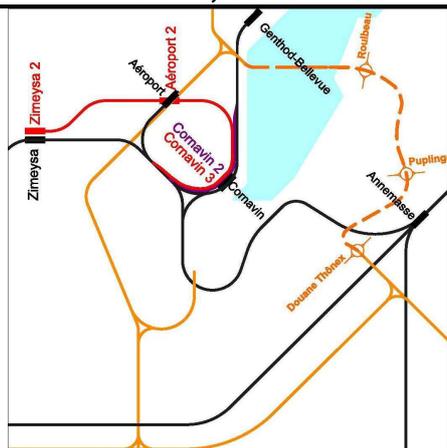
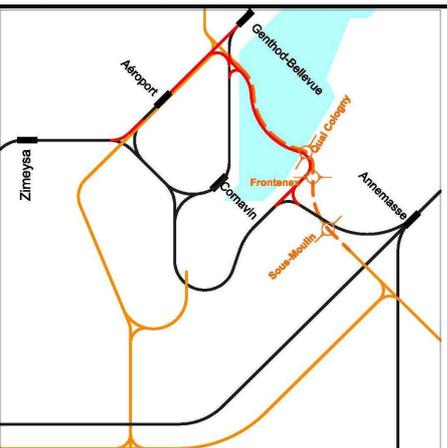


Traversée du Lac et achèvement du contournement autoroutier de Genève

1	Le concept de l'Etat : zigzag à travers la nature, sans chemin de fer		Le concept GeReR : tracé direct, avec chemin de fer
1.1	 <p>Selon le canton: entre 3,0 et 3,5 mia</p> <p>Selon la Confédération: entre 4,2 et 5,0 mia</p>	<p>Coût,</p> <p>de l'embouchure du Vengeron à la Douane de Thonex-Vallard</p>	 <p>Autoroute et chemin de fer et pistes cyclables : 3,3 mia</p>

2	Le volet ferroviaire		
2.1	Temps de parcours par Cornavin	Gain de temps	Temps de parcours par le Lac
2.2	34 minutes	Nyon – Annemasse (RE) Gain de temps : 16 minutes (-47%)	18 minutes
2.3	26 minutes	Genthod-Bellevue – Chêne-Bourg Gain de temps : 20 minutes (-79%)	6 minutes
2.4	22 minutes	Genthod-Bellevue – Eaux-Vives Gain de temps : 17 minutes (-77%)	5 minutes
2.5	20 minutes	Genthod-Bellevue – Champel Gain de temps : 12 minutes (-60%)	8 minutes
2.6	De telles réductions de temps de parcours contribuent fortement à l'attrait du ferroviaire.		
2.7	Le renforcement massif de l'attrait du ferroviaire pour une population nombreuse, permettant de contenir le trafic automobile, contribuera fortement à l'acceptation citoyenne du projet d'achèvement du contournement autoroutier de Genève.		
2.8	La traversée ferroviaire du Lac forme avec le CEVA une boucle, qui comme celle de l'aéroport permettra de diminuer la charge de trafic sur le trajet Vengeron - Cornavin - Saint-Jean et en particulier sur la gare de Cornavin. La boucle fait que les trains traversant le Lac passent pour la plupart tout de même par Cornavin. Seuls ceux qui rejoignent Annemasse après avoir traversé le Lac court-circuitent Cornavin.		

3	Le volet autoroutier		
3.1	Avantages - Inconvénients		
3.2	Avantages - inconvénients	Arbitrage	Avantages – inconvénients
3.3	Achèvement du contournement autoroutier de Genève – Traversée du Lac		
3.4	Profonde (> 50 m).		Ne dépassant pas la profondeur de 15 mètres.
3.5	Fortes pentes.		Pentes modérées.
3.6	Géologie très défavorable.		Sans difficulté géologique notable.
3.7	Achèvement du contournement autoroutier de Genève – En général		
3.8	Le tracé de l'ensemble du contournement est dicté par le tracé de la traversée du Lac, dont on ne comprend pas le choix. A partir de la Pointe à la Bise, le tracé est contraint à un grand zigzag pour rejoindre la douane de Thonex.	Tout laisse à penser que le tracé retenu par l'Etat pour le contournement autoroutier de Genève l'a été pour satisfaire un goût de prestige par un majestueux pont entre Vengeron et Pointe à la Bise. Du point de vue de l'ingénieur, rien ne justifie ce tracé. Personne ne semble savoir qui l'a décidé. Personne n'en revendique la paternité.	Entre Vengeron et Douane de Thonex, le tracé le plus efficace est le plus court, qui suit la ligne droite entre ses deux points de raccordement. Le trajet est entièrement souterrain entre le Vengeron et le passage de La Seymaz vers Sous-Moulin. Depuis là, il se confond avec celui de la route Blanche.
3.9	14 km selon l'Etat, 15 km selon la Confédération	Etat 55 % de plus, Confédération 67 %	9 km
3.10	Le tracé éloigné de la ville charge le réseau le reliant à la ville : Pallanterie-Genève, Puplinges-Genève, Thonex-Genève.	Ce sont les bourgs et villages de Collonge, Vézenaz, Cologny, Vandoeuvres, Chêne-Bourg, Thonex, Chêne-Bougeries qui sont concernés.	Le tracé proche de la ville évite de générer un nouveau trafic, considérable, sur le réseau routier de périphérie, entre Pallanterie, Puplinges, Thonex, d'une part, la ville de Genève d'autre part.
3.11	Tracé hypothéquant les zones d'assolement protégées par la Loi fédérale.		Tracé tout entier hors des zones d'assolement.
3.12	Tracé rencontrant plusieurs zones écologiquement sensibles. Pointe à la Bise – Haute-Seymaz, Creuses.		Tracé ne croisant aucune zone écologiquement sensible.
3.13	Une traversée ferroviaire sur ce tracé n'a aucun sens. En rive gauche, aucun raccordement raisonnable au réseau ferroviaire n'est possible.	Genève a décidé de faire du chemin de fer l'ossature de son système de mobilité. Renoncer à envisager une traversée ferroviaire du Lac étonne.	Ce tracé frôle la ligne du CEVA, offrant la possibilité d'inscrire efficacement la traversée ferroviaire dans le réseau.

4	L'achèvement du contournement autoroutier dans son ensemble		
4.1	Coût		
4.2	Selon la Confédération : Pont : 4,2 milliards Tunnel : 5,0 milliards	Selon le canton : Pont : 3,0 milliards Tunnel : 3,5 milliards	Outre la différence de longueur du trajet routier, le projet GeReR bénéficie d'une formidable économie d'échelle, puisque réunissant la route, le rail et le vélo dans un même ouvrage. 3,3 milliards
4.3	Sans chemin de fer		Chemin de fer et pistes cyclables compris.
4.4	Prise en charge par la Confédération ?		
4.5	dépendra du rapport Coûts – Avantages de ce projet en comparaison avec celui des autres projets en Suisse. dépendra du rapport Coûts – Avantages de ce projet pour Genève en comparaison avec celui d'autres variantes pour Genève. dépendra du soutien citoyen à Genève, probablement plus facile à trouver pour GeReR.		

5	<i>Le projet de l'Etat divisera ...</i>	<i>Le projet GeReR rassemblera ...</i>
5.1	- tenants des transports collectifs et tenants du transport individuel, - tenants d'un ouvrage prestigieux et tenants de l'intégrité du paysage, - tenants d'un pont de cette forme-ci et tenants d'un pont de cette forme-là.	

Lac

