
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Vingt-troisième séance – Lundi 10 novembre 2008, à 17 h

Présidence de M. Thierry Piguet, président

La séance est ouverte à 17 h dans la salle du Grand Conseil.

Font excuser leur absence: *M^{me} Sandrine Salerno*, conseillère administrative, *M. Patrick Baud-Lavigne*, *M^{me} Isabelle Brunier*, *M. Christophe Buemi*, *M^{me} Christine Camporini*, *MM. Alexandre Chevalier*, *Yves de Matteis*, *M^{mes} Sophie de Weck Haddad*, *Hélène Ecuyer*, *Nathalie Fontanet*, *Catherine Gaillard*, *M. Jean Sanchez* et *M^{me} Martine Sumi*.

Assistent à la séance: *M. Manuel Tornare*, maire, *M. Rémy Pagani*, vice-président, *MM. Patrice Mugny* et *Pierre Maudet*, conseillers administratifs.

CONVOCATION

Par lettre du 23 octobre 2008, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 4 novembre, mercredi 5 novembre et lundi 10 novembre 2008, à 17 h et 20 h 30.

2530

SÉANCE DU 10 NOVEMBRE 2008 (après-midi)

Communications du Conseil administratif et du bureau du Conseil municipal

1. Communications du Conseil administratif.

Néant.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Néant.

3.a) Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 28 mai 2008 en vue de l'ouverture de crédits pour un montant net total de 44 815 000 francs:

- a) pour un montant net de 25 558 000 francs destiné aux travaux d'aménagement et de réfection du domaine public municipal, liés à la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex;
- b) pour un montant net de 8 146 000 francs, déduction faite de la participation de l'Etat de Genève de 1 288 000 francs, destiné à la construction et rénovation du réseau de collecteurs situé sur le territoire de la Ville de Genève, liées à la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex, soit un montant brut de 9 434 000 francs;
- c) pour un montant net de 7 551 000 francs destiné à la participation de la Ville de Genève à la démolition et reconstruction des ponts de l'île et à la réfection et au renforcement du pont de Saint-Georges, liés à la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex;
- d) pour un montant net de 3 560 000 francs, déduction faite de la participation de l'Etat de Genève de 1 289 460 francs, destiné à la réfection du collecteur Bel-Air situé entre le quai de la Poste et la partie amont du pont de l'île, liée à la réfection des ponts de l'île, soit un montant brut de 4 849 460 francs (PR-623 A)¹.

Rapport de M. Alpha Dramé.

L'objet susmentionné a été renvoyé à la commission des travaux par le Conseil municipal le 23 juin 2008 et il a été débattu lors des séances des 24 septembre, 1^{er} et 8 octobre 2008, sous la présidence de M^{me} Linda de Coulon. Les notes de séances ont été prises par M. Jorge Gajardo Muñoz, que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

Préambule

Bref rappel de la situation

Les propositions PR-623 et PR-624 sont des demandes de crédits qui permettront la participation de la Ville à la réalisation du projet de tram Cornavin-Onex-

¹ Proposition, 296.

Bernex (TCOB). La nature des travaux a poussé le Conseil administratif à présenter deux demandes de crédits plutôt qu'une. La proposition PR-623 concerne l'aménagement du domaine public, la rénovation des collecteurs, y compris Bel-Air, et la démolition et reconstruction des ponts de l'Île et la réfection du pont de Saint-Georges, sur le trajet du tram. La proposition PR-624 est relative à l'aménagement sur le domaine public et la rénovation des collecteurs, sur le trajet des trolleybus.

Pour des raisons formelles, ce présent rapport concerne uniquement la proposition PR-623. Un autre rapport a été rédigé concernant la proposition PR-624 pour permettre le vote des crédits de manière séparée. Cette situation a conduit le rapporteur à faire deux rapports presque identiques, avec une légère différence.

Séance du 24 septembre 2008

Audition de MM. Rémy Pagani, conseiller administratif responsable du département des constructions et de l'aménagement (DCA), Claude-Alain Macherel, codirecteur du DCA, ainsi que M^{me} Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (DCA), et M. Alexandre Prina, délégué municipal à la mobilité (DCA). Ils sont accompagnés de MM. Jean-Jacques Mégevand, ingénieur au Service du génie civil (DCA), Yves Delacrétaz, directeur de la Direction générale de la mobilité (DT/DGM), Roland Tettamanti, de la DGM, Jean-Bernard Haegler, ingénieur cantonal et directeur de l'Office du génie civil (DCTI), et René Leutwyler, de la direction des ouvrages d'art de l'Office du génie civil, ainsi que de MM. les mandataires, Vincent Correnti, Ivan Bohanes et Yannick Allegra. M. Bernard Zurbrügg remplace à l'audition M. Pascal Ganty, directeur du développement et ingénierie aux Transports publics genevois. M. Jean-Pierre Zoller, chef du Service du génie civil (DCA), est absent pour cause de maladie.

Le rapporteur tient à préciser que cette présentation s'est faite à travers un support PowerPoint de plusieurs pages qu'il n'a pas jugé nécessaire de joindre au présent rapport, étant donné le nombre élevé de pages. Le Secrétariat du Conseil municipal le transmettra à qui le demandera.

En préambule, M. Pagani souligne l'importance du projet en ces termes. Le TCOB est une chance pour Genève et un moyen de revaloriser une partie importante de l'espace urbain et d'assainir des installations. Il s'agit d'un chantier important qui implique des interventions sur des ponts et qui modifiera le statut de certaines rues de la ville. Le Conseil administratif recommande au Conseil municipal d'adopter rapidement le projet dans son ensemble.

M. Pagani commence son exposé en soulignant l'importance que le Canton de Genève accorde au développement des transports publics. Il rappelle qu'en

2000 les services cantonaux avaient estimé que, pour maîtriser le trafic, il faudrait doubler en vingt ans l'offre en transports publics. Il estime qu'on prend le chemin de cet objectif, auquel participent les Transports publics genevois (TPG), mais aussi le Canton et les communes. Entre 2002 et 2007, l'offre a augmenté de 40% et devrait progresser par la suite au rythme de 5% par année. Cette entreprise implique l'adaptation du réseau des bus, mais aussi la construction d'un réseau de tramways, la construction du RER et le développement du transport transfrontalier.

Le TCOB relève de la loi H 150 sur le réseau des transports publics, tout comme les autres lignes de tram. Le TCOB et le tram de Meyrin sont actuellement les plus gros projets en termes d'implications financières, de complexité technique et d'impact sur la Ville de Genève. Il explique que le projet a été élaboré rapidement, dans un calendrier dicté par l'opportunité du financement fédéral, qui permet au projet d'être subventionné à condition de démarrer avant la fin de l'année 2008. Il a bon espoir qu'aucun recours ne viendra faire obstacle au projet avant la fin du délai compris dans l'autorisation de construire, délivrée le 29 août dernier par l'Office fédéral des transports.

M. Delacrétaz tient aussi à anticiper les questions au sujet des extrémités du TCOB. Le terminus de Bernex ouest se justifie par les potentialités de développement de cette commune en tant que pôle régional, et celui de Cornavin par la nécessité essentielle de disposer d'une seconde traversée du Rhône en plus du pont de la Coulouvrenière. On a choisi les ponts de l'Île plutôt que le pont du Mont-Blanc, pour mieux organiser le réseau et optimiser les temps de parcours.

Une commissaire d'A gauche toute! interpelle M. Delacrétaz, qui ajoute que la ligne 16 est la seule qui aurait véritablement pu profiter d'une traversée du pont du Mont-Blanc. Pour les autres trams, cela aurait impliqué un détour fastidieux. L'alternative du pont du Mont-Blanc apparaît donc compliquée, coûteuse et peu avantageuse.

M. Macherel fait le point sur les procédures. C'est la seconde fois que le Conseil municipal se prononcera sur le TCOB. En 2005, le Conseil municipal avait accordé une concession par voie de résolution. Les propositions PR-623 et PR-624 marquent l'entrée dans la phase de la réalisation du projet. La création d'une déviation par trolleybus a poussé le Conseil administratif à présenter deux demandes de crédits plutôt qu'une. La première, concerne l'aménagement du domaine public, la rénovation des collecteurs, y compris Bel-Air, la démolition et reconstruction des ponts de l'Île et la réfection du pont de Saint-Georges, sur le trajet du tram. La deuxième concerne les aménagements sur le domaine public et la rénovation des collecteurs sur le trajet des trolleybus.

M. Zurbrügg présente le concept d'exploitation des transports collectifs à l'horizon de la mise en service du TCOB. Il explique que les travaux sur le tra-

jet Cornavin-Bel-Air-Jonction sont les derniers qui auront autant d'impact sur la ville de Genève. Il précise que les trolleybus de déviation qui traverseront la Jonction et le quartier des banques jusqu'à Bel-Air sont les lignes existantes qui relient Cressy et Onex. Les trolleys emprunteront la rue du Vélodrome, le boulevard Carl-Vogt, la rue des Bains, le boulevard Saint-Georges, la rue Bovy-Lysberg et le boulevard du Théâtre. Il signale que ces trolleys permettront de valoriser le quartier en l'intégrant au réseau des transports. Les aménagements prévus permettront en outre de maintenir les temps de parcours actuels des lignes existant actuellement.

M. Correnti expose l'insertion du tramway en Ville. Il s'attarde sur les aménagements destinés à faciliter le cheminement des personnes à mobilité réduite ou malvoyantes, ainsi que la circulation des cyclistes, lesquels seront favorisés à chaque fois que cela sera possible. Le tram circulera en site propre de la rue de Coutance à la place Bel-Air, en partie sur la rue du Stand et sur la route de Chancy. Depuis Cornavin, le tram passera devant les cinémas Rialto, empruntera la place des 22-Cantons, les rues de Cornavin et de Coutance. Dans ce secteur, on élargira les trottoirs et, en longeant Coutance, ils seront traversants. Pour illustrer les arrêts types prévus, il présente des images des stations TCMC du bas de la rue de la Servette. Il expose les aménagements pour revaloriser la place de Saint-Gervais et les couvertures des stations pour les trams et les bus de la place Bel-Air.

M. Correnti s'attarde ensuite sur les ponts de l'Ile; il estime qu'ils ont pris de l'âge. Aussi bien le bras droit que le bras gauche des ponts seront démolis et reconstruits. Actuellement, seuls les véhicules de moins de 16 tonnes peuvent les emprunter. Il faudra notamment augmenter l'épaisseur du tablier, au niveau des rails et aussi au niveau des quais. Le tram longe ensuite le quai de la Poste, puis s'engage dans la rue du Stand, et poursuit sa route sur le quai du Rhône et la rue des Deux-Ponts, en passant par le rond-point de la Jonction. Afin de rééquilibrer le trafic privé, des mesures de redirection des flux seront appliquées sur le quai du Seujet. Autre mesure de régulation du trafic: un tourner à gauche à l'angle de la rue des Deux-Ponts et du boulevard de Saint-Georges remplacera le tourner à gauche du quai Ernest-Ansermet. M. Correnti expose enfin les travaux de réfection sur le pont de Saint-Georges. Il présente deux images qui montrent l'usure du ciment des poutres longitudinales et transversales qui le soutiennent et la mauvaise étanchéité de la chaussée. Le renforcement des poutres de cet ouvrage nécessitera 240 interventions.

M. Correnti présente ensuite les aménagements prévus sur le trajet des trolleybus provenant d'Onex, qui traverseront les quartiers de la Jonction et des banques. Ils emprunteront la rue du Vélodrome, le boulevard Carl-Vogt, la rue des Bains, la place du Cirque, la rue Bovy-Lysberg et le boulevard du Théâtre jusqu'à la rue du Stand. La rue du Vélodrome bénéficiera aussi d'un projet d'aménagement urbain. Elle sera ouverte aux trolleys dans les deux sens de la circulation. Le

boulevard Carl-Vogt sera aussi doté d'un contresens pour les transports publics qui pourra être partagé avec les cyclistes. L'allée d'arbres du boulevard du Théâtre sera conservée.

La présidente ouvre le tour des questions.

Un commissaire Vert trouve regrettable que l'aire centrale du bras droit des ponts de l'Ile (entre la place de Saint-Gervais et le quai des Moulins) soit réaffectée en tant que couloir réservé aux bus et aux taxis.

M. Correnti explique que cette solution permet de gérer au mieux le trafic. Il signale que, sur les ponts de l'Ile, les trams circuleront à l'amont et les bus sur le côté aval.

Le commissaire Vert demande des éclaircissements sur la propriété des ponts situés sur le territoire de la Ville.

M. Pagani répond que tous les ponts sont propriété de la Ville depuis le milieu des années 1970. La question de leur entretien relève d'un partage calculé entre la Ville et le Canton.

Le commissaire Vert demande pourquoi la Ville a levé son opposition sur le projet de tram.

M. Pagani répond qu'une convention est en voie de finalisation avec le Canton, qui dit qu'une étude sera réalisée une année après l'entrée en service du tram pour réduire encore le nombre de véhicules privés sur la rue des Deux-Ponts. Il précise que le nombre actuel est de 40 000 et que le tram permettra une baisse de moitié, mais ce niveau est encore supérieur aux normes.

Un commissaire socialiste demande pourquoi le tram longera la rue du Stand plutôt que le boulevard de Saint-Georges. Il rappelle que l'Association transports et environnement (ATE) avait fait des objections au tracé.

M. Delacrétaz répond que différentes variantes ont été étudiées, en précisant que les bassins de clientèles du boulevard de Saint-Georges et de la rue du Stand sont assez proches. En passant par la rue du Stand, le TCOB bénéficiera aussi des usagers venant du quai du Seujet. Le boulevard de Saint-Georges présente en outre des difficultés au niveau des collecteurs. En outre, il est plus simple de faire tourner à gauche les véhicules privés sur le boulevard de Saint-Georges, c'est pourquoi la rue du Stand s'est imposée pour le tram. De plus, il aurait été très difficile de faire circuler le tram à travers le quartier des banques jusqu'à la place Bel-Air. La vitesse commerciale aurait été trop basse. A ce stade, il ne s'attend guère à faire face à des recours.

Le commissaire socialiste demande si l'entrée du parking souterrain de Cornavin sera déplacée avant les travaux. Il demande aussi quelles sont les intentions

à l'égard du parc derrière l'église Notre-Dame. Il rappelle qu'un crédit d'étude sur son réaménagement avait été adopté par le Conseil municipal dans le cadre de la construction du TCMC.

M. Macherel dit que la Ville aurait souhaité déplacer l'entrée du parking, mais les variantes ne se sont pas avérées meilleures, soit pour des raisons techniques, soit à cause du coût. En revanche, dans la convention évoquée précédemment, les magistrats sont convenus de reprendre la question après la mise en service du TCOB, pour étudier la variante située rue de Lausanne, devant Notre-Dame. S'agissant du parc derrière l'église, les études sont stoppées. Rien n'est prévu dans le plan financier d'investissement (PFI). Il faudra reprendre la question après l'achèvement du TCOB.

Le commissaire socialiste demande s'il est envisagé d'engager plusieurs équipes à certains endroits dans le but d'accélérer les travaux et diminuer les désagréments pour les commerçants.

M. Haegler répond que cette formule est coûteuse. De plus, l'objectif actuel, qui prévoit de mettre en service le tram au moment d'un changement d'horaire saisonnier, est tenable à la vitesse d'exécution normale. D'autre part, le travail par équipes pose des problèmes aux syndicats et aux entreprises, et davantage encore pour le voisinage, qui doit supporter le bruit en permanence. M. Haegler estime qu'en général les commerçants n'ont pas montré d'hostilité aux chantiers des trams précédents, et que des arrangements sont possibles.

Un commissaire radical demande pourquoi conserver l'abri Waltenspühl de la place Bel-Air.

M. Correnti répond que cet équipement sera conservé sur demande du Service des monuments et sites.

Le commissaire radical souhaiterait savoir s'il y a eu de nombreuses autres oppositions au projet du TCOB.

M. Tettamanti se dit soulagé d'arriver au bout des oppositions présentées. Il y en a eu 72 sur tout le tracé. Une cinquantaine provenaient de propriétaires riverains, une vingtaine d'associations et de communes. La plupart des oppositions de riverains ont été retirées. S'agissant des parties qui n'ont pas signé le protocole d'accord, il ne s'attend pas à des recours de leur part. L'association Feu vert a retiré sa menace de recours. L'opposition de la société Manor est en voie d'être réglée.

Le commissaire radical demande si, sur ce projet, comme dans le cas du pont de la Machine et du Musée Rath, il faut s'attendre à un dépassement de crédit.

M. Pagni rappelle que les deux exemples mentionnés sont des ouvrages historiques. En général, il faut toujours s'attendre à des dépassements sur les ouvra-

ges anciens. Il dit souhaiter travailler dans la transparence mais en appelle à la bonne foi des élus du Conseil municipal. S'agissant du TCOB, il compte sur la bonne expérience du véritable pilote du projet, à savoir l'Etat, mais il est confiant, car il n'y a pas eu de dépassement dans les autres chantiers de tram.

M. Mégevand présente les travaux sur le réseau de collecteurs situés sur le parcours du tram et de la déviation des trolleybus en commentant les images d'un diaporama. Les lieux d'intervention ont été choisis en fonction de deux conditions: les collecteurs sont usés ou leur capacité de relique est insuffisante. Il fait remarquer que la majeure partie du secteur concerné est en régime d'assainissement unitaire, sauf la Jonction, qu'il faudra transférer dans le régime séparatif. Au sujet des travaux d'assainissement sur le boulevard Carl-Vogt, entre David-Dufour et Sainte-Clotilde, M. Mégevand précise que, contrairement à ce qui est indiqué à la page 11 de la proposition PR-624, les six charmes qu'il était prévu d'abattre pourront être conservés. En tout, 4,7 km de tuyaux seront enterrés sous le trajet du TCOB et 1,3 km de tuyaux sous le parcours des trolleybus. Ce sont des travaux importants. M. Mégevand s'attarde sur les travaux de réfection du collecteur Bel-Air, qui fait l'objet d'un arrêté spécifique dans la proposition PR-623. Une inspection a montré le très mauvais état de cette installation historique datant de 1884. Les parois présentent de nombreuses fissures. Des travaux ont déjà été effectués en 1997-1998 sur le quai de la Poste. Il s'agit maintenant de refaire le tronçon longeant le bras droit du Rhône entre la place du Rhône et la place Bel-Air jusqu'à la poste.

M. Mégevand présente aussi la répartition des coûts entre le canton, les TPG et la Ville de Genève sur le parcours du tram et des trolleybus. En résumé, la Ville prend en charge le coût des trottoirs et du mobilier urbain. Le quai des arrêts est partagé entre le Canton et la Ville. Les rails sont à la charge du Canton et le matériel roulant, ainsi que les pylônes électriques sont supportés par les TPG. Sur le parcours des trolleybus, le Canton et la Ville se partagent le coût des aménagements des contresens. Il fait remarquer que les collecteurs sont entièrement à la charge de la Ville, mais que le collecteur Bel-Air bénéficie d'une participation des Services industriels de Genève (SIG).

M. Mégevand explique ensuite la répartition des coûts pour la démolition et reconstruction des ponts de l'île et la réfection du pont de Saint-Georges. D'après cette répartition, qui tient compte de la date du transfert de propriété des deux ouvrages à la Ville, la part de la municipalité à la reconstruction des ponts de l'île correspond à 11,26% du total; la part de la Ville à la rénovation du pont de Saint-Georges correspond à 24,57% du total.

La présidente ouvre le tour des questions.

Un commissaire libéral demande des précisions sur les tronçons du tram et des trolleybus en site propre et sur les effets de ces aménagements sur les places de

parc et la circulation automobile. Il regrette que les responsables du projet ne se soucient pas de la circulation automobile. Il souhaite aussi savoir de quand datent les dernières interventions sur les canalisations sous le secteur concerné.

Sur ce point, M. Mégevand propose de répondre ultérieurement par écrit. Pour le reste, M. Delacrétaz tient à préciser que 40% des études sur le TCOB concernent la circulation. M. Bohanes détaille les sites propres en partant de Cornavin: le tram circule en site propre sur les tronçons longeant les rues de Cornavin et de Coutance jusqu'à l'arrêt Bel-Air, puis les tronçons place de la Poste-boulevard Georges-Favon, rue des Rois-boulevard Georges-Favon et, enfin, dès la Jonction. Les trolleybus circulent en site propre sur la rue du Vélodrome (sens sortie de Ville), sur le boulevard Carl-Vogt (en direction du carrefour des 23-Cantons), sur la rue des Bains (direction boulevard Saint-Georges) et sur la rue Bovy-Lysberg.

M. Pagani tient à rappeler que le Canton a examiné les oppositions et négocié avec les associations provoitures et autres. Certes, le magistrat aurait souhaité pouvoir abaisser davantage encore le niveau de la circulation automobile, mais, quoi qu'il en soit, grâce à ce projet, il escompte des améliorations substantielles. Au sujet des stationnements, M. Bohanes estime qu'environ 300 places seront enlevées sur tout le secteur. Dans la mesure du possible, des mesures de remplacement ont été trouvées ailleurs, dont le site d'Artamis et le quartier des banques.

Le commissaire d'A gauche toute! demande des accès pour personnes à mobilité réduite sur le futur aménagement de la place de Saint-Gervais.

M. Correnti répond que, mis à part le côté en escalier, l'accès sur la place sera facilité sur les trois côtés restants.

Le commissaire d'A gauche toute! demande si des mesures sont prises pour respecter les normes OPB contre le bruit à proximité du Victoria Hall et du Grand Théâtre.

M. Correnti répond que le chantier se déroulera seulement de jour. Par la suite circuleront dans les secteurs des trolleybus, qui sont plutôt silencieux.

Le commissaire d'A gauche toute! demande si la piste cyclable de la route de Chancy sera sécurisée.

M. Correnti répond qu'une bordure haute séparera les cyclistes des automobiles. En outre, les itinéraires cyclables sont aussi pensés pour favoriser les présélections des vélos. M. Bohanes précise que les feux favoriseront les cyclistes.

Le commissaire démocrate-chrétien s'attend à trois ans d'enfer. Il demande si la planification des travaux prend en compte l'ouverture d'autres chantiers, qui pourraient se coordonner avec celui principal du TCOB.

M. Haegler fait remarquer que le TCOB est la cinquième ligne de tram. L'expérience acquise permet de planifier au mieux, dès le niveau des études, les différents travaux autour du chantier principal. De plus, les entreprises engagées connaissent déjà le terrain. Il ne s'attend pas à des surprises. D'autre part, la maîtrise d'ouvrage se réunit chaque mois, et la direction du chantier toutes les semaines.

Le commissaire démocrate-chrétien pose une nouvelle fois sa question en s'intéressant aux chantiers placés sous la responsabilité de la Ville.

M. Macherel répond que les travaux de décontamination de l'ancienne usine à gaz se feront en coordination avec le TCOB. Il précise que les sorties des camions seront limitées. En outre, contrairement au souhait du Service du génie civil, la Ville a décidé de ne pas placer au même moment la réfection des collecteurs du boulevard de Saint-Georges.

Le commissaire démocrate-chrétien pose une nouvelle fois sa question en s'intéressant au CEVA.

M. Zurbrügg répond qu'en fait CFF immobilier a prévu des travaux à l'intérieur de la gare de Cornavin, qui auront probablement lieu au même moment.

Une commissaire d'A gauche toute! s'attend à une densification du boulevard de Saint-Georges. Elle demande s'il est prévu d'aménager cet axe en zone 30 km/h.

M. Bohanes tient à préciser qu'il ne s'agit pas de densifier mais de réorienter le sens du trafic. En fait, le trafic à cet endroit devrait à terme diminuer de 30% à 40%. Par contre, on peut s'attendre à une augmentation du trafic sur l'avenue de Sainte-Clotilde, à moins de mettre en place des mesures de modération. M. Prina précise qu'un projet de mise en zone 30 km/h pour tout le quartier de la Jonction a été déposé par la Ville. Par contre, il n'y aura pas zone 30 km/h sur le boulevard de Saint-Georges, parce qu'il s'agit d'un axe du réseau secondaire protégé contre les mesures de zone 20 km/h ou de zone 30 km/h.

Une commissaire socialiste demande si un temps est prévu pour les archéologues, notamment sur le site des ponts de l'Ile et de la tour de l'Ile.

M. Tettamanti répond que le Service des monuments et sites et le Service de l'archéologie ont été consultés dans le cadre de la consultation. L'avis du Service de l'archéologie, qui porte notamment sur Saint-Gervais, est conséquent et est pris en compte dans les rapports d'impact.

La commissaire socialiste est interpellée par le projet de mise en cul-de-sac du tronçon rond-point de la Jonction-boulevard Car-Vogt pour permettre le rebrous-

sement de véhicules, ce qui entraînera l'abattage de onze arbres. N'aurait-il pas été possible d'aménager le tronçon en question en zone piétonne et d'utiliser la rue David-Dufour comme exutoire?

M. Tettamanti répond que des travaux assez importants auront lieu à cet endroit, qui risquent d'atteindre les racines de ces arbres et les faire mourir. A l'heure actuelle, pour des raisons réglementaires, il est préférable de prévoir de les abattre, mais tout sera mis en œuvre pour les maintenir. En outre, il tient à préciser que le tronçon en question n'est pas destiné à servir au rebroussement des véhicules qui reviennent sur la rue David-Dufour, bien que ce fût une intention dans une étape précédente. Il s'agit plutôt d'une organisation perpendiculaire pour permettre aux véhicules de sortir plus aisément.

La commissaire socialiste confirme que, d'après la proposition, l'abattage des arbres est bien nécessité par la création d'un rebroussement (proposition PR-624, page 17).

Pour M. Tettamanti, il s'agit d'une imprécision.

Une commissaire Verte demande si la répartition du financement est définitive.

