

Genève & culture

Le musicien **Christophe Sturzenegger** a fait sonner du Pink Floyd aux cloches du carillon de Saint-Pierre
Lire en page 14

LAURENT GUIRAUD



Pourtour de la rade

L'économie craint des bouchons redoublés

Le lobby des entreprises en matière de mobilité se défie des projets de Luc Barthassat

Marc Moulin

Les milieux économiques genevois craignent un blocage du trafic sur le pourtour de la rade, alors que le projet de traversée du lac stagne. Emanation de plusieurs associations routières et patronales, le Groupement transports et économie (GTE) tire la sonnette d'alarme face au département de Luc Barthassat. Selon le GTE, les projets concrets de l'administration cantonale ne vont pas dans le sens de la fluidification de la circulation que professe le ministre.

Ces griefs surviennent alors

«Le groupement s'étonne de la mise en place d'un parcours cycliste sur le pont du Mont-Blanc»



Le TCS redoute de voir se former sur la rue des Alpes des files remontant jusqu'au pont du Mont-Blanc. OLIVIER VOGELSANG

que l'Etat commence à mettre en œuvre la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), adoptée en votation en juin 2016. Le texte prévoit une moyenne ceinture à vocation routière qui, tant que la traversée du lac n'aura pas été réalisée, comprendra le pourtour de la rade. Et c'est là que commencent les soucis du GTE.

Le groupement s'étonne que la fluidification promise sur le site ait pour premier effet annoncé la mise en place d'un parcours cycliste qui impliquera de rétrécir les voies carrossables du pont du Mont-Blanc et réduira les capacités de certains carrefours. «On ne comprend pas ce décalage entre le discours de Luc Barthassat et ce que prépare effectivement son administration, commente Nathalie Hardyn, présidente du GTE et directrice adjointe de la [Chambre de commerce](#). Nous avons demandé à Luc Barthassat de surseoir au test de cet itinéraire cyclable, qui était prévu dès juillet.» Et désormais fixé dès mi-septembre, apprend-on auprès de l'Etat.

Des files de 600 mètres?

Comme la *Tribune de Genève* l'a révélé le 13 mai, la dernière mesure du projet fait passer les voitures sur une bande cyclable longeant le trottoir amont en direction de la Rive droite et leur fait partager le trottoir aval avec les piétons dans l'autre sens. La mesure déchaîne les critiques au sein du groupement. «L'Etat peut se permettre des tests en banlieue sans risquer trop de dégâts, mais pas dans un

lieu aussi central et stratégique que le pont du Mont-Blanc», renchérit Olivier Ballissat, représentant de la Fédération des entreprises romandes Genève au sein du GTE. «C'est une gestion qui confond vitesse et précipitation, déplore Nicolas Rufener, vice-président du GTE et secrétaire général de la Fédération des métiers du bâtiment. Je comprends qu'on veuille aller de l'avant, mais on ne peut ignorer les contraintes légales et réglementaires.»

Une autre préoccupation vient de modifications envisagées sur l'axe des rues des Alpes et du Grand-Pré. Afin d'ajouter un trot-

toir dans le passage sous le chemin de fer, ce parcours ne devrait plus se faire que sur une voie, au lieu de deux actuellement. En haut de la rue des Alpes, cette voie unique servirait aussi à obliquer à droite vers la rue de Lausanne, où les voitures doivent alors céder la préséance aux piétons.

Membre du GTE, le TCS a fait ses calculs sur l'impact de ces mesures. «A l'heure de pointe, les files d'attente au carrefour des rues des Alpes et de Lausanne pourraient atteindre 600 mètres, au lieu de 70 aujourd'hui, et donc remonter jusqu'à l'extrémité du pont du Mont-Blanc», juge Henri-

Pierre Galletti, directeur de la section genevoise. Il déplore en outre que des tronçons à voie unique demeurent sur les projets de ceinture sur les deux rives du lac, pour le trafic allant vers le centre.

Reprise des hostilités

Voilà pour la situation immédiate. Pour le long terme, le GTE désespère de voir sortir un crédit d'études concernant la traversée du lac, alors que son principe a été accepté il y a plus d'un an par le peuple, également en juin 2016. «On pouvait alors espérer un apaisement du dossier de la mobilité, avec cette double votation, rap-

pelle Nicolas Rufener. Dès lors que le Conseil d'Etat bloque ce crédit d'études, on peut craindre une reprise de la guerre des transports, crainte avivée par l'approche des élections de 2018.»

