
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Deuxième séance – Mardi 7 juin 2005, à 20 h 45

Présidence de M^{me} Catherine Gaillard-lungmann, présidente

La séance est ouverte à 20 h 45 dans la salle du Grand Conseil.

Font excuser leur absence: *M. Manuel Tornare*, maire, *M^{mes} Monique Cahannes, Virginie Keller Lopez*, *MM. Jean-Pierre Oberholzer, Jean-Pierre Oetiker* et *Georges Queloz*.

Assistent à la séance: *M. André Hediger*, vice-président, *MM. Patrice Mugny, Christian Ferrazino* et *Pierre Muller*, conseillers administratifs.

CONVOCAATION

Par lettre du 26 mai 2005, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 7 juin et mercredi 8 juin 2005, à 17 h et 20 h 30.

1. Communications du Conseil administratif.

Néant.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Néant.

3. Questions orales.

M^{me} Nelly Hartlieb (UDC). Ma question s'adresse à M. Hediger. J'ai été interpellée par les habitants de la rue des Terreaux-du-Temple. Entre les immeubles 6 et 8, il y a des cases jaunes. Il paraît qu'une Volvo rouge y est stationnée en permanence. Les agents municipaux ou les agents de sécurité municipaux passent régulièrement à côté, sans jamais y mettre de bâche. J'aurais souhaité savoir s'il y avait une raison bien particulière à cela.

M. Jean-Charles Lathion (DC). Ma question s'adresse à M. Mugny. J'ai lu avec intérêt, dans la *Tribune de Genève*, que le Festival de la Bâtie redémarrait avec deux directeurs. J'aurais donc souhaité savoir si, avec deux directeurs, on ne s'orientait pas vers une structure trop institutionnalisée par rapport aux objectifs de départ de ce festival. J'aimerais également connaître les critères qui ont présidé à ce choix.

M. Patrice Mugny, conseiller administratif. Monsieur Lathion, votre question me surprend. La Bâtie est une association totalement indépendante. A vos côtés siège M. Robert Pattaroni, qui est membre d'une fondation elle aussi indépendante: je pense qu'il serait assez surpris que j'intervienne dans les critères qui président au choix du directeur!

Il s'avère que la Bâtie a choisi librement, selon ses propres critères, les deux directeurs. La Ville n'a pas été consultée et n'a pas souhaité l'être, je ne peux donc pas vous répondre. En revanche, j'adresserai volontiers votre requête aux responsables de la Bâtie pour qu'éventuellement une liste de leurs critères soit dressée, et je vous la transmettrai volontiers.

M. Pierre Maudet (R). Ma question s'adresse au Conseil administratif dans son ensemble; elle a trait à la participation de la Ville de Genève à Ouestrail. Je m'interroge sur le fait que la Ville ait répondu négativement à la proposition d'adhésion à Ouestrail, association qui finance des études de conception, des analyses de marché et des campagnes de promotion en faveur du rail et des transports publics. De nombreuses villes de Suisse romande y ont adhéré et tous les cantons de Suisse romande en sont partie prenante; c'est une association qui fait véritablement un travail de lobbying.

Alors, je m'interroge: pourquoi le Conseil administratif n'a-t-il pas jugé bon d'adhérer à cette association, étant entendu que la Ville souhaite jouer un rôle majeur dans la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) et qu'elle a, par ailleurs, l'habitude de prendre position sur moult sujets, parfois d'envergure planétaire? Je suis surpris que la Ville, au niveau fédéral, n'ait pas jugé bon de participer et j'aimerais savoir pourquoi le Conseil administratif, par la voix de M. Ferrazino, a répondu négativement, à travers un courrier récent, sur cette question.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Monsieur Maudet, quand la Ville de Genève prend l'initiative de certaines démarches qui ne sont pas de sa compétence, vous êtes le premier à demander que nous laissions le Canton ou d'autres faire ce qui est de leur compétence! Et quand la Ville de Genève reconnaît que le Canton a l'initiative dans ce type de démarches et lui fait confiance, vous dites - c'est votre dialectique - que nous ferions mieux de ne pas lui faire confiance, que nous devrions nous substituer à lui ou lui prêter main-forte...

Dans ce dossier, nous disons simplement que la politique que nous, Conseil administratif, concevons n'est ni une politique spectacle ni une politique visant à se placer ici ou là; notre politique est de défendre la réalisation du projet, relayés d'ailleurs par le Conseil municipal. Vous savez en effet combien nous sommes engagés dans le dossier CEVA. Nous venons régulièrement devant vous avec des propositions pour le faire avancer, pour anticiper les différentes démarches qui concernent ce projet à caractère régional qui a des retombées sur notre territoire municipal. D'ailleurs, nous aurons à en reparler à propos de la trémie de sortie de Champel et de celle de la gare des Eaux-Vives.

Sachant qu'il appartient prioritairement au Canton, au niveau des transports régionaux, d'être partie prenante d'une telle association, nous nous sommes dit que nous n'allions pas porter notre candidature à une énième association.

Maintenant, si vous pensez que, vu la notoriété de la Ville de Genève et l'engagement des membres du Conseil administratif, il nous faut systématique-

ment être au front et en première ligne, j'en prends acte, cela ne me dérange pas trop, surtout dans ce dossier où nous avons démontré jusqu'à maintenant notre volonté d'aller de l'avant et notre engagement concret, quotidien.

En résumé et en conclusion, ne faites pas un faux problème de ce qui n'en est pas un. A moins que le Conseil municipal pense comme M. John Dupraz, qui ne perd pas une occasion de dire tout le mal qu'il pense du Conseil administratif et qui, cette fois-ci, s'étonne de son absence! Si, pour une fois, nous pouvons lui faire plaisir, pourquoi pas? A ce moment-là, je serais prêt à conseiller à mes collègues de verser la modique somme de 200 francs pour adhérer à cette association, afin d'épauler le Conseil d'Etat qui, selon le groupe radical, semble avoir quelque peine à faire entendre sa voix dans ce groupe. Ainsi, nous ne manquons pas de l'épauler et nous dirions d'ailleurs que c'est sur votre suggestion, si cela peut répondre à votre attente!

M. Mathias Buschbeck (Ve). Ma question s'adresse au conseiller administratif M. Mugny. Nous avons reçu une invitation pour une exposition intitulée: «Ambiguë, la relation plante-insecte», exposition qui s'annonce fort intéressante. J'ai lu avec beaucoup d'intérêt la plaquette de présentation, dans laquelle on voit apparaître plusieurs fois le logo de l'entreprise Du Pont de Nemours. Connaissant les secteurs d'activités qui sont les siens, on est en droit de se demander quels ont été les accords passés entre cette entreprise et les Conservatoire et Jardin botaniques de la Ville de Genève.

M. Patrice Mugny, conseiller administratif. Vous m'apprenez quelque chose, Monsieur Buschbeck. Je vais de ce pas me renseigner et je vous promets de vous donner la réponse d'ici une dizaine de jours, à moins qu'un collaborateur ou une collaboratrice puisse me renseigner demain matin, auquel cas je vous répondrai demain en début de séance.

M. René Winet (R). En 2004, le Conseil municipal a voté l'acquisition d'une villa au chemin Dr-Jean-Louis-Prévost 15, pour un montant d'environ 900 000 francs, je crois. Ma question s'adresse à M. Ferrazino. Est-il vrai que, dans cette villa, une école de musique va être installée, et non des logements?

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Monsieur Winet, je vous remercie de m'interpeller encore une fois sur ce sujet. Comme vous le savez,

l'attribution des locaux propriétés de la Ville de Genève n'incombe pas à celui qui vous parle, mais à la Gérance immobilière municipale, et mon collègue Pierre Muller me précise à l'instant que cette villa est louée. La villa en question est donc louée et, le cas échéant, après s'être renseigné, M. Muller vous précisera à qui.

Ce que je peux vous dire ici, c'est que, lorsque le Conseil administratif a demandé à ce Conseil municipal de se porter acquéreur de la villa, c'est précisément pour pouvoir, dans le cadre d'un plan localisé de quartier visant à urbaniser cet endroit, être partie prenante d'un projet d'aménagement. La villa sera démolie pour pouvoir construire des immeubles à cet endroit. Evidemment, dans l'intervalle, nous n'allions pas laisser cette villa vacante, il s'agissait de la louer. Pour ce qui est des précisions sur le type de location qui a été fait à titre provisoire, mon collègue Pierre Muller ne manquera pas de vous les transmettre en temps utile.

M. Pierre Losio (Ve). Ma question s'adresse à M. le conseiller administratif Christian Ferrazino et concerne l'école de la rue de Zurich. Il m'arrive, lorsque je rentre après les séances de la commission des finances ou du Conseil municipal – ou après d'autres sorties que je n'ai pas à justifier ici – de constater que, sur le coup de 22 h 30 ou 23 h, il y a deux classes qui restent illuminées à ces heures tardives de la nuit dans cette école. J'ai constaté que c'étaient toujours les deux mêmes, soit celle qui se trouve à l'angle rue de Berne/ancienne rue de la Navigation et celle qui lui est exactement symétrique, à l'angle rue de Neuchâtel/rue de Zurich.

Je me demande s'il y a une raison pour que ces deux classes restent éclairées toute la nuit. Si ce n'est pas le cas, je souhaiterais, dans un souci d'économie d'énergie, que les responsables du chantier fassent en sorte qu'on éteigne les lumières. Comme l'une des deux classes est située exactement au-dessus de celle que j'occupais à l'époque, il m'est même arrivé de penser qu'un de mes anciens collègues cachait peut-être un magot dans sa classe et qu'aujourd'hui des ouvriers cherchent à le découvrir... En tout cas, je trouve étonnant que des bâtiments dans lesquels la Ville de Genève effectue des travaux restent éclairés pendant la nuit.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je prends note de votre observation, Monsieur Losio. Bien évidemment, on ne peut pas accuser le corps enseignant, auquel vous apparteniez, puisque momentanément personne n'enseigne plus dans cette école qui est en chantier.

Je vais très rapidement informer le Service d'architecture, qui est en charge de la réfection de cette magnifique école où vous avez eu la joie d'exercer votre métier, afin que des mesures soient prises et qu'un interrupteur soit installé, car j'ose espérer que c'est ce qui fait défaut.

M. Patrice Reynaud (L). Ma question s'adresse à M. Ferrazino. Sauf erreur de ma part, les offres qui peuvent être faites auprès de la Ville de Genève s'inscrivent dans deux types de loi: l'AIMP (Accord intercantonal sur les marchés publics) dans un premier temps et le RPMFS, son règlement d'application, dans un deuxième temps.

Je souhaiterais entendre M. Ferrazino en ce qui concerne les éventuelles nouvelles conditions que la Ville met dans ses appels d'offre au profit du Fonds de solidarité numérique. Il semblerait qu'un prélèvement de 1% soit décidé aujourd'hui et j'aimerais savoir si un tel prélèvement correspond effectivement à ce que les lois, tant l'AIMP que le RPMFS, prévoient, et si cela est tout à fait en ordre.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je vois quelles sont vos lectures, Monsieur Reynaud! J'ai également pris connaissance d'un article dans le journal *Entreprise romande*, signé par M. Weiss, qui, outre sa qualité de rédacteur dudit journal, est un député du Parti libéral que vous connaissez aussi bien que moi.

M. Weiss relaie une préoccupation que M. Michel Barde – à qui j'avais pris soin de répondre – avait lui-même formulée précédemment. Apparemment, la réponse que j'ai donnée à M. Barde n'a pas été transmise à M. Weiss, ou alors il n'a pas eu le temps de la lire... Ce dernier laisse entendre, avec le style polémique qu'on lui connaît, que, de toute façon, tout ce que fait la Ville, elle le fait mal et que, par conséquent, même lorsqu'elle agit dans la solidarité numérique, elle doit certainement se tromper! Il a sans doute mis beaucoup de temps à chercher où nous aurions pu nous tromper et il prétend que c'est dans le cadre de la condition que nous mettons lors des appels d'offres, condition appelée «Principe de Genève».

Ce Principe de Genève – nommé ainsi par le président de la République du Sénégal, M. Abdoulaye Wade, car c'est nous, la Ville, qui avons formulé cette proposition – permet de financer de manière régulière le Fonds de solidarité numérique, sur la base du volontariat, je m'empresse de le préciser. Les collectivités publiques qui le souhaitent – et la Ville de Genève, comme d'autres, s'est déclarée en faveur de ce Principe de Genève, puisque nous en avons été les initiateurs – posent une condition supplémentaire lors des appels d'offres qui por-

tent sur l'acquisition de matériel informatique et de logiciels ou sur des contrats d'entretien en lien avec l'informatique. Là, j'ouvre une parenthèse et je parle au libéral que vous êtes, Monsieur Reynaud: il n'y a aucune obligation de répondre à un marché public. Si une entreprise privée n'est pas contente des conditions posées dans un appel d'offres, personne ne l'oblige à répondre, je referme ici la parenthèse! Cette condition supplémentaire consiste donc à ce que les entreprises versent 1% de la totalité de la transaction au Fonds de solidarité numérique, et cela sur leur marge bénéficiaire. Personnellement, j'ai qualifié cette contribution de très modeste.

Vous pensez bien que nous nous sommes renseignés préalablement auprès de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur la faisabilité d'une telle démarche et le président du Fonds de solidarité numérique, M. Guy-Olivier Segond – que vous connaissez bien comme ancien président du Conseil d'Etat et ancien maire de la Ville de Genève – a lui-même pris contact avec les représentants de l'OMC, qui lui ont confirmé la faisabilité d'une telle démarche, en précisant qu'il en irait autrement si le montant prélevé devait être affecté à autre chose qu'au domaine même de la transaction. En l'occurrence, c'est dans le cadre de l'acquisition d'ordinateurs que nous prélevons 1% pour tenter de résorber la fracture numérique. Si, par hypothèse, nous devions affecter ce montant pour lutter contre la pauvreté ou autre, là nous pourrions être contestés par l'OMC, puisqu'il n'y aurait plus de lien direct entre l'objet du contrat et la finalité du prélèvement...

M. Pierre Muller, conseiller administratif. Donne un exemple...

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je peux donner un exemple très simple. La Ville de Genève a eu l'honneur, par l'entremise de notre collègue Pierre Muller lorsqu'il était maire, de décerner le label de l'entreprise numérique à deux entreprises de Genève dont nous avons retenu les offres. Nous avons décidé d'acheter des ordinateurs – comme toute collectivité publique, il nous faut très régulièrement renouveler notre parc informatique – et, dans ce cadre-là, nous avons examiné les différentes offres qui étaient rentrées, selon l'ensemble des critères posés, c'est-à-dire la qualité du produit, la qualité de l'entreprise, le moins-disant par rapport au prix, ainsi que le pourcent à verser sur l'ensemble de la transaction au Fonds de solidarité numérique. Deux entreprises différentes, sur deux marchés distincts, ont ainsi été primées et ont reçu le label de la solidarité numérique. C'est la démonstration que cette théorie est tout à fait praticable et que les entreprises, elles – contrairement à M. Weiss qui nous cherche toujours des poux sur la tête – jouent le jeu. Et je peux vous dire que nous serons de plus en plus nombreux, villes, pouvoirs locaux, régions, à pratiquer cette solidarité numérique.

Personnellement, j'invite les personnes en question, avec qui vous êtes sans doute plus souvent en contact que moi, à participer positivement à l'effort que nous faisons de manière exemplaire en Ville de Genève, plutôt qu'à nous critiquer, en inventant des difficultés pour tenter de freiner ce mouvement. La Ville de Genève a été exemplaire dans ce dossier depuis le début, et j'espère qu'elle le restera.