M. Haegler confirme que rien ne changera dans la répartition convenue pour le TCOB. La part de l'Etat est planifiée depuis plusieurs années. En revanche, il faut impérativement commencer les travaux avant la fin de l'année pour ne pas perdre la subvention fédérale.

Elle demande aussi si les aménagements cyclables sont planifiés à la hauteur des trottoirs ou de la chaussée. Les pistes cyclables, légèrement surélevées, qui longent la rue de la Servette ont sa préférence.

M. Haegler répond que les pistes cyclables sont réalisées de préférence aux bandes cyclables, quand cela est possible. M. Tettamanti explique que le projet a été repris suite aux oppositions des associations de cyclistes. Depuis lors, où cela a été possible, les bandes cyclables sont devenues des pistes cyclables. M. Correnti explique que les cyclistes circulent sur piste le long de la rue du Stand et de la route de Chancy. Il précise que les bandes cyclables ne se justifient pas pour des raisons économiques, mais pour des empêchements techniques.

Une commissaire Verte demande des précisions sur le choix des revêtements et leur impact environnemental.

M. Macherel explique que le revêtement phonoabsorbant est généralisé. D'autre part, on utilise aussi du béton recyclé, notamment dans l'enrobage des collecteurs. M^{me} Giraud mentionne les surfaces perméables préconisées notamment sur le quai du Rhône et au rond-point de la Jonction.

Un commissaire socialiste demande par où vont passer les trolleybus dès janvier 2009. M. Correnti répond qu'en janvier commencent les travaux qui permettront le passage des trolleys dans dix-huit mois. Quant aux travaux sur le tram, ils commencent en même temps à Cornavin. Les lignes de trolleys seront prêtes au moment de l'arrivée du chantier du tram sur la rue du Stand. Il aimerait s'assurer que l'angle Sainte-Clotilde-Carl-Vogt peut vraiment supporter les virages des trolleybus.

M. Correnti explique que cela implique de sacrifier un ou deux arbres, mais il tient à préciser que la perte est compensée.

Il demande également si l'aménagement de la place Simon-Goulart est inclus dans la proposition PR-623.

M^{me} Giraud répond que cet aménagement n'est pas dans la proposition. M. Pagani explique que la place Simon-Goulart abritera des installations de chantier. Un projet sera mis en place dans la foulée de la fin du chantier du tram sur ce tronçon. Le marché du samedi, que la société Manor souhaiterait déplacer pour mieux exploiter son parking, pourrait ultérieurement s'installer sur la place Simon-Goulart. Il prie les commissaires de rester discrets sur cette question. M^{me} Giraud précise que l'autorisation de construire est maintenant valable, depuis qu'un recours avait été débouté. Elle ajoute qu'elle reviendra à la commission des travaux pour traiter cet objet ultérieurement.

Le commissaire socialiste demande pour quand est prévue l'inauguration du tram.

Il est répondu décembre 2011.

Une commissaire socialiste demande à qui sera confiée l'architecture des ponts de l'Île. Elle se demande s'il n'y aurait pas une occasion d'en faire un ouvrage d'art.

M. Correnti explique que les contraintes techniques du site empêchent d'aller au-delà d'un renforcement de l'épaisseur de la chaussée. M^{me} Giraud ajoute que le site protégé de la rade représente une autre contrainte.

Séance du 1^{er} octobre 2008

Audition de M. Rémy Pagani, vice-président du Conseil administratif en charge du département des constructions et de l'aménagement, accompagné de M^{me} Isabelle Charollais et de M. Claude-Alain Macherel, codirecteurs du département

Cette audition concerne en lecture, par M. Pagani, des réponses aux questions écrites d'un commissaire socialiste lors de la précédente séance et le point suivant. Les réponses se trouvent en annexe du présent rapport.

Présentation des arguments de M. R. Pagani sur la proposition de refus des arrêtés II et III sur les ponts et sur le collecteur Bel-Air, contenus dans la proposition PR-623

Tout d'abord, le rapporteur tient à préciser que le conseiller administratif en charge du département de l'aménagement et des constructions auditionné et les membres de la commission des travaux sont convenus d'un commun accord que les propos tenus lors de cette audition soient reportés dans leur intégralité dans les notes de séance. Le rapporteur remercie le procès-verbaliste de la clarté du procès-verbal.

Selon M. Pagani, le refus des arrêtés par le Conseil municipal, comme il le préconise, est un argument de négociation pour amener le Canton à respecter la convention Ville-Canton sur les routes.

Une commissaire socialiste se souvient que l'un des objectifs de M. Pagani pour la législature était de négocier avec l'Etat l'accord sur l'entretien des routes. Qu'en est-il?

M. Pagani commence par saluer le travail considérable réalisé par M. Machelrel pour réduire le coût de la participation de la Ville aux travaux autour du tram. Il fait remarquer que, contrairement à la règle, la Ville de Genève ne bénéficie pas de la rétrocession du produit des taxes sur le carburant que le Canton verse pourtant aux communes pour l'entretien des routes. La Ville paie chaque année de 15 à 17 millions de francs pour l'entretien des routes cantonales qui traversent son périmètre. Cette exception s'explique parce que, d'après une vieille convention, la police du canton assure l'ordre sur le territoire de la commune de Genève. Entre-temps, la Ville a reçu la propriété des ponts, mais la convention n'a jamais été revue. Aujourd'hui, la responsabilité de la Ville est engagée sur les ponts de l'Ile et le pont de Saint-Georges, qui sont des axes d'importance cantonale dont devrait s'occuper le Canton. Il est d'avis que la Ville pourrait s'épargner le coût de la participation à la démolition et reconstruction des ponts de l'Ile et à la rénovation du pont de Saint-Georges.

Il en va de même concernant les travaux sur le collecteur Bel-Air, un collecteur primaire dont la rénovation incombe généralement à l'Etat, ou aux SIG depuis le transfert d'actifs, mais qui, pour des raisons qui lui échappent, serait essentiellement pris en charge par la Ville. Il explique que son département n'a pas souhaité mettre en péril les économies déjà obtenues en négociant la clé de répartition du TCOB avec l'Etat. Par contre, le Conseil municipal, qui est saisi de quatre arrêtés bien distincts dans la proposition PR-623, pourrait soulever en plénière le problème des ponts et du collecteur Bel-Air.

Un commissaire radical craint que le Conseil municipal ne soit accusé de bloquer le TCOB.

M. Pagani répond que le TCOB ne risque rien si on ne vote pas certains des arrêtés, parce que l'Etat engagera les travaux quoi qu'il arrive. Par contre, si le Conseil municipal refuse de voter certains arrêtés des propositions, la Ville pourrait ne pas devoir rembourser le Canton pour des travaux litigieux.

M. Macherel précise qu'il est question des arrêtés sur les ponts et sur le collecteur Bel-Air, contenus dans la proposition PR-623. La proposition PR-624 n'est pas concernée. S'agissant des ponts, il explique qu'ils sont normalement à la charge de la Ville en tant que prolongements de routes, c'est pourquoi la maîtrise d'ouvrage demande à la municipalité une quote-part correspondant à l'entretien. Par contre, la Ville pourrait s'opposer à cet état de fait en rappelant que le Canton ne rétrocède pas à la Ville le produit de la taxe destiné à l'entretien des routes. Du point de vue de la loi, c'est la Ville qui a raison, mais du point de vue de la convention avec le Canton, la Ville est tenue par un engagement qu'il s'agirait ici de contester. C'est la loi contre la convention.

M. Macherel expose ensuite la situation du collecteur Bel-Air, dont les travaux sont très coûteux. Techniquement, ce tronçon de collecteur est inséparable du collecteur primaire qui va d'Anières à Aire, et à ce titre serait donc placé sous la responsabilité supérieure. Sauf que, du point de vue du Canton, qui dessine la cartographie du réseau d'assainissement, ce même collecteur est considéré comme secondaire entre Baby Plage et la Jonction, et serait dès lors à la charge de la Ville, parce que ce sont des eaux en provenance de tuyaux de quartiers genevois qui s'y écoulent. En acceptant cela, d'anciennes autorités municipales ont signé une convention de droit d'usage bénéficiant au Canton et qui place ce tronçon sous la responsabilité de la Ville. Il fait remarquer que, d'après le conseiller d'Etat en charge du Département du territoire, la Ville a raison de contester cette convention, ne serait-ce que dans le but de transférer le droit d'usage aux SIG, mais pour M. Macherel la Ville a mieux à gagner en revendiquant l'appartenance du tronçon en question au réseau primaire, afin qu'il soit entièrement sous la responsabilité supérieure.

M. Macherel dit s'être renseigné sur les raisons qui ont amené la Ville à accepter la convention en question, qui était pourtant à son désavantage, mais il n'a pas obtenu de réponse satisfaisante. Il précise qu'il y a d'autres conventions, tout aussi désavantageuses pour la municipalité. Si, aujourd'hui, la Ville a accepté néanmoins de rénover une partie aussi courte que possible du tronçon, sous la place Bel-Air, c'est seulement parce qu'il ne sera plus possible de réaliser ces travaux après la fin du chantier du tram. Il ajoute que la Ville a beaucoup de peine à convaincre les autres parties de négocier sur ces sujets, et ne il peut que le déplorer. Une correspondance volumineuse a été échangée, sans résultat.

Un commissaire radical craint que parvenir à engager des négociations retarde le TCOB et provoque la perte de la subvention fédérale.

M. Pagani répond à nouveau que le TCOB n'est pas en cause. Le délai de recours échoit ce jeudi. Quand cette question passera devant le Conseil municipal, le TCOB n'aura plus d'obstacle sur son chemin.

Pour un commissaire démocrate-chrétien, la seule chose que le Conseil municipal pourrait faire en répondant à l'invitation de M. Pagani est de renvoyer la balle au Conseil administratif afin qu'il continue à contester les conventions désavantageuses.

M. Pagani estime agir dans le cadre de ses responsabilités et, dans ce cas précis, sa responsabilité consiste à essayer de réduire les coûts dans la mesure du possible. Il invite encore les commissaires à soutenir le Conseil administratif dans ce rapport de force, en soulevant en plénière les questions suscitées par les deux arrêtés mentionnés ci-dessus.

Une commissaire Verte demande si la subvention fédérale profitera aussi à la Ville.

M. Macherel répond que la municipalité est exclue du bal.

Un commissaire libéral fait remarquer que même un référendum s'opposant aux aménagements de surface et aux travaux d'assainissement, proposés dans le cadre du TCOB, ne mettrait pas en danger le chantier du tram ni la subvention fédérale. A ce sujet, il déplore que la présentation des aménagements ait été organisée la semaine écoulée, à quelques jours seulement de la fin du délai de recours. La commission a ainsi été privée de la possibilité de poser des questions de fond sur les projets présentés. Il trouve arrogant de s'installer sur le domaine public. Le commissaire libéral souhaite profiter de l'occasion pour poser au magistrat une question qui attend depuis une année: combien d'études ont été lancées par l'administration sans aboutir à une demande de crédit? Il demande une liste de ces objets abandonnés en cours de route, tels que le parc Rigot.

M. Pagani répond qu'il présentera d'abord les boucllements de crédits et les dépassements à la commission des finances avant qu'ils soient diffusés au Conseil municipal.

Discussion sur la proposition de refus des arrêtés II et III de la proposition PR-623, sur les ponts et sur le collecteur Bel-Air

La présidente ouvre le tour de parole.

Un commissaire radical est d'avis qu'il faut suspendre l'examen de cet objet afin de consulter son groupe.

Un commissaire démocrate-chrétien suggère de confirmer à M. Pagani que cette discussion figurera dans les notes de séance. D'autre part, il estime qu'il

n'a entendu qu'un son de cloche. Il propose d'auditionner le conseiller d'Etat en charge de ce dossier.

Une commissaire socialiste trouve qu'auditionner le Canton ne sert pas à grand-chose. C'est naïf et, en plus, c'est prendre le risque d'attiser la guerre entre le Canton et la Ville, aggravée par un rapport de force entre deux magistrats de bords politiques si souvent en désaccord.

Un commissaire libéral se dit choqué qu'on puisse ne pas auditionner un magistrat à cause de son étiquette politique. Une commissaire socialiste tient à souligner que la Ville et le Canton sont souvent en opposition, c'est pourquoi elle trouve naïf de s'adresser au Canton comme si de rien n'était. L'étiquette politique des magistrats n'est pas en cause, mais il faut aussi prendre en compte la réalité des rapports entre les deux instances.

Une commissaire d'A gauche toute! fait remarquer que le magistrat soulève un problème qui pourrait permettre à la Ville d'économiser une importante somme d'argent. S'agissant des compléments d'informations, elle demande ce qu'on peut apprendre de plus que ce qui a été exposé par M. Macherel. Du côté du groupe d'A gauche toute!, on serait prêt à voter aujourd'hui même les projets d'arrêtés I et II, ainsi que la proposition PR-624.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre souhaiterait suspendre l'examen de ce point de l'ordre du jour afin de pouvoir consulter son groupe. A cet effet, il souhaiterait, si possible, disposer pour vendredi de l'extrait des notes de séance consacrée à ce point.

Un commissaire libéral tient à souligner que les citoyens de la Ville sont aussi des citoyens du Canton, ce qu'on semble volontiers oublier dans des affaires comme celle-ci. Il souhaiterait aussi consulter son groupe et il soutient la demande d'auditionner le Canton. En outre, il prend note que, selon M. Macherel, la subvention fédérale n'est pas remise en cause.

La présidente fait remarquer qu'auditionner le Canton peut impliquer un temps d'attente d'environ un mois. Quoi qu'il en soit, la commission des travaux ne pourrait organiser cette audition que pour le 29 octobre.

Un commissaire radical estime inutile de voter ce soir sur la proposition PR-624. Il propose, comme solution de contournement, d'écrire une lettre au Conseil d'Etat en demandant une explication sur l'état des négociations autour du TCOB. En outre, il tient à dire une fois encore sa surprise face aux nouveaux éléments avancés ce soir. Il rappelle que la principale opposition au TCOB avait été formulée par la Ville, justement à cause des ponts. La municipalité avait par la suite retiré son opposition et se disait contente.

Un commissaire démocrate-chrétien se dit fatigué des chamailleries entre la Ville et le Canton. En outre, il souhaiterait que M. Paganì se montre aussi vigou-

reux à défendre ce dossier qu'il l'a été contre ses collègues sur les thèmes de l'OMC, le logement social ou les fonctionnaires. Il doit jouer son rôle d'exécutif. Les commissaires n'ont pas à instruire des dossiers à la place des magistrats. Il maintient sa demande d'auditionner le magistrat cantonal en charge du TCOB.

Une commissaire socialiste approuve la proposition d'écrire au Conseil d'Etat, mais il faut préciser la demande. La présidente doit se renseigner sur la procédure à suivre.

Après une discussion houleuse, l'audition du conseiller d'Etat en charge du TCOB ou de ses services ainsi que la proposition de l'écrire ont été refusées par la commission.

Le vote de la commission est remis à la prochaine séance, dans l'attente de la position des différents groupes lors de leurs caucus respectifs.

Séance du 8 octobre 2008

Discussion et vote de la commission

La présidente ouvre le débat et propose aux représentants des partis politiques d'exprimer leur position au sujet des propositions PR-623 et PR-624.

Le porte-parole du Parti socialiste déclare son accord avec tous les arrêtés des propositions PR-623 et PR-624, qui, dans l'ensemble marquent un pas en direction du développement des transports publics. En revanche, son parti refuse que le Conseil municipal entre en matière sur le combat politique entre le Conseil administratif et le Canton, qui apparaît inopportun au moment d'engager un chantier aussi important.

Le représentant du Parti radical souligne tout d'abord la bonne qualité des projets présentés qui, du point de vue de l'amélioration de la qualité de vie, concorde avec le programme de son parti. Il salue en particulier la baisse programmée du trafic sur la rue des Deux-Ponts et le succès des nombreuses concertations, tout en soulignant que certaines ont été âpres. Au sujet de la répartition des coûts avec le Canton, il estime que le Conseil administratif a fait montre d'efficacité dans la négociation. En règle générale, le commissaire radical tient à souligner que le problème du trafic dans le canton doit être réglé en concertation avec toutes les communes et que la Ville de Genève ne peut pas agir isolément. Toutefois, il regrette que le magistrat Pagani ait fait croire que la Ville n'avait aucune prise sur le chantier. Certes, les itinéraires ont été imposés par le Canton, mais sur les aménagements de surface la Ville a pu faire entendre sa voix et a même été écoutée.

Il se dit inquiet de la suppression de 300 places de parc et avertit que son parti sera vigilant sur les compensations de places promises. Il regrette aussi que l'on s'obstine à faire cohabiter tout dans la même rue: piétons sur des trottoirs énor-

mes, bicyclettes sur des pistes spécifiques, automobiles et tram. Les expériences de la rue de Lausanne et du boulevard Georges-Favon montrent pourtant que cette formule ne permet pas véritablement aux transports publics de prendre leur place. En outre, il fait part de son inquiétude quant aux effets du déplacement du trafic sur le quai Ernest-Ansermet et la rue François-Dussaud.

Finalement, le Parti radical soutiendra les deux propositions à l'étude, mais il n'entrera pas dans la polémique avec le Canton dans laquelle le magistrat espère faire porter le chapeau au Conseil municipal. Il est d'avis que le rôle du Conseil municipal n'est pas de négocier à la place de l'exécutif. Il trouve d'ailleurs étonnant que le Conseil administratif demande aux conseillers municipaux de ne pas voter deux arrêtés qu'il a lui-même rédigés.

Le porte-parole du Parti démocrate-chrétien déclare partager les positions précédemment exprimées. Il se dit interloqué par la tentative du Conseil administratif d'entraîner le Conseil municipal dans un conflit avec le Canton au moment où on s'engage dans un projet si important. Au sujet des propositions à l'étude, il s'attend à trois ans d'enfer et espère que le canton et la Ville feront tout pour se coordonner et limiter les nuisances.

La représentante des Verts dit qu'ils se réjouissent d'un projet qui va grandement améliorer la qualité de la circulation dans le quartier de la Jonction, puisque le bruit et le trafic vont diminuer. Certes, le projet aurait pu être meilleur si on n'avait pas cherché à l'accommoder à tous les modes de transport et, sur ce point, elle regrette le manque de courage des autorités.

Néanmoins, elle salue le succès de la concertation avec les divers groupes d'intérêts, dont l'Association transports et environnement et Pro Vélo. Enfin, les Verts n'entreront pas en matière sur la polémique entre la Ville et le Canton. Elle estime que les problèmes de la rétrocession des taxes et du respect de la convention entre les parties doivent être soulevés dans un autre cadre.

Le représentant de l'Union démocratique du centre déclare que les projets contenus dans les deux propositions répondent à un besoin. Sa formation sera vigilante à propos de l'attitude qu'adoptera le Conseil administratif pour écouter aussi les problèmes dont feront part pendant les travaux les habitants et les commerçants situés à proximité des chantiers.

Il rappelle que l'Union démocratique du centre est favorable au libre choix des transports, et qu'il faudra sans doute un temps d'acclimatation aux différents moyens de déplacement pour cohabiter. L'expérience du tram Cornavin-Meyrin montre que c'est possible. Il votera donc les deux propositions et n'entrera pas en matière sur les problèmes du magistrat avec le Canton.

Le porte-parole du Parti libéral tient à préciser que la question de l'entretien des routes et des canalisations représente deux dossiers qu'il faut différencier.

Il est d'avis que ce n'est pas le bon moment pour remuer les problèmes avec le Canton. Cependant, il suggère de faire une motion au Conseil administratif pour dénoncer le manque de transparence de la convention entre la Ville et le Canton. S'agissant des propositions à l'étude, il exprime à nouveau sa frustration: il souhaiterait que les projets aussi importants que celui du tram parviennent à la commission des travaux avant d'être publiés dans la *Feuille d'avis officielle*. Sinon, il déclare sa rallier aux positions exprimées par le Parti radical et le Parti démocrate-chrétien. Lui aussi sera vigilant sur la question de la compensation des places de parc supprimées.

La représentante d'A gauche toute! salue les qualités du projet d'ensemble, notamment les pistes cyclables sécurisées. Elle déclare qu'A gauche toute! soutiendra sans réserve les arrêtés contenus dans la proposition PR-624, mais elle s'opposera aux projets d'arrêtés III et IV. Elle estime, en effet, qu'on pourrait faire là l'économie de 11 millions de francs.

Un commissaire libéral se demande quand même pourquoi le magistrat n'a pas lui-même retiré ces propositions. Un commissaire du Parti démocrate-chrétien est d'avis que, de toute façon, quelle que soit l'entité, c'est le citoyen qui paie. Par conséquent, cette polémique lui paraît relever d'un mauvais combat. Il espère que la Constituante mettra fin à la rivalité entre le Canton et la Ville.

La présidente soumet aux membres de la commission des travaux les projets d'arrêtés I, II, III et IV contenus dans la proposition PR-623 du Conseil administratif.

Le projet d'arrêté I est approuvé à l'unanimité des membres présents.

Le projet d'arrêté II est approuvé par 10 oui (2 DC, 2 L, 1 R, 1 UDC, 2 Ve, 2 S) contre 2 non (AGT).

Le projet d'arrêté III est approuvé par 10 oui (2 DC, 2 L, 1 R, 1 UDC, 2 Ve, 2 S) contre 2 non (AGT).

Le projet d'arrêté IV est approuvé par 10 oui (2 DC, 2 L, 1 R, 1 UDC, 2 Ve, 2 S) contre 2 non (AGT).

La présidente soumet aux membres de la commission des travaux la proposition du Conseil administratif PR-623.

La proposition PR-623 est approuvée à l'unanimité des membres présents.

En conséquence, la commission des travaux demande aux conseillers municipaux d'accepter les projets d'arrêtés tels qu'ils sont formulés ci-dessous. (*Voir ci-après le texte des arrêtés adoptés sans modification.*)

Réponse de M. Rémy Pagani aux questions écrites

Par où vont transiter les trolleybus et les bus pendant la durée des travaux rue de Coutance et rue de Cornavin?

Durant les travaux, les bus et trolleybus seront déviés en direction de la gare par la rue du Temple et la rue des Terreaux-du-Temple. Dans le sens descendant, les véhicules continueront à circuler dans la rue de Cornavin puis la rue de Coutance.

Qu'en est-il du réaménagement de l'esplanade de Notre-Dame et de son parc attenant voté par notre Conseil en 2003, inclus dans la proposition PR-227?

Comme déjà expliqué par M. C.-A. Macherel durant la présentation, le réaménagement de l'esplanade de Notre-Dame ne fait pas partie de la demande de crédit relative au TCOB. Des montants ont déjà été votés par le Conseil municipal dans le cadre de la PR-227 relative à l'aménagement de la place de Cornavin en lien avec la réalisation de la branche de tramway Sécheron. Cet espace ayant fait successivement l'objet d'une occupation pour les installations de chantier, d'abord du tram Sécheron puis du tram Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC), les travaux de réaménagement n'ont pas encore été entrepris. Une nouvelle installation de chantier pour les travaux du TCOB ou du réaménagement de la gare de Cornavin retardera encore la mise en œuvre de cette réhabilitation.

Qu'en est-il du réaménagement du boulevard James-Fazy inclus dans cette même proposition PR-227?

Les travaux de réaménagement du boulevard James-Fazy ont déjà été entrepris en partie dans le cadre du tram Sécheron et ont été terminés dans le cadre du TCMC. Les modifications prévues dans le cadre du TCOB seront essentiellement prises en charge par l'Etat de Genève, s'agissant de travaux relatifs à la voie de chemin de fer.

Qu'en est-il du redéploiement des arrêts de bus dans le secteur de Cornavin après les travaux?

Aucun redéploiement des arrêts de transports publics n'est prévu sur la place de Cornavin à la mise en service du TCOB. Seul l'arrêt 22-Cantons sera déplacé sur le bas de la rue de la Servette au droit de l'îlot Pépinière en entrée de ville et au droit des Arts décoratifs en sortie de ville.

Qu'en est-il de l'affreuse verrue verte (trémie piétonne qui donne accès aux arrêts centraux 9, 5, 8)?

Demande faite à plusieurs reprises par le Conseil municipal pour qu'elle soit refaite et pour qu'elle corresponde au reste du mobilier urbain de la place. Aucune modification de cette construction n'est prévue dans le cadre des travaux du TCOB.

Qu'en est-il du bilan des bordurettes de séparation en granit posées à même le sol, pour séparer la circulation entre les voies de tram et les voitures?

La construction physique de séparation du site propre tramway constitue une amélioration non négligeable pour la progression des transports publics et permet d'assurer une plus grande stabilité dans les horaires. Peu de plaintes de piétons ou de conducteurs de deux-roues nous sont parvenues.

Quel gabarit pour la route et les trottoirs rue des Deux-Ponts?

Le gabarit de la rue des Deux-Ponts est variable. Dans sa section la plus étroite (tronçon compris entre le quai du Rhône et le boulevard de Saint-Georges), la largeur totale est de 17,90 m, les trottoirs feront entre 2,40 m et 2,50 m de chaque côté de la rue. Sur son tronçon compris entre le boulevard de Saint-Georges et la rue du Vélodrome, la largeur est de 20,85 m et, dans la partie la plus large (quai Ernest-Ansermet-rue du Vélodrome), elle est de 48 m. Les trottoirs feront respectivement 3,15 m sur le tronçon central et entre 3,15 m et 4 m dans la partie la plus large.

Existe-t-il un plan pour diminuer la circulation dans le quartier des banques, pour permettre une bonne fluidité des transports publics?

