

Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la motion de MM. Blaise Hatt-Arnold, Alexis Barbey, Jean-Pierre Oberholzer, Patrice Reynaud, Armand Schweingruber, Jean-Marc Froidevaux et M^{me} Nathalie Fontanet, renvoyée en commission le 7 septembre 2004, intitulée: «Sous les pavés, pas de plage».

Rapporteur: M. Pascal Rubeli.

La commission s'est réunie les 27 octobre et 8 décembre 2004 ainsi que le 2 février 2005, sous la présidence de M. Alain Marquet, pour étudier cette motion.

Que M^{me} Ursi Frey, qui a pris les notes de séances, en soit ici remerciée.

Rappel de la motion

Considérant que:

- à de nombreux endroits, les pavés de la Vieille-Ville ont été remplacés par du goudron;
 - le résultat de cette opération est un patchwork inesthétique,
- le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:
- profiter de tous les travaux à venir pour remettre des pavés là où ils ont été enlevés;
 - planifier et effectuer le remplacement des taches de goudron;
 - redonner ainsi son caractère original et uniforme au revêtement de la Vieille-Ville.

Travaux de la commission

Séance du 27 octobre 2004

Audition de M. Blaise Hatt-Arnold, motionnaire

M. Hatt-Arnold habite la Vieille-Ville depuis plusieurs années et est très attentif à ce qui s'y passe. Pendant une année, les Services industriels de Genève ont entrepris d'importants travaux autour de la cathédrale (pose de fibres optiques) et ont profité de remplacer partiellement le revêtement en goudron à la place de la Taconnerie ainsi que certains pavés. Au vu des finances de la Ville de Genève (VG), la motion ne demande pas d'éventrer la Vieille-Ville pour tout remplacer.

Comme on ouvre et ferme souvent les mêmes tronçons, les motionnaires se sont dit que, lorsqu'on faisait des travaux, on pourrait remplacer les parties goudronnées par des pavés. Cela rendrait à la Vieille-Ville son cachet.

Cela va également dans le sens du souhait de limiter la vitesse de la circulation dans ce quartier. On roule très lentement sur les pavés. En descendant du Bourg-de-Four, par exemple, on se rend compte que les trottoirs ne sont pas du même type des deux côtés.

Un commissaire aimerait savoir s'il faudra sceller les pavés avec du ciment ou simplement les poser dans du sable (réutilisation des pavés, perméabilisation du sol).

M. Hatt-Arnold répond que les motionnaires n'ont pas d'idée à ce sujet. Lui-même a vu des pavés être posés dans le sable, mais cela ne semble pas être le cas autour de la cathédrale.

Il semble à un commissaire que ce type de pavé se pose dans le sable et qu'il ne doit pas être bétonné.

M. Hatt-Arnold confirme que du béton a été posé sur la couche de sable.

Le président demande si les motionnaires visent essentiellement la Vieille-Ville où s'il existe une raison de procéder de la même manière à d'autres endroits.

M. Hatt-Arnold n'a pas été au-delà de la Vieille-Ville.

Un commissaire demande quel pourcentage représenterait le travail par rapport à la surface déjà couverte.

M. Hatt-Arnold répond que les rues essentiellement concernées se trouvent devant l'Hôtel des Armures et la Maison Tavel. Il existe à cet endroit un mélange désagréable de divers matériaux. Aux bouches d'égouts qui sont bétonnées on pourrait donner un aspect «pavés».

On pourrait, dans un deuxième temps, éventuellement intervenir à ce niveau. La grande partie goudronnée se trouve à la place du Bourg-de-Four, à la rue de l'Hôtel-de-Ville, à la rue des Chaudronniers, etc.

Un tiers peut-être de la surface serait à refaire. Compte tenu du budget d'aujourd'hui, on pourrait profiter des travaux en cours pour intervenir, comme le demandent les motionnaires.

Un commissaire dit que, lorsque certains trottoirs se trouvent devant les immeubles qui appartiennent à des privés, la VG demande de les remettre en état à l'identique après des travaux. Si la VG exige cela des privés, elle devrait également se l'imposer lorsqu'elle est propriétaire des trottoirs.

Il est décidé que le président posera cette question à M. Macherel.

Séance du 8 décembre 2004

Audition de MM. Claude-Alain Macherel, directeur de la Division de la voirie, Jean-Pierre Zoller, chef du Service entretien du domaine public, et Francis Gremion, adjoint de direction au Service études et constructions

Le président souhaite la bienvenue à MM. Macherel, Gremion et Zoller.