M. Michel Ducret (R). J'ai une question qui concerne les aménagements du rond-point de Rive. Des travaux de réfection des trottoirs ont été entrepris à fin avril, ils ont été annoncés comme devant durer cinq semaines au maximum. Actuellement, ces travaux sont toujours en cours et l'échéance a été repoussée jusqu'à fin juillet. Ces travaux ont lieu notamment devant deux établissements publics qui disposent évidemment de terrasses. Il a été dit au tenancier de ces deux établissements que, de toute façon, ces travaux étaient provisoires et que, dans deux ans, tout serait complètement refait. Le fait que les travaux aient débuté n'a pas empêché le Service du domaine public de venir mettre ses marques de peinture autour des terrasses, même si les conditions d'exploitation desdites terrasses sont des plus déplorables, puisque ces dernières sont situées au milieu des travaux.

Ma première question est donc: est-il bien utile d'entamer de lourds travaux de réfection si on doit tout recommencer dans deux ans, sachant que la situation actuelle dure depuis de nombreuses années et qu'il n'y a pas de réaménagement particulier autre que la réfection du trottoir et des bordures qui sont provisoires depuis au moins dix ans?

Ma deuxième question: est-il judicieux de lancer des travaux de ce type au seuil de l'été, devant des établissements publics, les privant ainsi de terrasse et de visibilité? A cause de cette situation, ces deux établissements ont perdu une clientèle considérable.

Ma troisième question a trait à la gestion du chantier lui-même. Est-il judicieux de garer les machines de chantier, tous les jours dès 16 h 30, juste devant la porte de ces établissements, empêchant ainsi toute visibilité depuis la chaussée? Ces arcades ont toujours eu de la peine à fonctionner, car elles se situent dans le creux du rond-point de Rive et non sur les pointes, qui sont plus visibles, et leur situation s'est encore aggravée à cause des travaux.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Effectivement, Monsieur Ducret, ce n'est jamais la bonne période pour faire des travaux. Mais, vous le savez, c'est durant les mois d'été qu'il y a le moins de circulation à Rive, et vous qui êtes un fidèle adepte des transports publics devriez plutôt vous réjouir que nous fassions ces travaux pendant la période estivale.

Questions orales

Nous avons pris la décision de refaire le trottoir devant la Pharmacie Grosclaude... (*Remarque de M. Ducret.*) Vous n'avez pas cité de commerce, je suis obligé de déduire... Si vous aviez été plus précis, cela aurait été plus facile! Nous avons donc refait tout le trottoir qui part depuis la Pharmacie Grosclaude, car ce passage piétonnier, très fréquenté également par les usagers des transports publics, était dans un état déplorable. Il y a deux ans, nous avions déjà refait le trottoir qui lui fait face, c'est-à-dire celui qui est devant le McDonald's.

Les travaux du tram au rond-point de Rive ont été faits durant le week-end de l'Ascension, week-end où les ouvriers ont travaillé de jour et de nuit afin d'éviter de boucler le quartier. Vous savez très bien qu'en Ville de Genève nous ne pouvons malheureusement pas nous permettre de boucler un quartier pour faire des travaux, mais nous sommes autorisés à les faire de nuit comme de jour, à condition de laisser l'accessibilité aux habitations et aux commerces. Alors, j'en conviens, cela pose un certain nombre de problèmes pour les terrasses, mais on ne peut pas faire ce type de travaux sans conséquences.

Maintenant, aurait-on pu attendre? Oui, on peut toujours attendre et cela fait d'ailleurs vingt ans qu'on attend! Simplement, pour ce qui est des futurs travaux auxquels vous faites allusion, personnellement je ne pense pas qu'on les verra avant dix ans, et pourtant je suis de nature plutôt optimiste!

Vous vous faites le factotum de certains commerçants, d'autres nous écrivent directement pour nous dire à peu près la même chose que vous. Nous leur répondons que si nous faisons des travaux sur le domaine public, ce n'est ni par plaisir ni pour faire un exercice de style, mais par nécessité. De plus, nous ne pourrions pas mener tous les travaux à la même période, c'est-à-dire en dehors de la période estivale pour ne pas gêner les terrasses, parce que ce sont les mêmes entreprises qui interviennent et que nous sommes donc obligés d'échelonner les interventions sur l'ensemble de l'année.

M. Michel Ducret (R). Je tiens à donner quelques précisions puisque M. Ferrazino m'y invite. Je précise que les deux établissements dont je parle ne sont pas situés le long du trottoir, mais au creux du rond-point, là où il y avait des places de parc. Je dis bien «il y avait», parce que actuellement ces places sont occupées par les machines de chantier. A cet endroit, il n'y a pas de problème pour les transports collectifs, sans cela je n'aurais pas manqué de le relever, croyez-le bien, Monsieur le conseiller administratif.

Il s'agit des établissements Beryt's et Point Carré, qui ont le même propriétaire auquel on n'a tout simplement pas dit la vérité. La lettre qui a été envoyée au Service du domaine public n'a toujours pas reçu de réponse à ce jour.

M. René Winet (R). Je vais reformuler ma question de tout à l'heure et l'adresser à M. Muller. J'aimerais savoir si la villa au chemin Dr-Jean-Louis-Prévost 15 est affectée à des buts associatifs ou à des buts de logement. Est-il vrai que cette villa est louée à une association musicale, une école de musique?

Nous manquons de logements à Genève, nous en discutons toujours et quand nous achetons des villas, nous ne savons pas ce qui se passe, à qui on les loue. J'aimerais donc savoir si cette villa est utilisée pour loger une famille, ou si elle est louée à une association. C'est cela ma question.

La présidente. M. Muller vous répondra demain.

M. Olivier Norer (Ve). Habitant du quartier de Plainpalais, je me réjouis de voir que la salle communale du même nom, située à la rue de Carouge, est bien fréquentée. Par contre, je ne peux que déplorer que les véhicules de livraison qui stationnent sur la rue Pictet-de-Bock empruntent régulièrement le trottoir ainsi que la bande cyclable bidirectionnelle qui s'y trouve, obligeant ainsi les piétons et les cyclistes à cheminer sur la route. Je voudrais donc savoir, avant qu'un accident ne se produise, avant qu'un piéton ou un cycliste ne se fasse écraser par une voiture, ce que compte faire le Conseil administratif à court et à long terme.

M. Pierre Muller, conseiller administratif. Monsieur Norer, tout comme vous je fréquente assidûment la Maison de Plainpalais, à diverses occasions et heures, et je n'ai jamais vu de camionnettes qui stationnaient en permanence. J'ai vu des poids lourds qui chargeaient ou déchargeaient du matériel, mais je peux vous assurer que les consignes sont strictes: c'est chargement ou déchargement, et départ!

M. Alexis Barbey (L). En revenant des séances du Conseil municipal le mois dernier et en passant devant l'église de Saint-Gervais, j'ai constaté que les cabanes de chantier disposées autour de cette église étaient entourées de fil de fer barbelé. J'aimerais savoir quel est le danger qui menace en ville de Genève pour qu'on déroule des barbelés autour des églises, fussent-elles en chantier.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. A ma connaissance, dans ce chantier, il y a des fouilles archéologiques. J'ignore quelles sont les mesures de

précaution qui sont prises par l'archéologue cantonal et les mandataires, mais apparemment c'est pour des questions d'archéologie, et non parce que les voies du Seigneur sont impénétrables...

M. Roman Juon (S). Ma question s'adresse au Conseil administratif et concerne ce qui s'appelait à l'époque le Fonds de décoration – je ne sais plus comment il s'appelle aujourd'hui – et les achats de statues et de sculptures modernes.

A l'époque Ketterer – certains d'entre vous l'ont connu ou en ont entendu parler – ce magistrat installait en ville des sculptures d'art moderne et contemporain, sculptures qui faisaient beaucoup jaser, qui donnaient lieu à de nombreuses discussions, à certaines polémiques. Ici même, dans ce Conseil municipal, le débat était houleux, certains membres des groupes radical et Vigilance voulaient créer une commission qui aurait imposé des sculptures. En été, il y avait des sculptures d'art contemporain dans toutes les Rues-Basses, de Rive à Bel-Air. Pendant trois mois, c'étaient des bagarres, des luttes, des courriers des lecteurs, mais il y avait au moins discussion. Aujourd'hui, il n'y a plus rien! Pouvez-vous me dire s'il y a un programme et si vous prévoyez de soutenir la sculpture contemporaine?

M. Patrice Mugny, conseiller administratif. Monsieur Juon, heureusement qu'on a arrêté de poser ces statues et sculptures un peu partout, sans trop savoir pourquoi...

Pour répondre sérieusement, le Fonds municipal d'art contemporain, puisqu'il s'agit de lui, a trois activités principales. La première concerne le soutien des artistes. Ce soutien s'exprime de multiples manières, par exemple en aidant des artistes genevois à aller à l'étranger ou en leur permettant d'exposer. La deuxième activité concerne l'acquisition des œuvres. Le Fonds municipal d'art contemporain a actuellement une collection. D'ailleurs, le premier exemplaire d'un livre qui recense cette collection est sorti de presse ce matin et sera disponible d'ici à quelques jours. Je vais essayer de vous en procurer un exemplaire le plus rapidement possible, ainsi qu'à l'ensemble des membres du Conseil municipal.

La troisième activité a trait à la présence sur le terrain. En effet, nous continuons à travailler sur l'installation d'œuvres en ville, mais de manière beaucoup plus intégrée. Par exemple, les services de M. Ferrazino, les CFF et le Fonds d'art contemporain avaient imaginé une certaine décoration pour Cornavin dans le cadre d'une rénovation de la gare. Cela n'a malheureusement pas abouti.

Actuellement, le fonds travaille sur la décoration du passage souterrain entre le Rialto et les Grottes. Ce projet fera prochainement l'objet d'un concours. Dans ce passage seront intégrées, en accord avec le département de M. Ferrazino, des œuvres réalisées par des jeunes sortis de l'Ecole supérieure des beaux-arts.

Il est vrai que nous avons renoncé, pour le moment, à poser une statue ici ou là. En revanche, contrairement aux années antérieures, il y a actuellement de nombreux lieux d'exposition pour l'art contemporain. Aujourd'hui même, j'ai malheureusement manqué le vernissage d'une exposition qui a lieu au Mamco.

4. Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 22 septembre 2004 en vue de l'ouverture d'un crédit de 785 000 francs destiné à la construction et la pose de supports signalétiques aux 100 principaux arrêts des Transports publics genevois et pour l'affichage de plans d'information (PR-362 A)¹.

Rapporteur : M. Robin Dumuid.

L'objet susmentionné a été renvoyé à la commission des travaux le 5 octobre 2004. La commission s'est réunie le 6 avril 2005, sous la présidence de M. Roberto Brogini, afin d'étudier cette proposition. Les notes de séance ont été prises par Mme Ursi Frey, que nous remercions.

Rappel de la proposition

La présente demande de crédit prend en compte la construction de 100 supports signalétiques permettant d'équiper les arrêts les plus importants des Transports publics genevois (TPG) et les travaux de génie civil y afférents. Ces supports permettront l'installation des afficheurs électroniques ainsi que l'intégration de plans d'information de proximité.

Afin d'améliorer sensiblement l'information des usagers aux arrêts en ville de Genève, les TPG mettront en place, en 2005 et 2006, 100 afficheurs électroniques destinés aux principaux arrêts et remplaceront le plan de réseau actuel par un plan schématique beaucoup plus lisible. Cette démarche complète en partie le proces-

¹ «Mémorial 162^e année»: Proposition, 1788.

Proposition: supports signalétiques aux arrêts TPG

sus de renouvellement de l'équipement des arrêts, entamé dès 2002, avec l'introduction de la nouvelle identité visuelle des TPG, et poursuivi l'an passé par la refonte de l'interface des distributeurs de billets.

La fourniture des afficheurs électroniques, des supports d'information des lignes desservies à chaque arrêt et le raccordement électrique des afficheurs aux distributeurs de billets est à la charge des TPG.

Présentation de la proposition

Le président accueille MM. Michel Ruffieux, directeur de la Direction de l'organisation urbaine et des constructions, Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public, Claude Brulhart, architecte au même service, et Guy Dossan, ingénieur aux TPG.

M. Brulhart distribue une plaquette de présentation. En 2002, les TPG ont mis en place un groupe de travail pour trouver une nouvelle identité et pour unifier la présentation. Les TPG voulaient installer des informations sur les parois des abribus. La Société générale d'affichage (SGA), propriétaire des abribus, a d'abord refusé cette proposition. Un peu plus tard et à la suite de nombreuses concertations, on a procédé à une refonte des distributeurs et l'on a établi un nouveau plan du réseau qui sera posé sur les abribus. L'année dernière, la Délégation au mobilier urbain a décidé de prolonger l'essai, mais en travaillant sur un concept de mobilier urbain concernant également les arrêts des bus. C'était l'occasion, à la suite de différentes remarques des usagers, d'afficher des plans d'information à divers endroits. Le projet de signalisation globale a été validé. L'objectif est d'unifier l'équipement, de regrouper l'information complète sur un minimum d'espace public, d'y intégrer l'affichage et de moderniser l'équipement qui date de vingt-cinq ans ainsi que d'installer des plans de ville. Malheureusement, on ne peut pas en mettre davantage, la SGA s'y oppose. On veut également respecter la transparence des abribus. Différentes autres démarches d'intégration auront encore lieu au moment du changement des horaires. Dans le cadre de l'harmonisation du mobilier urbain, on améliorera également le confort des usagers. La signalétique est également concernée. Tout cela s'intègre bien et est facile à entretenir.

En ce qui concerne les arrêts, il est important pour la Ville de Genève et les TPG d'avoir un équipement adapté et favorable à la qualité du site. La transparence des abribus est maintenu.

Le totem installé dernièrement pour les entrées dans les zones 30 km/h de la ville et des communes est bien perçu. Cet équipement standard s'intègre bien. On continue avec cette signalétique. Le projet propose un support permettant d'inté-

grer toute l'information sur une surface relativement petite (nom de l'arrêt, nouveau plan du réseau schématisé, fiches horaires). On peut tout regrouper sur un totem. Le second élément, dans le même style de totem avec adaptation de la tête, pourra intégrer l'afficheur électronique. Les plans de proximité pourront également y être intégrés, un peu comme dans le métro de Paris.

Ces totems se déclinent en trois types et permettent de rationaliser ce qui est déjà installé. Ils pourront être réutilisés suivant les endroits nécessaires. Le totem complet est présenté. Il réunit toutes les informations. Le prototype est en cours de construction dans les ateliers. Dans un minimum d'espace seront contenues un maximum d'informations. La demande de crédit concerne la part de la Ville de Genève avec le détail du coût. Il est rappelé que le projet découle de la volonté des TPG d'afficher une information complète, ce qui n'est pas souhaitable dans les abris. Donc, de nouveaux supports sont souhaitables. Les TPG ont pensé se baser sur les totems placés à l'entrée des zones 30 km/h qui ont peu d'emprise sur le domaine public. Le fait qu'il ne s'agit pas d'une nouvelle conception facilitera l'entretien et le stockage. Cette rationalisation permettra également des économies sur la gestion des panneaux et leur renouvellement.

On s'est demandé comment réduire encore les coûts. C'est possible. Ce projet permettrait à la Ville de supprimer les plans autocollants et de garder la transparence des abribus, ainsi que d'améliorer la qualité de vie en ville. Une contrainte importante de ce projet est que les TPG sont tenus d'adapter cet équipement au moment du changement des horaires. Il faudrait donc que le Conseil municipal prenne une décision en juin de cette année. Si cela n'est pas le cas, la nouvelle information aux usagers des TPG sera retardée d'un an.

