

Date de dépôt: 16 novembre 2005

Messagerie

Réponse du Conseil d'Etat à la question écrite de M. Alain Meylan : Non à un nouveau goulet

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 15 septembre 2005, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question dont le texte est joint en annexe.

A titre liminaire, il convient de rappeler quelques faits sur le goulet de la Servette.

L'« ensemble du portail » est formé des n^{os} 36, 38 et 40 de la rue de la Servette et du n^o 4 de la rue Chouet. Il s'agit de bâtiments d'habitation construits selon l'ancien alignement de la rue de la Servette. L'alignement actuel est de 11,50 mètres plus retrait.

Ces immeubles sont propriété de la Ville de Genève.

On y trouve actuellement au :

- 36 Servette : 12 logements, 52 pièces ;
- 38 Servette : 8 logements, 40 pièces ;
- 40 Servette : 17 logements, 65 pièces, 2 arcades commerciales ;
- 4 Chouet : 10 logements, 39 pièces.

Avec leurs extérieurs et compte tenu de leur localisation particulière, en bordure de plateau, ils constituent un ensemble architectural spécifique.

Ces constructions datent du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle. Le n° 40 rue de la Servette et le n° 4 rue Chouet relèvent, vraisemblablement, des articles 89 à 93 de la loi sur les constructions et installations diverses, du 14 avril 1988 (LCI - L 5 05), visant à la protection de l'unité architecturale et urbanistique de ce type d'ensemble.

Le projet de tram Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC) a été élaboré en fonction des éléments mentionnés ci-dessus et notamment au regard des contraintes liées à la préservation de ces immeubles.

Diverses variantes ont été élaborées dans le cadre du projet de tram, ces variantes allaient de la démolition pure et simple des immeubles hors alignement à la création d'un encorbellement pour permettre le cheminement des piétons, en passant par la démolition-reconstruction des immeubles selon le nouvel alignement.

Ces variantes ont dû être écartées, tout d'abord en raison des dispositions strictes sur la protection des monuments et des sites, qui auraient soumis les projets à des contraintes très importantes.

Ensuite, en plus des problèmes relevés ci-dessus, l'encorbellement est délicat en raison du dénivelé même de la rue de la Servette, rendant la faisabilité de cette variante problématique.

Le goulet est donc une donnée avec laquelle il faut compter. C'est pourquoi de nombreuses études ont été faites afin de définir les diverses stratégies pour ne pas péjorer la progression du tram tout en diminuant le moins possible la capacité de l'axe.

Ces études seront finalisées dans le cadre du projet d'exécution. Il est toutefois d'ores et déjà possible d'indiquer que la progression du tram ne sera pas pénalisée et que la diminution de la capacité de l'axe sera minimalisée.

En conclusion, on ne peut que relever le fait que les voiries de la Ville de Genève ne sont malheureusement pas extensibles, ce qui induit certaines contraintes qui doivent être respectées dans la réalisation de projets de l'ampleur du TCMC. Le goulet de la Servette pose une double contrainte, tant au regard de la protection du patrimoine que du propriétaire de ces bâtiments, qui est différent du maître d'ouvrage du projet. Ces contraintes ont été intégrées dans le projet de façon à ne pas entraver la progression du tram, tout en préservant des capacités nécessaires pour la circulation automobile.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Martine Brunschwig Graf

Annexe : Question 3603.

Secrétariat du Grand Conseil

Q 3603

Question déposée par le député :

M. Alain Meylan

Date de dépôt: 12 septembre 2005

Messagerie

Question écrite

Non à un nouveau goulet !

Pourquoi le Conseil d'Etat souhaite-t-il maintenir un goulet de 60 mètres sur la rue de la Servette, goulet connu sous le nom de « goulet de la Poterie » ? Comment le Conseil d'Etat peut-il justifier une voie mixte tram-voiture de 60 mètres sur ledit goulet alors que le tram est en site propre sur le reste du tracé ? Comment le Conseil d'Etat défend-il les difficultés d'exploitation liées au maintien de ce goulet avec les pertes de temps en résultant pour les transports publics et privés ?

Une nouvelle ligne de tram sera implantée entre Cornavin et Meyrin pour une dépense supérieure à 300 millions de francs. Ce projet, toujours présenté comme un tout, de la demande de concession jusqu'à la procédure d'approbation des plans, vient d'être splitté en deux à l'initiative du canton : l'Office fédéral des transports a autorisé « du bout des lèvres » cette façon de faire pour le moins critiquable.

Un premier tronçon ira de Cornavin jusqu'aux Avanchets, le deuxième des Avanchets jusqu'au CERN ; en attendant l'ouverture complète, qui pourra prendre un certain temps pour ne pas dire un temps certain, les passagers du tram souffriront d'un transbordement aux Avanchets. Dépenser une telle somme d'argent pour remettre la population dans des autobus ne manquera assurément pas d'interpeller les clients des TPG !

Le tram Cornavin – Meyrin coûtera plus au contribuable genevois que les projets tram des Nations, tram Acacias et tram Grand-Lancy réunis. Ce projet sera de plus réalisé en deux étapes distinctes : il ne peut pas être dénaturé par le maintien d'un « nouveau goulet » à la rue de la Servette.

Ce goulet dimensionnera à lui seul les capacités de la rue de la Servette; il est à relever que ce dimensionnement s'effectuera au détriment du trafic

sortie ville, que n'importe quel ingénieur de circulation sensé essaie justement de favoriser.

Le syndrome Goulet a suffisamment duré à Genève. Ces goulets génèrent des pertes de temps pour tous les usagers du réseau routier, y compris pour les transports publics, pour lesquels l'Etat dépense justement des centaines de milliers de francs pour « grappiller » quelques précieuses secondes, secondes gagnées difficilement grâce à des contrôleurs de carrefours intelligents et tout aussi vite perdues grâce au maintien de telles aberrations.

Le Conseil d'Etat peut-il expliquer pourquoi un goulet de 60 mètres constitué par deux immeubles, sans aucune valeur architecturale et sur le point de s'effondrer, peut être maintenu envers et contre tout ? Comment justifie-t-il son choix de faire perdurer à Genève un « syndrome goulet » à chaque construction d'une nouvelle ligne de tram (n'oublions pas la star des goulets, celui de Chêne-Bougeries, et le petit dernier de la rue de Lausanne) ?

Le Conseil d'Etat peut-il assurer que la fluidité du trafic sortie ville est garantie ? Assumera-t-il sa responsabilité si des files obstruent la montée de la rue de la Servette, notamment aux heures de pointe ?

Comment le Conseil d'Etat genevois peut-il admettre un tel aménagement alors que les autorités des autres cantons suisses favorisent partout le site propre intégral, synonyme d'une vitesse commerciale des transports publics adaptée aux investissements consentis et garant d'une sécurité optimale ?