

# La traversée du lac évite la France mais frôle une réserve

**PROJET** Mark Muller fait le point sur l'avancée des études.

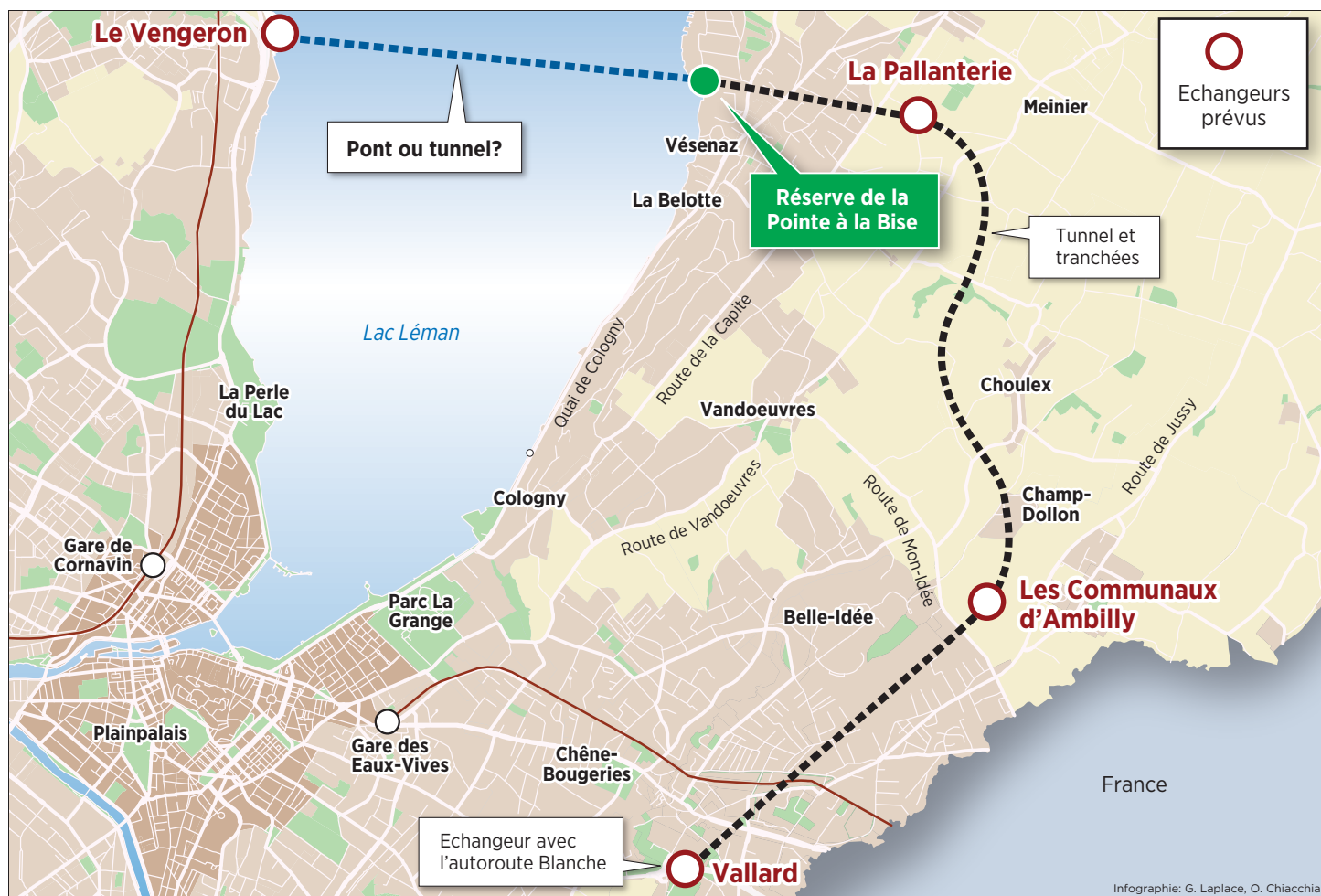
MARC MOULIN

Du Vengeron à Thônex via la Pointe-à-la-Bise et Choulex. C'est en résumé le projet de traversée du lac qui est privilégié au terme des premières analyses présentées mardi aux députés par le conseiller d'Etat Mark Muller. Le Grand Conseil avait voté en janvier 2008 un crédit pour jauger les options. Une mission à mener jusqu'en 2011 avec l'Office fédéral des routes (Ofrou). Objectif: capter les crédits fédéraux durant la prochaine décennie pour démarrer le chantier dès 2020.

S'agissant d'une autoroute, elle serait totalement à la charge

**«La réserve de la Pointe-à-la-Bise sera préservée et peut même y gagner»**

MARK MULLER,  
CONSEILLER D'ÉTAT LIBÉRAL



Infographie: G. Laplace, O. Chiacchiarri

de Berne. Le prix, sans doute élevé, n'est pas fixé. Aucun choix n'est encore fait entre un pont et un tunnel lacustre. Et la faisabilité de l'opération reste incertaine: les sondages dans le lac ont révélé une géologie difficile.

## Goudron et oiseaux

L'option retenue évite le territoire français, alors qu'on avait envisagé de rallier le réseau hexagonal à Veigy ou derrière Annemasse. Mais Berne veut un tracé 100% suisse, pour s'assurer la maîtrise du projet. Autre particularité: l'arrivée sur la Rive gauche ne se fait plus à la Belotte, mais plus en amont, à la Pointe-à-la-Bise. Une réserve naturelle! Contact est déjà pris avec

Pro Natura, gestionnaire du site. L'organisation, si elle juge la traversée du lac non prioritaire, se félicite d'être associée précocement, mais veillera à préserver la dernière roselière lacustre du canton. Mark Muller veut la convaincre que les deux camps peuvent y gagner. Pourquoi ce choix? Les canards du lieu auront le recours moins facile que les riches habitants des rives: le ministre admet que cela a joué! Et la réserve resterait intouchée: un tunnel l'éviterait totalement; un éventuel pont plongerait en souterrain au large du site.

Le libéral se dit optimiste: l'Ofrou se doit d'éliminer les engorgements des routes nationales. Or, l'actuel contournement

frôle la saturation, menaçant de bloquer tout le réseau à l'ouest et au sud de la ville. Elargir ce périphérique n'étant pas jouable, la traversée s'impose. Elle figure, dit-il, dans le projet de message du Conseil fédéral aux Chambres. Le tracé retenu est jugé le plus apte à délester le trafic. «L'objectif est de disposer d'un anneau sur lequel on placera des P+R», résume Mark Muller. Des échangeurs intermédiaires sont prévus à la Pallanterie et près du futur quartier des Communaux d'Ambilly. La crainte du trafic induit a été l'un des obstacles à ce projet. Entre ces deux échangeurs, on passerait en tunnel sous le coteau de Choulex avant de poursuivre en tranchée.

Un autre tunnel franchirait Chêne pour rejoindre l'autoroute Blanche vers Sous-Moulin.

## Enthousiasme et critique

A droite, on salue un «beau projet», «logique et complémentaire au CEVA», selon le PDC Guy Mettan. La socialiste Elisabeth Châtelain le juge intéressant «en lien avec l'implantation d'emplois et de logements dans la région Arve-et-Lac qu'on peut développer sans la saccager». Les Verts, eux, sont sceptiques: «Cela me semble impensable, dit leur présidente Anne Mahrer. Surtout quand on pense à la renaturation en cours de la Seymaz et à la nappe phréatique. Sans parler du coût!»

## Le ministre



**Mark Muller.** Il se dit optimiste quant au projet.  
(LUCIEN FORTUNATI)