M. Ruffieux indique qu'il n'est pas très pratique de consulter un plan à l'endroit où sont émis les billets. La consultation peut prendre du temps, alors que d'autres personnes ont besoin de tickets, d'où l'intérêt d'un totem. M. Dossan dit que, de plus, le distributeur est souvent posé contre un mur, alors que le totem présentera deux faces.

Un commissaire radical craint que ces totems se retrouvent dans le Rhône. M. Dossan répond qu'il faut une clé spéciale pour le montage et le démontage. L'avantage pour les TPG est que le totem est facilement modulable. Il sera difficile de démonter les totems, sauf pour les spécialistes. M. Ruffieux ajoute que le même système pourra être utilisé pour toutes sortes de signalétiques. La situation sera facile à gérer.

Un commissaire aimerait savoir comment on procédera à la récupération du mobilier actuel dans le cadre de l'Agenda 21. M. Dossan répond que, suivant la situation, on pourra réutiliser les mâts. Les totems sont prévus pour les arrêts de plus de trois ou quatre lignes. Les TPG indiquent que les communes périphé-

Proposition: supports signalétiques aux arrêts TPG

riques seront également partantes pour s'équiper du même type de signalétique. On installera des afficheurs électroniques aux endroits desservis par plusieurs lignes. Les lignes de trams seront prioritaires.

Un commissaire demande si une étude ergonomique a été faite pour l'emplacement de ces totems. Une ancienne étude relevait que certains emplacements de potelets, etc., gênaient les personnes à mobilité réduite. M. Gfeller répond que la mise en place des abris et de la signalétique est toujours l'objet d'un travail de groupe entre divers services. Parfois, la gendarmerie participe afin d'assurer la mise en place. Dans bien des cas et pour différentes raisons, le principe du cheminement linéaire a été adopté et un bon rapport avec les passages piétons. Cela n'est pas toujours facile. Une personne étudie quartier par quartier les situations avec les handicapés. L'année 2006, particulièrement consacrée aux personnes à mobilité réduite, permettra de rectifier les situations lorsque cela sera nécessaire. On peut imaginer des éléments tactiles sur des cartes. Un grand travail reste à faire. Contact a été pris avec les instances concernées, associations et spécialistes.

Le même commissaire aimerait savoir si l'on a songé à illuminer les arrêts de bus. M. Gfeller répond que la Ville de Genève est tellement illuminée que cela n'est pas nécessaire. La transparence des abribus ne le rend pas nécessaire non plus. Cependant, comme on voit apparaître des marquises, on recense les endroits problématiques qui pourront eux être illuminés.

Discussion et vote

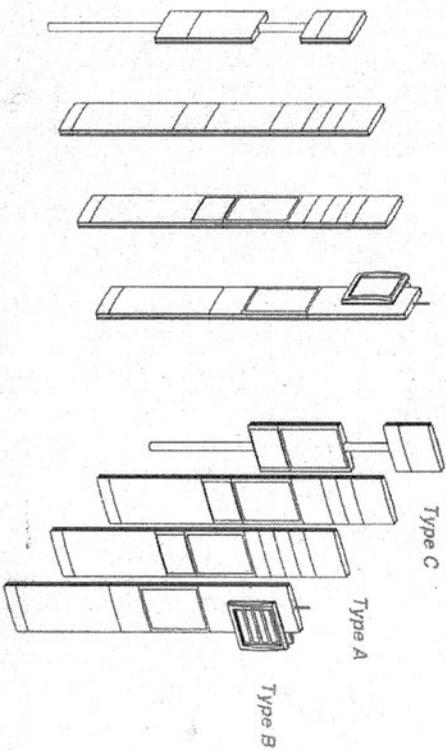
Le président rappelle que la proposition a été déposée en octobre 2004. Elle est traitée seulement maintenant à cause du grand nombre de propositions que la commission des travaux a dû traiter. Les nouveaux horaires entrent en vigueur en décembre, selon le contrat de prestations. Si la proposition est jugée intéressante, elle devrait être votée par le Conseil municipal en juin au plus tard afin que les travaux puissent se faire pour la fin de l'année.

L'ensemble des groupes est favorable à cette proposition. Le commissaire du Parti radical relève que le projet répond à une amélioration de l'information et de l'esthétique qui est demandée depuis des années.

Au vote, la proposition PR-362 est acceptée à l'unanimité des 13 commissaires présents (1 DC, 3 S, 1 AdG/SI, 2 Ve, 1 R, 1 T, 2 L, 2 UDC). (*Voir ci-après le texte de l'arrêté adopté sans modification.*)

Description du projet

CP/S/AV/03.05



Gamme de supports unités:

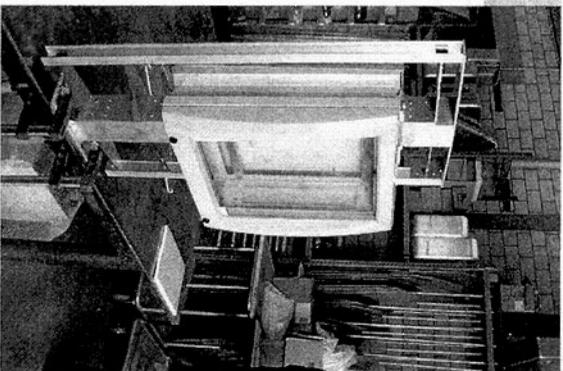
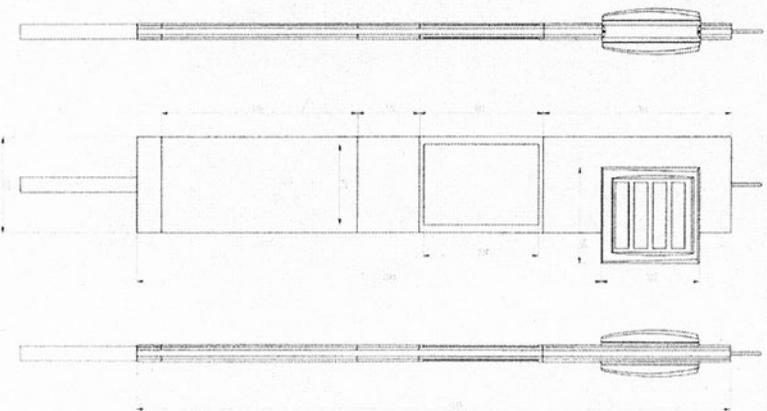
Type A, de 2 à 4 lignes

Type B, afficheurs électroniques et plans

Type C, de 1 à 2 lignes, sur mât

12.

Description du projet



Construction des
prototypes en cours

14

M. Robin Dumuid, rapporteur (Ve). La commission ayant voté cette proposition à l'unanimité, je propose qu'on en fasse de même et assez rapidement. Notre groupe se prononcera en faveur de cette proposition.

Premier débat

M. Roman Juon (S). Le Parti socialiste votera aussi cette proposition, qui a été très bien présentée. Si la commission des travaux s'est montrée unanime sur cet objet, cela veut bien dire que le Conseil administratif a fait un excellent travail.

Il est réjouissant de voir que l'on va enfin avoir des panneaux qui seront non seulement efficaces, mais en plus agréables à regarder.

Le Parti socialiste accepte donc ce crédit et demande que cette installation se fasse rapidement, afin que les Genevois et surtout les touristes puissent bénéficier le plus rapidement possible de toutes les informations que ces supports pourront contenir.

M. Bruno Martinelli (AdG/SI). Notre groupe, ce n'est pas un scoop, est très attaché au développement des transports publics, cela dans le souhait de diminuer en ville le nombre des voitures, responsables d'une très grande partie de la pollution atmosphérique et sonore qui nous accable et qui mine notre santé. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, le problème des voitures en ville n'est ni de droite ni de gauche; c'est un problème de santé publique auquel toutes les villes sont aujourd'hui confrontées.

Il y a quelques mois, les médias diffusaient les résultats dramatiques d'un sondage qui démontraient que les déplacements en voiture, notamment pour se rendre au travail, étaient en augmentation au détriment des transports publics. Les raisons de ce désastre sont multiples: une planification du territoire héritée de l'époque du «tout bagnole», mais aussi une demande de mobilité et de souplesse du marché du travail de plus en plus stressante et exigeante. Cela dit, parmi les raisons les plus évoquées par les personnes sondées, il y a le manque d'attractivité des transports en commun. Face à ce constat, notre devoir n'est pas de culpabiliser les automobilistes, mais d'améliorer l'attractivité des transports publics. Cette proposition va dans ce sens et nous la soutiendrons, comme nous l'avons fait en commission.

Beaucoup d'entre nous connaissent ce système électronique d'affichage du temps d'attente du prochain tram, pour l'avoir déjà expérimenté dans d'autres

Proposition: supports signalétiques aux arrêts TPG

villes de Suisse. Tout le monde s'accorde à dire qu'il s'agit de bien plus que d'une petite amélioration, qu'il s'agit bel et bien d'un progrès très important qui ouvre les transports publics même aux personnes toujours pressées, comme moi, qui aiment bien remplir leur journée en prenant soin de ne pas être en retard.

Nous voterons oui à ce rapport et nous nous réjouissons de voir ces nouvelles installations en place.

M. Michel Ducret (R). L'affichage des horaires en temps réel est une sécurisation considérable pour les usagers des transports publics, c'est un élément assez déterminant pour éviter l'impatience et la désaffection. En ce sens-là, ces stations d'information sont essentielles pour l'usager des transports publics.

La contribution de la Ville de Genève, je le rappelle, est surtout de permettre de concentrer l'affichage et la pose de ces appareils, de façon à économiser l'espace public et à le rendre plus cohérent au niveau du mobilier urbain. Nous ne pouvons que nous en féliciter et, bien entendu, le groupe radical soutiendra ce crédit qui va exactement dans le bon sens.

M. Alexis Barbey (L). Deux mots pour dire tout le bien que je pense de cette proposition, qui me semble extrêmement opportune dans la mesure où elle permettra une meilleure signalisation pour les transports publics.

Cela dit, je ne peux m'empêcher de m'interroger sur le rapport de forces, respectivement le rapport de dépenses entre les Transports publics genevois (TPG) et la Ville de Genève. Sachant que les TPG reçoivent environ 150 millions de francs d'aide publique par année – en plus des recettes des tickets et des abonnements, car il y a encore des gens qui payent leurs transports et je les en félicite – pourquoi doivent-ils faire appel à la manne de la Ville de Genève pour installer ces nouveaux panneaux d'affichage aux arrêts?

Pour notre part, nous trouvons que la répartition des dépenses et des efforts n'est pas équitable et, par conséquent, nous ne voterons pas ce rapport.

M. Guillaume Barazzone (DC). Le groupe démocrate-chrétien soutiendra les conclusions de la commission et votera cette proposition qui va dans le bon sens. En effet, il suffit de se promener dans quelques villes en Suisse pour remarquer à quel point ce système marche bien, permettant aux usagers des transports publics d'être mieux informés sur l'arrivée des trams ou des bus.

En revanche, je ne peux passer sous silence, puisqu'on parle de mobilier urbain aux arrêts de bus, la fameuse proposition PR-373 et les abribus que ce Conseil municipal a malheureusement décidé d'acheter, alors qu'un privé était prêt à les fournir en contrepartie de l'octroi d'un certain nombre d'emplacements pour de la publicité. Nous ne pouvons pas oublier que la somme ainsi économisée aurait pu être utilisée aujourd'hui pour ces panneaux de signalisation! Je regrette que nous devons dépenser des centaines de milliers de francs, alors que ces travaux auraient pu être financés par l'argent que nous avons dépensé pour les abribus que la Société générale d'affichage (SGA) se proposait d'offrir!

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je ne reviendrai pas sur les propos de M. Barazzone, qui confond deux dossiers et qui revient sur celui des abribus, en oubliant les réponses que nous lui avons apportées, à savoir qu'en contrepartie des abribus la Ville aurait dû octroyer de très nombreux emplacements d'affichage sur son territoire, ce que nous n'avons pas voulu.

Ce soir, le débat n'est pas là. Je remercie le Conseil municipal de faire bon accueil à cette proposition, en relevant que c'est une démarche cohérente, qui répond à un souci esthétique que vous aviez, Mesdames et Messieurs, s'agissant du mobilier urbain installé sur le territoire municipal. Nous avons la volonté d'harmoniser au maximum ledit mobilier et cela répond également à une maîtrise sur le plan financier. Là, je réponds à la question: pourquoi ne pas laisser faire ces travaux à d'autres, sous-entendu aux Transports publics genevois?

La réponse est double. Tout d'abord, nous sommes demandeurs, puisque nous voulons réduire cette forêt de potelets qui se trouvent aux arrêts TPG. Actuellement, des potelets supportent l'horaire des lignes et, à certains arrêts, le plan des TPG est affiché sur la vitre de l'abribus, parce qu'il n'y a pas assez de place sur le distributeur des billets. La Ville de Genève, qui souhaite préserver la transparence des abribus et réduire le nombre de potelets qui fleurissent un peu partout sur ses trottoirs, a approché les Transports publics genevois qui, eux, avaient l'intention d'informatiser les données en temps réel. Comme l'a rappelé M. Ducret, dans de nombreuses villes, le temps d'attente avant le prochain tram ou bus est affiché, pas seulement pour le confort des touristes mais également pour celui des utilisateurs locaux. Nous souhaitons donc généraliser ce système et cette proposition permettra de l'installer aux 100 principaux arrêts en Ville de Genève. En dehors de notre municipalité, d'autres projets sont prévus qui seront portés par les TPG. En l'occurrence, c'est un début et les supports devront être en place dès le changement d'horaire du 15 décembre de cette année.

Je remercie d'ailleurs M. Dossan, qui a œuvré dans ce dossier avant de nous rejoindre dans cette enceinte, ainsi que les services de la Ville, qui se sont parfait-

tement entendus pour arriver à proposer un projet adéquat du point de vue esthétique et du point de vue financier, qui assure une cohérence au mobilier urbain. C'est un excellent projet et je vous remercie de lui faire bon accueil.

Deuxième débat

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté est accepté par 43 oui contre 13 non (1 abstention).

Il est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

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 14 de la Convention attributive de concession du droit exclusif d'apposer de la publicité par voie d'affichage et d'exploiter publicitairement des clôtures de chantiers, du 9 septembre 1997;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 785 000 francs destiné à la construction et la pose de supports signalétiques unifiés en vue de l'installation d'afficheurs électroniques aux 100 principaux arrêts des lignes de transports publics et pour l'affichage de plans d'information de proximité.

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 785 000 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 10 annuités, qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2006 à 2015.

Un troisième débat n'étant pas réclamé, l'arrêté devient définitif.

- 5. Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 15 décembre 2004 en vue de l'ouverture d'un crédit de 41 873 000 francs destiné:**
- pour 17 864 000 francs, aux travaux d'aménagement et de réfection liés à la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Meyrin-CERN sur le territoire de la Ville de Genève;
 - pour 10 646 000 francs, à la réalisation de différents aménagements urbains accompagnant la mise en place du tramway Cornavin-Meyrin-CERN sur le territoire de la Ville de Genève;
 - pour 16 289 350 francs, dont à déduire une participation de l'Etat de Genève et de la commune de Vernier de 2 926 350 francs, à la construction d'un réseau de collecteurs dans le secteur de la ligne de tramway Cornavin-Meyrin-CERN situé sur le territoire de la Ville de Genève (PR-383 A)¹.

Rapporteur: M. Roberto Brogini.