M. Macherel trouve les motions traitant des matériaux utilisés à Genève intéressantes.

M. Gremion travaille dans le service qui réalise les projets des architectes et M. Zoller dans celui qui répare les trottoirs et chaussées. Ces responsables feront partie du futur Service du génie civil qui réunira les compétences de ceux qui réalisent des aménagements et de ceux qui les réparent, pour mieux progresser. C'est la raison de la présence de MM. Gremion et Zoller.

M. Gremion présente les matériaux utilisés:

Revêtement de pavés

C'est une solution rigide. La pose se fait sur du sable. Ce revêtement existe dans la Vieille-Ville et est posé par des spécialistes avec un jointoyage de mortier. Le coût est de 280 francs le mètre carré. Trois centimètres de grave recyclée sont posées, puis une couche de 10 ou 15 cm (selon les véhicules qui doivent circuler sur les pavés). Ensuite, on pose les pavés avant de les jointoyer par du mortier. Le problème qui se pose dans toutes les villes est le gel. Chaque hiver, le sol gèle sur une certaine profondeur (les fondations doivent être hors gel). Des fissures apparaissent couramment après deux ou trois ans. La dégradation se fait donc à cause du gel (gonflement et dégonflement ayant pour conséquence que les pavés se disloquent). Un autre type de pose sur le sable, sans jointoyage, est problématique. Les balayeuses très puissantes aspirent le sable, ce qui crée des vides et ensuite les pavés se disloquent. Donc, le phénomène du gel est important, sans parler de la difficulté de devoir tourner autour des obstacles et d'ajuster les pavés. Le jointoyage en mortier de synthèse est plus souple. Ce système a été utilisé à la place du Molard. Une résine à deux composants fait le liant. Le mètre carré coûte 330 francs.

Le président demande d'expliquer pourquoi cette pose est plus souple.

M. Gremion répond qu'un drainage se trouve dessous, puis des couches permettant à l'eau de descendre pour l'atteindre. Le mortier est souple ainsi que l'enrobé dessous. Le système est utilisé à Lyon. La commission a visité un tel aménagement. Des bus passent sur ce revêtement sans problème. Le gel ne pose pas de problème non plus.

La différence de prix entre un revêtement sur lequel passent des véhicules lourds et un revêtement sans ce passage est de 80 francs.

On remet le même pavé et on ne voit pas où l'on est intervenu. Lorsqu'on intervient sur les trottoirs, on ne peut pas réutiliser le même béton. C'est également dans le souci de faire perdurer la matière que la motion a été déposée. L'envie d'avoir des éléments réutilisables est même à l'origine de la motion.

M. Gremion répond que des pavés enlevés à divers endroits se trouvent maintenant autour de la cathédrale, mais que cela a un coût. Quant au recyclage, on est au début, mais l'intérêt est grand.

M. Macherel dit que dans le cadre du PGEE (plan général d'évacuation des eaux) on devra réfléchir au problème de perméabilisation du sol et à la réinjection de l'eau à certains endroits.

Un commissaire a entendu dire que les matériaux recyclés coûtaient 15% de plus que les non recyclés, mais il a également été dit que le coût était à peu près identique. Ce commissaire aimerait savoir comment ont été calculés ces prix et s'il a été tenu compte de frais d'élimination.

M. Macherel imagine que les coûts correspondent aux coûts internes. On ne peut pas les remettre en question, mais on oublie les coûts externes. Les 15% ne sont pas déterminants pour M. Macherel. Suivant comment on intègre les coûts, on voit mieux l'intérêt pour l'une ou l'autre des solutions.

M. Gremion dit qu'on a fini par s'apercevoir, en utilisant de la grave recyclée, que le coût rejoint celui de la matière qu'on va chercher dans les gravières. Il y a de plus en plus de matières recyclées et le prix devient plus intéressant.

Un commissaire remarque qu'il n'a pas été question des pavés silico-calcaires. On en utilise dans de nombreuses villes. En ce qui concerne les Rues-Basses, il a été demandé de prolonger le trajet jusqu'à Rive. Que peut-on en dire? Qu'entend-on par silico-calcaire?

M. Gremion explique que c'est du béton, un peu semblable à l'aménagement du boulevard de la Cluse. C'est une mode. On propose une couleur, mais, si le fournisseur vend son moule aux pays de l'Est, on ne le trouve plus pour les réparations. Le seul qui reste encore se trouve dans la cour de la Voirie.

Un commissaire a vu qu'on utilise souvent ce pavé bon marché en France.

M. Gremion le sait. Ce pavé est bien moins cher que l'autre.

Le président remercie MM. Macherel, Gremion et Zoller, qui se retirent.