Deux mesures de circulation seront prises pour assurer la progression des transports publics dans le quartier des banques. La première consiste en la mise en sens unique pour le trafic individuel de la rue Bovy-Lysberg, entre la rue du Général-Dufour et le boulevard du Théâtre, sens autorisé direction boulevard du Théâtre. Les transports publics circuleront bien entendu dans les deux sens. La seconde mesure concerne la régulation par une signalisation lumineuse du carrefour rue du Général-Dufour-rue Bovy-Lysberg, qui donnera la priorité aux transports publics. Ces deux mesures permettront de contenir le trafic de transit circulant essentiellement depuis la place de Neuve en direction du boulevard de Saint-Georges et elles assureront la progression des transports publics dans le secteur.

3.b) Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 28 mai 2008 en vue de l'ouverture de crédits pour un montant net total de 14 081 000 francs:

- **pour un montant net de 10 428 000 francs destiné aux travaux d'aménagement et de réfection du domaine public municipal, liés à la déviation des lignes de trolleybus, nécessitée par la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex;**
- **pour un montant net de 3 653 000 francs, déduction faite d'une participation de l'Etat de Genève de 590 000 francs, destiné à la construction et rénovation d'un réseau de collecteurs, situé sur la Ville de Genève, liées à la déviation des lignes de trolleybus nécessitée par la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex, soit un montant brut de 4 243 000 francs (PR-624 A)¹.**

Rapport de M. Alpha Dramé.

L'objet susmentionné a été renvoyé à la commission des travaux par le Conseil municipal le 23 juin 2008 et il a été débattu lors des séances des 24 septembre et 8 octobre 2008, sous la présidence de M^{me} Linda de Coulon. Les notes de séances ont été prises par M. Jorge Gajardo Muñoz, que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

Préambule

Bref rappel de la situation

Ce rapport concerne la proposition PR-624. En guise de rappel, les propositions PR-623 et PR-624 sont des demandes de crédits qui permettront la participation de la Ville à la réalisation du projet de tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB). Elles sont très liées et c'est pour cette raison que la présentation des deux projets d'arrêtés a été faite en une fois. La proposition PR-624 concerne les aménagements sur le domaine public et la rénovation des collecteurs, sur le trajet des trolleybus.

Pour des raisons formelles, ce présent rapport concerne uniquement la proposition PR-624. Un autre rapport a été fait concernant la proposition PR-623 pour

¹ Proposition, 347.

permettre le vote des crédits de manière séparée. Cette situation a conduit le rapporteur à faire deux rapports presque identiques, avec une légère différence.

Séance du 24 septembre 2008

Audition de MM. Rémy Pagani, conseiller administratif responsable du département des constructions et de l'aménagement (DCA), Claude-Alain Macherel, codirecteur du DCA, ainsi que M^{me} Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (DCA), et M. Alexandre Prina, délégué municipal à la mobilité (DCA). Ils sont accompagnés de MM. Jean-Jacques Mégevand, ingénieur au Service du génie civil (DCA), Yves Delacrétaz, directeur de la Direction générale de la mobilité (DT/DGM), Roland Tettamanti, de la DGM, Jean-Bernard Haegler, ingénieur cantonal et directeur de l'Office du génie civil (DCTI), et René Leutwyler, de la direction des ouvrages d'art de l'Office du génie civil, ainsi que de MM. les mandataires, Vincent Correnti, Ivan Bohanes et Yannick Allegra. M. Bernard Zurbrügg remplace à l'audition M. Pascal Ganty, directeur du développement et ingénierie aux Transports publics genevois

Le rapporteur tient à préciser que cette présentation s'est faite à travers un support PowerPoint de plusieurs pages qu'il n'a pas jugé nécessaire de joindre au présent rapport, étant donné le nombre élevé de pages. Le Secrétariat du Conseil municipal le transmettra à qui le demandera.

En préambule, M. Pagani souligne l'importance du projet en ces termes. Le TCOB est une chance pour Genève et un moyen de revaloriser une partie importante de l'espace urbain et d'assainir des installations. Il s'agit d'un chantier important qui implique des interventions sur des ponts et qui modifiera le statut de certaines rues de la ville. Le Conseil administratif recommande au Conseil municipal d'adopter rapidement le projet dans son ensemble.

M. Pagani commence son exposé en soulignant l'importance que le Canton de Genève accorde au développement des transports publics. Il rappelle qu'en 2000 les services cantonaux avaient estimé que, pour maîtriser le trafic, il faudrait doubler en vingt ans l'offre en transports publics. Il estime qu'on prend le chemin de cet objectif, auquel participent les Transports publics genevois (TPG), mais aussi le Canton et les communes. Entre 2002 et 2007, l'offre a augmenté de 40% et devrait progresser par la suite au rythme de 5% par année. Cette entreprise implique l'adaptation du réseau des bus, mais aussi la construction d'un réseau de tramways, la construction du RER et le développement du transport transfrontalier.

Le TCOB relève de la loi H 150 sur le réseau des transports publics, tout comme les autres lignes de tram. Le TCOB et le tram de Meyrin sont actuellement les plus gros projets en termes d'implications financières, de complexité

technique et d'impact sur la Ville de Genève. Il explique que le projet a été élaboré rapidement, dans un calendrier dicté par l'opportunité du financement fédéral, qui permet au projet d'être subventionné à condition de démarrer avant la fin de l'année 2008. Il a bon espoir qu'aucun recours ne viendra faire obstacle au projet avant la fin du délai compris dans l'autorisation de construire, délivrée le 29 août dernier par l'Office fédéral des transports.

M. Delacrétaz tient aussi à anticiper les questions au sujet des extrémités du TCOB. Le terminus de Bernex ouest se justifie par les potentialités de développement de cette commune en tant que pôle régional, et celui de Cornavin par la nécessité essentielle de disposer d'une seconde traversée du Rhône en plus du pont de la Coulouvrenière. On a choisi les ponts de l'Ile plutôt que le pont du Mont-Blanc, pour mieux organiser le réseau et optimiser les temps de parcours.

Une commissaire d'A gauche toute! interpelle M. Delacrétaz, qui ajoute que la ligne 16 est la seule qui aurait véritablement pu profiter d'une traversée du pont du Mont-Blanc. Pour les autres trams, cela aurait impliqué un détour fastidieux. L'alternative du pont du Mont-Blanc apparaît donc compliquée, coûteuse et peu avantageuse.

M. Macherel fait le point sur les procédures. C'est la seconde fois que le Conseil municipal se prononcera sur le TCOB. En 2005, le Conseil municipal avait accordé une concession par voie de résolution. Les propositions PR-623 et PR-624 marquent l'entrée dans la phase de la réalisation du projet. La création d'une déviation par trolleybus a poussé le Conseil administratif à présenter deux demandes de crédits plutôt qu'une. La première, concerne l'aménagement du domaine public, la rénovation des collecteurs, y compris Bel-Air, la démolition et reconstruction des ponts de l'Ile et la réfection du pont de Saint-Georges, sur le trajet du tram. La deuxième concerne les aménagements sur le domaine public et la rénovation des collecteurs sur le trajet des trolleybus.

M. Zurbrügg présente le concept d'exploitation des transports collectifs à l'horizon de la mise en service du TCOB. Il explique que les travaux sur le trajet Cornavin-Bel-Air-Jonction sont les derniers qui auront autant d'impact sur la ville de Genève. Il précise que les trolleybus de déviation qui traverseront la Jonction et le quartier des banques jusqu'à Bel-Air sont les lignes existantes qui relient Cressy et Onex. Les trolleys emprunteront la rue du Vélodrome, le boulevard Carl-Vogt, la rue des Bains, le boulevard Saint-Georges, la rue Bovy-Lysberg et le boulevard du Théâtre. Il signale que ces trolleys permettront de valoriser le quartier en l'intégrant au réseau des transports. Les aménagements prévus permettront en outre de maintenir les temps de parcours actuels des lignes existant actuellement.

M. Correnti expose l'insertion du tramway en Ville. Il s'attarde sur les aménagements destinés à faciliter le cheminement des personnes à mobilité réduite ou

malvoyantes, ainsi que la circulation des cyclistes, lesquels seront favorisés à chaque fois que cela sera possible. Le tram circulera en site propre de la rue de Coutance à la place Bel-Air, en partie sur la rue du Stand et sur la route de Chancy. Depuis Cornavin, le tram passera devant les cinémas Rialto, empruntera la place des 22-Cantons, les rues de Cornavin et de Coutance. Dans ce secteur, on élargira les trottoirs et, en longeant Coutance, ils seront traversants. Pour illustrer les arrêts types prévus, il présente des images des stations TCMC du bas de la rue de la Servette. Il expose les aménagements pour revaloriser la place de Saint-Gervais et les couvertures des stations pour les trams et les bus de la place Bel-Air.

M. Correnti s'attarde ensuite sur les ponts de l'Ile; il estime qu'ils ont pris de l'âge. Aussi bien le bras droit que le bras gauche des ponts seront démolis et reconstruits. Actuellement, seuls les véhicules de moins de 16 tonnes peuvent les emprunter. Il faudra notamment augmenter l'épaisseur du tablier, au niveau des rails et aussi au niveau des quais. Le tram longe ensuite le quai de la Poste, puis s'engage dans la rue du Stand, et poursuit sa route sur le quai du Rhône et la rue des Deux-Ponts, en passant par le rond-point de la Jonction. Afin de rééquilibrer le trafic privé, des mesures de redirection des flux seront appliquées sur le quai du Seujet. Autre mesure de régulation du trafic: un tourner à gauche à l'angle de la rue des Deux-Ponts et du boulevard de Saint-Georges remplacera le tourner à gauche du quai Ernest-Ansermet. M. Correnti expose enfin les travaux de réfection sur le pont de Saint-Georges. Il présente deux images qui montrent l'usure du ciment des poutres longitudinales et transversales qui le soutiennent et la mauvaise étanchéité de la chaussée. Le renforcement des poutres de cet ouvrage nécessitera 240 interventions.

M. Correnti présente ensuite les aménagements prévus sur le trajet des trolleybus provenant d'Onex, qui traverseront les quartiers de la Jonction et des banques. Ils emprunteront la rue du Vélodrome, le boulevard Carl-Vogt, la rue des Bains, la place du Cirque, la rue Bovy-Lysberg et le boulevard du Théâtre jusqu'à la rue du Stand. La rue du Vélodrome bénéficiera aussi d'un projet d'aménagement urbain. Elle sera ouverte aux trolleys dans les deux sens de la circulation. Le boulevard Carl-Vogt sera aussi doté d'un contresens pour les transports publics qui pourra être partagé avec les cyclistes. L'allée d'arbres du boulevard du Théâtre sera conservée.

La présidente ouvre le tour des questions.

Un commissaire Vert trouve regrettable que l'aire centrale du bras droit des ponts de l'Ile (entre la place de Saint-Gervais et le quai des Moulins) soit réaffectée en tant que couloir réservé aux bus et aux taxis.

M. Correnti explique que cette solution permet de gérer au mieux le trafic. Il signale que, sur les ponts de l'Ile, les trams circuleront à l'amont et les bus sur le côté aval.

Le commissaire Vert demande des éclaircissements sur la propriété des ponts situés sur le territoire de la Ville.

M. Pagani répond que tous les ponts sont propriété de la Ville depuis le milieu des années 1970. La question de leur entretien relève d'un partage calculé entre la Ville et le Canton.

Le commissaire Vert demande pourquoi la Ville a levé son opposition sur le projet de tram.

M. Pagani répond qu'une convention est en voie de finalisation avec le Canton, qui dit qu'une étude sera réalisée une année après l'entrée en service du tram pour réduire encore le nombre de véhicules privés sur la rue des Deux-Ponts. Il précise que le nombre actuel est de 40 000 et que le tram permettra une baisse de moitié, mais ce niveau est encore supérieur aux normes.

Un commissaire socialiste demande pourquoi le tram longera la rue du Stand plutôt que le boulevard de Saint-Georges. Il rappelle que l'Association transports et environnement (ATE) avait fait des objections au tracé.

M. Delacrétaz répond que différentes variantes ont été étudiées, en précisant que les bassins de clientèles du boulevard de Saint-Georges et de la rue du Stand sont assez proches. En passant par la rue du Stand, le TCOB bénéficiera aussi des usagers venant du quai du Seujet. Le boulevard de Saint-Georges présente en outre des difficultés au niveau des collecteurs. En outre, il est plus simple de faire tourner à gauche les véhicules privés sur le boulevard de Saint-Georges, c'est pourquoi la rue du Stand s'est imposée pour le tram. De plus, il aurait été très difficile de faire circuler le tram à travers le quartier des banques jusqu'à la place Bel-Air. La vitesse commerciale aurait été trop basse. A ce stade, il ne s'attend guère à faire face à des recours.

Le commissaire socialiste demande si l'entrée du parking souterrain de Cornavin sera déplacée avant les travaux. Il demande aussi quelles sont les intentions à l'égard du parc derrière l'église Notre-Dame. Il rappelle qu'un crédit d'étude sur son réaménagement avait été adopté par le Conseil municipal dans le cadre de la construction du TCMC.

M. Macherel dit que la Ville aurait souhaité déplacer l'entrée du parking, mais les variantes ne se sont pas avérées meilleures, soit pour des raisons techniques, soit à cause du coût. En revanche, dans la convention évoquée précédemment, les magistrats sont convenus de reprendre la question après la mise en service du TCOB, pour étudier la variante située rue de Lausanne, devant Notre-Dame. S'agissant du parc derrière l'église, les études sont stoppées. Rien n'est prévu dans le plan financier d'investissement (PFI). Il faudra reprendre la question après l'achèvement du TCOB.

Le commissaire socialiste demande s'il est envisagé d'engager plusieurs équipes à certains endroits dans le but d'accélérer les travaux et diminuer les désagréments pour les commerçants.

M. Haegler répond que cette formule est coûteuse. De plus, l'objectif actuel, qui prévoit de mettre en service le tram au moment d'un changement d'horaire saisonnier, est tenable à la vitesse d'exécution normale. D'autre part, le travail par équipes pose des problèmes aux syndicats et aux entreprises, et davantage encore pour le voisinage, qui doit supporter le bruit en permanence. M. Haegler estime qu'en général les commerçants n'ont pas montré d'hostilité aux chantiers des trams précédents, et que des arrangements sont possibles.

Un commissaire radical demande pourquoi conserver l'abri Waltenspuhl de la place Bel-Air.

M. Correnti répond que cet équipement sera conservé sur demande du Service des monuments et sites.

Le commissaire radical souhaiterait savoir s'il y a eu de nombreuses autres oppositions au projet du TCOB.

M. Tettamanti se dit soulagé d'arriver au bout des oppositions présentées. Il y en a eu 72 sur tout le tracé. Une cinquantaine provenaient de propriétaires riverains, une vingtaine d'associations et de communes. La plupart des oppositions de riverains ont été retirées. S'agissant des parties qui n'ont pas signé le protocole d'accord, il ne s'attend pas à des recours de leur part. L'association Feu vert a retiré sa menace de recours. L'opposition de la société Manor est en voie d'être réglée.

Le commissaire radical demande si, sur ce projet, comme dans le cas du pont de la Machine et du Musée Rath, il faut s'attendre à un dépassement de crédit.

M. Pagani rappelle que les deux exemples mentionnés sont des ouvrages historiques. En général, il faut toujours s'attendre à des dépassements sur les ouvrages anciens. Il dit souhaiter travailler dans la transparence mais en appelle à la bonne foi des élus du Conseil municipal. S'agissant du TCOB, il compte sur la bonne expérience du véritable pilote du projet, à savoir l'Etat, mais il est confiant, car il n'y a pas eu de dépassement dans les autres chantiers de tram.

M. Mégevand présente les travaux sur le réseau de collecteurs situés sur le parcours du tram et de la déviation des trolleybus en commentant les images d'un diaporama. Les lieux d'intervention ont été choisis en fonction de deux conditions: les collecteurs sont usés ou leur capacité de relique est insuffisante. Il fait remarquer que la majeure partie du secteur concerné est en régime d'assainissement unitaire, sauf la Jonction, qu'il faudra transférer dans le régime séparatif. Au sujet des travaux d'assainissement sur le boulevard Carl-Vogt, entre David-Dufour et Sainte-Clotilde, M. Mégevand précise que, contrairement à ce qui est

indiqué à la page 11 de la proposition PR-624, les six charmes qu'il était prévu d'abattre pourront être conservés. En tout, 4,7 km de tuyaux seront enterrés sous le trajet du TCOB et 1,3 km de tuyaux sous le parcours des trolleys. Ce sont des travaux importants. M. Mégevand s'attarde sur les travaux de réfection du collecteur Bel-Air, qui fait l'objet d'un arrêté spécifique dans la proposition PR-623. Une inspection a montré le très mauvais état de cette installation historique datant de 1884. Les parois présentent de nombreuses fissures. Des travaux ont déjà été effectués en 1997-1998 sur le quai de la Poste. Il s'agit maintenant de refaire le tronçon longeant le bras droit du Rhône entre la place du Rhône et la place Bel-Air jusqu'à la poste.

M. Mégevand présente aussi la répartition des coûts entre le canton, les TPG et la Ville de Genève sur le parcours du tram et des trolleys. En résumé, la Ville prend en charge le coût des trottoirs et du mobilier urbain. Le quai des arrêts est partagé entre le Canton et la Ville. Les rails sont à la charge du Canton et le matériel roulant, ainsi que les pylônes électriques sont supportés par les TPG. Sur le parcours des trolleybus, le Canton et la Ville se partagent le coût des aménagements des contresens. Il fait remarquer que les collecteurs sont entièrement à la charge de la Ville, mais que le collecteur Bel-Air bénéficie d'une participation des Services industriels de Genève (SIG).

M. Mégevand explique ensuite la répartition des coûts pour la démolition et reconstruction des ponts de l'Île et la réfection du pont de Saint-Georges. D'après cette répartition, qui tient compte de la date du transfert de propriété des deux ouvrages à la Ville, la part de la municipalité à la reconstruction des ponts de l'Île correspond à 11,26% du total; la part de la Ville à la rénovation du pont de Saint-Georges correspond à 24,57% du total.

La présidente ouvre le tour des questions.

Un commissaire libéral demande des précisions sur les tronçons du tram et des trolleys en site propre et sur les effets de ces aménagements sur les places de parc et la circulation automobile. Il regrette que les responsables du projet ne se soucient pas de la circulation automobile. Il souhaite aussi savoir de quand datent les dernières interventions sur les canalisations sous le secteur concerné.

Sur ce point, M. Mégevand propose de répondre ultérieurement par écrit. Pour le reste, M. Delacrétaz tient à préciser que 40% des études sur le TCOB concernent la circulation. M. Bohanes détaille les sites propres en partant de Cornavin: le tram circule en site propre sur les tronçons longeant les rues de Cornavin et de Coutance jusqu'à l'arrêt Bel-Air, puis les tronçons place de la Poste-boulevard Georges-Favon, rue des Rois-boulevard Georges-Favon et, enfin, dès la Jonction. Les trolleybus circulent en site propre sur la rue du Vélodrome (sens sortie de Ville), sur le boulevard Carl-Vogt (en direction du carrefour des 23-Cantons), sur la rue des Bains (direction boulevard Saint-Georges) et sur la rue Bovy-Lysberg.

M. Pagani tient à rappeler que le Canton a examiné les oppositions et négocié avec les associations provoitures et autres. Certes, le magistrat aurait souhaité pouvoir abaisser davantage encore le niveau de la circulation automobile, mais, quoi qu'il en soit, grâce à ce projet, il escompte des améliorations substantielles. Au sujet des stationnements, M. Bohanes estime qu'environ 300 places seront enlevées sur tout le secteur. Dans la mesure du possible, des mesures de remplacement ont été trouvées ailleurs, dont le site d'Artamis et le quartier des banques.

Le commissaire d'A gauche toute! demande des accès pour personnes à mobilité réduite sur le futur aménagement de la place de Saint-Gervais.

M. Correnti répond que, mis à part le côté en escalier, l'accès sur la place sera facilité sur les trois côtés restants.

Le commissaire d'A gauche toute! demande si des mesures sont prises pour respecter les normes OPB contre le bruit à proximité du Victoria Hall et du Grand Théâtre.

M. Correnti répond que le chantier se déroulera seulement de jour. Par la suite circuleront dans les secteurs des trolleybus, qui sont plutôt silencieux.

Le commissaire d'A gauche toute! demande si la piste cyclable de la route de Chancy sera sécurisée.

M. Correnti répond qu'une bordure haute séparera les cyclistes des automobiles. En outre, les itinéraires cyclables sont aussi pensés pour favoriser les présélections des vélos. M. Bohanes précise que les feux favoriseront les cyclistes.

Le commissaire démocrate-chrétien s'attend à trois ans d'enfer. Il demande si la planification des travaux prend en compte l'ouverture d'autres chantiers, qui pourraient se coordonner avec celui principal du TCOB.

M. Haegler fait remarquer que le TCOB est la cinquième ligne de tram. L'expérience acquise permet de planifier au mieux, dès le niveau des études, les différents travaux autour du chantier principal. De plus, les entreprises engagées connaissent déjà le terrain. Il ne s'attend pas à des surprises. D'autre part, la maîtrise d'ouvrage se réunit chaque mois, et la direction du chantier toutes les semaines.

Le commissaire démocrate-chrétien pose une nouvelle fois sa question en s'intéressant aux chantiers placés sous la responsabilité de la Ville.

M. Macherel répond que les travaux de décontamination de l'ancienne usine à gaz se feront en coordination avec le TCOB. Il précise que les sorties des camions seront limitées. En outre, contrairement au souhait du Service du génie civil, la Ville a décidé de ne pas placer au même moment la réfection des collecteurs du boulevard de Saint-Georges.

Le commissaire démocrate-chrétien pose une nouvelle fois sa question en s'intéressant au CEVA.

M. Zurbrügg répond qu'en fait CFF immobilier a prévu des travaux à l'intérieur de la gare de Cornavin, qui auront probablement lieu au même moment.

Une commissaire d'A gauche toute! s'attend à une densification du boulevard de Saint-Georges. Elle demande s'il est prévu d'aménager cet axe en zone 30 km/h.

M. Bohanes tient à préciser qu'il ne s'agit pas de densifier mais de réorienter le sens du trafic. En fait, le trafic à cet endroit devrait à terme diminuer de 30% à 40%. Par contre, on peut s'attendre à une augmentation du trafic sur l'avenue de Sainte-Clotilde, à moins de mettre en place des mesures de modération. M. Prina précise qu'un projet de mise en zone 30 km/h pour tout le quartier de la Jonction a été déposé par la Ville. Par contre, il n'y aura pas zone 30 km/h sur le boulevard de Saint-Georges, parce qu'il s'agit d'un axe du réseau secondaire protégé contre les mesures de zone 20 km/h ou de zone 30 km/h.

Une commissaire socialiste demande si un temps est prévu pour les archéologues, notamment sur le site des ponts de l'Ile et de la tour de l'Ile.

M. Tettamanti répond que le Service des monuments et sites et le Service de l'archéologie ont été consultés dans le cadre de la consultation. L'avis du Service de l'archéologie, qui porte notamment sur Saint-Gervais, est conséquent et est pris en compte dans les rapports d'impact.

La commissaire socialiste est interpellée par le projet de mise en cul-de-sac du tronçon rond-point de la Jonction-boulevard Car-Vogt pour permettre le rebroussement de véhicules, ce qui entraînera l'abattage de onze arbres. N'aurait-il pas été possible d'aménager le tronçon en question en zone piétonne et d'utiliser la rue David-Dufour comme exutoire?

M. Tettamanti répond que des travaux assez importants auront lieu à cet endroit, qui risquent d'atteindre les racines de ces arbres et les faire mourir. A l'heure actuelle, pour des raisons réglementaires, il est préférable de prévoir de les abattre, mais tout sera mis en œuvre pour les maintenir. En outre, il tient à préciser que le tronçon en question n'est pas destiné à servir au rebroussement des véhicules qui reviennent sur la rue David-Dufour, bien que ce fût une intention dans une étape précédente. Il s'agit plutôt d'une organisation perpendiculaire pour permettre aux véhicules de sortir plus aisément.

La commissaire socialiste confirme que, d'après la proposition, l'abattage des arbres est bien nécessité par la création d'un rebroussement (proposition PR-624, page 17).

Pour M. Tettamanti, il s'agit d'une imprécision.

Une commissaire Verte demande si la répartition du financement est définitive.

M. Haegler confirme que rien ne changera dans la répartition convenue pour le TCOB. La part de l'Etat est planifiée depuis plusieurs années. En revanche, il faut impérativement commencer les travaux avant la fin de l'année pour ne pas perdre la subvention fédérale.

Elle demande aussi si les aménagements cyclables sont planifiés à la hauteur des trottoirs ou de la chaussée. Les pistes cyclables, légèrement surélevées, qui longent la rue de la Servette ont sa préférence.

M. Haegler répond que les pistes cyclables sont réalisées de préférence aux bandes cyclables, quand cela est possible. M. Tettamanti explique que le projet a été repris suite aux oppositions des associations de cyclistes. Depuis lors, où cela a été possible, les bandes cyclables sont devenues des pistes cyclables. M. Correnti explique que les cyclistes circulent sur piste le long de la rue du Stand et de la route de Chancy. Il précise que les bandes cyclables ne se justifient pas pour des raisons économiques, mais pour des empêchements techniques.

Une commissaire Verte demande des précisions sur le choix des revêtements et leur impact environnemental.

M. Macherel explique que le revêtement phonoabsorbant est généralisé. D'autre part, on utilise aussi du béton recyclé, notamment dans l'enrobage des collecteurs. M^{me} Giraud mentionne les surfaces perméables préconisées notamment sur le quai du Rhône et au rond-point de la Jonction.

Un commissaire socialiste demande par où vont passer les trolleybus dès janvier 2009. M. Correnti répond qu'en janvier commencent les travaux qui permettront le passage des trolleybus dans dix-huit mois. Quant aux travaux sur le tram, ils commencent en même temps à Cornavin. Les lignes de trolleybus seront prêtes au moment de l'arrivée du chantier du tram sur la rue du Stand. Il aimerait s'assurer que l'angle Sainte-Clotilde-Carl-Vogt peut vraiment supporter les virages des trolleybus.