La commission des travaux, sous l'alerte présidence de M. Alain Marquet, a étudié la proposition susmentionnée le 2 mars, puis, sous la présidence intérimaire du rapporteur, le 23 mars 2005. Les notes de séance ont été prises par M^{mes} Ursi Frey et Laurence Schmidlin, que nous remercions.

Présentation de la proposition

Le président annonce que, pour une fois, une proposition du Conseil administratif sera présentée conjointement par les services de la Ville et ceux de l'Etat. Il souhaite la bienvenue à MM. Christian Ferrazino, chef du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, Claude-Alain Macherel, directeur du Service des espaces publics et de la voirie, Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public, Alexandre Prina, chef du Service de la mobilité, Jean-Pierre Zoller, chef du Service du génie civil, Francis Gremion, adjoint de direction au Service du génie civil, Philippe Burri, directeur de l'Office des transports et de la circulation (OTC), Ziad El-Hindi, ingénieur en génie civil à l'OTC, Roland Tettamanti, ingénieur au Service de l'espace public et des infrastructures du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL), ainsi que MM. Fournier et Tufo, mandataires, et M^{me} Gallay, architecte.

¹ «Mémorial 162^e année»: Proposition, 4146.

Proposition: tram Cornavin-Meyrin-CERN

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif, revient sur la logique et la méthode de cette proposition. Dix-sept millions seront investis par la Ville de Genève dans l'extension de la ligne de tramway. Les aménagements urbains qui accompagneront la création de la ligne coûteront 10,6 millions de francs. Ensuite, 16 millions concernent la réfection des collecteurs qui seront, dans la partie basse jusqu'à l'arrêt «Servette», en unitaire et, en dessus, en séparatif, ainsi que le veut la nouvelle image directrice adoptée en décembre 2003.

L'Etat et la Ville ont fixé des priorités politiques: augmentation des flux de mobilité, diminution de la pollution, respect des normes OPBruit et OPAir en regard de la volonté du législateur fédéral. Le calendrier pour le début des travaux est fixé à l'horizon de la fin de l'année 2005.

Il y a eu des concertations et des études complémentaires entre la Ville et l'Etat qui modifient la proposition initiale, mais, pour la Ville, l'on reste cependant dans l'enveloppe financière prévue. Entre l'Etat et la Ville, le travail s'est fait en bonne intelligence, notamment avec les conseillers d'Etat Robert Cramer et Laurent Moutinot ainsi qu'avec leurs collaborateurs, nous affirme le magistrat. Des problèmes initiaux, telles la sortie problématique de la caserne des pompiers de la rive droite à la Servette et l'arborisation, ont été revus.

MM. Fournier et Tufo, architectes mandataires, font un historique du nouvel élan du développement du tram à Genève. L'on peut rappeler, ici, qu'à son apogée, en 1924, le réseau de tramway à Genève comptait 120 km. A titre de comparaison, Zurich en possède actuellement 72.

Pour le tramway Cornavin-Meyrin-CERN, il pourra y avoir une double cadence. Sont prévus actuellement les trams N^{os} 15 et 16, mais cela pourra évoluer en fonction des besoins des TPG. Un plan de charge est présenté. Pourront être pris en charge entre 13 000 à 14 000 passagers par heure à la hauteur de Cornavin, ce qui correspond à ce qui se passe actuellement. Mais, à la hauteur de Meyrin, on obtient une offre de l'ordre du double: de 3300 passagers, on passe à 7900 passagers par heure. La ligne de tram pourra donc absorber deux fois plus de passagers dans la cité satellite. La première étape de la construction de cette ligne s'arrêtera à la hauteur des Avanchets.

Une connexion avec la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) et le RER La Plaine-Cornavin donne une dimension régionale à cette nouvelle ligne de tram. Cette première étape nécessitera des travaux pendant trente mois. Deux autres étapes suivront. Pour la première fois à Genève, on a tenu compte du matériel roulant ouvrant des deux côtés. On prévoit une installation en site propre afin d'augmenter la vitesse commerciale des véhicules.

Des arbres seront plantés, parfois ponctuellement, afin de protéger du soleil les trottoirs situés au nord. Les deux-roues seront favorisés par des pistes cyclables

sur pratiquement toute la longueur du tronçon. Les endroits stratégiques seront sécurisés, nous dit-on. L'espace à proximité de Cornavin sera également adapté. Un important arrêt (Lyon) se trouvera au début de la rue de la Servette, à la hauteur du cinéma des Grottes. L'arrêt de la Servette se trouvera à la hauteur de la salle des Asters. Entre deux, l'arrêt «Poterie» sera maintenu, mais placé un peu plus en amont. Ensuite, suivra «Vieusseux». Au Bouchet, un arrêt important sera créé avec sortie centrale – mais nous sommes déjà sur une autre commune. Un seul arrêt en ville aura cette particularité, ce sera celui de Montbrillant.

Les platanes seront conservés et d'autres arbres plantés. Sur le tronçon de Meyrin, on voit l'important arrêt à la hauteur de Balexert pour le centre commercial et le quartier avoisinant. L'arrêt des Avanchets sera d'abord provisoire, afin de permettre le transbordement entre le bus et le tram.

M. Gremion présente le plan des collecteurs, en partie en mauvais état, car anciens. On profite de ces travaux pour tout remettre à neuf. On se trouve, selon l'image directrice, à cheval sur deux régimes d'écoulement: unitaire et séparatif. Les eaux usées de la partie supérieure, zone Petit-Saconnex et au-dessus de la rue Hoffmann, se jeteront dans le nant des Grottes (*n.d.l.r.: délire de l'assainissement passé qui perdure, on utilise l'eau de source pour évacuer les eaux sales*). La partie inférieure, sous la rue Hoffmann, est en unitaire et les collecteurs devront être refaits et branchés sur ceux de la rue de Lyon.

A l'aide d'une coupe en couleur qu'il est difficile de reproduire dans ce rapport (mais que le lecteur trouvera en noir et blanc en annexe), M. Gremion explique la répartition des coûts entre la Ville, l'Etat et les TPG sur un tronçon type. Les collecteurs, soubassements, trottoirs et végétations sont à la charge de la Ville. Avec une exception tout de même, car l'Etat participe sur le haut du tronçon à la mise en séparatif des eaux. Les socles des arrêts sont pris en charge à 50% chacun entre la Ville et l'Etat. Les revêtements des chaussées trams et autos sont pris en charge par l'Etat. Et les véhicules des TPG émargent au budget des TPG.

M. Fournier présente les objets concernant Cornavin-Montbrillant (abris, arrêts, îlots, éclairage). Il y aura une refonte des îlots à la sortie des escalators côté basilique Notre-Dame, que l'on appelle «bananes» à cause de leur forme, et l'on souhaite un abri très léger. On reprendra la géométrie existante. Pour le passage Montbrillant, la structure sera simple, par exemple un cadre en béton avec remplissage en catelles comme le revêtement sur l'ensemble du site. Les peintures seront refaites sur la structure portante et l'éclairage amélioré pour rendre l'endroit plus convivial. Le double sens de la circulation automobile est proposé pour la rue Malatrex, afin de rejoindre la rue de Montbrillant et inversement. Le raccordement piéton et cycliste au quartier des Grottes sera amélioré. Un élément important sera la création d'une zone réservée aux cars. Un îlot sera créé à la hauteur de la rue de la Pépinière (étude à entreprendre). Le local d'injection

serait maintenu. Il est aujourd'hui assez bien accepté par la population, nous dit M. Fournier. L'idée est de créer un parking souterrain pour les deux-roues et l'on examine s'il faut dépolluer le sol, car durant des années des carrosseries étaient installées sur ce périmètre.

M. El-Hindi présente diverses variantes pour la sortie de la caserne du Service d'incendie et de secours (SIS). Des discussions ont eu lieu concernant le projet déposé. Lors de l'ébauche du projet, une sortie a été imaginée avec un départ à contresens. Cela n'était pas très heureux et aurait pu poser des problèmes de sécurité. Donc, on a imaginé une sortie avec un tourner à droite et un demi-tour pour revenir vers la ville. A noter que le carrefour peut être géré depuis la caserne des pompiers, permettant ainsi de dégager le carrefour pour la sortie des véhicules qui empruntent les voies du tram. Un accès direct ayant également été souhaité, une solution a été cherchée. On en est au stade de la concrétisation du schéma de sortie de la caserne qui satisfera ainsi le SIS.

Au niveau du goulet dit «du portail», il est prévu d'installer des feux qui gèrent le flux automobile. M. Burri reconnaît que l'OTC a eu des problèmes de réglage, à la rue de Lausanne, avec le même type de feux et qu'il entend tous les jours des critiques concernant ces feux, alors qu'ils ne fonctionnent actuellement pas si mal. Souvent, le réglage demande beaucoup de temps. C'est ainsi que, à la rue de Lausanne, il a fallu tester la technique développée théoriquement en situation réelle, ce qui n'a pas pu se faire avant la fin des travaux. Il a fallu entre trois et six mois de travail afin de gagner sept minutes pour les transports publics. Donc, cela est possible, mais demande du temps. Et l'expérience précédente servira à la réalisation actuelle.

A propos des végétalisations existantes, M. Tettamanti démontre que le maintien de celles-ci est impossible vu les infrastructures nécessaires à la réalisation du nouveau tram. Soucieux de cet état de fait et pour répondre à la demande du Conseil administratif, il a été convenu d'arboriser de manière plus dense les sites latéraux. Cela permettra d'élargir les trottoirs et de permettre également des cases de livraison en plus grand nombre, de répondre à la nécessité de trouver des aires pour des déménagements, par exemple. Les voiries et les débouchés des rues latérales y gagneraient également.

Questions

Quelle sera la durée des travaux? M. Zoller indique que c'est la quantité de travail qui détermine la durée. L'accessibilité des commerçants et des habitants est prise en compte. La durée et le montant seront indiqués sur des panneaux, des pavillons d'information seront à la disposition du public, des flyers édités et un site internet créé, ce qui permettra de donner toutes les réponses. Le chantier durera deux ans et demi.

Quelle est la longueur du goulet dit «du portail», à la hauteur de la rue de la Poterie? Il court sur une distance de 60 m.

Y aura-t-il des oppositions de dernière minute? M. Burri explique qu'il s'agit d'une réalisation ferroviaire, donc d'une procédure fédérale. Actuellement, il y a conciliation de toutes les oppositions et observations. Il y a bon espoir pour demander la décision définitive d'autorisation sous peu. M. Tettamanti complète en disant que, à propos du tronçon dit «du portail», où il y a le goulet, le Touring Club Suisse (TCS) a proposé que l'on ne mette qu'un rail de tram, ce qui est irréaliste.

Un commissaire fait remarquer que dans une procédure fédérale, même si on est d'accord avec l'esprit du projet, il faut faire opposition pour améliorer celui-ci.

Dans le passage de Montbrillant, un commissaire insiste pour que l'on prévoie une liaison verticale pour relier les quais CFF depuis l'arrêt du même nom. Plusieurs commissaires sont déçus que cette solution ne soit pas amenée ce soir. M. Gfeller répond que cela ne fait pas partie de cette discussion. Il y aura, par la suite, deux propositions qui seront faites, une depuis le terre-plein central, mais les CFF disent que la gare est fermée la nuit, la deuxième est plus compliquée.

Un commissaire estime que l'arrêt situé devant la basilique Notre-Dame, à la place des Vingt-Deux-Cantons, est trop éloigné de la gare et des autres connexions. M. Burri indique que le site de Cornavin est surchargé et qu'il faut donc répartir sur l'ensemble de l'interface de Cornavin. Mais l'esplanade de Notre-Dame sera réaménagée.

A-t-on envisagé de faire travailler les entreprises selon un horaire 2x8 pour accélérer les travaux? Les riverains risquent de se plaindre. De plus, il faut des autorisations particulières et cela demanderait une surcapacité de disponibilité des entreprises.

Un commissaire demande de quelle manière sont planifiés, au niveau financier, ces travaux pour les TPG. Il lui est répondu que cela provient d'une loi votée par le Grand Conseil (loi sur les transports publics H 1 50)¹.

¹ **Art. 9 Ressources**

Le financement des infrastructures nouvelles du réseau sur rail à écartement métrique prévues à l'article 4 est assuré par:

a) de 1999 à 2008 un investissement moyen annuel à hauteur de 30 millions de francs; le montant annuel inscrit au budget d'investissement ne peut dépasser deux fois la moyenne annuelle fixée. Dès 2009, un investissement jusqu'à concurrence de 30 millions de francs par an.

b) des subventions fédérales et toutes les autres contributions de corporations publiques ou privées;

c) le produit d'une recette nouvelle que le Conseil d'Etat proposera par un projet de loi, préalablement à l'approbation du contrat prévu à l'article 5, alinéa 2.

Proposition: tram Cornavin-Meyrin-CERN

Un commissaire libéral demande quel est le bilan des places de parc. Il lui est répondu qu'il y aura 9 places supplémentaires pour les voitures, 50 places supplémentaires pour les deux-roues motorisés et 2 places de livraison en sus.

Le même commissaire demande pourquoi l'on n'a pas envisagé des croisements routiers chevauchés, dénivelés. M. Tettamanti répond qu'il y aurait beaucoup d'oppositions. De plus, cela correspond à des aménagements des années 1960 qui sont périmés et dévoreurs d'espaces.

Un commissaire des Verts s'inquiète de la place laissée aux vélos au niveau de la place de Montbrillant. M. El-Hindi répond que la philosophie voudra qu'une certaine latitude soit laissée au cycliste, comme cela se pratique devant la gare actuellement. Par ailleurs, l'OTC attend les remarques de l'Association pour l'intérêt des cyclistes (Aspic) pour affiner le projet sur l'ensemble du secteur compris par ces travaux.

Le même commissaire s'inquiète de savoir si l'on pourrait végétaliser les espaces entre les rails du tram dans la partie supérieure et ainsi permettre une infiltration des eaux. Il lui est répondu que tout est possible, mais qu'actuellement des demandes sont faites pour que d'autres usagers puissent emprunter les voies de tram, tels les taxis ou des véhicules d'urgence.

A-t-on envisagé la démolition du bâtiment qui forme le goulet? Il y a en fait deux bâtiments qui appartiennent à la Ville de Genève avec des loyers bon marché. Par ailleurs, il n'y a pas de tourner à gauche comme au goulet de la rue de Lausanne. Donc, le feu ne bloquera pas les voitures.

Qu'en est-il du trafic des voitures sous le passage de Montbrillant et de la dépose-minute? M. Macherel dit que les dix minutes de dépose sont gratuites sous la gare et qu'il y a quelques places dépose-minute devant la gare. M. Gfeller dit que la signalétique avancée sera améliorée. Par ailleurs, la circulation automobile privée est déjà interdite sous le passage de Montbrillant.

Un commissaire s'inquiète de la surcharge sur le pont de la Coulouvrenière. M. Burri dit que l'on étudie le passage des trams par les ponts de l'Île et qu'une réponse sera donnée d'ici à quelques mois. Cette situation sera d'autant plus aiguë lorsque le tram viendra depuis Onex et Bernex.

Demandes d'auditions

Le Parti libéral demande l'audition des wattmans du syndicat SEV-TPG, celle-ci est acceptée. L'audition de la Coordination transport avec l'Aspic, notamment, est également sollicitée par les Verts et le Parti radical. La commission l'approuve à l'unanimité.

Audition du SEV-TPG

Le président salue et remercie la présence de M. Dominique Poëx (SEV-TPG Exploitation) et de MM. Daniel Bressoud, Michel Giroud et Maurice Cellante, wattmans.

