

Date de dépôt: 19 août 2002

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de M^{me} et MM. John Dupraz, Roger Beer, Marie-Françoise de Tassigny, Bernard Lescaze et Jean-Marc Odier, demandant la participation de l'Etat de Genève à la médiation concernant le tram à la rue de Lausanne

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 26 janvier 2001, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la motion M 1384 ci-annexée, du 9 janvier 2001.

Le Conseil d'Etat a décidé de ne pas participer à la médiation entre la Ville de Genève et le Touring Club suisse, section genevoise (TCS) concernant le tram à la rue de Lausanne. Cette décision a été motivée par des aspects de fond autant que de procédure.

Le Conseil d'Etat tient à rappeler à titre liminaire les éléments qui ont motivé le choix définitif entre les variantes possibles du tracé du tram 13 dans la rue de Lausanne.

Le projet sommaire soumis à l'Office fédéral des transports (OFT) avec la demande de concession prévoyait la mise en place de voies en site propre dans les deux sens. Lors de l'élaboration du projet définitif, accepté par l'OFT dans le cadre de la procédure d'approbation des plans, le site propre intégral a été abandonné partiellement, afin de mieux tenir compte de tous les usagers du domaine public.

Il est vrai que le principe général adopté par le Conseil d'Etat vise à mettre en site propre les aménagements de tram. Ainsi, le site banal n'est acceptable que lorsque la maîtrise du trafic individuel est assurée. Dans le cas de la rue de Lausanne, ce dernier est maîtrisable en entrée de ville, ce qui

n'est pas le cas dans l'autre sens. C'est pourquoi le choix de la variante en site banal en entrée de ville s'est imposé naturellement, afin de répondre aux contraintes d'utilisation du domaine public.

La variante avec site propre aurait en effet présenté des contraintes fortes, notamment dans le secteur de la rue de Monthoux, où le trottoir aurait été réduit à 1,4 m. Ainsi, les livraisons n'auraient pu se faire que sur la voie de circulation (avec toutes les perturbations de trafic que cela implique) et les trottoirs n'auraient pas offert un confort d'utilisation pourtant indispensable pour les piétons. Dans les secteurs où les trottoirs auraient pu être plus généreux, les abris TPG installés aux arrêts et les véhicules de livraisons sur les trottoirs auraient diminué d'autant l'espace piétonnier.

En revanche, la variante en site banal permet la mise place d'un projet répondant aux attentes susmentionnées (expressément exprimées par les riverains, en particulier les commerçants) par des trottoirs larges, la possibilité pour les véhicules de livraisons de s'arrêter sur le trottoir, et la facilité d'accès aux commerces est assurée.

Le projet retenu prévoit de plus un aménagement de la place Cornavin ambitieux, qui permet d'améliorer fortement le volet urbanistique de ce secteur de la Ville. En effet, une place de gare est un élément déterminant de l'aménagement urbain d'une ville. Avec deux nouvelles lignes de tram programmées et un trafic piétonnier très dense, il paraît important d'éviter une erreur urbanistique qui consisterait à maintenir la grande majorité de l'espace en faveur du trafic motorisé individuel. Le projet ne vise pas à réduire le trafic, mais bien à aménager une place de la gare sur la base de critères contemporains et dans une vision d'avenir.

Sous cet aspect, le Conseil d'Etat assume entièrement sa proposition de concentrer le trafic au sud de la place, au contraire de la proposition fournie en médiation, qui maintenait l'état actuel.

Il s'ensuit qu'en ce qui concerne le fond du dossier, le Conseil d'Etat ne pouvait pas s'associer à la médiation en cours sans remettre en question, voire abandonner, toute une série de choix fondamentaux opérés au préalable.

En ce qui concerne la procédure, la décision du Conseil d'Etat de ne pas participer à la médiation était motivée par plusieurs facteurs :

- la solution qui avait été trouvée, apparemment satisfaisante pour la Ville de Genève et le TCS, n'avait pas le soutien de nombre d'autres acteurs qui s'étaient exprimés pendant la procédure préalable;

- un comité s'était par ailleurs formé pour défendre le projet officiel du tram 13, qui comportait de nombreux acteurs importants en matière de circulation;
- les Transports publics genevois (TPG) n'avaient pas non plus accepté le projet de médiation.

Il s'agissait dès lors d'un projet très partiel, qui n'était pas du tout apte à créer un consensus large.