M. Correnti explique que cela implique de sacrifier un ou deux arbres, mais il tient à préciser que la perte est compensée.

Il demande également si l'aménagement de la place Simon-Goulart est inclus dans la proposition PR-623.

M^{me} Giraud répond que cet aménagement n'est pas dans la proposition. M. Paganini explique que la place Simon-Goulart abritera des installations de chantier. Un projet sera mis en place dans la foulée de la fin du chantier du tram sur

ce tronçon. Le marché du samedi, que la société Manor souhaiterait déplacer pour mieux exploiter son parking, pourrait ultérieurement s'installer sur la place Simon-Goulart. Il prie les commissaires de rester discrets sur cette question. M^{me} Giraud précise que l'autorisation de construire est maintenant valable, depuis qu'un recours avait été débouté. Elle ajoute qu'elle reviendra à la commission des travaux pour traiter cet objet ultérieurement.

Le commissaire socialiste demande pour quand est prévue l'inauguration du tram.

Il est répondu décembre 2011.

Une commissaire socialiste demande à qui sera confiée l'architecture des ponts de l'Ile. Elle se demande s'il n'y aurait pas une occasion d'en faire un ouvrage d'art.

M. Correnti explique que les contraintes techniques du site empêchent d'aller au-delà d'un renforcement de l'épaisseur de la chaussée. M^{me} Giraud ajoute que le site protégé de la rade représente une autre contrainte.

Séance du 8 octobre 2008

Discussion et vote de la commission

La présidente ouvre le débat et propose aux formations d'exprimer leurs positions au sujet de proposition PR-624.

Tous les représentants des partis présents à la commission des travaux sont unanimes pour soutenir le projet TCOB, qui contribuera largement à l'amélioration des transports publics en Ville de Genève.

La présidente soumet aux membres de la commission des travaux les projets d'arrêtés I et II contenus dans la proposition PR-624 du Conseil administratif.

Le projet d'arrêté I est approuvé à l'unanimité des membres présents.

Le projet d'arrêté II est approuvé à l'unanimité des membres présents.

La proposition PR-624 est approuvée à l'unanimité des membres présents.

En conséquence, la commission des travaux demande aux conseillers municipaux d'accepter les projets d'arrêtés tels qu'ils sont formulés ci-dessous. (*Voir ci-après le texte des arrêtés adoptés sans modification.*)

M^{me} Linda de Coulon, présidente de la commission des travaux (L). Je tiens, en tant que présidente de la commission des travaux, à vous exprimer toute

la frustration que la commission a ressentie à l'étude des propositions PR-623 et PR-624. (*M. Pagani discute.*) Le magistrat en charge n'a pas l'air très intéressé par les travaux de la commission...

Le président. Monsieur Pagani, je crois qu'on requiert votre attention...

Mme Linda de Coulon. Merci. Cette frustration sera malheureusement aussi la vôtre, Mesdames et Messieurs. Vous allez vous trouver devant le même dilemme, voire pire, parce que vous avez encore moins de temps que la commission pour vous décider et vous n'avez aucune véritable option.

Lorsque l'on doit travailler aussi rapidement, on ne peut guère que soulever des questions. On se crée des doutes et des hésitations, mais on ne peut rien en tirer, ni tenter de faire des propositions quelconques, car les délais sont trop serrés, sauf à compromettre des grands projets et des financements fédéraux.

Je ne blâme aucune des parties ni aucune des institutions concernées. On ne sait pas exactement quand le Conseil administratif a été saisi de l'affaire, mais il apparaît bien que chacune des institutions a fait diligence. Les propositions du Conseil administratif datent du 28 mai 2008, elles ont été inscrites à l'ordre du jour du Conseil municipal du 23 juin, la commission des travaux les a étudiées lors de ses séances des 24 septembre et 1^{er} octobre.

La commission ne pouvait guère travailler plus vite étant donné que les auditions des représentants du Canton et des Transports publics genevois (TPG) impliquent obligatoirement quelques semaines de préavis. Enfin, une fois les travaux de la commission achevés, fallait-il encore que le rapporteur rende son rapport, ce qu'il a fait dans les plus brefs délais. Qu'il en soit ici remercié!

Est-ce à dire que le système n'est pas bon? On devrait peut-être envisager de devoir passer des projets de cette envergure avant qu'ils ne soient complètement ficelés, permettant en quelque sorte un rapport intermédiaire pour que la commission compétente puisse se faire une première idée.

La commission des travaux a voté ces deux propositions à l'unanimité, parce qu'elle n'a pas eu d'autre choix, et l'on voit mal à ce stade qu'un autre choix se présente ce soir au Conseil municipal. En l'occurrence, la frustration générale que nous avons ressentie à la commission et celle du Conseil administratif que nous avons perçue, Monsieur le magistrat en charge, ne découlent-elles pas de la répartition des prérogatives de chacune des institutions concernées?

C'est tout de même le Canton qui semble mener la barque, alors que la Ville doit passer à la caisse pour l'essentiel, sans avoir une véritable influence, même

sur des projets de cette importance. La Constituante parviendra-t-elle à rééquilibrer tant soit peu le rapport existant entre les prérogatives et les charges respectives des communes et du Canton? En tout cas, c'est un souhait que j'émetts face à un processus insatisfaisant, qui n'est pas un cas isolé.

M. Alpha Dramé, rapporteur (Ve). Je suis venu en retard à la commission des travaux et j'ai hérité de ces deux rapports, que je me suis empressé de rédiger. Je tiens juste à vous dire que le débat a été d'une haute technicité et faire deux rapports en une édition n'était pas aisé. Vous remarquerez que ces rapports PR-623 A et PR-624 A sont presque identiques.

En outre, j'ai eu un problème de conscience lors de la discussion à propos du refus des projets d'arrêtés II et III de la proposition PR-623, demandé par le magistrat, parce que la question était de savoir si, oui ou non, ce débat figurerait dans le procès-verbal. Vu qu'il a été dit qu'il devait être retranscrit, je ne pouvais donc en aucun cas le censurer. C'est pourquoi je l'ai reporté dans le rapport PR-623 A.

Je vous rappelle que les propositions PR-623 et PR-624 valent 58 millions de francs et que nous avons un budget d'investissement de 80 millions de francs. Mais c'est vrai que le choix ne se pose pas beaucoup ce soir par rapport à ces arrêtés, votés à l'unanimité.

Premier débat

M^{me} Maria Pérez (AGT). Le groupe A gauche toute! est complètement acquis à ce projet, qui lui paraît être un pas décisif en matière de mobilité. Nous remercions le magistrat Pagani et tous les collaborateurs occupés à ce projet de leur exposé, que nous avons trouvé précis et transparent, tel que le reflètent les rapports de M. Dramé.

Nous pensons à A gauche toute! que nous avons le choix et nos objections ne sont pas anodines, puisque, à l'heure actuelle, on parle peut-être de 17 millions de francs. Nos seules objections touchent donc au financement du projet et, plus précisément, à la répartition des coûts entre la Ville et l'Etat. Il s'agit des points c) et d) de la proposition PR-623, la proposition PR-624 ne nous posant aucun problème.

Les travaux sur les ponts de l'Ile et de Saint-Georges et le collecteur de Bel-Air sont très coûteux et A gauche toute! a refusé ces deux arrêtés, car nous pensons que c'est un argument de négociation pour amener le Canton à respecter la convention Ville-Canton, soit la rétrocession du produit de la taxe destinée à

l'entretien des routes, convention qui n'est pas respectée depuis au moins une dizaine d'années. C'est ce qui nous a permis d'avancer le chiffre de 17 millions de francs.

Du point de vue de la loi, la Ville a raison. Je vous rappelle que cette assemblée a la possibilité de légiférer et qu'il est totalement de sa compétence de se mêler de ce point. Vous transmettez, Monsieur le président, à M^{me} de Coulon que le Conseil municipal a quand même le choix et que nous pouvons intervenir sur certains aspects.

Nous insistons également sur le fait que ce refus ne mettrait nullement en danger le projet de tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB), puisque le Conseil d'Etat a déjà arrêté le début des travaux, mais qu'il permettrait à la Ville de faire de substantielles économies. Le TCOB ne risque rien si nous refusons les deux derniers arrêtés de la proposition, par contre la Ville pourrait ne pas devoir rembourser le Canton sur les travaux litigieux.

Notre groupe ne votera donc pas les arrêtés III et IV de la présente proposition PR-623.

M. Jean-Louis Fazio (S). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, c'est avec enthousiasme que les socialistes voteront ces deux propositions ce soir, permettant la réalisation de la cinquième étape de l'extension du réseau de tram à Genève, voulue par le peuple en 1988.

La construction de cette ligne de tram permettra non seulement aux habitants d'Onex, Lancy et Bernex d'accéder plus vite et avec plus de confort au centre-ville, mais elle va dans la continuité de la politique voulue par l'Alternative, c'est-à-dire pour une meilleure redistribution du trafic entre les différents utilisateurs de la route.

Ces travaux vont considérablement améliorer à terme la qualité de vie des habitants des quartiers de la Jonction, de Plainpalais et de Saint-Gervais, puisque les avenues où passera le tram seront totalement requalifiées, les trottoirs élargis, des pistes cyclables créées. Un meilleur éclairage des rues sera réalisé et, surtout, après avoir été le quartier sinistré en matière de desserte par les transports publics, la Jonction sera très bien desservie et irriguée, puisque le tram traversera ce quartier et deux lignes de trolleybus verront leur parcours modifié.

En outre, et je souhaitais le souligner ce soir, en dix-sept ans, depuis que l'Alternative est majoritaire, et depuis 1995, date du début des travaux d'extension du tram, la majorité municipale a considérablement modifié et embelli notre ville. En effet, la place des Nations, l'avenue de France, le quartier des Pâquis, avec l'aménagement de la place de la Navigation et de la place De-Châteaubriand,

la place de Cornavin, même si quelques aménagements doivent encore être réalisés avec le parvis et le parc de Notre-Dame, la rue de la Servette, le boulevard James-Fazy, le boulevard Georges-Favon, l'avenue Henri-Dunant, le carrefour des 23-Cantons et la route des Acacias ont tous été refaits.

De plus, surtout avec les travaux que nous réaliserons grâce à ces deux propositions, nous continuerons d'améliorer le visage de Genève et de ses quartiers populaires. Avec les travaux de la place Bel-Air, des quartiers de la Jonction et de Saint-Gervais, notre ville sera vraiment embellie.

Sans oublier que l'année prochaine verra le démarrage du chantier de la première étape de la plaine de Plainpalais et le lancement de la réalisation du plan lumière. Les Genevois s'apercevront enfin que notre ville est réellement entrée dans le XXI^e siècle et que l'Alternative, en matière d'aménagement, a un solide bilan.

M. Pascal Rubeli (UDC). Beaucoup de choses ont été dites, notamment par rapport au déroulement de ces auditions en commission et à la présentation du projet, je n'y reviendrai pas. En préambule, nous voterons ces propositions avec un enthousiasme peut-être pas aussi fort que celui de M. Fazio, mais nous les voterons, parce qu'elles répondent à une véritable nécessité. Pour autant qu'on respecte toujours la multiplicité des moyens de transport, elles ne nous créent aucun problème.

En revanche, nous insisterons sur trois points qui nous paraissent essentiels. Il s'agit d'abord d'un chantier qui durera longtemps, trois ans. Il est fondamental que nos concitoyens sachent de manière précise ce qui va se passer, comment cela va se passer et où cela va se passer. Il est fondamental également que les personnes qui travaillent sur ce parcours soient extrêmement bien informées, par des systèmes de concertation, par des présentations, comme ce fut le cas pour la rue de la Servette. Mais ce n'est pas parce que cela a été fait là qu'il ne faut pas le faire encore mieux ailleurs. C'est avant tout une affaire d'écoute.

Ensuite, nos concitoyens doivent pouvoir vivre ces travaux en étant accompagnés, de sorte qu'il n'y ait pas de surprises. Dès le moment où il y a des difficultés, elles doivent être réglées de manière extrêmement précise, tant au plan financier qu'au plan de la réalisation de ces travaux.

Enfin, notre groupe compte énormément sur notre magistrat, les services et les mandataires, pour que ces travaux soient acceptés avec plaisir, parce que nous savons très bien qu'ils amèneront un plus. Nous ne voudrions pas être déçus et qu'il faille dire que nous nous sommes trompés, que cela n'a pas été bien fait.

C'est le message que je veux transmettre au Conseil administratif et je suis persuadé qu'il agira en ce sens et comme le demande tout le parlement, j'imagine.

M. Guy Dossan (R). Beaucoup de choses ont été dites, sur lesquelles je ne reviendrai donc pas. Je prendrai la parole pour les deux propositions en même temps, puisque la seconde est quasiment indissociable de la première.

Certaines choses entendues au cours de l'examen en commission m'ont paru un peu curieuses. Je relève toutefois l'excellente présentation faite par les services de l'Etat, de la Ville, et par les mandataires. Nous pouvons remercier tous ces gens qui sont venus nous faire une présentation précise, claire, même si nous n'avions pas le temps d'aller dans le détail, comme l'a dit la présidente de la commission, parce qu'il fallait quasiment voter la semaine suivante.

Pour 62 millions de francs de travaux, c'est vrai, deux soirs c'est peu... Ce projet, plus considérable que le tram Cornavin-Meyrin-Cern (TCMC), va quand même changer la face de Genève! On attaque pratiquement tous les quartiers de la ville. C'est le visage de Genève, et principalement de la Jonction, qui sera changé. On aurait peut-être pu avoir un peu plus de temps.

Une chose m'a frappé lors de cette audition. Nous avons entendu le magistrat nous dire: «La Ville doit dire merci et payer...» Ce n'est pas tout à fait exact. Certes, nous avons l'impression que l'Etat nous impose le passage du TCOB par là et que nous n'avons rien à dire. C'est vrai, nous n'avons rien pu dire pour le tracé, mais il aurait difficilement pu passer ailleurs.

En revanche, tout ce qui concerne les aménagements de surface a été négocié avec la Ville de Genève et ses services. Nous ne pouvons donc pas vraiment dire qu'on nous a imposé tout le TCOB. Nous payons, certes, mais nous payons aussi des objets que nous avons choisis et adaptés en conséquence.

Le Parti radical est évidemment enthousiaste, comme tous les autres groupes, parce que nous allons modeler des quartiers, améliorer la qualité de vie de la Jonction, en particulier de la rue des Deux-Ponts, une des rues les plus exposées aux nuisances de toutes sortes, au bruit, à la circulation, à la pollution... Là, il aura une nette amélioration de la qualité de vie.

Par contre, j'ai été très étonné, ce soir, de ne pas entendre un des groupes parler du malaise qui a quand même été ressenti à la commission, parce qu'il faut bien parler de malaise. Tout le monde était d'accord pour trouver ce projet génial et, tout à coup, voilà t'y pas que nous voyons arriver le magistrat, qui nous dit: «Ecoutez, pour faire pression sur l'Etat, ce serait bien de ne pas voter deux des arrêtés de la proposition PR-623...»

Pour ma part, je trouve un peu surprenant comme façon de faire, parce que cette proposition vient du Conseil administratif lui-même... Ce n'est pas ce Conseil municipal qui prépare les textes qui nous sont présentés. Par conséquent, si on ne veut pas nous faire voter quelque chose, il ne faut peut-être tout simplement pas nous le proposer!

Je l'ai dit en commission, j'avais la nette impression qu'on flanquait le bébé avec l'eau du bain dans les mains de ce Conseil municipal, en disant: «Vous votez contre ces deux arrêtés et, si cela se passe mal, ce sera la faute de qui? Non pas du Conseil administratif, évidemment, mais du Conseil municipal!» Je dois dire que j'ai été surpris.

Si on était venu d'entrée nous dire qu'il était prévu quatre arrêtés dans la proposition mais que deux seulement étaient présentés, de manière à faire pression sur l'Etat, j'aurais accepté. Mais là, pour moi, c'était un peu le baiser de Judas du Conseil administratif envers l'Etat, parce que, le jour de l'audition, tout le monde s'aimait... C'était fantastique, tout le monde avait fait des projets, tout le monde avait négocié et là, tout à coup, alors que nous ne nous y attendions pas, ce fut vraiment le scoop pour les membres de la commission des travaux: on plantait un coup de couteau dans le dos de l'Etat!

Je dois le dire, cela a créé un malaise dans le groupe radical, parce que ce n'était pas correct. Je comprenais d'autant moins cette attitude que tous ces travaux avaient fait l'objet de négociations entre le Conseil administratif et le Conseil d'Etat. Le Conseil administratif – nous pouvons le féliciter – avait parfaitement négocié avec l'Etat, en particulier la reconstruction des ponts, puisque, au lieu de payer une quarantaine de millions de francs, nous n'en payons que huit.

Mais je ne comprends pas que, subitement, on vienne planter un coup de couteau dans le dos de l'Etat, en «prenant en otage», en quelque sorte, un des grands projets de notre Ville, qui bouleversera la circulation et toute l'activité à Genève pendant trois ans. Je trouve dommage qu'on ait choisi de mettre en péril cet excellent projet pour faire pression sur l'Etat, même s'il n'y a peut-être pas beaucoup de risques de le mettre en péril. Mais nous n'étions vraiment sûrs de rien...

Nous voterons les quatre arrêtés de la proposition PR-623, plus ceux de la proposition PR-624, parce que c'est un excellent projet, lequel fera avancer les transports publics et les transferts modaux dans notre ville. Je crois que c'est un avancement, un plus pour Genève, et nous devons le voter à l'unanimité.

M. Jean-Charles Lathion (DC). Je ne reviendrai pas sur le malaise évoqué par M. Dossan, puisque le Parti démocrate-chrétien a soulevé ce problème en commission. M. Dossan a exactement exposé ce que nous souhaitions dire. Nous

parlerons avant tout de ces deux projets, d'un montant de près de 59 millions de francs et qui seront un plus pour notre avenir.

Mais ces deux projets représenteront aussi, et M. Rubeli l'a dit tout à l'heure, trois ans de travaux. Trois ans de travaux pour aboutir, en 2012, à un plus, trois ans de travaux qui s'ajouteront au chantier de la ligne Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA). Il faut donc dire que la population genevoise va payer un lourd tribut durant toute cette période, et ce ne sera pas évident.

M. Rubeli a tout à fait raison lorsqu'il parle de la nécessité d'une information à la population et d'une coordination des travaux, comme nous l'avons recommandé en commission. N'oublions pas qu'il y aura aussi le chantier d'Artamis. Il faut donc à tout prix que ces travaux soient coordonnés pour que la population genevoise puisse voir le bout du tunnel. Cela nous paraît très important.

Lorsque nous avons des projets de cette envergure, annoncés il y a des années et étudiés depuis des mois par les autorités, au niveau de l'Etat et de la Ville, nous sommes contents de voir les propositions arriver en consultation dans les commissions. Nous, les démocrates-chrétiens, nous les avons votés.

Nous les avons votés de façon pragmatique en étant bien conscients de ce qu'ils représenteraient pour la population, mais en étant conscients aussi de leur impact sur l'avenir. J'aimerais dire enfin que nous avons dû faire diligence, et la présidente de la commission l'a évoqué, notamment en fonction de la subvention que la Confédération nous versera avant la fin de cette année. Si nous n'avions pas voté ces propositions assez rapidement, nous aurions perdu ces 90 millions de francs.

C'est aussi ce qui a motivé la commission à aller assez vite dans ce dossier et à agréer les propositions qui nous étaient faites. Au niveau du Parti démocrate-chrétien, nous voterons l'ensemble de ces propositions. Nous ne reviendrons pas sur les deux arrêtés contestés de la proposition PR-623, tant il est vrai, Mesdames et Messieurs, que, pour le citoyen, les impôts – de la Ville ou de l'Etat – ne changeront pas. De toute façon, c'est lui qui paiera. Nous nous refusons donc à alimenter une bisbille entre la Ville et l'Etat. Je crois qu'il n'y a pas lieu de se lancer dans ce mauvais combat.

M. Alpha Dramé (Ve). Le groupe des Verts, comme vous le savez, votera la proposition PR-623. Pour nous, en effet, les transports publics contribuent vraiment à améliorer la santé en ville de Genève. Voter 58 millions de francs aujourd'hui pour des travaux de cette envergure, où la Ville est partie prenante – puisque, il faut le préciser, ce n'est pas un projet de la Ville, mais un projet du Canton auquel la Ville participe – ne sera pas douloureux.

C'est un vote vraiment très heureux, parce que, pour une fois, nous votons 58 millions de francs et les conséquences à long terme se retrouveront au niveau de la santé des gens. Il y aura une baisse du bruit et des nuisances, et les gens pourront de plus en plus utiliser les transports publics. Pour ces raisons, nous étions tous d'accord de voter ces deux propositions sans problème.

Il y aura des travaux, donc des nuisances, mais la population acceptera les nuisances, pour la simple et unique raison que, même si elles dureront trois ans, leurs conséquences à long terme seront positives pour les générations futures. Nous faisons là l'évaluation du coût des nuisances par rapport à l'intérêt que nous retirerons pour la santé.

Nous n'avons pas accepté la demande du Conseil administratif de refuser deux arrêtés de la proposition PR-623. C'était pour lui une arme dans la négociation avec le Canton, mais nous n'avons pas été d'accord, parce que nous ne croyons pas à cette méthode. Là, je m'exprime en mon nom propre, mais cela a réellement créé un malaise dans la commission, il faut l'avouer.

Qu'est-ce qui nous a mis mal à l'aise après la si belle présentation, avec une grande technicité, d'un projet auquel tout le monde adhère? C'est le fait que ce n'est pas au Conseil municipal de porter la responsabilité de court-circuiter le projet du TCOB avec une telle demande. Le Conseil administratif a eu toute la latitude de négocier avec le Canton et il a même communiqué dans ce sens pour dire qu'il avait très bien négocié. Et, du coup, on nous refile le bébé et on nous propose d'utiliser cela comme une arme de négociation! Nous n'avons pas besoin d'une telle arme de négociation.

Aujourd'hui, nous allons voter les quatre projets d'arrêtés. Si le Conseil administratif a envie de négocier l'entretien des routes – c'est dans le programme de M. Pagani, vous lui transmettez, Monsieur le président – il doit remettre en question l'ensemble des négociations qui ont eu lieu sur les routes. Il en a fait un de ses objectifs de législature et même un objectif budgétaire, mais qu'il le fasse!

En ce qui nous concerne, nous votons la conscience tranquille. Nous n'utiliserons pas ces méthodes-là pour négocier et ce n'est pas au Conseil municipal de porter cette responsabilité. Que le Conseil administratif assure son rôle d'exécutif! Nous voterons les propositions et je vous remercie.

M. Georges Queloz (L). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, le groupe libéral votera l'ensemble des propositions liées au TCOB, pour la bonne raison qu'elles correspondent à un choix politique largement partagé par l'ensemble de nos rangs.

Néanmoins, cela mérite quand même, à ce prix-là, quelques remarques, tant sur la forme que sur le fond. Tout d'abord sur la forme, il est assez regrettable, et vous en conviendrez, que cette brillante présentation, comme on nous l'a dit, ait été finalement une démonstration du genre «voilà comment on sait installer et cela nous donne entière satisfaction»... On n'a parlé essentiellement que d'un seul mode de transport et, à titre personnel, cela me dérange profondément.

Un mot sur les différents sens de circulation, notamment au boulevard Carl-Vogt. Au sujet des places de parc, il a fallu que nous posions les questions, et je ne peux que le regretter. Lorsque nous avons posé la première question, la réponse a été: «Mais de toute façon, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, sachez que les travaux doivent débiter avant la fin de l'année, sans quoi la subvention de 90 millions de francs tombe...» Dont acte.

Et puis, on s'est empressé de nous dire que, de toute façon, le droit de recours arrivait à échéance trois jours plus tard. Evidemment, c'est un peu frustrant, même si nous savons très bien que nous ne sommes pas le maître de l'ouvrage. Néanmoins, nous avons la mission d'exécuter les travaux en sous-sol, notamment sous les voies, et de réaliser le réaménagement en surface avec le mobilier urbain. C'est exactement l'objet de ces propositions.

Alors notre magistrat, cela a été relevé tout à l'heure, nous l'a avoué. Il nous a dit: «Mais nous ne sommes pas le maître de l'ouvrage...» Cela veut pratiquement dire: «Payez et taisez-vous!» Je suis désolé, ce n'est pas simplement «payez et taisez-vous», puisque vous participez à ces négociations, que vous êtes là pour défendre les intérêts de la Ville, des citoyens, et négocier avec l'Etat.

Il faut tout de même aussi reconnaître ce que M. Dossan a appelé un malaise. Pour moi, c'était tout simplement une curieuse méthode et les libéraux ne cautionneront pas cette façon de faire pression pour négocier. C'est la raison pour laquelle nous voterons l'ensemble de ces propositions.

Pour la population, il est clair qu'on s'achemine vers des travaux longs, qu'on aurait pu accélérer grâce à certains moyens. Un socialiste a même proposé, et je le salue, de faire les trois-huit pour réduire largement la durée des travaux. Je m'en réjouissais. Eh bien non! Tout cela fait qu'on est un peu devant le fait accompli.

Je voulais aussi dénoncer ces fameuses propositions sur lesquelles nous n'avons plus la visibilité depuis que nous sommes avec la méthode CFE (code des frais par éléments) et non plus avec la méthode CFC (code des frais de construction). On vote des montants, des enveloppes importantes sans connaître tous les aspects... Mais on peut s'attendre à ce qui s'est fait ailleurs.