M. Cellante explique, en préambule, que le SEV-TPG remercie la commission de les recevoir car, jusqu'à ce jour, le syndicat n'a pas été associé au développement du projet.

Les wattmans s'inquiètent du type de site propre et de savoir s'il sera vraiment séparé physiquement de la chaussée routière. M. Cellante explique que, ce qu'ils souhaiteraient, c'est avoir un site propre du type rue de Carouge qui leur permette de véritablement être en sécurité, car un tram ne se conduit pas comme un autre véhicule. C'est du fer qui roule sur du fer et les charges sont beaucoup plus importantes. La distance de freinage est donc plus grande et les wattmans préfèrent, pour leur confort de conduite et la sécurité des autres usagers, se trouver véritablement en site propre.

M. Cellante poursuit en disant qu'ils aimeraient que les taxis n'aient pas accès au site propre du tram, car les trams auraient de la peine à circuler correctement et cela diminuerait leur vitesse commerciale. Par ailleurs, les trams profitent de feux préférentiels qui sont déclenchés par le biais d'un émetteur dont les taxis ne sont pas pourvus. Enfin, M. Cellante explique qu'ils se sont aperçus, à l'occasion des travaux à la rue de Lausanne et à la route des Acacias, que certaines présélections ne favorisaient pas les trams, car elles étaient très étroites. Les camions, notamment, prennent trop de place sur la voie; les trams risquent de rester coincés derrière ces véhicules et les feux IFASS dont ils profitent resteraient ouverts dans l'attente de leur passage, ce qui a pour effet de bloquer le reste des flux de circulation.

Comme il a pu le voir, M. Cellante remarque que, sur tout le projet, on trouve soit des pistes, soit des bandes cyclables. Si les cyclistes s'y tiennent, ils ne poseront pas de problème aux trams. Cela dit, les wattmans doivent souvent faire face à des personnes qui décident de circuler sur les voies de tram, alors qu'elles n'ont rien à y faire. Cela représente un stress supplémentaire pour les conducteurs, car leur attention ne devrait pas être mobilisée pour cela.

M. Giroud ajoute que des cyclistes empruntent souvent la voie du tram. C'est un risque, car, si le cycliste glisse et tombe, le wattman doit anticiper. Les trams ne peuvent freiner et s'arrêter sans anticipation, ce qui réduit la vitesse commerciale.

M. Poëx, en tant que représentant du personnel, ajoute qu'ils sont toujours mis devant le fait accompli et que les wattmans ne sont pas consultés lors de l'élaboration des projets. Il remercie la commission de les entendre. C'est seulement

lorsque quelque chose ne va pas qu'on leur demande leur avis. Le problème est que les solutions qui peuvent alors être apportées coûtent cher et qu'on aurait pu y remédier à la source du projet.

M. Poëx cite l'exemple de la rue de Lausanne, projet dont ils avaient à l'avance dit qu'il n'allait pas marcher. Mais c'est seulement lorsque les trams ont eu vingt minutes de retard que l'on s'est inquiété.

Concernant le problème des présélections, un commissaire a détecté dans le parcours des endroits à risque. Il demande s'ils les ont également identifiés. M. Cellante répond que les difficultés sont pour eux principalement liées à des carrefours pourvus de feux, comme celui du Bouchet (lorsque l'on arrive du centre-ville). A cet endroit, il y a deux présélections et une piste cyclable; d'après le plan, les deux voies font 3 m de large chacune. Cela est insuffisant, car certains camions font 3,5 m de large et ont tendance à serrer à gauche. Si le tram a un feu préférentiel, il risque d'être bloqué tant que le véhicule n'a pas passé, car celui-ci déborde de sa ligne de présélection.

Concernant la cohabitation avec les cyclistes, un commissaire demande si, étant donné que l'ensemble de la ligne semble être entouré de bandes cyclables, le projet va dans le bon sens (hormis l'éventuel comportement des cyclistes). En regardant le plan, il s'inquiète, au contraire, de ne pas voir partout des pistes cyclables.

M. Cellante explique qu'ils ont étudié le plan et qu'il semble ne pas y avoir de problème. Maintenant, il faut que les pistes soient respectées.

Un commissaire demande si leur refus de voir les taxis emprunter leur voie est seulement lié à l'aspect de la sécurité de la circulation. M. Cellante répond affirmativement.

Le président demande si globalement ils sont favorables au développement du réseau et plus particulièrement à la création de cette ligne. M. Cellante confirme que les wattmans se réjouissent de voir un développement du tram à Genève.

Audition de la Coordination transport

M. Marco Ziegler, président de la Coordination transport, ainsi que M. Michel Ducret, président de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (Citrap-Genève), se présentent devant la commission.

En préambule, il convient de signaler que la Coordination transport regroupe diverses associations nationales et cantonales s'occupant des transports. Au niveau fédéral, il s'agit de l'Association transports et environnement (ATE), de

l'Organisation mondiale de la protection de la nature (WWF) et de Equiterre (qui ont droit de recours au niveau fédéral) ainsi que de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (Citrap) qui, elle, ne bénéficie pas d'un droit de recours direct. Au niveau cantonal, la coordination compte pour membres des associations favorables aux modes de circulation douce (Aspic, Union genevoise des piétons). Enfin, elle comprend des membres réguliers dont les interventions sont ponctuelles, comme la Fédération des associations de quartiers et des habitants.

M. Ziegler explique qu'il limite la prise de position de la Coordination transport aux travaux d'aménagement et de réfection de la nouvelle ligne de tram (crédit d'environ 17 millions). Le projet s'inscrit dans une cohérence par rapport à la requalification du transport public en ville ainsi qu'à la gestion des espaces publics en relation avec les différents modes de transport; ces deux points sont les préoccupations principales de la Coordination transport. M. Ziegler rappelle que, bien avant ce projet, la Coordination transport était à l'origine de l'initiative pour des transports publics efficaces. L'opportunité de réaliser cet équipement, même vingt ans après, le réjouit vivement. Concernant le tronçon Ville de Genève, il explique que beaucoup d'observations ont été formulées, que ce soit lors de la procédure de conciliation ou lors de l'étude des plans. Toutefois, ces remarques ne mettront pas en danger l'approbation de l'ensemble du projet; il n'y a pas de point de conflit majeur. Ce ne sont que des interventions de détail pour améliorer le projet. La Coordination transport est acquise au projet.

M. Ziegler représente, ce soir, également l'Aspic, dont un représentant n'a pu être présent. Celui-ci lui a fait part de ses préoccupations à propos de l'aménagement de la voie du tram elle-même et de l'exploitation du réseau. Les principales observations qu'il a faites sont déjà en cours de recherche de solutions, grâce à de nombreuses séances de travail menées. Concernant l'aménagement, il reste, à ce jour, la question de l'axe de la Servette, qui est traversé par les vélos et les piétons et dont on ne sait pas encore comment il va fonctionner. De plus, les points qui sont encore en cours de discussion concernent des traversées empruntées par les vélos (celle de la rue de la Servette, à la hauteur de la place de Montbrillant, celle à la hauteur de la rue de la Poterie et, enfin, celle qui se trouve à la hauteur de Vieusseux). M. Ziegler poursuit en disant que l'Aspic souhaite éviter de répéter les problèmes que le tram 15 a connu à l'avenue Henri-Dunant. A l'époque, un accord avait été trouvé et les dessins sur plan approuvés, mais lors de la dernière mise en place du projet, moment durant lequel la Coordination transport n'est pas présente, des poteaux ont été ajoutés ci et là sur le passage prévu pour les cyclistes.

Concernant la Citrap, M. Michel Ducret explique que, bien avant la question de la croix ferroviaire, elle était à l'origine du projet de voie de tram en direction de Meyrin, projet accepté en 1978. Elle est donc bien entendu favorable à cette proposition qui est essentielle. M. Ducret rappelle que l'axe de la Servette est le plus chargé au niveau des transports collectifs à Genève. Grâce aux trams, ils peu-

Proposition: tram Cornavin-Meyrin-CERN

vent doubler la capacité de transport de personnes et cela compte pour eux. Par ailleurs, toutes les mesures qui permettent d'augmenter la vitesse commerciale et ainsi assurer l'attractivité du réseau des transports publics sont importantes. Pour ce faire, il faut pouvoir avoir, dans l'idéal, des voies réservées avec un site propre, ce qui n'est pas possible partout, donc au moins pouvoir éviter au maximum l'incursion non souhaitée d'autres véhicules sur le parcours des trams. Cela est d'autant plus important d'un point de vue sécuritaire, car le dynamisme de freinage et d'accélération fer sur fer n'est pas le même que sur roues. Les vélos et les scooters sont problématiques; leur présence sur des voies qui ne sont pas les leurs fait baisser la vitesse commerciale des trams qui doivent, par ailleurs, se montrer prudents à leur égard. Il faut que les trams puissent rouler de manière sûre.

M. Ducret énumère les souhaits de la Citrap. Tout d'abord, elle aimerait élargir les arrêts, afin que l'on ait la possibilité, à l'avenir, d'augmenter le nombre de convois des trams (cela est néanmoins réglé, car l'espace nécessaire pour les doubler est prévu); qu'il y ait, entre les arrêts, lorsque se trouvent deux quais latéraux, une voie médiane (par exemple, une barrière basse d'environ 70 cm de large) afin de décourager le passage des piétons d'un quai à l'autre et de les pousser à emprunter les trottoirs abaissés; que, lorsqu'il y a des arrêts centraux (par exemple à Vieusseux), les barrières soient dotées d'un équipement anti-claboussures, afin que les utilisateurs ne soient pas giclés par derrière lorsqu'ils attendent le tram (cela arrive bien souvent); que l'arrêt Vieusseux soit doté d'un parc relais pour les vélos, car il s'agit d'un secteur où le rabattement des cyclistes est attractif. Concernant le tracé, la Citrap demande une double diagonale d'échange qui permettrait aux convois de changer de sens de circulation afin de permettre aux convois de pouvoir revenir en arrière. Ainsi, en cas d'exploitation dégradée, il aurait toujours existé la possibilité d'aller à Meyrin et de se détourner de la direction centre-ville.

La Citrap aimerait, par ailleurs, concrétiser une demande qu'elle fait depuis vingt ans, soit qu'il y ait des relations directes entre le passage de Montbrillant et le quai de gare des RER et du futur CEVA. Enfin, à propos de la rue de la Servette et de l'amélioration des conditions de transport, M. Ducret explique que la Citrap regrette sincèrement de devoir abattre des arbres. Mais il lui a été expliqué qu'il n'y avait malheureusement pas d'autres solutions.

Dans le cadre de la procédure de conciliation, une commissaire libérale demande qui sont les répondants lors de recours. M. Ziegler répond que la procédure de conciliation est régie par une loi fédérale. Il y a un représentant de l'Office fédéral des transports, il y en a un autre pour l'OTC et un pour le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, ainsi que les mandataires du projet (entre autres les architectes).

La même élue demande s'il faut s'opposer pour être entendu. M. Ziegler répond affirmativement.

Un commissaire note qu'il existe deux types d'arrêt avec déchargement de personnes: les arrêts centraux et les arrêts latéraux. Il demande pourquoi on ne trouve qu'un seul type d'arrêt sur le territoire de la Ville – qui, par ailleurs, prend plus de place que l'autre – et, dès que l'on entre sur la commune de Vernier, on trouve également des arrêts de type central.

M. Ducret répond tout d'abord que ce n'est pas vrai, que l'arrêt latéral prend plus de place. Il s'agit simplement d'un autre aménagement. Par ailleurs, la Ville de Genève a un arrêt central: celui de Montbrillant.

Ces deux types d'arrêt ont-ils le même coût? M. Ducret répond qu'ils coûtent quasiment la même chose. Il explique qu'il s'agit plutôt d'une opportunité d'aménagement. Il précise toutefois que la Citrap est contre les arrêts centraux, car ils empêchent d'utiliser des trams qui ont des ouvertures uniquement sur un côté.

Concernant la problématique des arbres à abattre, M. Ziegler explique qu'ils avaient fait la proposition de faire un arrêt central à la Servette, de manière que les arbres soient conservés sur cette esplanade. Cela n'a pas pu se faire, car l'axe doit encore être emprunté par des trolleybus (ligne 3). Un arrêt latéral s'impose dès qu'il n'est pas possible d'avoir des portes des deux côtés. Le choix de l'arrêt central, qui permet l'aménagement de passerelles pour amener les gens à l'arrêt, sera au contraire certainement retenu pour les arrêts qui font face à des centres commerciaux (Carrefour et Balexert). M. Ducret ajoute, concernant cette dernière remarque, que le fait que ce genre d'arrêt demande la présence d'un large trottoir permettra d'y installer plus tard un accès par ascenseur ou escalier roulant, ce qui se fera un jour ou l'autre. Il y aura suffisamment de place pour accueillir ce type d'équipement en bout de quai.

Un commissaire des Verts demande des précisions quant aux réserves de l'Aspic par rapport au projet. M. Ziegler répond que l'Aspic aimerait tout d'abord mettre en piste cyclable un maximum de bandes cyclables. Ce point est réglé pour l'essentiel dans toute la montée de la Servette. Ensuite, l'Aspic aimerait que de véritables pistes cyclables soient prévues à la place des montées sur trottoir qui se trouvent à la hauteur de certains contournements d'arrêt (une des propositions est de «ripper» les rails au nord pour rajouter une piste). Enfin, ses remarques concernent les traversées évoquées précédemment; elles représentent, à ce jour, toujours une source de conflits.

Discussion

Une commissaire libérale demande une audition supplémentaire, à savoir celle du Groupement transport et économie (GTE). Plusieurs commissaires

Proposition: tram Cornavin-Meyrin-CERN

regrettent que cette demande n'ait pas été formulée en même temps que les autres demandes d'auditions. Ils craignent que cela ne retarde le bouclage des travaux par la commission. Pour information, il est annoncé que ni le GTE ni les milieux économiques ne figurent sur la liste des personnes qui ont fait des observations quant au projet. Par ailleurs, le GTE n'a pas fait de demande d'audition à la commission. Le président met aux voix l'audition du GTE.

L'audition du GTE est refusée par 7 non (Alternative) contre 6 oui (Entente et UDC).

Le Parti démocrate-chrétien a commencé l'étude de ce projet avec l'idée de voter oui, mais il estime que, si l'on se dit que la cause en vaut la peine, il faut se donner les moyens de faire toutes les auditions nécessaires et avoir encore un peu de patience, et il regrette le refus d'auditionner le GTE. Sur le fond, le Parti démocrate-chrétien votera donc oui.

Le Parti socialiste tient à ce que ce projet se fasse dans les délais les plus rapides, dans le cadre de l'amélioration et de l'extension du réseau des transports publics.

Les Verts sont favorables au développement des transports publics sur le territoire de la Ville et par extension sur celui du Canton de Genève et de la région. A l'heure actuelle, il relève que la question se focalise sur une série de petits problèmes qui émaillent la réalisation de ce projet et qui font écho à ce qui s'est passé à la rue de Lausanne et à l'avenue Henri-Dunant, ce qui est fâcheux.

L'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) soutient les transports publics et, par conséquent, trouve important de voter rapidement. Néanmoins, elle remarque que, lorsque les TPG jouent sur l'urgence de certains objets, ils oublient trop souvent qu'ils ôtent toute marge aux gens qui travaillent sur ces projets.