A ce titre, le GTE, qui passe souvent pour le lobby de droite en matière de mobilité, dément toute velléité de déstabiliser Luc Barthassat, devenu en 2013 le premier élu de droite à gérer les transports depuis douze ans et récemment chahuté dans les médias pour une obscure affaire d'amende d'ordre. «Nous le soutenons et lui souhaitons de réussir», assurent en chœur les membres du GTE.

«On n'a aucun intérêt à rater la fluidification»

● La Direction générale des transports se veut rassurante face aux craintes du GTE et rappelle ses objectifs pour le pourtour de la rade, le «U lacustre» en langage d'initié. «Le but est de fluidifier de façon pragmatique au moyen d'une onde verte, de façon à le rendre attractif pour les voitures, ce qui permettra ensuite de pacifier le centre-ville, en faveur des transports publics et de la mobilité douce, martèle David Favre, directeur. Cette fluidification de la moyenne ceinture est le concept clé de la

nouvelle Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée. On n'a aucun intérêt à le rater et on a le devoir de l'appliquer.»

Selon lui, tout le pourtour de la rade bénéficiera d'une double voie carrossable dans chaque sens, à l'exception d'un bref tronçon du quai Wilson «qui ne pose pas de problème», dit-il. C'est pour créer cette avenue à deux fois deux voies que des présélections doivent être adaptées, dont une pointant vers la rue des Alpes. Dans la suite de cette rue, sous les voies ferrées, la création d'un trottoir

doit répondre à une «situation dangereuse», selon David Favre.

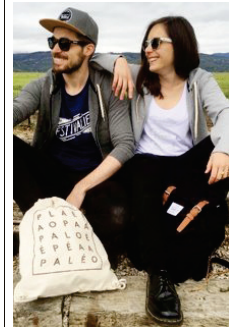
Quid des calculs du TCS? «Ce sont leurs analyses, répond-il. Je ne veux pas entrer dans une guerre de chiffres. Nos études, dont les résultats ont été partagés, montrent que la réduction à une seule voie reste parfaitement gérable.»

Et les essais cyclables sur le pont? «Si ce test réussit, tant mieux, car il permet de trouver une solution immédiate pour sécuriser ce U lacustre pour tous les modes de transport, sans léser aucun usager. Cette

mesure n'exclut pas d'en envisager d'autres à plus long terme, comme une passerelle. Et si ça ne marche pas, on peut tout arrêter du jour au lendemain.»

Les reproches du lobby droitier laissent le responsable perplexe. «C'est comme si on nous demandait de ne rien changer alors que nous voulons donner de la fluidité à un axe qui en est aujourd'hui dépourvu.» Le département met en avant sa volonté de faire évoluer dans la concertation un projet qui n'est pas figé. **M.M.**

Paléo lance une gamme d'habits écologiques



La panoplie du parfait festivalier. DR

La faillite de Switcher a obligé le festival à produire une nouvelle collection: des produits durables, mais fabriqués à l'étranger

T-shirts à base de coton turc et de modal, vestes confectionnées en Chine, chaussettes tissées en France ou encore casquettes produites au Pérou. La nouvelle gamme d'habits lancée par le Paléo Festival à l'occasion de son édition 2017 assume un cosmopolitisme décomplexé, qui se veut surtout «écologique» et durable.

«Nous avons fait les meilleurs efforts dans toutes les étapes de production pour proposer de beaux habits respectueux de l'environnement et des conditions de travail des ouvriers, assure David Franklin, responsable merchandising du Paléo. Dans l'état actuel du marché, il était impossible de produire ces habits en Suisse.»

L'histoire de cette nouvelle collection débute au moment de la faillite de Switcher. L'entreprise suisse était en effet le fournisseur attitré du festival depuis plus de vingt ans. A sa fermeture, les organisateurs ont donc dû trouver une solution pour se procurer de nouveaux habits.

«Nous voulions continuer avec la même philosophie et qualité de produits, précise David Franklin. N'ayant pas trouvé d'entreprises suisses à même de nous fournir la marchandise que nous attendions, nous avons donc pris en charge nous-mêmes le processus de production.»

Pour ce faire, le festival a travaillé avec une styliste et reçu de l'aide d'un ancien collaborateur de Switcher. De fait, plusieurs des nouveaux articles sont produits dans des usines étrangères avec lesquelles travaillait l'entreprise suisse. Un auditeur helvétique se charge de vérifier que les conditions de travail y sont bien respectées.

«Au final, nous sommes très contents du résultat», souligne le responsable. Les festivaliers ont aussi de quoi se réjouir: les prix des nouveaux habits (entre 15 et 90 francs) sont légèrement moins élevés que ceux des éditions précédentes.

Martin Bernard