Discussion

Un commissaire estime que M. Zoller se bloque. Il met au point les systèmes demandés. Ce commissaire est persuadé que d'autres systèmes existent, notamment au niveau du pavage. Il faut auditionner le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public.

Le président met aux voix cette audition; elle est acceptée par 11 oui (1 DC, 3 S, 2 AdG/SI, 1 Ve, 3 L, 1 UDC), 1 non (T) et 1 abstention (Ve).

Séance du 2 février 2005

Audition de M. Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public

Le président souhaite la bienvenue à M. Gfeller et précise qu'il a été souhaité qu'il apporte des documents d'expériences faites dans d'autres villes.

M. Gfeller présente quelques prises de vue de Genève. Ailleurs, on voit souvent des ouvrages réalisés par des services et administrations qui ne travaillent pas ensemble. Lorsqu'on se rend sur place dix ans plus tard et que des contacts n'ont pas été créés entre ces services, on voit que c'est dommage. M. Gfeller va essayer de montrer le travail réalisé avec les architectes. Trois images sont présentées qui montrent l'affectation des différentes zones. Au XIX^e siècle, on voit apparaître les trottoirs et voies de tram en site propre. Progressivement, on constate une hiérarchisation du centre-ville et une fonctionnalité de plus en plus grande des surfaces du domaine public. Une explication suit concernant les éléments de fabrication, de conception et d'entretien. Des images de la place Longemalle montrent un endroit romantique avant l'apparition de la circulation motorisée et l'évolution vers la situation actuelle en passant par la fonction de place de marché. Le sol devait être en terre battue avant l'aménagement du tram. Plus tard est apparu un pavage de bord à bord comme à la place du Molard.

M. Gfeller cite l'exemple de l'esplanade de Saint-Antoine, sur laquelle ont été posés des pavés récupérés des pays de l'Est. On constate une grande résistance de la pierre. Il faudrait retrouver cela et développer d'autres technologies. C'est la raison pour laquelle M. Gremion proposait de ne pas utiliser le béton, mais un matériau «plus recyclable». Il faut également savoir que le nettoyage des pavés par des machines se révèle difficile.

Un commissaire connaît bien les pavés à Saint-Antoine. Une partie de la promenade est en béton et est utilisée par les promeneurs qui n'aiment pas les pavés. Les pays de l'Est vendent leur patrimoine. On devrait intervenir à ce propos.

M. Gfeller a évoqué le laboratoire pour cette raison. A Lyon s'est posé un problème. Une machine a été développée permettant l'entretien des sols en gravier pour éviter de devoir employer une main d'œuvre coûteuse.

Un commissaire sait qu'il existait de nombreux endroits pavés à Genève. Où sont-ils?

M. Gfeller répond: sous le bitume, notamment dans le quartier des banques.

Ce commissaire demande si l'on jette les pavés lorsqu'on refait les chaussées.

M. Gfeller dit qu'un tri des matériaux se fait au moment des travaux et qu'ils sont ensuite transportés dans les déchetteries. L'avenue du Mail est en pavés recouverts de bitume.

Le président remercie M. Gfeller qui se retire.

Discussion

Un commissaire AdG/SI trouve qu'il est beaucoup question, dans les considérants de la motion, de la Vieille-Ville, en termes un peu généraux. Il connaît bien le dossier et n'a pas envie qu'on remette les pavés qui ne tiennent pas. Objectivement et à terme, la seule solution pour les Rues-Basses est de mettre de l'enrobé bitumineux. Dans ce sens-là, il est un peu embarrassé. Il faut davantage de précisions et mettre dans la première invite «dans la Vieille-Ville», même si on répète.

Un commissaire Vert suggère, pour la dernière invite: «Sachant que la circulation des voitures est protégée, on pourrait envisager une perméabilisation des sols.» Dans la Vieille-Ville, cela devrait être possible.

Un commissaire AdG/SI aimerait ajouter «dans la Vieille-Ville et à Saint-Gervais».

Une commissaire libérale suggère les termes de «dans les zones historiques de la ville».

Mise aux voix, la formulation «dans les zones historiques de la ville» est acceptée à l'unanimité.

L'amendement des Verts demandant d'ajouter à la première invite «permettant ainsi une perméabilisation du sol» est accepté à l'unanimité moins une abstention (R).

Mise aux voix, la motion ainsi amendée est acceptée à l'unanimité et la commission vous recommande d'en faire de même.

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

- profiter de tous les travaux à venir pour remettre des pavés là où ils ont été enlevés, permettant ainsi une perméabilisation du sol;
- planifier et effectuer le remplacement des taches de goudron;
- redonner ainsi son caractère original et uniforme au revêtement des zones historiques de la ville.