Le Parti radical soutiendra ce projet. Il faut impérativement que le tram devienne un élément qui a une place majeure dans les déplacements en ville de Genève et dans la région. Il faut qu'on lui assure une efficacité semblable aux réseaux de métro des grandes villes. Le mélange bus/tram sur un même tronçon n'est pas un bon choix, mais lorsque d'autres véhicules s'y ajoutent, c'est une catastrophe. Le Parti radical estime qu'il faut sécuriser les parcours et utiliser les capacités des véhicules modernes à fond. Il faut pouvoir rouler plus vite entre les arrêts pour assurer une bonne vitesse commerciale. Il est important que les conducteurs de tram soient sûrs de ne pas trouver des obstacles sur le parcours entre deux arrêts. D'autant que, plus on s'éloigne du centre-ville, plus la vitesse commerciale devient un élément essentiel pour l'attractivité.

Le Parti du travail pense que cette ligne est essentielle. Les aménagements y relatifs sont nécessaires et les crédits demandés seront donc acceptés.

Le Parti libéral rejoint les remarques du Parti démocrate-chrétien. Si, sur le fond, il est toujours d'accord avec le projet – c'est avec enthousiasme qu'il s'est lancé dans son étude – il s'abstiendra ce soir de voter la proposition. En effet, il trouve tout d'abord que la somme de 2 millions pour le mobilier urbain (bancs, poubelles) représente beaucoup d'argent, même sur un grand crédit. Il souligne que le rôle des partis au Conseil municipal est d'être garant des deniers publics. Enfin, le Parti libéral n'a pas eu l'impression d'avoir pu faire son travail et le mener à fond et regrette de ne pas avoir pu auditionner le GTE.

L'Union démocratique du centre se montre, sur le fond, favorable au projet, mais elle rejoint le Parti libéral sur la démarche. Elle relève que, souvent, on procède à de bien plus nombreuses auditions sur des crédits pourtant moins importants. L'Union démocratique du centre s'abstiendra ce soir.

Vote

La proposition PR-383 du Conseil administratif, votée dans son ensemble, est acceptée par 9 oui (1 DC, 3 S, 2 Ve, 1 T, 1 R, 1 AdG/SI) et 4 abstentions (2 UDC, 2 L). (*Voir ci-après le texte des arrêtés adoptés sans modification.*)

Annexes

M. Roberto Brogginì, rapporteur (Ve). Mesdames et Messieurs, ces travaux pour l'extension des lignes de tram vont débiter vraisemblablement d'ici à la fin de l'année et il convient que ce Conseil municipal vote la part qui l'intéresse, c'est-à-dire les équipements qui accompagnent les voies ferrées. Ces dernières sont payées par l'État, mais la réfection des trottoirs, l'équipement des arrêts, les collecteurs en sous-sol – dont une partie en séparatif – sont à la charge de la Ville de Genève.

Lors de sa séance du 2 mars, sous la présidence du regretté Alain Marquet, la commission des travaux a entendu, lors d'une audition commune, tant la Ville de Genève que le service de l'État. Cela nous a démontré, une fois n'est pas coutume, que la Ville de Genève et l'État avaient la volonté de travailler ensemble sur ce dossier, et cela est réjouissant.

À la fin de cette audition, le président Marquet a demandé à la commission si elle souhaitait procéder à d'autres auditions, notamment à celle du syndicat des Transports publics genevois, le SEV-TPG, ainsi qu'à celle de la Coordination transport. Ces deux auditions ont été réalisées.

Lors de la séance du 23 mars, une audition supplémentaire, à savoir celle du Groupement transport et économie (GTE), a été demandée, mais elle a été refusée, la commission ayant estimé que l'ensemble des travaux avaient pu être menés et que cette demande arrivait malheureusement un peu tardivement. La preuve, c'est que ce soir nous avons demandé que ce rapport soit traité en priorité pour que les travaux puissent commencer dès cet automne.

La commission des travaux rend donc ce rapport qui, je crois, donne une vision assez complète de la réalisation de cette première étape du tram qui devra à terme relier Meyrin et qui, dans un premier temps, rejoindra le centre commercial de Balexert. Je vous invite, comme la commission des travaux qui l'a accepté dans sa grande majorité, à voter cet important crédit de 41 millions de francs, crédit qui va permettre le développement des transports publics, tout comme nous l'avons vu avec la branche des Acacias ou celle de Sécheron.

Premier débat

M. Michel Ducret (R). Cette demande de crédit va très certainement être acceptée par la majorité de notre Conseil ce soir. Le groupe radical s'en félicite et il votera bien entendu cet élément clé du développement des transports publics à Genève.

Proposition: tram Cornavin-Meyrin-CERN

Je rappelle que l'axe Cornavin-Servette est le plus chargé du réseau urbain genevois. C'est un élément clé du réseau des transports urbains que rien ne pourra remplacer, sinon le développement du tramway, qui est le système le plus adapté à l'échelle d'une ville comme la nôtre, compte tenu des distances à parcourir et de la typologie de notre cité. Cet effort, s'il doit maintenant s'accroître sur cet élément clé, devra se poursuivre, car il est indispensable que nous ayons rapidement une deuxième liaison entre la rive gauche et la rive droite.

Cela dit, Mesdames et Messieurs, permettez-moi ce soir, exceptionnellement, de changer de casquette quelques instants. Je vais maintenant reprendre celle de président de la Communauté d'intérêts pour les transports publics, la Citrap, section genevoise de l'Interesse gemeinschaft für Öffentlicher Verkehr. Nous étions à l'origine du projet du tram de Meyrin. En 1975-1976, la Citrap-Genève a établi un premier projet qui est, à peu de chose près, celui qui vous est soumis ce soir, pour la partie urbaine, évidemment, celle qui concerne notre commune.

A l'époque, sous la présidence de M. Dupraz, nous étions, à part le président, tous assez jeunes – personnellement je n'avais même pas terminé mes études universitaires – et nous avons passé pour de joyeux illuminés. Les joyeux illuminés ont néanmoins réussi à présenter une sorte d'avant-projet, très complet, et ont fini par rencontrer l'intérêt de beaucoup de gens et par lancer une pétition. Mesdames et Messieurs, en 1977 nous avons récolté suffisamment de signatures pour qu'en janvier 1978, à une très large majorité, le Grand Conseil accepte cette pétition en faveur d'un tram entre Cornavin et Meyrin, cela avec la recommandation favorable du Conseil d'Etat de l'époque. Après M. Dupraz, il y a eu M. Richardet, puis moi-même à la présidence de la Citrap-Genève, et cela fait trente ans que nous menons le combat pour le développement du tram. Alors, croyez-moi, ce soir, en votant favorablement pour ce tram Cornavin-Meyrin, nous avons vraiment l'impression de poser la première pierre, d'aller enfin vers quelque chose de concret, après des années de tergiversations.

D'ores et déjà, au nom de toutes les personnes qui ont milité depuis des années – certaines ne sont plus là pour voir ne serait-ce que ce vote, car je ne parle pas de la réalisation, qui va encore prendre un peu de temps – j'aimerais vous remercier par avance d'accepter cette proposition, qui est l'aboutissement d'un très long combat. Il est vrai que le tram s'est développé ailleurs à Genève, et croyez que cela a été une grande émotion de voir le premier tram franchir le pont de la Coulouvrenière. C'était un premier pas mais, ici, c'est le vrai pas, l'élément clé, l'élément essentiel du développement du tram à Genève. C'est vraiment l'aboutissement concret, la première pierre d'un projet qui nous tient à cœur depuis tant d'années. Je parle au nom de tous ces gens qui ont milité à la Citrap, certains n'y sont plus, certains ont disparu, certains y sont encore et je les en remercie. Ce projet est vraiment quelque chose d'extrêmement important pour tous ces gens-là et je vous remercie par avance de votre vote.

M. Roman Juon (S). Autrefois, il n'y a pas si longtemps, quand j'allais à Zurich, à Bâle ou à Berne, j'étais très envieux de leurs transports en commun. Partout il y avait des trams, c'était impressionnant et je me demandais chaque fois pourquoi à Genève il n'y avait plus de tram.

Aujourd'hui, je suis fier de ma ville, je suis fier de voir tous ces trams, le 12, le 13, le 15, le 16 et d'autres qui vont suivre. Je ne peux m'empêcher de les regarder passer avec admiration: c'est passionnant, ils sont presque toujours pleins, en particulier le 12, et les nouvelles motrices sont magnifiques.

Je ne vais pas m'étendre longuement sur les détails du crédit qui nous est demandé, chacun a pu les étudier. A la commission des travaux, mis à part les voix de quelques boudeurs et ronchonners de service, ce crédit a été plébiscité. La priorité est aux transports en commun et je crois que nous devons continuer. D'ailleurs, dans quelque temps vont débiter les travaux du chantier de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse. A Genève, nous sommes donc en train de vivre une révolution au niveau des transports en commun, pour rattraper, comme l'a dit M. Michel Ducret, les graves erreurs du passé.

Cela dit, le revers de la médaille, c'est que, s'il y a peut-être un peu moins de voitures, en revanche, il y a toujours plus de motos et de scooters, qui sont dangereux pour les conducteurs eux-mêmes. Actuellement, dans la Vieille-Ville et au centre-ville il y a une quantité de deux-roues motorisés qui polluent tout autant que les voitures. Les transports en commun ne suffisent pas à résoudre ce problème et il faudra bien trouver des solutions. A l'heure actuelle, n'importe qui peut se payer une voiture et un scooter, car les moyens financiers sont là. Il faudra donc trouver des solutions particulières pour les deux-roues.

Comme bon nombre d'entre nous, j'ai participé à la séance d'information du quartier sur le nouveau tram Cornavin-Meyrin. Nous étions environ 200 personnes et il n'y a pratiquement pas eu de remarques négatives; le projet a été plébiscité et c'est tout à l'honneur de l'Etat et des services qui ont œuvré pour ce projet. Le seul problème qui a été soulevé, c'est celui des arbres du haut de la Servette – je crois que ce sont des micocouliers. Des études ont été menées et ont montré que, malgré les moyens techniques et financiers qu'on pourrait consacrer à la sauvegarde de ces arbres, il n'y a aucune garantie qu'ils tiendraient le coup. En compensation, il a été certifié qu'un même nombre d'arbres serait planté sur les trottoirs latéraux. C'est peut-être ce qui explique qu'il n'y a eu aucune opposition, aucune réaction négative à ce chantier. Il faut dire que nous avons été à l'écoute de la population – notamment plusieurs de nos camarades qui habitent le quartier – et le public, la population des environs a très bien compris quels étaient les intérêts et les enjeux d'un pareil projet.

Un problème important a également été discuté à la commission des travaux: il s'agit de l'arrêt Cornavin. Il faudra trouver un système pour pouvoir passer

Proposition: tram Cornavin-Meyrin-CERN

directement des trains aux trams, mais là je pense que l'on peut faire confiance à nos autorités pour trouver une solution.

Le Parti socialiste félicite toutes les personnes qui ont œuvré pour promouvoir les lignes de tram. Maintenant, il faut aller vite et c'est la raison pour laquelle nous voterons ce crédit.

M. Olivier Norer (Ve). Les Verts s'associent à ce concert de louanges en faveur du tram. A l'instar de ce qu'a dit M. Michel Ducret – et nous le remercions pour son travail au sein de la Citrap – le réseau de tram s'est profondément développé à Genève. Il est passé d'un état de moribond à un état où il fait figure de proue en matière de transports publics, et cela est très réjouissant.

En effet, après le tram 13 à Cornavin, le 13 aux Palettes, le 16 à Cornavin, le 13 aux Nations, le 15 à Pont-Rouge, voici le tram de Meyrin, et j'espère qu'il y en aura encore d'autres. Effectivement, ces réalisations décidées par le Canton sont largement soutenues par la Ville et c'est très réjouissant. Cela nous offre, à nous citoyens de la Ville, l'occasion d'avoir, à chaque réalisation, une requalification de l'espace urbain tout à fait souhaitable. En effet, d'une route dédiée au seul trafic de transit des voitures, on passe à un aménagement complet comprenant des espaces pour les piétons, pour les vélos, pour le trafic de desserte et, bien sûr, pour les transports publics.

Globalement, la rue de la Servette et la route de Meyrin devraient présenter un meilleur visage grâce à l'arrivée du tram, et c'est à saluer. Toutefois, certains petits détails techniques posent problème, pas en ce qui concerne le tram en tant que tel, mais en ce qui concerne les autres modes de transport. M. Juon a relevé celui des échanges à Cornavin et nous, les Verts, avons remarqué un autre problème, c'est que très souvent, dans la pondération des intérêts qu'il est nécessaire de faire pour la réalisation de tels aménagements, certains moyens de transport font figure de parent pauvre, je parle notamment du vélo. Il suffit de regarder le plan qui se trouve dans le rapport pour remarquer que, sur la rue de la Servette, la bande cyclable qui existe actuellement dans le sens de la descente est supprimée. C'est un problème et je pense qu'il y a des solutions à trouver.

On en est au stade des projets, on n'est pas encore au stade des réalisations et, à l'instar de ce qu'a dit M. Ferrazino dans un journal dont je ne citerai pas le nom mais qui est d'une excellente facture, nous rappelons qu'il convient de traiter les problèmes du vélo au début de tout aménagement. Nous ne souhaitons bien sûr pas faire capoter le projet du tram, ce serait absurde, puisqu'il est voulu par les Genevois, mais, par rapport à cette question, nous, les Verts, souhaitons émettre une recommandation pour montrer que le Conseil municipal se soucie de la question des vélos et ne veut pas voir se reproduire la saga qu'on a pu connaître à

l'avenue Henri-Dunant, où le tram des Acacias a fait disparaître un aménagement cyclable qui, lui, était pourtant inscrit sur les plans. Mesdames et Messieurs, je vais vous lire notre recommandation:

Projet de recommandation

«Le Conseil municipal demande que le Conseil administratif intègre des aménagements cyclables sur toute la longueur de la ligne du tram Cornavin-Meyrin-CERN sur territoire de la Ville de Genève.»

Nous vous invitons donc à soutenir la proposition PR-383 ainsi que la recommandation que je viens de vous lire et que je dépose à l'instant sur le bureau.

M. François Sottas (AdG/SI). Avec mon groupe, je vais m'associer à toutes les louanges entendues à propos du tram. J'aimerais remercier plus spécialement M. Roberto Brogginini pour avoir repris au vol la présidence de la commission, après le décès de notre collègue Alain Marquet, qui avait préparé l'audition du syndicat des TPG, dont je suis le président. Ce soir, je porte donc aussi une double casquette. Je remercie la commission d'avoir auditionné mes collègues et d'avoir écouté nos doléances concernant ce projet, sachant que nous avons tout de même une certaine expérience que nous pouvons mettre à profit lors de cette étude.

Par rapport à la circulation de ce futur tram, on s'aperçoit que, sur la rue de la Servette, la surface dévolue au «site propre» du tram devra être partagée avec les taxis. Cela risque de poser quelques problèmes et j'espère que, d'ici la concrétisation du projet, ce sera résolu.

Quant à la recommandation du groupe des Verts présentée par M. Norer, je pense que nous pouvons tout à fait l'accepter. En effet, si l'on ne détermine pas une voie spécifique pour chaque usager de la route, il risque d'y avoir des conflits. Si l'on veut que le tram, qui est tout de même un projet assez onéreux, soit efficace et qu'il tienne ses promesses, il faut que les voies de circulation soient bien délimitées, aussi bien pour le tram que pour les vélos ou les voitures privées. Autrement, la situation sera similaire à celle de l'avenue Henri-Dunant, où le tram se retrouve régulièrement en conflit, non seulement avec les vélos, mais également avec le reste de la circulation, qui est mal aiguillée au rond-point de Plainpalais. Là aussi, une solution devra être trouvée.