Si, pour M. Lathion – vous lui transmettez, Monsieur le président – ces travaux sont pour nos enfants, pour ma part, je crains que nos enfants ne nous repro-

chent un jour de ne pas avoir eu le courage d'aller beaucoup plus loin, en sous-sol, pour faire un métro.

M. Alexis Barbey (L). Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers municipaux, le chantier dont nous parlons ce soir est un chantier exceptionnel à Genève à tous points de vue et il aura des incidences, comme on l'a dit, extrêmement importantes sur la capacité des Genevois à se mouvoir d'un point à un autre pendant la durée du chantier, c'est-à-dire trois ans.

Ce chantier exceptionnel s'ajoute à un autre chantier, non moins exceptionnel, celui du CEVA, qui aura une incidence grosso modo sur la moitié de la ville qui n'est pas touchée par le TCOB. Il en résulte que la circulation, en particulier automobile, le résidu de la circulation en transports publics à Genève et même le déplacement des piétons seront fortement mis en difficulté lors de ces trois prochaines années.

C'est pourquoi le groupe libéral demande au Conseil administratif, et plus particulièrement au magistrat en charge, M. Pagani, d'adopter une politique d'information à la hauteur des événements pour ces trois prochaines années. Tout d'abord, en utilisant le site internet de la Ville pour informer non seulement de l'avancement des travaux, mais de la prévision des travaux à un terme visible, d'ici à quelques mois.

D'autre part, il s'agira d'informer directement, soit par voie écrite, soit par voie d'informations orales, mais si possible les deux, toute la population qui se trouve sur le parcours de ces différents modes de transport et qui sera touchée directement par ces travaux.

Le groupe libéral déposera en ce sens une motion dans le courant de la soirée.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, tout d'abord, je me réjouis avec vous de ces deux propositions, ces 60 millions de francs investis – et non pas jetés par la fenêtre – dans la requalification réelle de l'ensemble des espaces publics, comme on le reconnaît sur tous les bancs de ce plénum ce soir, que ce soit à Saint-Gervais, à la Jonction et bien plus, vous en conviendrez.

Je veux remercier aussi toutes les personnes qui ont œuvré pour faire en sorte que ce projet soit non seulement un bon projet, mais qu'il soit aussi le fruit des expériences mises en route à la rue de Lausanne. On voit aujourd'hui les effets concrets de cette requalification certaine de la rue de Lausanne et de la rue de la Servette, où j'ai discuté avec de nombreux habitants lors d'une assemblée. Tout

le monde reconnaît que cette rue permet aujourd'hui de remailler le quotidien des gens. On ose la traverser grâce aux aménagements réalisés. Je pourrais encore parler de la route des Acacias.

Bien évidemment, il y aura un certain nombre d'inconvénients, vous l'avez relevé, pendant ces trois ans de travaux. Si on ajoute le CEVA, la plaine de Plainpalais et Artamis, cela fera beaucoup, mais toujours est-il qu'au bout du chemin nous aurons des quartiers, notamment à Saint-Gervais et à la Jonction, plus agréables à vivre. Je tiens à le souligner et à remercier toutes celles et tous ceux qui ont travaillé à ce projet.

Nous avons fait un petit calcul pour mesurer combien la Ville de Genève avait négocié fermement l'ensemble des dispositifs en surface, à la rue de Lausanne, à la Servette et aux Acacias. Vous l'avez dit, Monsieur Queloz, puisque la Ville de Genève est concernée pour ce qui est des dispositifs en surface, voire en sous-sol quand certains tuyaux et collecteurs ont dû être remplacés. Nous avons constaté une économie substantielle que vous avez tous reconnue.

L'administration a effectué un gros travail en amont, non pas pour payer le moins possible, mais pour payer des espaces de qualité. Pour cette raison, j'en suis arrivé, devant la commission, à cette formule lapidaire, sans vouloir être un béni-oui-oui: nous avons à payer et à remercier pour la qualité du travail et de la collaboration avec l'Etat de Genève, qui a permis que cet excellent projet soit bien présenté.

J'en viens à l'information. Oui, Mesdames et Messieurs, nous allons continuer, comme nous l'avons fait à la Servette, à organiser des séances d'information techniques, pour que toutes les personnes qui seront touchées par ces aménagements – notamment les commerçants – soient associées aux discussions et puissent en conséquence adapter leur comportement.

A propos de la coordination des travaux, j'ai fait l'énumération d'un certain nombre de chantiers, notamment sur le quartier de la Jonction, et j'en rajoute une petite couche, parce qu'il faudra dévier des lignes de bus. Mais toujours est-il qu'il restait à requalifier le boulevard de Saint-Georges et nous avons pris, comme mesure de temporisation, la décision de ne pas nous attaquer pour l'instant à cette artère. Nous avons donc reporté la requalification de ce boulevard après les trois ans de travaux, quand Artamis sera terminé.

Nous avons l'occasion de requalifier toute une série de lieux. Je pense à la place Simon-Goulart, à la place de Saint-Gervais, aux ponts de l'Ile – ils sont un peu aujourd'hui un no man's land – mais aussi à la place Neuve, à la rue de la Corraterie, à la rue du Stand et, surtout, à la rue des Deux-Ponts, où les choses vont changer. Avec le passage du TCOB, j'espère qu'il sera désormais beaucoup plus agréable d'habiter à la rue des Deux-Ponts.

Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, vous avez soulevé le problème de la prise en charge des routes cantonales qui passent sur notre territoire municipal. Nous avons négocié âprement avec l'Etat, à tel point que je peux vous annoncer que les travaux du TCOB commenceront le 28 novembre 2008 déjà, puisque l'état de nos négociations a permis d'aller relativement vite dans ce projet de tram, conformément aussi au souhait de l'Etat.

Toujours est-il que nous ne voulions pas ajouter une autre couche au problème lancinant que nous avons avec l'Etat, celui de la prise en charge des routes cantonales sur notre territoire municipal. Dans toutes les autres communes, et vous l'avez relevé à moult reprises, l'entretien de ces routes est pris en charge par le Canton. D'ailleurs, les collecteurs du réseau primaire dans les autres communes sont aussi pris en charge par le Canton.

Vous m'avez signalé ce problème dès mon arrivée à ce poste. J'ai écrit à plusieurs reprises au Conseil d'Etat pour lui dire: «Il y a un problème au niveau de la rétrocession et vous devez nous payer à peu près 17 millions de francs par année.» C'est inscrit au bas du bilan de notre municipalité: chaque année nous mettons 17 millions de francs.

La question était de savoir si nous allions renégocier ou si vous alliez vous interroger sur cet aspect-là, et c'est pour cette raison que j'ai soumis ce problème à votre sagacité au sein de la commission des travaux, qui a épluché ce projet. Il s'agissait de savoir si vous entreriez en matière sur le paiement de l'entretien des quatre ponts de l'Ile, du pont de Saint-Georges et de la réfection du collecteur primaire, paiement qui, je vous le rappelle, ne nous revient pas, comme il ne revient pas à l'ensemble des municipalités du canton de Genève.

Vous n'avez pas voulu vous interroger sur cette question. La prochaine fois, je ne pourrai que prendre acte de cette détermination de votre Conseil municipal, mais, pour ma part, je continuerai à me battre. J'aurais aimé que vous m'appuyiez sur ces dispositions que je vous suggérais, mais vous ne l'avez pas fait.

J'espère qu'en d'autres occasions vous me soutiendrez de manière déterminée, pour faire en sorte que l'Etat prenne en charge le réseau primaire des collecteurs, par l'intermédiaire des SIG, ainsi que l'entretien des routes cantonales qui passent sur le territoire de notre municipalité, et qu'il assume les charges financières et juridiques de son ressort, au lieu de nous les reporter continuellement. Je n'insiste pas plus sur cet aspect du problème.

Les travaux démarreront et nous nous en réjouissons. Deux quartiers en tout cas seront requalifiés et ils seront plus chaleureux, plus vivants. Ils ne seront plus traversés, comme actuellement à la rue des Deux-Ponts, par 40 000 voitures par jour. Dans certaines communes, on se plaint de voir 7000 voitures passer à la frontière, mais à la rue des Deux-Ponts nous en sommes à 40 000 voitures... Demain, ce sera différent et je m'en réjouis avec vous.

Je vous propose, à votre convenance, d'adopter ces projets d'arrêtés et ces 60 millions de francs, qui sont une vraie bonne dépense pour notre municipalité.

M. Georges Queloz (L). Monsieur le président, vous transmettez à M. Pagani que nous ne lui donnons pas tort sur le fond, mais sur la forme, comme nous l'avons dit tout à l'heure. C'était le combat durant des années de M. Gilbert Mouron, notre ancien collègue, qui parlait de ces redevances sur les taxes sur les carburants.

Mais la manière et la méthode nous gênent. On ne peut pas faire des pressions, une sorte de chantage, c'est la seule chose que nous dénonçons. Mais, pour le reste, bien sûr, il faut renégocier, et je crois savoir aussi que le Grand Conseil s'en est chargé, puisqu'on a «re-hiérarchisé», si je peux dire ainsi, les rues sur le territoire de la commune de Genève, où il y a maintenant des routes communales et cantonales. Nous voudrions bien une fois en avoir un état.

M. Jean-Charles Lathion (DC). Monsieur le président, vous pourrez dire au magistrat que le Parti démocrate-chrétien appuiera toutes les démarches qui vont dans le sens d'une définition claire de la répartition des tâches entre la Ville et l'Etat. Par contre, nous refuserons, comme lors des débats en commission, toute instrumentalisation.

Nous partons du principe que, lorsque le Conseil administratif nous fait des propositions, elles sont prêtes à être travaillées, à être votées, et nous n'entrerons jamais après coup dans des espèces de scénarios en dessous de la table. Non! Je comprends qu'A gauche toute! se fasse l'interprète du magistrat, mais ne comptez pas sur le Parti démocrate-chrétien pour entrer dans ce jeu-là!

M^{me} Maria Pérez (AGT). Pourriez-vous, Monsieur le président, transmettre à l'Entente que nous sommes un parlement, que nous pouvons délibérer, que la commission des travaux n'est pas seulement une chambre d'enregistrement? Par conséquent, nous voulons donner un signal clair au sujet de ces ponts et de ces collecteurs.

Deuxième débat

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté I de la proposition PR-623 est accepté à l'unanimité.

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté II de la proposition PR-623 est accepté à l'unanimité.

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté III de la proposition PR-623 est accepté à la majorité (opposition d'A gauche toute!).

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté IV de la proposition PR-623 est accepté à la majorité (opposition d'A gauche toute!).

Les arrêtés sont ainsi conçus:

ARRÊTÉ I

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu la loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988;

vu le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois du 14 décembre 1987;

vu la convention établie entre l'Etat de Genève et la Ville de Genève concernant la répartition du coût des études et des travaux relatifs à la construction de la ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) et ses conséquences directes sur le territoire de la Ville de Genève;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 25 558 000 francs destiné aux travaux d'aménagement et de réfection du domaine public municipal, liés à la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 25 558 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 30 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2014 à 2043.

ARRÊTÉ II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit net de 8 146 000 francs, déduction faite de la participation de l'Etat de Genève de 1 288 000 francs, soit un montant brut de 9 434 000 francs destiné à la construction et rénovation du réseau de collecteurs situé sur le territoire de la Ville de Genève, liées à la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense brute prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 9 434 000 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 30 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2013 à 2042.

ARRÊTÉ III

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu la loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988;

vu le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois du 14 décembre 1987;

vu la convention établie entre l'Etat de Genève et la Ville de Genève concernant la répartition du coût des études et des travaux relatifs à la construction de la ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) et ses conséquences directes sur le territoire de la Ville de Genève;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 7 551 000 francs destiné à la participation de la Ville de Genève à la démolition et reconstruction des ponts de l’Ile et à la réfection et au renforcement du pont de Saint-Georges, liés à la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l’article premier au moyen d’emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 7 551 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l’article premier sera inscrite à l’actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2014 à 2033.

ARRÊTÉ IV

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l’article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l’administration des communes du 13 avril 1984;

vu l’article 63 et les suivants de la loi sur les eaux du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit net de 3 560 000 francs, déduction faite de la participation de l’Etat de Genève de 1 289 460 francs, soit un montant brut de 4 849 460 francs destiné à la réfection d’un tronçon du collecteur Bel-Air, situé entre le quai de la Poste et la partie amont du pont de l’Ile, liée à la réfection des ponts de l’Ile.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense brute prévue à l’article premier au moyen d’emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 4 849 460 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l’article premier sera inscrite à l’actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2013 à 2032.

Un troisième débat n’étant pas réclamé, les arrêtés deviennent définitifs.

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté I de la proposition PR-624 est accepté à l'unanimité.

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté II de la proposition PR-624 est accepté à l'unanimité.

Ils sont ainsi conçus:

ARRÊTÉ I

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu la loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988;

vu le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois du 14 décembre 1987;

vu la convention établie entre l'Etat de Genève et la Ville de Genève concernant la répartition du coût des études et des travaux relatifs à la construction de la ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) et ses conséquences directes sur le territoire de la Ville de Genève;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 10 428 000 francs destiné aux travaux d'aménagement et de réfection du domaine public municipal, liés à la déviation des lignes de trolleybus nécessitée par la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 10 428 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2012 à 2031.

ARRÊTÉ II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu l'article 63 et les suivants de la loi sur les eaux du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit net de 3 653 000 francs, déduction faite d'une participation de l'Etat de Genève de 590 000 francs, soit un montant brut de 4 243 000 francs, destiné à la construction et rénovation d'un réseau de collecteurs situé sur la Ville de Genève, liées à la déviation des lignes de trolleybus nécessitée par la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 4 243 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2012 à 2031.

Un troisième débat n'étant pas réclamé, les arrêtés deviennent définitifs.

4. Projet d'arrêté du 12 mars 2008 de M^{mes} Salika Wenger, Maria Pérez, Maria Casares, Marie-France Spielmann, Catherine Gaillard, Vera Figurek, Charlotte Meierhofer, Hélène Ecuyer, MM. Pierre Rumo et Christian Zaugg: «Respect des conditions d'exploitation des Cheneviers par les SIG et des compétences communales» (PA-79)¹.

PROJET D'ARRÊTÉ

Attendu:

- que les installations d'incinération des déchets ménagers dépendent des communes, qui ont financé l'essentiel du coût de construction de la partie de l'usine des Cheneviers affectée à ces déchets par le paiement d'une taxe d'élimination des déchets de 250 francs la tonne d'ordures ménagères incinérées;
- que, en effet, la collecte, le transport et l'élimination des déchets ménagers dans notre canton sont organisés et assurés par les communes, sans taxes pour les ménages, comme cela ressort de l'article 12 de la loi sur la gestion des déchets du 20 mai 1999 (L 1 20);
- que les dépenses relatives à ces activités sont couvertes par les recettes générales des communes (*cf.* article 15 de la loi précitée);
- que ces exigences, posées aux communes, figuraient déjà dans la loi sur l'élimination des résidus du 16 décembre 1966, lorsque le Grand Conseil a décidé de légiférer, pour la première fois, sur la collecte, le transport et l'élimination des résidus, en confirmant les obligations et charges des communes qui leur incombaient de longue date, tout en chargeant l'Etat de réaliser et exploiter les installations publiques projetées aux Cheneviers, soit deux fours d'incinération pour le traitement des ordures ménagères et un four spécial, à haute température, pour les déchets spéciaux;
- que la construction de l'usine des Cheneviers et ses frais de fonctionnement ont, toutefois, été financés par les communes à travers les taxes d'élimination des déchets qui ont été instituées à cette fin sur la base de la loi de 1966, qui a été remplacée en 1999 par la loi actuelle sur la gestion des déchets, qui a maintenu les responsabilités conférées aux communes;
- que les intérêts et l'amortissement des crédits consentis par l'Etat pour la construction de l'usine des Cheneviers par la loi votée en 1996 et les deuxième et troisième étapes ultérieures ainsi que les frais d'exploitation ont été intégralement couverts par la taxe, sous réserve des modestes subventions fédérales et cantonales découlant du droit fédéral;
- que les Services industriels de Genève (SIG), qui ont notamment comme mission de traiter les déchets ménagers dans le cadre de l'exploitation de l'usine

¹ «Mémorial 165^e année»: Annoncé, 4821.

Projet d'arrêté: usine des Cheneviers

des Cheneviers, en vertu de l'article 158 de la Constitution, veulent exploiter celle-ci comme une entreprise privée pour tirer un profit maximal de l'activité déployée, alors que l'exploitant des installations d'incinération n'a pas pour tâche de développer son activité, qui est, de nature, sans but lucratif, en important des déchets à Genève, notamment depuis l'Allemagne, dans le seul dessein de réaliser des bénéfices;

- que, bien au contraire, l'exploitant de l'usine des Cheneviers a pour obligation de minimaliser l'incinération des déchets de manière aussi écologique que possible;
- que la conception des SIG en matière de traitement des déchets en recourant à des initiatives totalement déraisonnables, aux seules fins de rentabiliser au maximum les installations de l'usine des Cheneviers, est très inquiétante;
- que, en effet, la loi L 1 20 sur la gestion des déchets, du 20 mai 1999, stipule en son article 2 les conditions suivantes:
 - »1. La production de déchets doit être limitée dans la mesure du possible.
 - »2. Les déchets dont la production n'a pas pu être évitée doivent être valorisés dans la mesure du possible.
 - »3. Les déchets combustibles non valorisés doivent être incinérés d'une manière respectueuse de l'environnement (...);
- que ce concept de traitement des déchets remonte aux débats du Grand Conseil en 1987, lorsque le Conseil d'Etat lui a soumis un concept de gestion des déchets fondé sur la récupération et le recyclage en relation avec l'extension de l'usine des Cheneviers, en vue de réaliser, en deux étapes, deux fours à grille de grande dimension d'un pouvoir calorifique de 50 Gcal/h devant remplacer les deux fours initiaux de 13 Gcal/h, qui étaient devenus à bout de course (Cheneviers III), étant précisé que le troisième four existant de 43 Gcal/h, qui avait été mis en place dans les années 1970 (Cheneviers II), devait être maintenu;
- que le concept tenait compte des durées de temps des deux programmes annuels d'entretien de chaque four, la plus longue étant de six semaines, sans compter les pannes éventuelles, de sorte qu'il était nécessaire de disposer en permanence de deux fours en service pour traiter le volume des déchets incinérables;
- que, sur demande de l'Association des communes genevoises, le Grand Conseil a décidé de réaliser l'extension en une seule étape (Cheneviers III);
- que le projet, fondé sur une projection de la quantité de déchets incinérables qui atteindrait 377 560 tonnes en l'an 2000, mais qui pouvait être diminué grâce à la valorisation de 70 000 tonnes de déchets recyclables, aboutirait à un total de 291 000 tonnes correspondant à l'ensemble des déchets incinérables à cette échéance, selon un rapport du Conseil d'Etat portant sur la projection

du niveau de recyclage, transformation et valorisation qui serait atteint cette année (cf. *Mémorial* du Grand Conseil 1987, pages 5205 et 5206);

- qu'il est relaté dans la *Tribune de Genève* du 29 février 2008 que les SIG ont pris une «décision surtout économique» (et non humanitaire) pour importer à l'usine des Cheneviers des déchets ménagers de l'Allemagne, de l'Autriche et du fond de l'Italie, en invoquant que «le succès du tri des déchets a provoqué une diminution du tonnage récupéré» et qu'une quantité de 298 000 tonnes de déchets, seulement, ont été incinérés en 2007, «d'où un manque à gagner et une perte de valeur comptable des installations»;
- que cette allégation est fautive, en fonction du volume des déchets incinérés à l'usine des Cheneviers depuis l'an 2000, selon les chiffres des SIG publiés dans la *Tribune de Genève*;
- que, en effet, il est intéressant de relever que le volume de 290 000 tonnes de déchets incinérés a atteint cette quantité en l'an 2000, ce qui correspond très exactement à la projection des déchets incinérables figurant dans le rapport précité du Conseil d'Etat de 1987;
- que, depuis lors, le volume des déchets incinérés est resté plus ou moins stable avec une hausse, en 2006, portant ce volume à 297 000 tonnes, selon les chiffres indiqués par les SIG;
- qu'il n'y a donc pas eu de diminution du volume estimé des déchets incinérables, que les SIG connaissaient parfaitement bien lorsqu'ils ont repris l'exploitation de l'usine des Cheneviers;
- que l'on ne comprend pas comment l'exploitation de l'usine des Cheneviers pourrait être déficitaire en raison de la très forte augmentation du montant de la taxe d'élimination des déchets ménagers, alors qu'elle a plus que doublé depuis 1993;
- que, en tout état de cause, la rentabilité de l'usine est garantie en raison de l'adaptation obligatoire de la taxe d'élimination des déchets, qui permet de couvrir les charges d'exploitation;
- que les SIG ne devraient pas encaisser des bénéfices d'exploitation «sur le dos» des communes, car tout bénéfice devrait diminuer le montant de la taxe d'élimination des déchets ou être versé sur un fonds d'entretien;
- que les motifs économiques invoqués par les SIG sont non seulement infondés, mais encore l'importation de déchets ménagers à Genève viole le but fixé de minimaliser les déchets incinérables en raison de la pollution diffusée par les fumées provenant de l'usine des Cheneviers comprenant des particules toxiques;
- que le principe de limiter l'incinération des déchets s'impose d'autant plus strictement que l'air est de plus en plus pollué à Genève, aggravant l'état de santé de la population genevoise;

Projet d'arrêté: usine des Cheneviers

- que l'incinération des déchets importés, dont on ignore du reste la toxicité, viole le principe du besoin et les exigences des dispositions légales, tant sur le plan fédéral que cantonal;
- que seuls le traitement de déchets ménagers provenant de la proximité, de la région voisine, ainsi que des dépannages d'installations de traitement des déchets à une distance raisonnable sont envisageables, tout transport de longue distance étant antiécologique;
- que, par ailleurs, on ne comprend pas pour quels motifs les SIG devraient supprimer le plus ancien des trois fours et licencié du personnel, selon une de leurs déclarations à la *Tribune de Genève*, alors que le volume des déchets incinérables n'a pas diminué et correspond au concept que le Grand Conseil a adopté en 1988;
- que l'attitude de l'exploitant de l'usine des Cheneviers à l'égard des communes est inacceptable, celles-ci n'ayant pas été informées de ses conceptions ni de ses projets, si ce n'est par la presse, alors que les SIG agissent pour le compte des communes;
- que, en raison des responsabilités exclusives conférées aux communes en matière de collecte, de transport et d'élimination des déchets ménagers, dont elles prennent en charge financièrement ces prestations, toutes nouvelles tâches d'incinération et toute modification des installations ou des modalités d'exploitation de l'usine des Cheneviers doivent être soumises à l'approbation des communes;
- qu'il est inconcevable que les collectivités qui financent le traitement des déchets ménagers à l'usine des Cheneviers soient justes bonnes à payer et n'aient rien à dire sur l'exploitation dont elles sont responsables en vertu de la loi sur la gestion des déchets, l'exploitant ne pouvant se substituer aux autorités communales qui sont chargées de l'élimination des déchets ménagers;
- que, en ce qui concerne les installations affectées au traitement des déchets spéciaux et situées dans la partie y relative de l'usine des Cheneviers, les SIG n'ont pas le droit de confier cette activité à une société privée, comme ils l'ont annoncé, la sous-traitance d'activités relevant du traitement des déchets étant prohibée par l'article 158 de la Constitution;
- qu'il est important que cette activité, qui cohabite avec l'incinération des déchets ménagers et qui porte sur des produits de haute toxicité, particulièrement dangereux, à hauts risques et polluant l'atmosphère, doit être exploitée par un service public, qui ne poursuit pas de buts lucratifs, afin de fournir la meilleure garantie d'éviter des économies pour améliorer le rendement financier au détriment de la sécurité;
- que les règles d'exploitation de l'usine des Cheneviers et les compétences des communes doivent être respectées, ce d'autant plus qu'après l'abandon du

projet rocambolesque des déchets de Naples, qui a été utilisé abusivement afin de mener une politique massive d'importation de déchets ménagers et autres, la direction des SIG n'a nullement changé ses objectifs et veut mettre sur pied un plan B pour intensifier les importations de déchets à l'usine des Cheneviers en violation aux exigences applicables au traitement des déchets;

- que le Conseil d'Etat, qui n'a fait que refuser une opération fictive, n'a pas fait état d'une interdiction à l'égard d'autres importations de déchets, bien au contraire, puisque sa lettre adressée au président des SIG indique que sa décision ne remet nullement en cause la gestion de l'établissement et indique dans son communiqué qu'il refuse uniquement les importations provenant de Naples, tout en laissant entrevoir la possibilité de procéder à d'autres importations de déchets provenant d'ailleurs, ce qui exige une intervention du Conseil municipal,

LE CONSEIL MUNICIPAL,

arrête:

1. – Le Conseil administratif est chargé de rappeler et faire connaître aux Services industriels de Genève (SIG) et au Conseil d'Etat que:

- les communes sont responsables de l'élimination des déchets ménagers, dont elles assument le financement, de sorte que les communes et donc la Ville de Genève doivent être informées directement de tout projet de modification de l'exploitation et des installations d'incinération de l'usine des Cheneviers;
- tout projet de modification de l'exploitation et des installations d'incinération de l'usine des Cheneviers doit être soumis à l'approbation du Conseil municipal;
- le traitement à l'usine des Cheneviers des déchets, tout particulièrement les déchets spéciaux, ne peut pas être sous-traité en vertu de l'article 158 de la Constitution;
- l'incinération actuelle de tels déchets provenant de l'étranger, notamment de l'Allemagne, doit cesser, sous réserve des communes françaises situées à proximité du canton de Genève;
- que le contrat de sous-traitance des déchets spéciaux à une société privée doit être annulé avec effet immédiat.

