Ville de Genève
Conseil municipal

M-637

Réponse du Conseil administratif à la motion de la commission de l'aménagement et de l'environnement, acceptée par le Conseil municipal le 16 septembre 2009, intitulée: «Pour des trams sur des sites propres écologiques et sûrs».

TEXTE DE LA MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

– intervenir auprès de l'Etat, de la Direction générale de la mobilité et des Transports publics genevois afin que, dans les futurs projets de trams ainsi que lors des travaux en sous-œuvre, les voies de trams soient construites en sol perméable (verdissement sous forme extensive et à faible densité), dans l'intérêt des usagers et de la vitesse commerciale des trams ainsi que pour réduire les accidents potentiels. Après consultation du Service d'incendie et de secours, les projets de voies de trams non perméables (goudron) seront remplacés par des voies perméables (gazon, gorrh, ballast), quand la densité de traversées piétonnes transversales le permet;
– prévoir dans tous les cas et au préalable, quand ceux-ci font défaut, des itinéraires de substitution attractifs pour les cycles utilisant les voies réservées aux trams.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Il est tout d'abord nécessaire de rappeler que la maîtrise d'ouvrage des travaux d'infrastructure ferroviaire des tramways, y compris en ville de Genève, est assuré par l'Etat qui en assume l'entière charge financière.

Le système constructif traditionnel des voies de tram à Genève est constitué de rails fixés sur des traverses en béton, elles-mêmes noyées dans une dalle (radier) en béton d'une épaisseur totale de 45 cm. La largeur de cette dalle est de 220 cm par voie. De plus, la mise en place, sous les voies, d'un dispositif de mesures antivibratoires plus ou moins important peut être nécessaire. Ce système constructif rend l'entrevoie imperméable.

D'autre part, 85% de la surface du territoire communal présente des caractéristiques hydrogéologiques peu favorables à l'infiltration (voir réponse du Conseil administratif à la motion M-80).

Par ailleurs, au vu de l'emprise importante des voies de tram en site propre sur la chaussée et de la faible largeur des chaussées sur lesquelles ces voies sont disposées, il est impératif d'assurer aux services d'urgence et aux Transports publics

genevois, lorsqu'ils sont occasionnellement amenés à remplacer les trams par des bus, la possibilité de circuler sur le site du tram. Celui-ci doit donc être aisément praticable par ces types de véhicules.

A ce jour, sur le canton de Genève, un seul tronçon (route de Saint-Julien) a été exécuté avec une entrevoie constituée de grilles gazon et de substrat, disposés sur le radier en béton, sur lequel les voies sont fixées. Un système d'arrosage automatique a été mis en place pour garantir la relative survie du gazon. Ce système constructif ne garantit pas la perméabilité du sol.

En conclusion, hormis pour des tronçons très particuliers, il n'est pas raisonnable de penser qu'un tel dispositif peut être développé et généralisé sur le territoire de la Ville de Genève.

En ce qui concerne les projets de trams en site propre, la Ville de Genève, de concert avec l'Etat, s'efforce dans tous les cas ou cela est possible, de prévoir parallèlement à ceux-ci des aménagements cyclables (pistes ou bandes). Lorsque cela n'est pas possible, des itinéraires de substitution sont proposés et signalés en tant que tels.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général: *Jacques Moret*

Le conseiller administratif: *Rémy Pagani*

Le 8 septembre 2010.