Indépendamment de cela, je pense qu'une piste cyclable dans les deux sens est indispensable sur cet axe Cornavin-Meyrin, tout au moins jusqu'au Bouchet, sur le territoire de la Ville de Genève. L'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) acceptera donc ce rapport, avec la recommandation des Verts.

Proposition: tram Cornavin-Meyrin-CERN

M. Pascal Rubeli (UDC). Nous n'allons pas nous opposer à ce crédit, parce qu'il paraît évident qu'il doit être voté. En son temps, le libre choix du mode de transport, aussi bien les transports publics que les transports privés, avait été accepté. Partant de là, le développement du tram nous paraît absolument normal.

Ce qui nous gêne – et c'est la raison pour laquelle nous allons nous abstenir – c'est que nous avons demandé, d'une manière complémentaire, à pouvoir auditionner le Groupement transport et économie. Cela nous paraissait important, dans le cadre de ce projet, de cette étude. Cette audition n'a pas été acceptée et, pour nous, il manque donc un élément fondamental dans l'analyse.

Par conséquent, comme je l'ai dit, nous n'allons pas nous opposer à ce crédit, mais nous nous abstiendrons.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Le groupe libéral va évidemment s'associer à ce concert de louanges à l'égard du développement du tram. Inaugurer un nouveau tram est toujours un moment très solennel et, en conséquence, nous allons, nous aussi, applaudir au projet d'arrêté I. Malheureusement, nos louanges s'arrêteront là.

D'une part, en ce qui concerne les aménagements autour du tram, la commission des travaux n'a rien voulu entendre, lorsque nous avons demandé l'audition du Groupement transport et économie. Et cela pour des motifs qui sont propres à tout système de dictature et qui consistaient à dire que la commission savait déjà ce que ces gens avaient à dire... Sous prétexte que nous savons ce que ces gens ont à dire, nous nous dispensons de les entendre, nous nous dispensons de connaître les éventuels arguments qu'ils auraient à faire valoir contre ce projet...

D'autre part, il y a des éléments qui nous font penser qu'en fait il faudrait glisser le projet d'arrêté II dans les aménagements éphémères de la Ville de Genève! La raison en est simple. Nous savons que le but des transports publics est le transfert modal. Nous savons que le but de ce tram est de soulager l'entrée en ville par l'axe nord et qu'il y a là de nombreux automobilistes qui pourront basculer vers un système de transports publics bien plus efficace. Tout cela, nous le savons. Toutefois, au regard des aménagements proposés à la rue de la Servette, il apparaît que la cadence objective du passage aux feux situés à son extrémité sera réduite significativement, pour un seul motif, c'est qu'aujourd'hui il y a deux présélections et que, demain, il n'y en aura plus qu'une. Cela signifie que la longueur de la file d'attente sur la Servette va théoriquement doubler – ou un peu moins puisqu'on attend quand même un certain transfert modal.

L'élément qui est insupportable en l'occurrence, c'est qu'implicitement l'aéroport s'en trouvera beaucoup plus éloigné du centre-ville. Je m'explique.

Vous savez que la loi sur les taxis prévoit que les transports publics et les taxis cheminent sur les mêmes voies réservées, à la condition qu'il ne s'agisse pas d'une voie exclusivement affectée aux transports publics. Ici, tel est le cas ou, en tout cas, telle est la requête des transports publics. Dans une telle hypothèse, cela signifie que le temps de trajet en taxi de l'aéroport au centre-ville sera évidemment doublé, voire triplé, ce qui aura pour effet, objectivement d'éloigner l'aéroport du centre-ville.

Alors, j'entends M. Juon dire que c'est normal... Bien sûr, cela peut faire partie des choix politiques d'une majorité inconsciente, mais la normalité évoquée dans un ronchonnement par M. Juon n'est pas sans conséquences. La localisation d'une entreprise est en effet fonction de la distance qui la sépare des moyens de communication. Une ville comme Genève fonctionne assez peu avec Rorschach ou Olten; elle fonctionne davantage avec Londres, Paris ou d'autres capitales. Par conséquent, la distance objective qui sépare l'aéroport et le lieu de travail a évidemment une certaine importance. Choisir d'éloigner l'aéroport du centre-ville, c'est évidemment favoriser les localisations d'entreprises en périphérie de la ville. C'est-à-dire que, par ce choix, on renonce à la fiscalité des entreprises et qu'on les pousse à aller à Lancy, à Versoix ou ailleurs.

J'ai souvenir d'avoir vu le papier à en-tête d'une multinationale qui portait pour numéro postal: 1260 Genève-Nyon! Cela n'a rien d'extraordinaire comme démarche. Or, ce qui est sous-entendu dans le projet d'arrêté II et dans le ronchonnement qu'on a entendu tout à l'heure, c'est bien cela: nous n'avons pas besoin de cette fiscalité... Eh bien, ce n'est pas vrai, elle nous est indispensable et nous devons donc, au contraire, privilégier ce rapport direct entre l'aéroport et le centre-ville.

A propos du projet d'arrêté III destiné à la construction d'un réseau de collecteurs, dans le rapport, il n'y a pas une seule ligne sur les collecteurs et, dans la proposition, il n'y avait pas grand-chose. Par rapport à une telle ignorance, le groupe libéral ne pourra pas voter le crédit contenu dans l'arrêté III, sans avoir la moindre indication sur les motifs, sur l'opportunité voire la nécessité de ces travaux.

Le Conseil administratif pourra revenir sur cet arrêté III, si c'est son désir, mais en l'état, faute d'avoir reçu l'ombre d'une explication sur ce sujet, vous comprendrez que nous, libéraux, ne votons pas la tête dans un sac.

M. Robert Pattaroni (DC). Vous seriez étonnée, Madame la présidente, si j'annonçais que notre parti n'allait pas voter cette proposition. Eh bien, je ne vais pas vous étonner: nous la voterons et nous sommes heureux de constater que les

Proposition: tram Cornavin-Meyrin-CERN

mentalités évoluent. Il y a vingt ans, il n'y aurait probablement jamais eu une majorité dans cette enceinte pour promouvoir, à une telle vitesse, le réaménagement des trams. Les mentalités évoluent, tant mieux, il nous faut continuer.

Cela dit, cette proposition, qui est tout de même importante, souffre de quelques imperfections. Je ne reprendrai pas celles qui ont déjà été évoquées, mais j'en ajouterai une autre. Au sommet de la rue de la Servette, un goulet va subsister parce que, sur la droite en montant, il y a deux immeubles locatifs. Ces deux immeubles appartiennent à la Ville de Genève. On aurait pu imaginer, à l'instar de ce qui s'est fait avec le temps à Chêne-Bourg, élargir la rue, de manière que le tram puisse passer sans être gêné par ce goulet ainsi que par la circulation des cyclistes, des piétons ou des voitures.

Je pense qu'une municipalité audacieuse, Madame la présidente – mais nous ne l'avons pas, nous l'aurons peut-être demain – une municipalité audacieuse aurait su prendre en main la question et aurait osé faire disparaître cet obstacle. En l'état, ce n'est pas une raison pour refuser cette proposition, mais c'est quand même un peu dommage. On voit très bien aujourd'hui, à Chêne-Bourg, que, nostalgie mise à part, la solution qui a été trouvée est heureuse et qu'elle permet un passage plus aisé.

Tout à l'heure, M. Froidevaux a relevé à juste titre quelques imperfections du projet que l'on pourrait regretter par la suite. S'il s'agissait d'un crédit de 1 ou 2 millions, on pourrait dire qu'il va un peu trop loin dans les critiques. Mais, ici, il s'agit d'un crédit de 42 millions de francs et, pour ma part, je regrette également que la commission n'ait pas souhaité entendre le GTE. Bien sûr, ce groupement est perçu comme un empêcheur de développer les transports publics, mais je crois savoir que ce n'est pas véritablement sa volonté: il se fait tout simplement le porte-parole d'un partenaire important de notre collectivité, qui est le secteur de l'économie.

Habituellement, lorsqu'une concertation est menée au niveau d'un quartier, par exemple lorsqu'il s'agit d'aménager une fontaine ou de déplacer un passage piétons, on prend la peine de pousser le détail jusqu'à auditionner deux, trois ou quatre partenaires, et c'est tant mieux. Ici, dans un projet aussi majeur sur le plan de l'aménagement général de notre ville, il est absolument indispensable de prendre le temps – cela ne nous en aurait pas pris énormément – d'écouter tous les partenaires.

Hier soir, Madame la présidente, j'ai été à Thônex, où il y avait une discussion au sujet de l'aménagement – probable, futur, certain, on ne le sait pas encore – des Communaux d'Ambilly. J'ai vu à quel point les différentes parties qui interviennent dans une telle réalisation peuvent avoir des avis contraires. C'est justement pour cela que l'on ne peut pas éviter ce long processus de concertation, surtout si l'on veut que l'adhésion au projet soit finalement complète.

Nous accepterons ce rapport, tout en regrettant vivement le manque de concertation. Nous espérons que le Conseil administratif se rendra compte que, de toute façon, il n'a qu'une majorité au sein de la commune Ville de Genève et qu'il n'a pas – certains diront heureusement! – la majorité au niveau de la gestion générale du canton et des intérêts de l'ensemble de la population et des entreprises.

M. Alain Dupraz (T). Pour le Parti du travail, ces travaux d'extension des trams sont nécessaires et essentiels pour Genève; cela a déjà été souligné par d'autres collègues avant moi.

L'axe Meyrin/Genève est extrêmement chargé en trafic automobile. Tout le monde reconnaît que ce trafic motorisé est démentiel et cette proposition permettra justement de diminuer le nombre de véhicules qui descendent en ville. Le trajet du tram sera prolongé ultérieurement jusqu'au CERN et j'espère qu'un jour la ligne sera prolongée jusqu'à Saint-Genis, si les Français sont d'accord. Cela permettra aux frontaliers de venir à Genève en tram, et non plus avec leur véhicule privé.

Je voudrais rappeler à M. Froidevaux, qui parlait tout à l'heure de la liaison aéroport/centre-ville, qu'avec le train il faut sept ou huit minutes pour aller de Cornavin à l'aéroport. M. Froidevaux a sans doute oublié le train, ou alors il ne le prend pas souvent...

Nous voterons donc ce crédit, même s'il peut paraître élevé, et nous soutiendrons aussi la recommandation présentée par les Verts.

M. François Sottas (AdG/SI). Je me permets de reprendre la parole, parce que j'ai entendu certains arguments inexacts, notamment de la part de M. Froidevaux. Je vous cite, Monsieur, vous pourrez ainsi réagir. Vous dites que les taxis mettront plus de temps pour aller de l'aéroport au centre-ville: c'est faux! Il est prévu que les taxis partagent le site propre du tram, ils pourront ainsi descendre en ville beaucoup plus rapidement qu'à l'heure actuelle. Ce partage des voies avec les taxis nous cause d'ailleurs quelques soucis et j'espère que l'on va trouver une solution. On nous a imposé les taxis sur la rue de Lausanne et, au carrefour de l'avenue de France, cela pose certains problèmes. Cela dit, je pense que, si chacun y met du sien, on peut arriver à co-circuler sur le site propre du tram, malgré la loi fédérale qui en interdit l'accès à tout autre véhicule que les trams. Donc, Monsieur Froidevaux, prétendre le contraire – mais ce n'est pas la première fois que vous vous exprimez ainsi devant le public genevois en assénant des contrevérités – c'est vouloir tromper la population et essayer de l'influencer.

Proposition: tram Cornavin-Meyrin-CERN

Vous dites que la commission des travaux, par une décision dictatoriale, a refusé d'auditionner certaines associations. Le GTE n'a pas été auditionné, je vous l'accorde. Toutefois, je vous rappelle que, lors des travaux sur la route des Acacias, l'organisation du personnel des conducteurs de tram n'a pas été auditionnée non plus; cela avait été refusé par la commission et ce n'était pas forcément à bon escient. Mais je peux vous assurer que ce refus n'était pas dirigé contre les milieux de droite, car je ne pense pas représenter les milieux de droite...

A propos de ce que l'on appelle le goulet de la Poterie, je suis d'accord avec vous, Monsieur Pattaroni: il va nous poser quelques problèmes, mais ceux qui sont à l'origine du projet et qui en sont responsables en sont conscients. Prendre l'exemple du goulet de Chêne pour parler de celui de la Poterie n'est pas judicieux. En effet, pour résoudre le problème du goulet de Chêne, il a fallu près de trente ans! Il est vrai qu'il y a maintenant deux voies à cet endroit, mais il en a fallu du temps, et ce n'est pas en prenant exemple sur le goulet de Chêne que l'on va résoudre celui de la Poterie.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Je voudrais répliquer, tout d'abord, en ce qui concerne la concertation. Pour la concertation, il y a une méthode, Monsieur Sottas, et vous avez raison de dire que, quand on fait de la concertation, on entend tout le monde, toutes les personnes qui ont quelque chose à dire. Par la force des choses, si l'autorité politique, que ce soit le Conseil administratif, le Conseil municipal ou une commission, décide que telle personne est digne d'être entendue et que telle autre ne l'est pas, ce n'est pas de la concertation, c'est autre chose, et cela revient notamment à se forger une opinion biaisée. Si on choisit de n'entendre que les personnes qui sont d'accord avec la messe qu'on entend servir, il y aura, par la force des choses, beaucoup d'encens à cette messe, mais ce n'est pas l'objet de la concertation, qui est de se forger une opinion générale. Il a été rappelé par M. Pattaroni que la progression des idées naît d'une certaine convergence de celles-ci et que, dès lors, il y a lieu d'entendre tout le monde dans une concertation. Il convient d'entendre en effet l'association des conducteurs de tram quand on construit une ligne de tram, aussi bien que les groupements économiques qui représentent les commerçants bordant la future ligne de tram.

Je me souviens qu'il y a six ans un certain magistrat, actuel responsable de l'aménagement, avait dit que, dès qu'il serait en charge de l'aménagement en Ville de Genève, celui-ci cesserait d'être décrété et qu'il serait concerté. Eh bien, je le répète une fois encore, il était bien davantage concerté en des temps antérieurs, du temps d'une précédente magistrature qui n'avait pas décidé d'inscrire la concertation en lettres d'or, mais qui la pratiquait avec élégance!

En ce qui concerne la notion de site propre, je rappellerai à l'intervenant représentant des transports publics que ses collègues ont été entendus et que M. Cellante a dit notamment, je cite, «qu'il aimerait que les taxis n'aient pas accès au site propre». En effet, l'objectif des conducteurs, c'est que le tram soit véritablement en site propre. Franchement, un site propre qu'ils devront partager avec les taxis n'est plus un site propre, et je comprends fort bien que cela leur déplaît. Monsieur Sottas, vous avez aussi raison de rappeler que la loi fédérale stipule qu'un site propre ne peut pas être utilisé par d'autres véhicules. Comme disait Musset, une porte est ouverte ou fermée, et un site propre partagé n'est plus un site propre.

Le troisième élément concerne la subvention fédérale. S'il s'agit d'un site propre, une subvention fédérale est versée. S'il ne s'agit pas d'un site propre, si le site propre est accessible aux taxis, il n'y a pas de subvention fédérale. Dans ces conditions, il faut savoir que, selon la solution choisie, le budget sera différent.

En l'espèce, il est clair que ce qui est voulu par les uns et par les autres, c'est un site propre, mais que l'on va tenter de faire un pseudo site propre, parce que, à Genève, on préfère faire les choses à moitié plutôt que complètement! Ce faisant, on va créer des zones de conflits où il faudra peut-être décider que les jours pairs seront des jours avec taxis et que les jours impairs seront sans taxis! On devra peut-être choisir d'arriver à l'aéroport les jours pairs ou les jours impairs, selon que les taxis auront le droit ou non de circuler!