Cette procédure, éventuellement suivie d'une réouverture d'une enquête publique, se serait de plus greffée sur le recours pendant devant le Conseil fédéral contre ce projet de tram. Le Conseil d'Etat a estimé qu'une multiplication des procédures n'était pas souhaitable et ne pouvait que créer la confusion et retarder par là considérablement la mise en service du prolongement du tram 13. Il a jugé plus opportun de s'en référer à la décision de la plus haute autorité, pour passer ensuite sans délai à la réalisation du projet.

Entre-temps, le Conseil fédéral a tranché en rejetant le recours, le 25 avril 2001. Avec ce rejet, la procédure a été close. Des retouches mineures au projet ont néanmoins encore été apportées d'entente avec les différents acteurs intéressés. Les travaux ont débuté en été 2001 et seront terminés à la fin 2003.

Le Conseil d'Etat souhaite cependant que les projets de tram, lorsqu'ils sont mis à l'enquête publique dans le cadre de la demande d'approbation des plans, rassemblent le plus vaste consensus possible. Fort de l'expérience faite dans le cadre du tronçon de la rue de Lausanne du tram 13, le Conseil d'Etat a renforcé ses efforts de concertation préalable avec tous les acteurs intéressés, à un stade de la procédure où les options sont encore ouvertes. Ainsi un protocole d'accord entre les divers acteurs intéressés a été signé pour le tram Acacias le 23 avril 2001, qui a eu comme conséquence la levée de toutes les oppositions formulées dans le cadre de l'enquête publique. Une concertation similaire a été menée au sujet du projet de tram Grand-Lancy, pour lequel un protocole d'accord a été signé le 25 mars 2002 avant la mise à l'enquête publique.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Micheline Calmy-Rey

Secrétariat du Grand Conseil**M 1384**

*Proposition présentée par les députés:
M^{me} et MM. John Dupraz, Roger Beer,
Marie-Françoise de Tassigny, Bernard Lescaze
et Jean-Marc Odier*

*Date de dépôt: 9 janvier 2001
Messagerie*

Proposition de motion

demandant la participation de l'Etat de Genève à la médiation concernant le tram à la rue de Lausanne

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant

- l'art. 160A, al. 2 Cst GE qui prévoit que « dans le but de créer des conditions-cadres favorables au développement de la vie économique et sociale à Genève et dans la région, l'Etat favorise l'utilisation de transports publics respectueux de l'environnement dans une perspective de complémentarité entre les différents modes de déplacement » ;
- l'avantage, pour la complémentarité des transports publics et privés, de la réalisation de voies en site propre pour les véhicules et les trams ;
- les obstacles actuels à la réalisation de la ligne du tram 13 à la rue de Lausanne, découlant du recours déposé par divers milieux devant le Conseil fédéral ;
- la médiation en cours à ce sujet afin de débloquer la situation ;
- l'absence de volonté du Conseil d'Etat d'accepter les résultats de la médiation, comme confirmé en réponse à l'interpellation du député John Dupraz le 15 décembre 2000 ;

- invite le Conseil d'Etat

- à participer à cette médiation avec les principaux partenaires afin d'aboutir à un accord permettant de réaliser le tram 13 à la rue de Lausanne en site propre ;

- à présenter, dans les meilleurs délais, un rapport sur le résultat de cette médiation.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

La construction du tram 13 à la rue de Lausanne est actuellement bloquée par un recours auprès du Conseil fédéral, dont ce dernier n'est pas prêt de débattre.

Afin de trouver rapidement une solution acceptable pour les différentes parties, la Ville de Genève a initié une médiation, comme le confirmait un article de la Tribune de Genève du jeudi 14 décembre 2000 (p. 27).

Lors de la séance du Grand Conseil du même jour, le député John Dupraz a interpellé le Conseil d'Etat afin de lui demander s'il entendait participer à cette médiation. Dans sa réponse, le Conseil d'Etat n'a fait que décrire la situation actuelle et a déclaré refuser de participer à la médiation.

Selon nos informations, la Ville de Genève et le TCS ont trouvé un accord concernant la réalisation du tram en site propre (1 voie pour le tram et 1 voie pour les voitures dans chaque sens). Il nous semble donc déraisonnable que le Conseil d'Etat bloque l'avancement des travaux, en refusant d'adhérer à cette solution de compromis.

Il faut encore rappeler que la demande de concession octroyée par l'Autorité fédérale prévoyait la réalisation du tram en site propre (!) et que le projet cantonal (3 voies au total) a été modifié après l'enquête publique !

Le Parti radical, pour sa part, s'est clairement prononcé pour l'objet accepté lors de la médiation. Ainsi les conseillers municipaux radicaux de la Ville de Genève ont déposé une résolution dans ce sens, et les députés en font de même au Grand Conseil avec une motion.

Nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un accueil favorable à cette motion.