge de Tampa (Floride), le Skarnsundet Bridge (Norvège) et le Humber Bridge (Angleterre). En tous les cas, un pont d'une portée de 2750 mètres permettant aux bateaux de la Compagnie générale de navigation de naviguer sous son tablier ne saurait passer inaperçu. Quel sera son impact sur la ligne d'horizon, son impact écologique et en particulier l'effet sonore du trafic qui l'empruntera? La question demeure complexe.

En tous les cas, le projet de traversée de la rade de Genève est une entreprise ambitieuse. Elément d'infrastructure de dimension régionale, une telle liaison contribuerait non seulement à faciliter la circulation entre les rives gauche et droite du lac, mais également à affirmer l'axe d'urbanisation régional franco-suisse qui prend corps actuellement de Gex à Genève en direction de la vallée de l'Arve. A cette échelle, un tel projet prend la dimension d'un acte d'aménagement majeur, qu'il s'agisse d'un pont ou d'un tunnel.

Ainsi, ce «grand geste» pour l'avenir de Genève aura non seulement une dimension symbolique, mais il constituera assurément la pièce essentielle d'une conurbation régionale dont l'importance est chaque jour plus évidente.