

Le Temps  
1211 Genève 2  
022/ 888 58 58  
www.letemps.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 39'716  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 350.004  
Abo-Nr.: 1081047  
Seite: 7  
Fläche: 59'599 mm<sup>2</sup>

## Traversée de la Rade: les modèles du TCS

Amsterdam et Marseille offrent deux exemples de villes ayant bouclé leur réseau autoroutier



**Coen Tunnel (Amsterdam)**  
Permet la traversée du fleuve Amstel pour relier les autoroutes A8 et A10



**Tunnel du Vieux-Port (Marseille)**  
Offre une liaison sous le Vieux-Port pour relier les autoroutes A55 et A7 à l'A50  
**Prado Carénage**  
Tunnel à péage (2,5 km)

La construction d'un second «Coen Tunnel» à Amsterdam est considérée par le TCS comme un modèle de financement via un partenariat public-privé. Cet ouvrage à cinq voies long de 750 mètres doit permettre de doubler la capacité du premier tunnel, soit 100 000 véhicules par jour. Devisé à 600 millions de francs, l'ouvrage est géré par la société concessionnaire Coentunnel Company pendant 24 ans.

D'une longueur d'environ 600 mètres, le tunnel du Vieux-Port situé en plein centre-ville de Marseille permet de traverser la ville du nord au sud. Particularité de l'ouvrage, il est connecté en amont et en aval au réseau autoroutier français. Inauguré en 1967, le tunnel n'a permis une semi-piétonisation du port qu'en 2013. D'ici à 2020, la circulation des véhicules légers sera supprimée.

**> Mobilité**  
L'association cite Marseille et Amsterdam pour promouvoir le tunnel proposé par l'UDC

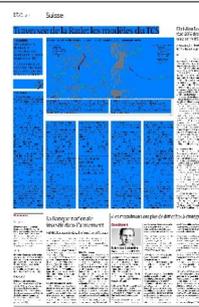
**> Une comparaison contestée, s'agissant d'ouvrages reliés au réseau autoroutier**



Olivier Francey

Quel est le point commun entre le tunnel du Vieux-Port à Marseille et le Coen Tunnel à Amsterdam? Ce sont les deux ouvrages cités comme modèles par le Touring Club Suisse (TCS) pour promouvoir la traversée de la Rade. Alors que les Genevois auront à dire, le 28 septembre, s'ils acceptent ou non le tunnel bidirectionnel reliant les deux rives que propose l'initiative de l'UDC, la puissante association s'est fendue en juin d'un tous-ménages vantant les avantages d'un tel franchissement. Dans sa brochure, le TCS prend pour exemples emblématiques ces deux «villes qui ont réussi à traverser leur plan d'eau», à dessein d'étayer son argumentation. La première (Marseille) pour être parvenue à détourner le trafic de ses quais, «source de retards, de

bouchons et de nuisances». La deuxième (Amsterdam) pour avoir financé la construction de l'un de ses tunnels via un partenariat public-privé (PPP). Si les conséquences sur la fluidité du trafic semblent incontestées autant à Marseille qu'à Amsterdam, la comparaison est-elle valable pour autant? C'est la réponse que *Le Temps* a souhaité obtenir. Le tunnel du Vieux-Port – deux tubes unidirectionnels à deux voies – a remplacé l'ancien «pont transbordeur», sérieusement endommagé pendant la guerre, détruit peu après. D'une longueur frisant les 600 mètres dont plus de 300 mètres sous-marins, l'ouvrage se distingue légèrement du projet de tunnel de l'UDC. Lequel prévoit



Le Temps  
1211 Genève 2  
022/ 888 58 58  
www.letemps.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 39'716  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 350.004  
Abo-Nr.: 1081047  
Seite: 7  
Fläche: 59'599 mm<sup>2</sup>

un seul tube (2x2 voies) d'une longueur correspondant au double de celle du tunnel marseillais, soit 1400 mètre environ. Le tunnel du Vieux-Port a été mis en service en décembre 1967. Pourtant, il aura fallu attendre presque 45 ans (mars 2013) pour que le centre-ville soit enfin délesté d'une partie du trafic par le biais d'une semi-piétonnisation. Laquelle a été rendue possible grâce à la réduction du nombre de voies de circulation, qui est passé de neuf à deux sur le quai de la Fraternité. Quant à l'espace dédié aux piétons, il a augmenté de 75%, avance Patricia Litou, porte-parole de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole. «Ce projet a réellement permis de dégager les quais. Encore plus d'ici à 2020, puisque la circulation des véhicules légers sera supprimée.» En termes de trafic, le tunnel du Vieux-Port accueille aujourd'hui quelque 100 000 véhicules par jour contre 50 000 attendus pour le tunnel sous la Rade.