2. – Le Conseil administratif est chargé de demander à la direction des SIG de communiquer à la Ville de Genève la liste de tous les déchets traités, durant l'année 2007, à l'usine des Cheneviers provenant de l'extérieur du canton et leur quantité ainsi que leur origine et leur nature, de même que la liste de tels déchets prévus d'être traités durant l'année en cours.

3. – Le Conseil administratif est chargé d'inviter les communes à constituer une commission intercommunale de contrôle de l'élimination des déchets ménagers à l'usine des Cheneviers, notamment pour s'assurer du respect des exigences légales, contrôler l'origine des déchets, auditer les comptes d'exploitation et veiller à ce que les revenus découlant de l'incinération des déchets ménagers servent exclusivement à l'exploitation des installations de l'usine des Cheneviers.

4. – Le bureau du Conseil municipal charge son secrétariat de transmettre le présent arrêté aux communes à titre d'information.

Le président. Pour information, le bureau a estimé que cet objet ne peut être assimilé dans sa teneur à un arrêté sur des objets décrits de manière exhaustive sous l'article 30 de la loi sur l'administration des communes (LAC). Nous laisserons néanmoins le soin aux auteurs de requalifier leur projet d'arrêté, s'ils le souhaitent, en résolution.

M^{me} Salika Wenger (AGT). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je ne suis pas juriste et il m'est difficile de dire s'il s'agit ou non d'un arrêté ou d'autre chose. J'imagine que la commission du règlement ou même le Service de surveillance des communes aura tout loisir de nous donner une réponse à ce sujet. J'aimerais intervenir très rapidement sur le fond et là, évidemment, comme ce projet d'arrêté attend depuis sept ou huit mois, il peut paraître un tout petit peu dépassé.

Néanmoins, nous pensons que les invites restent d'actualité. Pourquoi? Parce que ce sont les communes qui paient pour les Cheneviers. En effet, les installations d'incinération des déchets ménagers dépendent des communes et elles sont financées essentiellement par elles, grâce aux taxes d'élimination des déchets, 250 francs par tonne, et ainsi de suite...

Nous savons que les intérêts et les amortissements des crédits consentis par l'Etat sont aussi couverts par les frais d'exploitation des communes. Que, par ailleurs, nous avons un problème, et c'est à mon avis le plus important, à savoir que le Conseil d'Etat, lorsqu'il a donné son avis à l'époque, et il s'agissait de l'année dernière, n'avait fait qu'interdire une certaine sorte de déchets et n'avait pas parlé des déchets qui auraient eu d'autres provenances. Et là, je parle de déchets spéciaux.

Or, il avait été fait mention de la possibilité de sous-traiter les déchets spéciaux, qui sont donc les déchets dangereux. A cet égard, la Constitution est très claire, il n'est pas possible de sous-traiter des déchets spéciaux. Pourquoi? C'est

une évidence, je veux dire que les confier à des entreprises dont la perspective serait de faire des bénéfices ne nous garantirait pas la qualité et la sécurité du traitement de ces déchets difficiles. Ce n'est donc pas possible.

En outre, nous pensons qu'il est important que de tels déchets soient manipulés avec énormément de précautions, compte tenu des dangers qu'ils risquent de faire courir à la population. Je n'ai pas envie de vous faire l'énoncé de mon exposé des motifs, qui est suffisamment long et précis, pour que vous entendiez les raisons pour lesquelles nous avons voulu rappeler de manière assez précise au Conseil administratif, d'une part, et à la direction des SIG, d'autre part, que ce sont les communes qui ont qualité pour agir et que le Conseil d'Etat ne peut pas le faire seul. Par ailleurs, il n'y a pas de raisons de vouloir rentabiliser, l'idée étant, en tout cas me semble-t-il pour ce qui est de cette partie de cette salle, que nous espérons qu'il y aura de moins en moins de déchets et de moins en moins de déchets spéciaux. Il n'est pas question de les rentabiliser.

Encore une fois, cette volonté de rentabiliser une entreprise qui est et doit rester un service de l'Etat nous semble pour le moins curieuse. Je crois que le débat devra avoir lieu en commission. Il s'agit de savoir si, oui ou non, c'est un projet d'arrêté, et là, comme je l'ai dit tout à l'heure, je ne sais pas du tout s'il faut renvoyer à la commission du règlement, si cela doit aller au Service de surveillance des communes... Je ne pourrai pas trancher.

Néanmoins, je pense que, sur le fond, nous devrions faire connaître la volonté de la Ville de Genève, mais aussi des autres communes, de garder la haute main sur la gestion des Cheneviers. C'est pourquoi nous présentons ce projet, que je ne sais plus qualifier maintenant. Vous aurez bien compris pourquoi...

Le président. Madame Wenger, vous m'avez parlé éventuellement de la commission du règlement pour la forme, mais, pour le fond, vous voulez l'envoyer à quelle commission...

M^{me} Salika Wenger. J'imagine à la commission des sports et de la sécurité, puisqu'il s'agit de gestion des déchets. J'imaginai que le département de M. Maudet, qui a déjà la Voirie, serait le plus à même de s'en occuper...

Une voix. A la commission des travaux.

M^{me} Salika Wenger. Non, je ne crois pas qu'il s'agisse des travaux, mais très précisément de problèmes de voirie. Pour ma part, c'est là que je renverrais

l'objet. J'ignore s'il y a d'autres propositions plus pertinentes, je ne suis pas fermée à d'autres propositions...

Préconsultation

M^{me} Marie Chappuis (DC). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je crois que nous sommes ici tous d'accord pour dire qu'il est de notre responsabilité de faire toute la lumière sur les impacts écologiques ou sanitaires de l'usine des Cheneviers. Je rappelle d'ailleurs que de nombreuses motions ont été déjà déposées au Grand Conseil par les députés. Ces motions ont toutes été acceptées et renvoyées en commission, où elles sont analysées.

Ces motions demandent notamment de fournir des données précises sur les émissions polluantes rejetées par l'usine des Cheneviers et de mener rapidement une étude épidémiologique complète sur les risques sanitaires. Par conséquent, ce projet d'arrêté – ou cette résolution – est le dernier épisode d'une longue liste de motions déjà déposées au Grand Conseil et qui traitent de ce sujet. Nous pensons que ce projet d'arrêté part d'une bonne intention, mais il va trop loin, il est trop dogmatique, comme souvent avec les propositions qu'A gauche toute! formule.

Il part d'une bonne intention, car il est légitime de demander de faire toute la lumière sur les impacts de l'usine des Cheneviers. Nous pensons qu'il est également légitime de se demander s'il est normal de devoir subir la pollution de déchets venant de l'étranger.

Mais ce projet d'arrêté va trop loin, car il nuirait à la gouvernance des SIG, tout simplement parce qu'il empiète sur l'autonomie des régies publiques en demandant, je cite, que «tout projet de modification de l'exploitation et des installations d'incinération de l'usine des Cheneviers doit être soumis à l'approbation du Conseil municipal».

A nos yeux, cette disposition mènerait à un fâcheux mélange des genres, qui ne serait pas sain. Il faut distinguer au contraire clairement les rôles opérationnels des rôles politiques, et je rappelle que nous avons des représentants de la Ville élus par ce Conseil municipal au sein du conseil d'administration des SIG, et cela nous semble suffisant.

Nous refuserons donc ce projet d'arrêté, car non seulement il fait doublon avec les motions déjà déposées au Grand Conseil, mais il est inutile de refaire deux fois le travail. En outre, il va dans le sens contraire d'une bonne gouvernance. Mais nous suivrons, bien sûr, avec beaucoup d'intérêt les travaux des députés du Grand Conseil.

M. Alexis Barbey (L). Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers municipaux, dans les grandes lignes, ma préopinante démocrate-chrétienne m'a enlevé les mots de la bouche, mais je tâcherai de les redire ici sous une forme propre aux libéraux.

Les invites de ce projet peuvent être classées dans trois catégories différentes, celles qui sont non seulement acceptables mais souhaitables, celles qui sont un peu plus litigieuses et, troisième catégorie, celles qui, clairement, rendent cet objet hors jeu.

Les choses acceptables, naturellement, c'est le devoir d'information des SIG par rapport à la nature et à la quantité des déchets traités dans leur usine. C'est finalement assez normal qu'ils en informent la population et, en tout cas, la commune de Genève, qui finance largement cette installation. Il est normal également que l'on nous informe sur la quantité de déchets provenant de l'extérieur du canton, en particulier des communes limitrophes françaises. Tout cela nous paraît tout à fait normal et bienvenu, mais pourquoi le répéter dans une motion? Enfin, ces invites sont là, ne crachons pas dans la soupe!

La deuxième catégorie concerne ce qui est un petit peu plus limite et qui nous paraît douteux, en particulier l'invite N° 3, qui demande de «constituer une commission intercommunale de contrôle de l'élimination des déchets ménagers à l'usine des Cheneviers». Nous nous demandons pourquoi créer une telle commission, alors que les SIG ont un conseil d'administration dont la tâche précise, aux termes de son cahier des charges, est de surveiller l'activité. Il est donc censé remplir déjà cette mission. La nomination d'une commission ad hoc ne nous paraît pas du tout nécessaire, même si elle n'est pas condamnable en soi.

La troisième catégorie d'invites nous paraît clairement aller dans le mauvais sens et plaider pour un refus de cet objet, refus que voteront les libéraux, en particulier quand on demande que «tout projet de modification de l'exploitation et des installations d'incinération de l'usine des Cheneviers doit être soumis à l'approbation du Conseil municipal».

Alors là, Mesdames et Messieurs, quand on fait une proposition pareille, je me demande un peu pour qui on se prend... Les bras m'en tombent. En quoi le Conseil municipal de la Ville de Genève ici présent a-t-il une quelconque compétence pour décider de l'opportunité de la nature de travaux qu'on pourrait faire aux Cheneviers pour optimiser leur exploitation?

Pour ma part, je n'en vois aucune et je ne pense pas que les décisions à ce titre du Conseil municipal seraient utiles. Le Conseil municipal, s'il n'est pas d'accord avec les options prises par les Cheneviers, a toujours la possibilité d'agir au niveau budgétaire et, si les SIG ont besoin d'argent supplémentaire de la part de la Ville de Genève, de leur couper les moyens.

Projet d'arrêté: usine des Cheneviers

C'est pourquoi, Mesdames et Messieurs, parce que nous ne voulons pas être mêlés à des décisions dans lesquelles nous n'avons aucune valeur ajoutée, qui ralentiraient considérablement l'exploitation des Cheneviers – c'est l'aveugle qui guide le paralytique, dans ce cas-là – les libéraux n'entreront pas en matière sur ce projet d'arrêté, à moins que ce ne soit un projet de résolution ou toute autre forme légale que pourrait avoir ce texte.

M. Gilbert Schreyer (UDC). Certaines considérations retenues dans le libellé du projet d'arrêté peuvent séduire, mais, à y regarder de plus près, c'est un arrêté très partisan et qui ne tient pas compte des compétences de chaque instance. Nous refusons donc ce projet d'arrêté.

Si le groupe A gauche toute! présente ce projet d'arrêté, c'est qu'il n'a pas pu participer aux discussions du Grand Conseil... Il se rabat alors sur ce Conseil municipal! De plus, la Ville de Genève est représentée au sein du conseil d'administration des SIG et elle a tout le loisir, selon les sensibilités de chaque parti, de proposer des solutions valables pour l'ensemble du canton ou des communes.

M. Olivier Fiumelli (R). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, voilà une fois de plus une motion ou un projet d'arrêté ou de résolution – nous verrons bien ce dont il s'agit... – qui vise à faire en sorte que le Conseil municipal se comporte comme un exécutif ou un conseil d'administration!

Bref, je ne reprendrai pas les propos magnifiquement exprimés par ma collègue démocrate-chrétienne et mon collègue libéral sur le fait que ces sujets ont déjà été traités en long et en large par le conseil d'administration des SIG puis, maintenant, par le Grand Conseil. Il faut juste rappeler que l'origine de cet intérêt d'A gauche toute! pour les SIG, c'est l'affaire des déchets napolitains.

Pour notre part, nous sommes tout à fait satisfaits du rôle tenu par la Ville dans cette histoire. Nous sommes très contents que le Conseil administratif de la Ville de Genève, et plus particulièrement l'un de ses représentants – je ne sais plus de qui il s'agissait... – ait su dénoncer au bon moment le comportement des SIG.

Toutefois, j'aimerais que vous nous précisiez, Mesdames et Messieurs d'A gauche toute! – Monsieur le président, vous transmettez – quelle a été la position du représentant de la Ville de Genève, membre de votre groupe, au sein du conseil d'administration sur l'affaire des déchets napolitains. Comment cette personne a-t-elle voté dans ce conseil d'administration? Nous ne l'avons pas entendue lors de ce débat.

Pour toutes ces raisons déjà évoquées par d'autres, je n'allongerai pas inutilement. Le groupe radical appelle à refuser ce projet d'arrêté, de résolution, de motion, ou de je ne sais quoi...

M^{me} Frédérique Perler-Isaaz (Ve). Mesdames et Messieurs les conseillers et conseillers municipaux, les Verts ne comprennent pas très bien non plus pourquoi cet objet a été déposé. Il est vrai que le terme de «projet d'arrêté» n'est pas la bonne dénomination et nous ne vous donnerons pas d'idée là-dessus... Le groupe A gauche toute! n'a même pas pu nous dire dans quelle commission il souhaitait renvoyer cet objet, ce qui ne nous pose aucun problème, puisque nous le refuserons.

Mais permettez-moi, Monsieur le président, même si beaucoup de choses ont déjà été dites, de motiver notre refus. Cet objet présente plusieurs problèmes pour les Verts. Certes, il a été déposé au début de l'année 2008, mais il est depuis lors totalement obsolète. Toutefois, le groupe A gauche toute! a décidé de le maintenir. Or nous considérons que ce projet d'arrêté s'apparente à de l'esbroufe.

Les six premiers considérants détaillent la répartition des tâches et des responsabilités entre les communes et les SIG dans le domaine du traitement des déchets. On veut bien, mais on passera là-dessus, les choses ayant déjà été dites.

Nous rappellerons que les SIG sont propriétaires de l'infrastructure des Cheneviers depuis janvier 2008. Ils ont reçu le statut d'entreprise publique autonome et leurs rapports avec l'autorité de tutelle sont envisagés dans un cadre clair. Qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut dire qu'il y a une loi et que l'autorité de tutelle est là et qu'elle surveille.

S'agissant des quatre invites du projet d'arrêté, la première nous est assez désagréable au niveau des compétences. Il en a déjà été largement débattu ici. Cette invite est sans objet et n'a plus cours, parce que, Mesdames et Messieurs, l'importation de déchets et, a fortiori, de déchets spéciaux, est totalement interdite depuis le printemps de cette année.

La deuxième invite est un coup d'épée dans l'eau, puisque toutes les informations demandées sont déjà dans le domaine public. Vous transmettez, Monsieur le président, au groupe A gauche toute! que ces informations sont accessibles grâce aux différents rapports d'activité que les SIG se donnent la peine de publier chaque année, notamment le document annuel intitulé *Rapport de développement durable*. En sus, tous les membres du conseil d'administration sont très régulièrement tenus au courant des activités en matière de gestion des déchets, et vos délégués au conseil d'administration peuvent leur poser toutes les questions qu'ils souhaitent.

La troisième invite est totalement inutile, puisque les SIG sont une régie autonome. Il convient de rester dans le champ existant et le Conseil municipal n'a pas de compétences pour intervenir à ce niveau-là.

Rappelons encore l'existence d'une commission intercantonale de contrôle et d'une commission consultative des Cheneviers, où siègent trois membres de ce Conseil municipal. Pourquoi donc nommer des représentants dans ces instances si, sans arrêt, nous revenons avec d'autres demandes? Nous pourrions les relayer à ce niveau. Enfin, un représentant du Conseil administratif au conseil d'administration des SIG détient également toutes les informations utiles. Quel est donc l'intérêt d'ajouter une couche au millefeuille?

Vous l'aurez compris, nous avons écouté avec attention ce que le groupe A gauche toute! cherchait à obtenir avec le dépôt de cet objet mais en vain. Nous considérons que son intitulé n'est pas bon et, dans les quatre invites, tout tombe à l'eau, si je puis dire. Par conséquent, les Verts n'entreront ni en matière ni n'accepteront son renvoi en commission.

M^{me} Diana Duarte Rizzolio (S). Le groupe socialiste déplore que ses collègues d'A gauche toute! aient déposé un projet d'arrêté aussi long, avec de nombreux considérants et invites qui se contredisent. Ce projet d'arrêté, comme l'ont dit plusieurs préopinants, comporte en effet une longue série d'erreurs et d'imprécisions.

Je ne reviendrai pas sur les points développés par notre collègue du groupe des Verts, mais nous aimerions rappeler ici, Monsieur le président, et je compte sur vous pour le transmettre à certains groupes de ce Conseil municipal, que la pollution atmosphérique ne s'arrête pas aux frontières de Genève. Des déchets qui attendent à l'air libre à Genève, à Naples ou en Allemagne émettent du méthane, qui contribue à l'effet de serre dont nous subissons tous les conséquences.

La semaine dernière, de nombreux groupes avaient l'air de s'inquiéter des changements climatiques et de tout ce qu'on pouvait faire à Genève pour inciter notre Ville à contribuer à en réduire les effets. J'ajouterai que, comme vous l'avez dit tout à l'heure, Monsieur le président, ce projet d'arrêté n'est pas général, et c'est la raison pour laquelle notre groupe le refusera.

M. Pierre Maudet, conseiller administratif. Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, je m'exprime ici en ma qualité de représentant du Conseil administratif au conseil d'administration des SIG,

en vous rappelant – certains l'ont fait tout à l'heure – que vous éliez en début de législature quatre représentantes et représentants au conseil d'administration des SIG.

Il vous est donc tout à fait loisible de les inviter, sinon de les convoquer en commission des finances pour leur poser des questions sur toute matière utile relative à leur activité aux SIG, ce qui vous dispenserait de devoir attendre une période si longue entre le dépôt de ce projet d'arrêté, par exemple, et son traitement huit mois plus tard...

Mesdames et Messieurs, j'entends répondre ici sur quelques éléments, parce qu'on semble mélanger différents dossiers et diverses problématiques. Si c'est tout à l'honneur des personnes à l'origine de ce projet d'arrêté de se soucier de la qualité du type de déchets incinérés aux Cheneviers, il s'agit d'emblée de préciser que nous ne sommes pas dans un débat sur déchets napolitains ou pas, déchets provenant de l'étranger ou pas, parce que ce n'est pas la provenance qui donne la caractéristique spécifique des déchets, mais bien leur nature.

Or la nature de ces déchets est encadrée très strictement par la législation fédérale, qui s'applique à tous les cantons indifféremment, à Genève également. Je peux vous assurer que la Confédération fait de réguliers contrôles en la matière, nous le savons en notre qualité d'administrateurs. C'est là le premier point.

Deuxième point, la place relativement limitée des communes aux SIG. Elle est de 45% dans la détention non pas de l'actionnariat – il ne s'agit pas d'une société anonyme – mais du capital de dotation de 100 millions de francs. La loi dispose que les communes ont mis 45 millions de francs – 30 millions pour la Ville, 15 millions pour les communes – et l'Etat 55 millions. L'Etat détient donc la majorité. Les SIG restent une régie autonome, entièrement en mains publiques, mais il faut préciser ici que les communes ont un pouvoir limité, nous l'avons observé à de nombreuses reprises.

Troisième point, sur lequel il est très important d'insister, parce que le projet d'arrêté PA-79 est erroné. Les communes ne sont pas seules à financer l'usine des Cheneviers et son fonctionnement, il y a également les entreprises. Figurez-vous, Mesdames et Messieurs, que non seulement les communes paient à hauteur de 253 francs la tonne de déchets incinérés chaque année, mais que les entreprises, au même tarif, paient une taxe pour un volume d'à peu près 40% de déchets, si l'on tient compte des 60% restants que sont les déchets récoltés sur la voie publique et les déchets que les voiries publiques lèvent, à l'instar de celle de la Ville de Genève, tous les jours alternativement sur chaque rive de notre cité. Les entreprises ont donc réellement contribué au financement des Cheneviers.

Ces précisions étant apportées, j'entends insister ici sur le fait que la Constitution cantonale dit très clairement, dans son article 158, qu'il est interdit de sous-

traiter les activités des SIG en matière d'évacuation et de traitement des eaux polluées. Mais cette interdiction concerne les eaux polluées seulement et non les déchets.

Si nous voulons progresser dans le tri, et c'est là le message central que je souhaite faire passer ici, dans la valorisation, dans notre capacité de réutiliser des déchets comme des matières premières secondaires qu'on réinjecte dans le cycle de production, il faut avoir en face de nous des entreprises, publiques ou pas, capables de traiter ces déchets, capables, dans des masses critiques importantes, de les réinjecter dans le cycle de valorisation.

Pour cela, Mesdames et Messieurs, il n'y a pas trente-six solutions, les déchets spéciaux, quant à leur nature, font l'objet, je le rappelle, d'un encadrement très strict au niveau des dispositions fédérales. Ils sont retraités par des entreprises privées, et c'est une bonne chose, parce que les entreprises privées qui assument une masse critique importante, par exemple pour l'ensemble de la Suisse romande, ont cette capacité de gérer ces déchets spéciaux.

C'est du moins ce qui a convaincu le conseil d'administration et notamment, sans trahir le secret des votes, un certain nombre de représentants de votre Conseil municipal, qu'il vous est loisible, je vous le rappelle, de recevoir à votre convenance en commission des finances.

J'imagine que, indépendamment du vote de ce soir, il pourrait être opportun pour la commission des finances, comme vous le faites avec vos représentants à la Banque cantonale de Genève, à intervalles réguliers, par exemple une fois par année, de convoquer vos quatre représentants au conseil d'administration des SIG et de leur poser un certain nombre de questions. Vous apprendriez sans doute avec intérêt ce que les représentants et, par hypothèse, le représentant d'A gauche toute! du Conseil municipal ont voté dans le cas d'espèce.

Mise aux voix, la prise en considération du projet d'arrêté est refusée à la majorité.

5. Motion du 12 mars 2008 de MM. Alexandre Chevalier, Alexis Barbey, Jean Sanchez, Georges Queloz, M^{mes} Nathalie Fontanet, Florence Kraft-Babel, Fabienne Aubry Conne, Danièle Magnin, Laetitia Guinand et Linda de Coulon: «Pour des débats de qualité et efficaces!» (M-780)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- la surcharge des ordres du jour à chacune de nos séances plénières;
- la lourdeur et la lenteur du traitement des objets;
- la multiplicité des demandes d’urgence consécutives à cet état de fait et qui contribuent encore à réduire l’avance normale de nos travaux;
- le nombre important d’interventions des conseillers municipaux pour des objets souvent votés à l’unanimité par les commissions spécialisées;
- le fait que ce sont le plus souvent les propositions des conseillers municipaux qui subissent les retards, alors qu’elles représentent l’expression politique des groupes et personnes élus au sein du Conseil municipal;
- la volonté d’améliorer la qualité des débats et des travaux au Conseil municipal;
- l’exemple du Grand Conseil qui a su organiser le temps de parole de l’ensemble des intervenants lors des séances plénières, soit des députés comme des conseillers d’Etat, et de hiérarchiser les objets,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de confier au bureau du Conseil municipal la mission de proposer une modification du règlement du Conseil municipal en s’inspirant de la pratique déjà effective au Grand Conseil (art. 71, 72-72E et 78 du règlement du Grand Conseil), en créant notamment plusieurs catégories de débats tels que: le débat libre, le débat organisé, le débat accéléré et la procédure sans débat, permettant ainsi de mieux encadrer et maîtriser la durée des débats et des interventions des conseillers municipaux et conseillers administratifs.

M. Alexis Barbey (L). Cent quinze points à l’ordre du jour du mois de septembre, 112 à celui du mois de novembre... Ces deux nombres devraient suffire à eux tout seuls à justifier de l’opportunité de cette motion, déposée par les libéraux, je vous le rappelle, au mois de mars 2008. C’est dire que la surcharge et la désorganisation de nos débats ne datent pas d’hier.

¹ «Mémorial 165^e année»: Annoncée, 4821.

Motion: pour des débats efficaces

Nous avons, au point 8 de l'ordre du jour de ce mois de novembre, une interpellation dont je renonce à compter les astérisques, lesquels correspondent au nombre de mois de retard dans le traitement de cet objet... Il doit y en avoir huit ou dix... Bref, ce n'est pas important. L'important, c'est de voir que, au moment où ce type d'interpellation arrive devant les conseillers municipaux, le sujet, la plupart du temps, n'est plus d'actualité, ne présente plus aucun intérêt, voire a été traité par les services, sans les recommandations du Conseil municipal. Ce n'est pas forcément plus mal, mais cela met quand même singulièrement en cause l'utilité de nos réunions mensuelles du mardi soir et du mercredi soir.

Si l'on prend également l'exemple du projet d'arrêté PA-79 sur les Chevriers, que nous venons de traiter, il a été déposé le 12 mars 2008, le même jour que la motion libérale M-780 pour des débats efficaces. Ce projet d'arrêté avait un sens au mois de mars, mais il est clair que, aujourd'hui, il est quasiment vidé de sa substance, dans la mesure où toutes les dispositions ont déjà été prises en urgence par le Grand Conseil, par le Conseil administratif et par tous les représentants au conseil d'administration des SIG. Vraiment, il y a un problème d'opportunité et de ponctualité dans le traitement des motions et des projets qui nous arrivent dans ce Conseil municipal.

Avant d'aborder le fond de la motion M-780 sur les débats de qualité et efficaces, j'aimerais m'excuser d'une petite erreur de transcription. A la fin de l'invite, nous lisons «le débat libre, le débat engagé». Mais il faut lire «le débat libre, le débat organisé». (*Corrigé au Mémorial.*) J'en reparlerai en développant cette motion.