Seule différence (et de taille), le tunnel du Vieux-Port est connecté au réseau autoroutier via deux autres tunnels situés en amont et en aval de ce dernier. Au nord, le tunnel Joliette mis en service en 2011 mène à l'A55. Au sud, le tunnel payant Prado Carénage inauguré en 1993 permet de rejoindre l'A50. Le TCS s'inspire donc d'un modèle qui s'apparente plus au projet de traversée du lac qu'à celui de la Rade. Pire, il donne raison aux opposants qui ne cessent de clamer que seul une traversée du lac permettant de boucler la ceinture autoroutière soulagerait le trafic asphyxiant dont est victime le centre-ville genevois.

Contacté, le président du TCS, François Membrez, conteste dans un premier temps le caractère

autoroutier du tunnel du Vieux-Port, n'ayant pas connaissance de

## Le TCS s'inspire de modèles s'apparentant plus à la traversée du lac qu'à celle de la Rade

sa connexion avec le réseau national... Certes, les voies de circulation du tunnel marseillais ne sont pas *stricto sensu* autoroutières, mais sa connexion aux autoroutes le distingue d'une simple traversée routière de la Rade, laquelle ne sera reliée ni à l'autoroute A1 (Genève-Saint-Gall), ni à l'autoroute française A40 (Mâcon-Mont-Blanc). Dans un second temps, François Membrez corrige: «Par l'exemple marseillais, nous voulions démontrer qu'un tunnel pouvait considérablement améliorer la qualité de vie d'un centre-ville.»

Un argument que réfute Daniel Zaugg, président de la Commission des transports du Grand Conseil. «L'approche du TCS est irréaliste, commente l'élu libéral-radical. Les entrées et sorties d'un tunnel sous la Rade seront complètement saturées par le trafic qu'il attirera au centre-ville. Quant à dire que la qualité de vie sera améliorée, je me réjouis d'entendre les cris d'orfraie poussés par ce même lobby pro-voiture lorsqu'il s'agira de diminuer la capacité routière des quais.»

La saturation du trafic sur la ceinture autoroutière du périphérique ouest d'Amsterdam et vers le nord du pays ainsi que la nécessité de rénover le premier Coen Tunnel de 1966 ont incité le ministère

néerlandais chargé des Travaux publics à construire un second tunnel, 30 mètres en amont du premier. Doté de cinq voies sur 750 mètres sous l'Ijmeer, cet ouvrage est considéré comme le plus important contrat en partenariat public-privé (PPP) existant aux Pays-Bas. Un consortium regroupant sept partenaires privés est en charge de la maintenance de l'ouvrage pendant 24 ans. La rémunération du concessionnaire s'effectue sous la forme d'une subvention d'équipement et d'une annuité versée par l'Etat.

Pour le TCS, cette opération démontre l'intérêt évident des investisseurs pour de tels ouvrages. «Surtout lorsque l'Etat rencontre des difficultés financières», avance son président. «Nous sommes convaincus qu'une traversée routière de la Rade serait intéressante pour des fonds de pension, par exemple, à la différence d'une traversée autoroutière du lac. A ce jour, aucun tronçon autoroutier n'a été financé en PPP en Suisse. D'ailleurs, le principe même d'un péage pour financer la construction d'ouvrages a été récemment balayé par les Chambres fédérales», conclut François Membrez.

L'optimisme du TCS est mis en doute au sein de certains milieux économiques que nous avons contactés. «Le retour sur investissement est incertain, remarque l'un d'eux. Un péage peut facilement motiver les utilisateurs à contourner un tunnel payant.» Pour Daniel Zaugg, un PPP est d'ores et déjà exclu. «Un PPP pour un projet urbain est hautement improbable. De plus, tout péage en centre-ville rencontrera une opposition farouche de toute la droite majoritaire.»