Si la longueur de notre ordre du jour est l'argument principal, l'opportunité ou la raison d'être de traiter des sujets à temps, et non pas avec six mois de retard, est l'argument secondaire. Une des explications de notre ordre du jour pléthorique, c'est la mode du recours systématique à l'urgence pratiquée par la plupart des groupes.

On arrive, on a une très bonne idée et, comme on sait que cette bonne idée sera traitée avec huit mois de retard, que fait-on? On déclare cette idée urgente, on la dépose en urgence, ce qui nous fait faire deux débats; un débat sur l'urgence d'abord, un débat sur le fond de cette motion ensuite, et tout cela retarde nos travaux, puisque cet objet vient s'intercaler avant la centaine de points qui restent encore à traiter à notre ordre du jour...

Ce recours systématique à l'urgence ralentit considérablement les débats et les dénature un peu, parce que tout ce qui n'est plus considéré comme urgent est considéré comme superflu dans la mesure où, encore une fois, ce sera traité avec six mois, huit mois, douze mois de retard par notre Conseil municipal. (*Brouhaha.*) Ceux qui ne veulent pas des débats de qualité et efficaces peuvent aussi

aller discuter entre eux à l'extérieur de cette enceinte, de sorte que nous puissions nous entendre ici... Je les en remercie.

Au Conseil municipal, nous avons deux types de débat. Nous avons le débat libre et le débat sans débat. Le débat sans débat, c'est quand les chefs de groupe se mettent d'accord pour renvoyer directement un objet en commission; il n'y a pas de débat, le sujet passe tel quel. Le traitement en est donc relativement accéléré. Le débat libre, c'est celui que nous connaissons d'habitude, où chacun peut s'exprimer à raison de deux prises de parole de dix minutes par objet, avec un nombre de prises de parole indéterminé pour les motionnaires.

Les débats sans débat, avec renvoi direct, demandent l'unanimité des chefs de groupe, mais il est très rare que nous y arrivions. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas beaucoup de propositions de renvoi direct.

Les libéraux proposent, à travers cette motion M-780, de redéfinir le cadre et la forme de nos débats, ici au Conseil municipal, et de demander au Conseil administratif de confier au bureau du Conseil municipal la mission de réorganiser le déroulement des débats en réfléchissant dans deux directions.

La première direction, c'est une hiérarchisation des débats, c'est-à-dire qu'un certain nombre de débats puissent être déclarés sans débat, comme nous le faisons à l'heure actuelle; d'autres seraient des débats accélérés, dans lesquels une seule prise de position serait possible par groupe. Enfin, il y aurait le débat libre, tel que nous le connaissons.

Hiérarchiser les débats, cela veut dire aussi nous accorder sur l'importance respective de chacun des sujets que nous traitons. Je crois que c'est là un véritable objectif et une mission intéressante pour le bureau et les chefs de groupe que de discuter de l'importance relative et de la hiérarchie des sujets de nos débats.

La deuxième possibilité d'intervention de la part du bureau serait de déclarer qu'il n'y a plus qu'un débat sur une motion, sans débat sur l'entrée en matière. En effet, lorsqu'une motion arrive devant ce Conseil municipal, elle est au minimum traitée deux fois. Elle est traitée une fois pour décider si, oui ou non, nous entrons en matière. Or, là, personne ne se contente de débattre sur l'entrée en matière... Tout le monde entre sur le fond, car il n'y a pas de raison de dire qu'on n'entre pas en matière si on ne veut pas en traiter le fond. Le fond doit être mentionné dans ces cas-là.

Nous avons donc une première fois un débat tout à fait complet. Ensuite, nous faisons une deuxième fois un débat en commission, qui est bien naturel. Une troisième fois, nous avons un débat en plénière pour expliquer ce que nous avons fait en commission, parce qu'il faut bien communiquer aux citoyennes et aux citoyens la nature et le résultat de nos travaux de commission!

Motion: pour des débats efficaces

Trois débats donc par sujet, c'est beaucoup trop... Nous pourrions en supprimer un en proposant un renvoi direct des motions en commission, de sorte que ces trois débats soient réduits à deux. Pour les plénières en particulier, le travail pour chaque motion serait divisé par deux et le traitement en serait beaucoup plus rapide.

Voilà, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers municipaux, la motion des libéraux a donc un objectif, c'est de rendre nos débats plus clairs, plus animés, plus lisibles pour la population et, surtout, plus courts, et de permettre un traitement non pas en temps réel, mais en temps raisonnable des projets que nous déposons.

Le président. Je sens que la motion qui demande des débats plus courts va prendre un certain temps...

Préconsultation

M. Jacques Hämmerli (UDC). Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers municipaux, en préambule, nous observons que notre collègue Jean-Marc Froidevaux, avocat, libéral, n'a pas signé cette motion... S'il ne l'a pas fait, peut-être est-ce parce qu'il relevait, comme je le fais ce soir, que le Conseil municipal peut très bien confier à son bureau la mission de proposer une ou plusieurs modifications de son règlement, sans qu'il soit nécessaire que le Conseil administratif intervienne dans un domaine qui demeure celui de la police des séances du Conseil municipal. De plus, la demande faite par nos collègues libéraux, pour pertinente qu'elle soit, devrait revêtir la forme d'une résolution.

Quant à la pertinence et la réelle utilité de nombre de motions, j'aurai le bon goût et la charité de ne pas renvoyer leurs auteurs à une réflexion sur le bien-fondé de leurs propositions. Pour toutes ces raisons, notre groupe ne soutiendra pas, en l'état, cette motion, d'autant plus que le tournus actuel des présidences de commission exclut encore notre parti.

M. Guy Dossan (R). Ecoutez, le groupe radical soutiendra la motion du groupe libéral et la renverra à la commission du règlement, qui devra être saisie, d'une façon ou d'une autre, puisqu'il s'agira de la modification de notre règlement.

En tant qu'ancien président, je suis un peu dubitatif quant à l'efficacité de cette motion. Je me demande si ce Conseil municipal a vraiment envie d'être

efficace... Quand on voit qu'on discute toute une soirée sur des projets évidemment très électoraux, mais que, en revanche, on arrive, en une demi-heure, à voter 62 millions de francs alors que personne ne s'exprime, on se dit qu'on peut être efficaces!

Mais je crois que cela dépend vraiment du sujet et je ne suis pas sûr qu'on le veuille vraiment. Je vous rappelle que, l'année dernière, le bureau de ce Conseil, que je présidais, était déjà sous l'eau avec les ordres du jour... Nous avons demandé, juste une fois, que l'on essaie de parler sept minutes au lieu de dix minutes... Qu'est-ce que j'ai pris? On m'a traité d'antidémocrate!

Je me dis que l'on est déjà bien partis pour la motion libérale! Ensuite, on m'a dit: «On va faire de l'autodiscipline...» Eh bien là, vous me permettez, je suis encore par terre à me rouler de rire! Il n'y a qu'à voir ce qui se passe depuis le début du mois de juin... ça n'a pas changé, ça empire... Je crois qu'on aime causer!

Nous soutiendrons cette motion, mais nous craignons qu'elle ne soit un vœu pie. C'est un peu dommage, parce que ce Conseil municipal aime bien se prendre pour le Grand Conseil. Alors, pour une fois qu'on lui donne l'occasion de ressembler à son grand frère, il faudrait peut-être qu'on planche justement sur cette motion libérale...

M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio (S). Le groupe socialiste, contrairement au préopinant radical, ne souhaite pas que le Conseil municipal ressemble à son grand frère, parce que, voyez-vous, l'ordre du jour du Grand Conseil est pléthorique. Lors de sa prochaine séance, qui aura lieu cette semaine, ce n'est pas moins de 172 points qui devront être traités... (*Rires.*)

Nous avons bien entendu les propositions du Parti libéral, mais nous devons reconnaître que ces propositions, qui alimentent le règlement du Grand Conseil, en tout cas n'arrivent pas à réduire le nombre de points de son ordre du jour. Nous sommes, comme M. Dossan – vous transmettez, Monsieur le président – dubitatifs, pour ne pas dire plus.

En conséquence, le groupe socialiste refusera cette motion en rappelant qu'on peut faire beaucoup de choses, essayer de limiter le temps de parole, de s'autolimiter, mais que, malgré tout, le rôle d'un parlement, quel qu'il soit, est de débattre, d'accepter cette diversité, d'accepter la polémique, d'accepter au fond que les opinions s'expriment librement, selon les programmes politiques des uns et des autres.

En conséquence, je le répète, nous refuserons cette motion.

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale, je transmets votre doute à M. Dossan et j'exprime le mien *a contrario*.

M. Alpha Dramé (Ve). Le groupe des Verts renverra cette motion à la commission du règlement. Nous la trouvons responsable et nous pensons aujourd'hui, quand nous voyons l'état de nos débats, que nous pouvons tout à fait nous poser la question de leur efficacité. Mais de là à penser que c'est au bureau de traiter cette question... Pour notre part, nous irons plutôt vers la commission du règlement. Le Conseil municipal peut, en toute responsabilité, voir quelles stratégies ou méthodes il devrait appliquer pour des débats plus efficaces.

Je ne suis pas sûr que nous devons ressembler au Grand Conseil. Nous ne soutiendrons pas une proposition dans ce sens, car nous ne sommes pas le Grand Conseil. Mais nous pouvons tout à fait réfléchir, en conseillers municipaux responsables, élus, à notre manière de discuter ici très sérieusement. Nous l'avons fait lors de la dernière législature, je ne vois pas pourquoi nous ne le ferions pas cette fois-ci.

Nous renverrons cette motion à la commission du règlement.

M. Gérard Deshusses (S). Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers municipaux, vous constatez que le groupe socialiste fait ce soir ce qu'il n'a pas envie de pratiquer, à savoir intervenir à deux sur un même objet. Si je prends la parole après notre cheffe de groupe, c'est surtout au vu de mon expérience présidentielle, il y a de cela maintenant quatre ans.

Le problème posé par le groupe libéral est réel. En revanche, la solution qu'il veut lui apporter laisse songeur, parce que, à vouloir renforcer un règlement, on fait simplement preuve de faiblesse ou, finalement, de peu de confiance dans les gens qui siègent dans ce parlement.

Je rejoins parfaitement mon préopinant et ami Guy Dossan dans ses doutes, mais, pour ma part, je crois néanmoins, et là je suis peut-être plus libéral que mon ami M. Barbey, qu'il faut vraiment faire confiance en la personne humaine et en l'ensemble des élues et élus qui sont dans cette salle. Le règlement tel qu'il est, Mesdames et Messieurs, convient parfaitement et si nous appliquions simplement tout ce qu'il contient, il n'y aurait aucun problème.

Pour le reste, je crois que c'est une question de bienséance, d'autodiscipline, bien sûr, mais aussi une question de réflexion et d'efficacité que nous devons tous avoir nous-mêmes. J'ai constaté, quand je dirigeais cette noble assemblée, qu'une intervention de plus de quatre minutes est une intervention qui ne sert à rien. Par

conséquent, inutile d'aller au-delà de ces quatre minutes. Et pourtant, Dieu sait s'il en est qui parlent!

Guy Dossan, tout à l'heure, vous transmettez, Monsieur le président, avait parfaitement raison. Plus le sujet est facile, plus il est simple, et plus les gens parlent, parce qu'ils maîtrisent mieux ce dont ils causent... Effectivement, on vote comme une lettre à la poste 60 millions de francs, mais on va perdre un temps énorme à des petits détails qui, peut-être, agitent la population et font le grain et le sel des journaux, mais non celui de cette assemblée.

Au-delà de toutes ces considérations, Mesdames et Messieurs, il y a une question de politesse et d'écoute. Je suis surpris de voir que nous ne nous écoutons pas. L'écoute réciproque nous permettrait d'éviter de répéter, de radoter à longueur de séances. Je crois que, avec ces simples motifs-là, avec ces simples règles de conduite, non écrites mais qui sont celles que nous apprenions nos mamans, nos grand-mamans – je ne veux pas citer ma grand-mère, mais je pourrais – rien qu'avec cela, Mesdames et Messieurs, nous serions efficaces!

Je regrette, pour ma part, les règles mises en place au Grand Conseil, parce que, lorsque les vrais débats pourraient démarrer et commencer à intéresser la population, la montre est là, qui coupe tout... Je n'ai alors plus aucun plaisir à suivre les débats du Canton, et je le regrette infiniment. Il fut un temps où ils étaient intéressants. Ils sont maintenant simplement aseptisés, et plus du tout de mon goût.

M^{me} Marie Chappuis (DC). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je vais essayer d'être brève, puisque l'objectif de cette motion, que le Parti démocrate-chrétien accueille avec intérêt, est justement d'améliorer l'efficacité des débats... A première vue, il peut paraître un peu paradoxal de demander à un parlement, dont la fonction est de débattre, de limiter ses possibilités d'expression...

Un équilibre doit donc être trouvé et nous pensons que c'est précisément l'objectif de cette motion, à savoir organiser le temps de parole de la façon la plus efficace et rationnelle possible, afin d'assurer notamment la pérennité de notre parlement de milice, qui ne peut siéger qu'en dehors des heures de travail.

Cette motion, comme certains l'ont rappelé, est d'ailleurs loin d'être révolutionnaire, puisque les mesures qu'elle demande ont déjà été mises en place non seulement au Grand Conseil, mais également au Conseil national, au niveau fédéral. A notre avis, il n'y a pas de raison de penser que ce qui fonctionne avec 200 députés à Berne ou avec 100 députés au Canton ne fonctionne pas avec 80 conseillers municipaux en Ville de Genève.

Motion: pour des débats efficaces

Pour répondre au groupe socialiste, l'objectif de cette motion n'est pas de réduire le nombre d'objets à l'ordre du jour, mais d'améliorer l'efficacité des débats. C'est un premier pas qui, à nos yeux, vaut mieux que le statu quo.

Sans porter injure à la qualité des orateurs présents dans cette enceinte, il faut quand même se rendre à l'évidence que les téléspectateurs qui regardent nos débats les trouvent parfois intéressants, souvent ennuyeux et, en tout cas, toujours trop longs. Un effort doit être fait et, pour cette raison, nous renverrons cette motion en commission.

M. Alexis Barbey (L). Comme il est de tradition, en tant que motionnaire, je vais commenter les différentes prises de parole entendues jusqu'à maintenant. Tout d'abord pour dire aux Verts que, s'ils souhaitent renvoyer cette motion à la commission du règlement, il n'y a absolument aucun problème pour nous. Effectivement, la commission du règlement aura probablement plus de temps pour se pencher sur cette question et, ensuite, la soumettre au Conseil municipal. Par gain de paix, les libéraux s'y rangent volontiers.

A propos de la comparaison faite par M^{me} Valiquer Grecuccio – vous transmettez, Monsieur le président – des 172 points à l'ordre du jour du Grand Conseil par rapport aux 112 inscrits à l'ordre du jour du Conseil municipal, personnellement, je ne trouve pas que c'est beaucoup pour le Grand Conseil d'avoir 172 points alors que nous en avons 112, étant donné le terrain de jeu respectif de nos deux assemblées. Le Grand Conseil s'en sort en fait pas mal du tout et nous aurions peut-être intérêt, à ce titre-là, de nous calquer un peu plus sur sa façon de fonctionner.

M. Deshusses, quant à lui, a fait assaut de belles paroles: autodiscipline, bienséance, politesse, règles non écrites... Naturellement, le cœur du libéral que je suis bat à l'audition de ces paroles; malheureusement, l'homme, le conseiller municipal en recherche d'efficacité que je suis est bien obligé de se rendre compte que, de temps en temps, ça ne fonctionne pas. D'ailleurs, ce n'est pas parce que nous aurons des débats mieux réglementés que nous aurons moins d'autodiscipline, moins de bienséance, moins de politesse. Tout cela, ma foi, peut aller de soi avec une organisation plus efficace de nos débats.

Ce que proposent les libéraux dans cette motion, ce ne sont pas des axes de réflexion très rigides, ce sont plutôt des pistes de réflexion qui doivent déboucher non pas sur un essai, mais sur de réelles propositions à ce Conseil municipal. Je pense que les glaner au Grand Conseil ou au Conseil national, c'est bien, mais peut-être y a-t-il ailleurs d'autres façons de faire qui conviendraient à la fois à notre désir d'efficacité et, en même temps, à notre goût de la logorrhée, qui est probablement la caractéristique la mieux répandue à l'intérieur de ce Conseil municipal...

Je crois que, dans sa sagesse, le règlement du Conseil municipal ne permet pas d'avoir des supports écrits à sa réflexion, ni des projections, ni des films, ni des enregistrements quelconques. Tout ce que nous débattons ici doit l'être par oral, tout doit pouvoir être verbalisé, exprimé en mots et en phrases à même d'être compris par les autres membres du Conseil municipal.

Or il est vrai que l'attention humaine ne dure pas très longtemps par rapport à la capacité à écouter et à comprendre des réflexions à l'intérieur de ce Conseil municipal. Il suffit d'observer ce qui se passe quand on commence à parler. Avec un nouvel orateur, il y a soudain quelques secondes de silence, puis, petit à petit, les conversations reprennent et, dès que la prise de parole dépasse la minute et demie, deux minutes, alors, soudain, un confortable vacarme règne de nouveau dans cette salle. Ce brouhaha fait que, à la limite, la seule personne intéressée à ce qui se dit est l'orateur lui-même... et le président, qui doit le remercier à la fin de son intervention et passer la parole à quelqu'un d'autre...

Je trouve que cette façon de faire n'est malheureusement pas satisfaisante et elle n'est pas à l'honneur du Conseil municipal. En outre, si deux minutes de parole devraient suffire à exprimer même les projets les plus complexes par oral, au-delà il en est peu qui sont capables de suivre, de comprendre et ensuite de répéter ce qui a été exposé par l'un d'entre nous.

C'est pourquoi le groupe libéral vous demande de renvoyer cette motion M-780 à la commission du règlement, pour qu'il en sorte des mesures qui nous permettent de continuer de parler tout autant, mais de parler en étant beaucoup mieux entendus.

(La présidence est momentanément assurée par M^{me} Vera Figurek, vice-présidente.)

M^{me} Salika Wenger (AGT). La longue intervention de mon préopinant nous laisse un peu songeurs sur ses arguments. J'ai du mal à penser que limiter le débat démocratique aurait quelque avantage. Nous pouvons constater que c'est très exactement ce qui s'est passé au Grand Conseil et, aujourd'hui, les interventions sont limitées à trois minutes. Résultat, plus personne ne comprend de quoi on parle... Tout simplement.

Ce n'est pas un hasard si un journaliste, très récemment, me disait que les débats du Conseil municipal sont beaucoup plus suivis que ceux du Grand Conseil, qui sont ennuyeux et extrêmement opaques. Je ne comprends donc pas cet argument de dire que, un, on parle trop longtemps, deux, plus personne n'écoute, trois, les conseillers municipaux ne seraient pas assez intelligents pour compren-

Motion: pour des débats efficaces

dre un développement de plus de trois minutes. Tout cela est extrêmement insultant et, d'autre part, c'est une caricature.

Il se peut, en effet, que certains se répètent, mais le même argument peut être présenté d'une manière ou d'une autre. Il peut servir divers intérêts et, en tout cas, divers aspects. L'histoire de la répétition n'est pas suffisante et, au Grand Conseil, de nombreuses tentatives de limiter le temps de parole ont été votées. Résultat, il y a 250 points à l'ordre du jour du Grand Conseil! Alors, je ne vois pas vraiment quel argument pourrait venir nous convaincre que moins il y a de débat démocratique, plus il y a de démocratie... Cela me paraît être une contradiction un tout petit peu curieuse.

C'est pourquoi nous ne suivrons pas, bien entendu, cette motion. Mais il est vrai que chacun devrait avoir la discipline d'écouter les autres orateurs et d'affûter ses arguments. Certains ont cette pratique et d'autres devront l'acquérir, mais d'autres encore ne l'acquerront jamais, la vie est ainsi faite... Nous ne sommes pas tous les mêmes, tant mieux! C'est ce qui donne à ce Conseil municipal sa couleur et son intérêt.

A gauche toute! ne suivra pas cette motion et ne la votera pas.

M. Thierry Piguet (S). Madame la vice-présidente, Mesdames et Messieurs, je suis descendu du perchoir parce que je ne pouvais pas développer mon argumentation au bureau. Françoise Giroud disait qu'il ne sert à rien pour un journaliste d'avoir du talent à la cinquième ligne si le lecteur ne dépasse pas la troisième... J'aimerais dire qu'il ne sert à rien pour un orateur d'avoir des arguments profondément plausibles à la cinquième minute si le téléspectateur, lui, a zappé à la troisième minute.

Je comprends tout à fait que ce parlement, et je l'ai dit dans mes intentions au mois de juin, parle. Le parlement est là pour parler et pour débattre, mais je trouve que c'est aussi douloureux de savoir que le Conseil municipal, qui est une force de proposition, a 50 motions en attente et que ces 50 motions ne passeront pas la rampe pour revenir en plénière avant une année.

Il faut juste savoir se situer entre la prise de parole et le fait qu'on dépose des projets et que ces projets et ces propositions doivent passer pour être travaillés dans les commissions et revenir en plénière. C'est là aussi la force et la validité du Conseil municipal.

Alors, que ce plénum accepte maintenant de renvoyer cette motion en commission du règlement! Mais si ce n'est pas le cas, le bureau a déjà commencé à réfléchir, puisque nous allons vous soumettre quelques changements au règlement. Je ne suis pas là pour dire le contraire de mon groupe, mais je crois qu'il

faut réfléchir à mêler les deux choses, à la fois la prise de parole intelligente dans les débats et à la fois la force d'avancement de notre Conseil municipal.

Mise aux voix, la prise en considération de la motion est acceptée par 36 oui contre 27 non.

Mis aux voix, son renvoi à la commission du règlement est accepté sans opposition (quelques abstentions).

6. Motion du 12 mars 2008 de MM. Patrick Baud-Lavigne, Thierry Piguet, Grégoire Carasso, Gérard Deshusses, Christophe Buemi, Jean-Louis Fazio, Christian Lopez Quirland, M^{mes} Martine Sumi, Andrienne Soutter, Diana Duarte Rizzolio, Mary Pallante, Christiane Olivier, Silvia Machado, Isabelle Brunier, Véronique Paris, Annina Pfund et Nicole Valiquer Grecuccio: «Pour une mise en œuvre communale de la politique d'intégration des étrangers et des étrangères» (M-781)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- le caractère bénéfique d'une intégration réussie pour l'ensemble de la collectivité, que ce soit d'un point de vue social ou économique;
- la tradition et la réalité genevoises en matière d'accueil des étrangers et des étrangères;
- le chapitre 8 de la nouvelle loi sur les étrangers (LEtr) entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008;
- l'ordonnance du Conseil fédéral sur l'intégration des étrangers (OIE) du 24 octobre 2007;
- les moyens financiers mis à disposition par la Confédération pour encourager les collectivités publiques à mettre en place des programmes d'intégration des étrangers,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de mettre en place une politique d'intégration au niveau communal en:

1. mettant en place des programmes d'intégration des étrangers et des étrangères visant à atteindre les buts décrits à l'article 53 de la loi sur les étrangers (LEtr), en lien avec le Bureau de l'intégration des étrangers;

¹ «Mémorial 165^e année»: Annoncée, 4821.

Motion: intégration des étrangers

2. informant la population sur la politique d'intégration qu'il mène (art. 56 LEtr);
3. recherchant des financements pour la mise en place de ces programmes, comme l'y autorise l'article 55 de la LEtr;
4. rendant compte au Conseil municipal des résultats obtenus.

M^{me} Silvia Machado (S). Chers collègues, cette motion fait référence à la question de l'intégration des étrangers. Comme vous le savez, l'article 53 de la loi fédérale sur les étrangers affirme la volonté de mener une politique d'intégration des étrangers. Je ne vais pas faire maintenant un discours sur l'intégration, ce n'est pas le but.

Je veux quand même mettre en évidence un facteur important de notre identité à tous ici et de notre pluralisme. Intégrer les différences comme un plus, c'est une valeur affirmée dans notre Conseil municipal. Oui, nous sommes une société plurielle et cela constitue notre richesse! Cet article 53 nous encourage à créer les conditions de cette intégration, et c'est un devoir pour nous.

Or beaucoup de choses se passent certainement déjà. J'aimerais rappeler qu'en novembre 2007 il y a eu un nouveau rapport sur l'intégration des étrangers au niveau cantonal. Ce rapport a été fait par M. Ismaïl Turker, et je vous invite à le consulter sur le site www.geneve.ch/integration/publications/ de l'Etat de Genève. Une série de travaux déjà entrepris avec le nouveau directeur du Bureau de l'intégration des étrangers sont en route.

Nous pensons qu'il est important pour nous tous d'étudier la question de l'intégration et de savoir ce qui peut être fait au niveau de la commune. Par conséquent, nous vous invitons à renvoyer cette motion à la commission sociale et de la jeunesse.

(La présidence est reprise par M. Thierry Piguet, président.)

Préconsultation

M. Jacques Hämmerli (UDC). Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers municipaux, j'aimerais rappeler que, pour l'Union démocratique du centre, l'intégration doit être prioritairement le fait des étrangers eux-mêmes, et non pas des autorités et des administrations du pays où ceux-ci ont choisi de s'établir. Cette intégration doit rester pour l'essentiel une affaire personnelle.

Cela dit, nous n'ignorons ni l'ordonnance du 24 octobre 2007, ni la loi fédérale sur les étrangers de janvier de cette année, ni le fait que les communes peuvent dès lors être amenées à participer à cette intégration. De plus, il n'est pas exclu que nous puissions envisager d'accepter certains programmes, notamment en collaboration avec le Bureau de l'intégration des étrangers.

Mais il conviendra préalablement de déterminer le rôle exact et les limites de la Ville dans ce domaine. C'est pourquoi nous ne nous opposerons pas au renvoi de cette motion en commission. Je vous remercie de votre attention un peu distraite, compte tenu des brouhahas fort désagréables... Il n'y a pas dix minutes, nous avons parlé en faveur de débats de tenue, mais je constate qu'il n'y a pas beaucoup d'effets.

M. Olivier Fiumelli (R). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je vais essayer d'être bref pour suivre les injonctions de notre président tout à l'heure... Nous sommes tout à fait en faveur de l'intégration des étrangers et des étrangères. Nous relevons qu'il s'agit d'une tâche prioritaire d'une collectivité publique multiculturelle comme l'est notre canton.

Néanmoins, nous ne comprenons pas pourquoi la Ville se plaint systématiquement que le Canton lui impose des tâches alors que la Ville elle-même, de sa propre volonté, cherche à piquer des tâches de l'Etat. C'est précisément là ce dont il s'agit. La politique de l'intégration des étrangers est une prérogative cantonale. Une loi cantonale s'occupe de ce problème et il existe un Bureau de l'intégration des étrangers, qui fait bien ou mal son travail. On peut être critique ou élogieux sur la capacité de ce service à remplir sa mission.

Pour les radicaux, je constate qu'un rapport d'évaluation critique a été fait récemment sur cette politique. Le service a pris des mesures et il a décidé d'infléchir sa politique. Bref, il se passe un certain nombre de choses au niveau de l'Etat sur ces questions. Nous ne comprenons pas pourquoi la commune devrait se mêler de la politique de l'intégration des étrangers, surtout quel besoin nous avons de reprendre des tâches de l'Etat, ce d'autant plus qu'on peut très bien se poser la question de savoir ce que signifie une mise en œuvre communale de la politique de l'intégration des étrangères et des étrangers.

Cela signifie-t-il que l'intégration devrait être différente en Ville de Genève qu'en Ville de Lancy, ou dans la commune d'Avully? Non, non, tout cela n'a aucun sens! Je veux bien qu'à Cologny ce soit un peu particulier avec d'autres catégories d'étrangers, mais, dans la plupart des communes de ce canton, les problèmes sont tout à fait semblables. Il s'agit là d'une tâche cantonale.

Si ça vous chante, déposez une résolution qui critique le Canton, qui exécuterait mal cette politique! Je vous le rappelle d'ailleurs, cette politique est diri-

Motion: intégration des étrangers

gée par un magistrat de l'Alternative, M. Moutinot, président du Conseil d'Etat. N'hésitez pas à lui faire part de tous vos soucis au sujet de cette politique, mais, de grâce, ne continuez pas à inventer des nouvelles prestations de la Ville de Genève! Nous avons déjà assez de soucis avec tout ce que nous devons faire et toutes les nouvelles tâches que le Conseil d'Etat ne manquera pas de nous transmettre.

Pour toutes ces raisons, je vous recommande de voter non à cette motion.

M^{me} Fabienne Aubry Conne (L). Je serai brève. Vous avez vu comme moi le nombre d'astérisques qui précèdent ce point à notre ordre du jour et, à l'inverse de mon préopinant, nous, le groupe libéral, nous sommes interpellés par cette motion, que nous soutiendrons. Il est tout à fait évident que l'équilibre d'une société – de notre société – passe par l'intégration vraie de ceux venus d'ailleurs, quelles que soient leurs origines et leurs conditions d'arrivée dans notre pays. Je parle là d'une intégration pensée et réfléchie.

Aussi, pour en étudier au mieux les modalités, au regard de la nouvelle loi et de son application, et surtout de nos compétences, nous proposons de renvoyer, comme il était demandé, ce projet de motion en commission sociale et de la jeunesse.

M^{me} Marie Chappuis (DC). A la différence de l'Union démocratique du centre ou des radicaux, nous estimons, au Parti démocrate-chrétien, que si l'on veut exiger du nouvel arrivant de s'intégrer dans sa société d'accueil, celle-ci doit lui en donner les moyens. Force est de constater que Genève est dotée d'une politique d'intégration aujourd'hui peu cohérente et bien à la traîne par rapport à d'autres villes comme Zurich, Bâle ou, plus proche de nous, Vevey.

La nouvelle loi sur les étrangers stipule que les cantons, mais aussi les communes doivent encourager en particulier l'apprentissage d'une langue nationale. Cette nouvelle loi prévoit également que la Confédération peut soutenir, par ses contributions financières, des projets qui favorisent précisément l'apprentissage d'une langue nationale, puisqu'il ne fait aucun doute que parler la langue de la société d'accueil favorise l'accès au marché du travail et la mobilité professionnelle.

Pour prendre les exemples de Vevey et de Bâle, des cours de français et des cours sur la vie civique et sociale sont proposés. Ils se donnent aussi bien dans une salle de classe que dans les administrations, à la poste, dans les magasins ou chez le médecin. Un service de crèche est en outre à la disposition des parents

qui souhaitent les suivre. L'objectif est de permettre au nouvel arrivant de tisser des liens sociaux avec la communauté de son quartier et, plus généralement, de sa ville.

Il n'y a rien de tel à Genève, qui a encore beaucoup de progrès à faire dans ce domaine. La nouvelle loi sur les étrangers, même si elle est loin d'être parfaite, offre des perspectives intéressantes pour le financement de ces projets, et nous estimons, au Parti démocrate-chrétien, que Genève doit véritablement faire des efforts en matière de politique d'intégration, une politique d'intégration qui sache faire preuve d'autorité, mais qui sache également encourager. C'est pourquoi nous renverrons cette motion en commission.

M. Alpha Dramé (Ve). Monsieur le président, vous transmettez aux radicaux et à l'Union démocratique du centre que lorsque tu prends une plante venue d'ailleurs et que tu la replantes dans ton potager, elle a besoin d'être mieux arrosée que les plantes traditionnelles pour prendre racine, et que si tu coupes ses racines, la plante meurt...

Le bras qui arrose la plante s'appelle la politique d'intégration; elle est fédérale, elle est cantonale. Mais la plante, elle se trouve au niveau communal. Bien sûr, il y a la responsabilité de la plante de mettre ses racines, d'avoir des fruits, mais il y a aussi la responsabilité des gens autour d'arroser la plante pour qu'elle prenne racine. C'est donc des devoirs partagés.

Je ne comprends pas aujourd'hui comment vous pouvez nous dire ici que c'est une politique cantonale et que la commune n'a rien à y voir. La politique de gestion des déchets, elle est d'abord fédérale, ensuite il y a l'ordonnance fédérale, ensuite il y a la loi cantonale. Mais la voirie, c'est M. Maudet qui s'en occupe, alors ne nous dites pas que la politique d'intégration, c'est une politique cantonale ou fédérale!

Je sais que l'Union démocratique du centre a réduit la politique fédérale à des simples cours de français. Est-ce que l'intégration peut se faire uniquement en donnant des cours de français aux étrangers? L'intégration se fait dans la proximité, dans des associations au niveau communal qui sont des antichambres où les étrangers viennent, avec leurs habitudes et leur manière de vivre, apprendre à vivre et à exister ici.

C'est ce que nous demandons à la commune, parce que les étrangers ne vivent pas en l'air, ils ne vivent pas dans la Confédération – pour moi virtuelle – ni dans le canton, ils vivent dans les communes, à proximité des Genevois, et ils partagent la vie des Genevois. Notre commune, la Ville de Genève, a la plus grande population du canton avec ses 185 000 habitants. On nous l'a dit, plus de 70% des

Motion: intégration des étrangers

Genevois ont un parent d'origine étrangère. Ces gens, qui sont venus ici, sont restés. Il semblerait même que le Parti libéral – excusez-moi si je me trompe – serait d'origine étrangère, parce que les industriels qui sont venus développer Genève sont aussi ceux qui ont développé le Parti libéral...

Vous voyez que c'est la moindre des choses que de demander à la commune de s'occuper de l'intégration des étrangers, parce qu'ils sont dans nos communes. On a le Collectif de soutien aux sans-papiers, on a Maison Kultura, il y a plein d'associations ici qui, avec peu d'argent, arrivent à régler les problèmes. Seulement, il faut savoir une chose, un étranger qui déprime chez nous, un étranger qui a perdu sa dignité et se retrouve dans les hôpitaux ou dans les prisons, ils nous coûtent beaucoup plus cher que si on leur donnait 10 000 francs pour qu'ils soient soutenus au sein des associations.

Voilà ce qu'il faut faire. Nous renverrons cette motion à la commission sociale et de la jeunesse pour que la commune prenne toutes ses responsabilités face à ces gens qui sont parmi nous et qui font partie de la Genève internationale et de la Genève locale. (*Applaudissements.*)

M^{me} Silvia Machado (S). Je voulais juste préciser quelque chose. Peut-être n'ai-je pas bien expliqué le sens de cette motion. Il s'agit d'étudier en commission ce qui revient à la commune par rapport à la politique d'intégration communale et en synergie avec les devoirs du Canton. Il est bien inscrit dans la loi fédérale qu'une responsabilité revient au Canton et une autre aux communes. Nous devons bien prendre là nos responsabilités.

M. Jacques Baud (UDC). J'aimerais juste être pragmatique et très court. A droite, si on avait écouté notre chef de groupe, on n'aurait pas fait une erreur. Je rappelle que toute personne qui devient Suisse devient avant toute chose originaire d'une commune.

A la base, l'intégration doit donc se faire par la commune et envers la commune, puis le Canton et, évidemment, la Suisse. Alors, venir dire que cela ne regarde pas la commune, Messieurs de droite, non! Excusez-moi, vous êtes bien gentils, mais soyons sérieux et pragmatiques! (*Applaudissements.*)

M. Olivier Fiumelli (R). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, nous essayons seulement d'avoir un discours cohérent sur l'action publique. Ce que nous n'aimons pas, en particulier, ce sont les doublons... (*Protestations.*) Nous estimons que le travail excellemment fait par votre magistrat Manuel Tor-

nare et par le Conseil d'Etat dans le domaine du social et de la santé, à savoir la répartition des tâches, peut être fait également dans le domaine de l'intégration des étrangers, voire pour la culture.

Si, demain, la Constituante décide que l'intégration des étrangers doit relever du niveau communal, comme l'a dit M. Dramé, cela ne me pose personnellement aucun problème. Que la commune s'occupe des étrangers, je n'ai aucun problème avec cette idée. Simplement, nous n'aimons pas les doublons. C'est tout.

M. Jacques Hämmerli (UDC). Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers municipaux, tout à l'heure, je me suis exprimé j'ai cru on ne peut plus clairement. Je constate que certains n'écoutaient pas, ou peut-être étaient-ils dérangés par les babils continuels sur ma droite, physiquement.

Je dirai ceci: nous n'ignorons pas que l'ordonnance du Conseil fédéral du 24 octobre 2007 est en fait l'ordonnance préparée par le département de M. Christoph Blocher. Il faut rendre à César ce qui est à César. Tout à l'heure, je n'ai pas apprécié – Monsieur le président, vous transmettez – les propos complètement hors sujet tenus tant par la préopinante du Parti démocrate-chrétien que, surtout, par notre collègue du groupe des Verts.

J'accepte volontiers les critiques et très volontiers j'assume, mais je n'admets pas la malhonnêteté intellectuelle, ou même la malhonnêteté tout court.

Le président. Je transmets, Monsieur Hämmerli...

M. Alpha Dramé (Ve). Monsieur le président, vous transmettez à M. Hämmerli que, lorsque M. Christoph Blocher est venu à Genève, je l'ai rencontré. Je lui ai dit que le coq qui chante si fort ne doit pas oublier qu'il vient d'un œuf, et un œuf, c'est fragile. C'était pour lui rappeler qu'il est d'origine étrangère et qu'il est de la deuxième génération.

C'est lui qui a fait cette politique et qui a soutenu cette loi. Cette loi, aujourd'hui, ne nous satisfait pas, mais ce n'est pas le lieu d'en discuter, parce qu'on parle d'intégration au niveau de la commune. C'est pourquoi je rappelle la genèse de l'histoire, c'est pourquoi je remonte jusqu'au Conseil fédéral.

Effectivement, aujourd'hui, au niveau fédéral, il y a des fonds pour des cours de français, mais la politique d'intégration au niveau fédéral laisse à désirer, et j'assume ce que j'ai dit jusqu'au bout: M. Blocher a fait un très mauvais travail. Je le lui ai dit en face, ici, à Genève.

Motion: intégration des étrangers

En ce qui concerne M. le radical, Monsieur le président, vous lui transmettez, oui, aujourd'hui, quand on parle des étrangers, on parle des doublons. Mais c'est quoi, un doublon?

Une politique a trois échelles d'application. Elle a le niveau fédéral, le niveau cantonal et le niveau communal. Rappelez-lui, Monsieur le président, que la politique sociale est communale. C'est M. Manuel Tornare qui s'occupe de la politique sociale... (*Remarque.*) Oui, bien sûr, elle est communale, la politique sociale, Monsieur! Si vous avez quelque chose en matière budgétaire sur quoi vous pouvez agir, c'est au niveau de la politique sociale.

Il y a des politiques toutes faites qui viennent du Canton et sur lesquelles vous ne pouvez pas agir. Alors, quand nous parlons d'intégration, nous parlons d'une politique susceptible d'être réalisée au niveau communal et qui concerne les Genevois. Voilà. D'autre part, c'est une complémentarité, ce n'est pas un doublon. Il ne peut pas y avoir de doublons quand on s'occupe des êtres humains. Il peut y avoir des doublons quand on s'occupe des ponts, des routes, des objets inertes.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal, je transmets au groupe radical.

M. Alexis Barbey (L). Comme les libéraux ont été mis en cause par M. Dramé tout à l'heure, j'aimerais dire que, effectivement, les libéraux viennent de personnalités qui ont immigré, plus que d'autres probablement, mais j'aimerais rappeler quand même que l'immigration, en particulier des banquiers, a commencé au XVI^e siècle. Je ne crois pas qu'à cette époque-là on parlait réellement de politique d'immigration et, s'il y en avait une, elle était menée par l'Eglise. Or je ne pense pas que ce soit là l'objectif du Conseil municipal aujourd'hui.

La seconde chose que je voulais dire concerne la comparaison qui a été faite entre la politique d'immigration de la Ville de Genève et la politique de gestion des déchets au triple niveau fédéral, cantonal et communal. Je suis assez surpris de voir qu'elle soit passée sans réaction... Je pense que si une personne de la droite avait fait cette comparaison, nous aurions eu droit à un tollé sur les bancs de la gauche! C'est là, je crois, la preuve que les débats dans ce Conseil municipal se passent de façon assez sereine... Je m'en félicite et je vous remercie.

M^{me} Salika Wenger (AGT). Je ne crois pas qu'une demande de cet ordre soit un hasard. C'est nous, la commune, qui donnons le préavis pour les naturalisations. Il me semble alors que cela nous donne aussi un certain nombre de res-

ponsabilités. Naturaliser les gens, les accueillir, demander la libre circulation me semblent être en tout cas une manière de dire: les étrangers sont les bienvenus!

Je donne un exemple, parce que c'est plus simple. Lorsque Calvin est arrivé à Genève, il est resté dix ans sans pouvoir vraiment s'exprimer, il était simplement celui qui écrivait pour Farel. Il a fallu qu'il reparte pour que les Genevois se rendent compte de la perte que représentait son absence. Et c'est à son retour, alors qu'on l'avait appelé, qu'il est devenu Jean Calvin, celui que nous connaissons tous.

J'ai envie de dire: ne commettons pas la même erreur! Il y a probablement, dans toutes ces populations que nous recevons à Genève, non pas des Jean Calvin, mais tellement de personnes de grande valeur, qu'il ne faut pas ostraciser – au contraire! – à qui il faut donner toutes les possibilités d'offrir l'ampleur de leur richesse à la société qui les accueille.

On est en train de s'offusquer du fait que la Ville devrait s'occuper des étrangers. Nous n'avons pas la bouche aussi fine lorsqu'il s'agit de prendre les impôts de leur travail... Je vous rappelle que c'est nous qui en avons le bénéfice et, lorsque nous parlons de la population étrangère à Genève, nous parlons d'une immense population. Genève est une petite ville avec peu d'habitants, où il y a beaucoup d'étrangers, et beaucoup d'étrangers qui travaillent pour leur famille, c'est certain, mais qui travaillent aussi pour nous.

Alors, le moins que nous puissions faire est effectivement de leur donner les conditions de s'intégrer le mieux possible et de la manière la moins douloureuse possible, et la moins contraignante possible. C'est peut-être aussi pour nous l'occasion de nous donner la possibilité de les connaître et de reconnaître que, seul, personne n'existe. Pas même les Genevois.

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale. (*M. Fiumelli demande la parole.*) Monsieur Fiumelli, vous avez déjà parlé deux fois et vous n'êtes pas mis en cause.

M. Pierre Maudet, conseiller administratif. Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, j'ai écouté avec attention ce débat, que j'ai trouvé un peu surréaliste, je vous dirai dans un instant pourquoi. Mais j'aimerais vous donner ici la position du Conseil administratif, qui a discuté de cette motion avant de la voir traitée ce soir.

Je précise d'emblée que je ne m'exprime pas ici en ma qualité de responsable de la politique communale des déchets... (*Rires.*) Mais bel et bien en ma qualité, délégué en ceci par le Conseil administratif, de responsable des naturalisations

Motion: intégration des étrangers

– je remercie M^{me} Wenger de l’avoir rappelé, c’est une compétence notamment communale – mais également en représentant la position de ma collègue Sandrine Salerno, qui s’est penchée longuement sur ce dossier.

En matière de politique d’intégration, les communes balancent entre la notion de proximité, la notion de subsidiarité. S’il est vrai, j’aimerais rassurer ici un certain nombre dans cette salle, que nous ne devons pas nous substituer nécessairement aux instances supérieures que sont le Canton et la Confédération – il a été fait abondamment référence aux dispositions fédérales, votées par le peuple et transformées ensuite à travers des ordonnances du Conseil fédéral en injonctions assez précises – nous ne devons pas non plus nous transformer en simple succursale d’un bureau de l’intégration, ou nous substituer à des activités cantonales.

En revanche, et j’entends le dire ici avec vigueur, parce que c’est une politique que nous menons depuis de nombreuses années au niveau du Conseil administratif, il est évident que la Ville de Genève doit développer, a déjà développé et développera encore une politique d’intégration à travers les instruments existants que sont, et quelqu’un l’a dit tout à l’heure, les associations sportives, culturelles, associations qui permettent à tout un chacun de s’engager, de s’approprier la vie communale extrêmement riche que nous souhaitons développer.

Cette politique-là n’est pas spécifiquement la politique de l’intégration, c’est celle du «vivre ensemble» qui, évidemment, découle de la politique d’intégration. Mais il pourrait être intéressant, à l’occasion de cette motion, de faire émerger les efforts développés par la Ville depuis de nombreuses années dans ce domaine-là.

Je pense tout particulièrement à l’action de mon collègue Manuel Tornare dans le domaine du sport, où est souhaitée, dans les années à venir, la mise en œuvre de moyens supplémentaires pour faire en sorte que l’intégration concrète se réalise à la faveur de participations d’enfants et de jeunes dans toutes sortes de clubs sportifs.

J’aimerais aussi dire que la politique d’intégration se matérialise au niveau des municipalités dans certaines étapes cruciales. Première étape, c’est celle de l’accueil. Souvent, l’accueil dépend beaucoup de la commune, parce que, quelqu’un l’a dit tout à l’heure, elle est le lieu qui figurera sur votre passeport, sur votre carte d’identité, mais c’est surtout le lieu où on reçoit les premiers éléments relatifs aux règles de bonne vie et mœurs, aux règles du pays dans lequel on arrive.

Cet élément-là, je ne me lasse pas de le rappeler, chaque fois que nous procédons à la naturalisation de candidates et de candidats, en indiquant que la Suisse est un des rares pays qui prévoit sur ses documents d’identité la mention expresse de la commune d’origine, ce qu’on appelle le droit de cité. C’est donc un travail à faire sur l’accueil et sur la qualité de citoyen et de citoyenne, c’est-à-dire de per-

sonnes qui peuvent s'exprimer en termes de droit de vote au niveau communal après huit ans de résidence.

Cette nouvelle compétence, vous le savez, Mesdames et Messieurs, a été donnée par décision populaire à la suite d'une initiative, il y a quelques années. Elle nécessite un travail important de la part du Canton en priorité, mais également des communes, pour veiller à ce que nos concitoyennes et concitoyens, sous l'angle municipal, soient incités à participer et à prendre part à la vie de leur commune.

Je le disais il y a un instant, c'est également la dimension de la naturalisation, une étape qui vient souvent ultérieurement, qui nécessite une démarche volontaire de la part de celles et ceux qui sont intéressés à s'y lancer, et qui nécessite aussi, de la part de la commune, mais vous le savez, cela se fait déjà, un certain travail de formation, d'information, d'encouragement à rejoindre la communauté.

Et j'en finirai par là, Mesdames et Messieurs, je pense que cette motion M-781 a le mérite, si vous la renvoyez en commission, de permettre au Conseil administratif d'expliquer ce qu'il fait, de débattre avec vous de ce qu'il pourrait faire et de rendre peut-être ici un rapport à la faveur d'un débat que nous souhaitons riche. J'ai coutume de le dire lors de chaque réception des nouveaux naturalisés ou des futurs nouveaux naturalisés en Ville, ce n'est pas un cadeau que nous faisons aux étrangers de nous donner les moyens de les intégrer, c'est un cadeau qu'ils nous font de venir ici, à condition de leur offrir des conditions pour s'intégrer et pour leur permettre de nous amener une certaine richesse.

Raison pour laquelle, Mesdames et Messieurs, le Conseil administratif vous encourage à renvoyer cette motion en commission, afin d'en débattre avec vous. Nous aurons à cœur, ma collègue Sandrine Salerno et moi-même, de venir vous expliquer ce que nous entendons faire pour le futur, en respectant les principes de proximité et de subsidiarité. (*Applaudissements.*)

Mis aux voix, la prise en considération de la motion et son renvoi à la commission sociale et de la jeunesse sont acceptés sans opposition (abstention des radicaux).

Le président. Il est 19 h 15, nous allons interrompre nos débats et les reprendre à 20 h 45. Je vous souhaite un excellent appétit!

7. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

8. Interpellations.

Néant.

9. Questions écrites.

Néant.

Séance levée à 19 h 15.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif	2530
2. Communications du bureau du Conseil municipal	2530
3.a) Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 28 mai 2008 en vue de l'ouverture de crédits pour un montant net total de 44 815 000 francs:	
a) pour un montant net de 25 558 000 francs destiné aux travaux d'aménagement et de réfection du domaine public municipal, liés à la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex;	
b) pour un montant net de 8 146 000 francs, déduction faite de la participation de l'Etat de Genève de 1 288 000 francs, destiné à la construction et rénovation du réseau de collecteurs situé sur le territoire de la Ville de Genève, liées à la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex, soit un montant brut de 9 434 000 francs;	
c) pour un montant net de 7 551 000 francs destiné à la participation de la Ville de Genève à la démolition et reconstruction des ponts de l'Ile et à la réfection et au renforcement du pont de Saint-Georges, liés à la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex;	
d) pour un montant net de 3 560 000 francs, déduction faite de la participation de l'Etat de Genève de 1 289 460 francs, destiné à la réfection du collecteur Bel-Air situé entre le quai de la Poste et la partie amont du pont de l'Ile, liée à la réfection des ponts de l'Ile, soit un montant brut de 4 849 460 francs (PR-623 A) .	5231
3.b) Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 28 mai 2008 en vue de l'ouverture de crédits pour un montant net total de 14 081 000 francs:	
– pour un montant net de 10 428 000 francs destiné aux travaux d'aménagement et de réfection du domaine public municipal, liés à la déviation des lignes de trolleybus, nécessitée par la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex;	
– pour un montant net de 3 653 000 francs, déduction faite d'une participation de l'Etat de Genève de 590 000 francs, destiné à la construction et rénovation d'un réseau de collecteurs, situé sur	

- la Ville de Genève, liées à la déviation des lignes de trolleybus nécessitée par la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex, soit un montant brut de 4 243 000 francs (PR-624 A) . 2551
4. Projet d'arrêté du 12 mars 2008 de M^{mes} Salika Wenger, Maria Pérez, Maria Casares, Marie-France Spielmann, Catherine Gaillard, Vera Figurek, Charlotte Meierhofer, Hélène Ecuyer, MM. Pierre Rumo et Christian Zaugg: «Respect des conditions d'exploitation des Cheneviers par les SIG et des compétences communales» (PA-79) 2580
5. Motion du 12 mars 2008 de MM. Alexandre Chevalier, Alexis Barbey, Jean Sanchez, Georges Queloz, M^{mes} Nathalie Fontanet, Florence Kraft-Babel, Fabienne Aubry Conne, Danièle Magnin, Laetitia Guinand et Linda de Coulon: «Pour des débats de qualité et efficaces!» (M-780) 2594
6. Motion du 12 mars 2008 de MM. Patrick Baud-Lavigne, Thierry Piguet, Grégoire Carasso, Gérard Deshusses, Christophe Buemi, Jean-Louis Fazio, Christian Lopez Quirland, M^{mes} Martine Sumi, Andrienne Soutter, Diana Duarte Rizzolio, Mary Pallante, Christiane Olivier, Silvia Machado, Isabelle Brunier, Véronique Paris, Annina Pfund et Nicole Valiquer Grecuccio: «Pour une mise en œuvre communale de la politique d'intégration des étrangers et des étrangères» (M-781) 2604
7. Propositions des conseillers municipaux 2614
8. Interpellations 2615
9. Questions écrites 2615

La mémorialiste:
Marguerite Conus