C'est ce genre de désordre que l'on est en train de générer à la rue de la Servette et c'est la raison pour laquelle je vous disais, au début de mon intervention précédente, que ce projet était à classer dans les aménagements éphémères. En effet, à l'évidence, il ne durera pas plus de cinq ans, le temps de constater le massacre qu'il entraînera au niveau de la politique générale de la Ville de Genève et au niveau des transports!

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Si M. Froidevaux consacrait moins de temps à parler et plus de temps à lire nos propositions, il serait peut-être moins tenté de dire autant de sottises! (*Exclamations.*) Monsieur Froidevaux, vous avez de la peine à voir que les positions évoluent. Pour qu'elles évoluent, comme l'a rappelé M. Ducret, il a fallu trente ans de combats acharnés contre des opposants de votre type, qui trouvent toujours des arguments pour dire que le projet n'est pas bon, ou que les trams, de toute façon, ne sont pas terribles à Genève... Ils trouvent toujours des arguments pour tenter de faire obstacle au développement des transports publics!

Proposition: tram Cornavin-Meyrin-CERN

Pour ma part, je constate avec une grande satisfaction qu'aujourd'hui ces gens-là sont une minorité. En écoutant les uns et les autres, on comprend que, s'ils sont une minorité, c'est parce que les arguments convaincants sont du côté de celles et de ceux qui vont voter ce crédit.

Tout à l'heure, M. Pattaroni disait que la municipalité devrait être audacieuse; cela n'a pas échappé à mon collègue André Hediger, qui m'a rappelé à juste titre que les municipalités audacieuses des années 1960, composées de radicaux, de démocrates-chrétiens et de libéraux, ont arraché les rails de tram! (*Exclamations.*) Alors, nous sommes d'accord de recevoir des leçons en matière de développement des transports publics, Monsieur Pattaroni, mais pas de la part de ceux qui les ont anéantis, tels vos prédécesseurs dans les années 1960! Je referme la parenthèse, car ce projet doit nous rassembler et non pas nous diviser, même si certains voudraient mettre l'accent sur les divisions.

C'est donc un projet qui rassemble et, à cet égard, je partage vos préoccupations, Monsieur Norer. L'autre jour, lorsque nous fêtions les 25 ans de l'Aspic (Association pour les intérêts des cyclistes), j'ai eu l'occasion de le dire, et je le répète ici: dans tous les projets, et particulièrement dans des projets de cette importance – qui structurent des rues importantes de la Ville de Genève, comme cela a été le cas à la rue des Acacias, à la rue de Lausanne, à l'avenue de France, bientôt peut-être à l'avenue de la Paix et ici à la rue de la Servette – il faut prendre en compte l'ensemble des usagers du domaine public, c'est-à-dire non seulement le tram, mais également les piétons, les cyclistes et les transports individuels motorisés.

En l'occurrence, nous avons beaucoup amélioré cette proposition. M. Froidevaux ne le sait peut-être pas et c'est l'occasion de le lui apprendre: nous avons organisé des séances publiques de concertation – un certain nombre d'entre vous, Mesdames et Messieurs, y ont d'ailleurs assisté – avec des collaborateurs de l'Office des transports et de la circulation (OTC), du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, et des collaboratrices et collaborateurs de mon département. Nous avons enregistré des réactions de la part de gens que nous n'avions pas choisis, puisque n'importe qui peut assister à ces séances publiques. Or, en général – et c'est peut-être justement ce que vous regrettez, Monsieur Froidevaux – les gens qui se déplacent, après avoir écouté les différents arguments des uns et des autres, sont plutôt favorables aux projets qui leur sont présentés. C'est le cas ici: les gens à qui ce projet est destiné y sont favorables, parce que nous avons eu à cœur de répondre à certaines de leurs demandes que nous trouvions justifiées.

Là, je m'adresse à M. Sottas: certains wattmans voyaient le partage du site propre d'un œil un peu méfiant, ce que je peux comprendre, mais nous nous sommes dit que nous pouvions l'expérimenter. C'est en particulier l'OTC qui a

fait ce raisonnement et nous l'avons suivi: il faut laisser la possibilité aux taxis d'emprunter le site du tram au centre de la rue de la Servette, pour éviter justement que des opposants qui font feu de tout bois puissent utiliser cet argument. On a entendu M. Froidevaux: «Rendez-vous compte, celui qui arrive à l'aéroport et qui ne veut prendre ni le train ni le bus, celui qui prend un taxi devra faire le tour de la ville avant d'arriver au centre-ville!». Eh bien, ce ne sera précisément pas le cas, puisque nous avons souhaité expérimenter le partage du site propre, avec l'accord des TPG d'ailleurs.

De plus, comme un intervenant l'a aussi rappelé, le train entre Cornavin et l'aéroport ne fonctionne pas si mal et l'air du temps permet de penser que l'usage du train est plutôt en phase de développement que l'inverse... (*Remarque.*) Vous en doutez? Heureusement que vous n'êtes pas nombreux à en douter!

Je reviens, Monsieur Norer, aux vélos. J'ai donc eu l'occasion de parler avec quelques membres de l'Aspic lors de cette balade que nous avons faite. Concernant la demande de faire, de part et d'autre de la rue, une bande et une piste cyclable, nous avons déjà bien amélioré les plans qui vous avaient été présentés, puisque sur la montée, depuis Cornavin jusqu'à la rue Hoffmann, il y aura une bande et une piste cyclable en continu pour les deux-roues. Au niveau de la Poterie, c'est d'ailleurs au détriment du trottoir. Sur les 100 mètres du goulet, là où il n'y a pas de site propre, nous avons grignoté, sauf erreur, une trentaine de centimètres de trottoir au profit de la bande cyclable. En effet, nous avons considéré, dans la pesée d'intérêts, qu'il était prioritaire de répondre à la demande des cyclistes, afin qu'ils soient en sécurité à la montée, ce d'autant plus qu'il y a peu de piétons à l'endroit en question.

Par contre, devant le centre commercial de la Migros, là où il y a beaucoup de piétons, nous sommes hésitants. Les ingénieurs nous ont dit que, si nous devons maintenir une bande cyclable à cet endroit, nous devrions réduire le trottoir, au détriment des piétons. Je suis le premier à dire que nous devons prendre en compte l'ensemble des usagers du domaine public, mais, à un moment donné, on ne peut pas étendre à souhait la chaussée et on est obligé de faire avec. A cet endroit, l'arrêt du tram occupe déjà une bonne partie de l'espace. Ce que je peux vous dire, c'est que nous avons à cœur de répondre à la demande bien légitime des cyclistes. L'Aspic nous l'a rappelé: c'est surtout à la montée qu'il faut garantir un maximum de sécurité aux cyclistes. Sur le plat et à la descente, ils courent en principe moins de risques.

Je ne reviendrai pas sur les aménagements complémentaires qui, d'un côté, sont salués positivement et qui, de l'autre, sont décriés. Je dirai simplement qu'ils sont prévus, que ce soit l'îlot de la Pépinière, la place de Montbrillant ou la rue des Grottes. Six arrêts vont desservir le quartier et ces différents travaux sont évidemment nécessaires pour accompagner l'extension de la voie de tram.

Pour conclure, je souhaiterais rendre hommage au rapport de M. Broggin, qui certains ont cru ne pas devoir lire... Tiens, c'est le même M. Froidevaux qui n'a pas vu qu'en page 3 – il ne fallait pas aller bien loin, Monsieur Froidevaux! – une explication donnée par M. Broggin résume à la perfection la démarche concernant les collecteurs. M. Broggin rappelle qu'ils seront en unitaire sur la partie basse, c'est-à-dire à la Servette, et qu'ils seront en séparatif sur le haut, et cela conformément à l'image directrice que vous devriez connaître puisqu'elle vous a été présentée à plusieurs reprises en commission.

Voilà, Mesdames et Messieurs, tous ces éléments devraient vous permettre de faire bon accueil à cette proposition. Comme vous le savez, ce chantier devrait s'ouvrir d'ici à la fin de cette année. Nous parlons bien entendu du tram Cornavin-Meyrin, mais la partie qui concerne la Ville de Genève s'arrête au carrefour du Bouchet. Les travaux dureront environ deux ans et demi pour cette partie-là et ce crédit nous permettra de nous conformer au calendrier proposé par le Canton.

M. Robert Pattaroni (DC). Madame la présidente, ce qui est amusant quand on interpelle les magistrats, c'est qu'ils essayent toujours de shooter en corner... Par rapport au goulet de la Poterie, j'ai simplement dit qu'il était dommage qu'on n'ait pas réglé le problème. Nous allons voter ce projet, mais nous trouvons qu'on aurait pu éviter ce goulet. Un autre intervenant, qui connaît très bien la question, a appuyé ce point de vue, c'est tout! Il est donc curieux que le magistrat nous rétorque que ceux qui étaient au pouvoir il y a quarante ans ont enlevé les rails du tram... A l'époque, ils ont cru bien faire et c'était une erreur. Mais, s'il y a eu une erreur à l'époque, ce n'est pas une raison pour ne pas admettre aujourd'hui qu'on aurait pu faire mieux en ce qui concerne le goulet de la Poterie.

Voilà, Madame la présidente, vous transmettez aux magistrats, qui ont toujours beaucoup de peine face à la moindre autocritique!

Deuxième débat

Mise aux voix, la recommandation de M. Norer est acceptée par 57 oui contre 6 non (4 abstentions).

Elle est ainsi conçue:

RECOMMANDATION

Le Conseil municipal demande que le Conseil administratif intègre des aménagements cyclables sur toute la longueur de la ligne du tram Cornavin-Meyrin-CERN sur territoire de la Ville de Genève.

SÉANCE DU 7 JUIN 2005 (soir)
Proposition: tram Cornavin-Meyrin-CERN

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté I est accepté sans opposition (7 abstentions).

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté II est accepté par 52 oui contre 11 non (7 abstentions).

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté III est accepté par 52 oui contre 11 non (7 abstentions).

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;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 17 864 000 francs destiné aux travaux d'aménagement et de réfection liés à la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Meyrin-CERN sur le territoire de la Ville de Genève.

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 17 864 000 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 2008 à 2037.

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 de 10 646 000 francs destiné à la réalisation de différents aménagements urbains accompagnant la mise en place du tramway Cornavin-Meyrin-CERN sur le territoire de la Ville de Genève.

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 10 646 000 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 2008 à 2027.

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 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 de 13 363 000 francs, déduction faite d'une participation de l'Etat de Genève et de la commune de Vernier de 2 926 350 francs, soit un montant brut de 16 289 350 francs, destiné à la construction d'un réseau de collecteurs dans le secteur de la ligne de tramway Cornavin-Meyrin-CERN situé sur le territoire de la Ville de Genève.

SÉANCE DU 7 JUIN 2005 (soir)
Proposition: tram Cornavin-Meyrin-CERN

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 13 363 000 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 2008 à 2037.

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

La présidente. Avant de passer au point suivant, j'aimerais faire deux annonces.

La première concerne une séance supplémentaire qui aura lieu le samedi 18 juin ou le samedi 25 juin. Nous en discuterons avec les chefs de groupe lors de la séance du bureau du 9 juin. Il va sans dire que la séance prévue le 2 juillet est annulée.

La deuxième annonce concerne la commission du règlement. Je prie ses membres de bien vouloir noter qu'elle se réunira le vendredi 10 juin à 17 h 30.

Proposition: réseau d'assainissement de la desserte industrielle nord

- 6. Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 2 mars 2005 en vue de l'ouverture d'un crédit de 3 968 000 francs destiné à la réalisation du collecteur de transport dans le domaine CFF entre le chemin Eugène-Rigot et la desserte industrielle nord et à la réalisation du réseau public d'assainissement de la desserte industrielle nord, déduction faite de la participation de l'Etat de Genève de 461 000 francs représentant la part de subvention cantonale au réseau d'assainissement de la Ville de Genève, soit un montant brut total de 4 429 000 francs (PR-396 A)¹.**

Rapporteur: M. Eric Fourcade.

Sous la présidence ad interim de M. Broggin, la commission des travaux s'est réunie le 13 avril 2005. Les notes de séance ont été prises par M^{me} Ursi Frey: qu'elle soit remerciée ici pour l'excellence de son travail.

Audition de MM. Zoller et Muller du Service du génie civil

M. Zoller présente les travaux prévus à l'aide du programme PowerPoint. Deux tronçons sont à réaliser. On voit la limite du bassin versant qui, selon le PGEE (Plan général d'évacuation des eaux), est en système séparatif.

L'assainissement et la finalisation de l'axe avenue de France ont été faits dans le cadre des travaux concernant le tram. Une partie en amont des voies CFF reste à faire. Prochainement, un crédit sera proposé pour redimensionner certains tronçons, également en séparatif. Une autre demande de crédit concernera la réfection et l'assainissement (mise en séparatif) du chemin Eugène-Rigot, vu l'important développement de ce secteur (Maison de la Paix, centre artisanal, parking P+R, Serono, etc.). La présente demande de crédit concerne surtout cette partie. Un autre plan présente le nouveau réseau.

M. Muller explique qu'un premier tuyau sera posé dans lequel seront ensuite suspendues les eaux usées pour une question de coût. La solution est économique et l'entretien sera facile, vu le tube relativement grand. Un minimum de personnes devront travailler sous terre.

Un commissaire démocrate-chrétien aimerait savoir à quelle profondeur on creusera.

¹ «Mémorial 162^e année»: Proposition, 5238.

Proposition: réseau d'assainissement de la desserte industrielle nord

M. Muller répond: entre 5 et 7 m. On commencera au nord et ensuite du côté du chemin des Mines (présentation sur un plan).

M. Zoller précise que la route existe déjà et donne accès à Serono.

M. Muller indique qu'on passera ensuite sous les voies CFF. C'est à cause de ces voies qu'on a opté pour cette méthode de travail. Si l'on devait travailler autrement, on ne pourrait le faire que durant quatre heures par jour. Pendant toute la durée des travaux, une surveillance se fera de la part des CFF. L'emplacement devra être précis au millimètre près.

Un commissaire radical demande quelle est la différence de coût entre les deux méthodes et s'il est vrai qu'aucune entreprise à Genève n'est capable de faire ce travail.

M. Zoller répond que les travaux ont été mis en soumission. Il s'est avéré, après étude des dossiers, que la méthode en pousse-tube est une obligation. Préalablement, on a étudié et chiffré une variante traditionnelle, de 20 % à 30 % plus chère que la solution pousse-tube. Des entreprises se sont associées. Le sous-traitant de l'offre la moins disante n'est pas une entreprise suisse.

Une commissaire libérale demande pourquoi la méthode traditionnelle est encore utilisée, le pousse-tube étant plus avantageux.

M. Zoller répond que l'option prise dépend de la profondeur à laquelle il faut creuser et de l'infrastructure.

La même commissaire poursuit en demandant si la méthode traditionnelle peut être moins chère suivant les contraintes.

M. Zoller répond que le prix dépend de nombreux éléments.

Un commissaire socialiste demande de préciser si les voitures peuvent circuler pendant le chantier avec le système pousse-tube.

Les personnes auditionnées confirment. C'est le but de travailler de cette manière.

Une commissaire de l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) demande si cette méthode est utilisée pour la première fois.

M. Zoller répond que oui.

Puis la commissaire poursuit en demandant si le travail va être effectué avec les deux méthodes.

M. Zoller répond que non. Le système de travail dépend de diverses conditions, entre autres du sous-sol.

Proposition: réseau d'assainissement de la desserte industrielle nord

Un commissaire socialiste apprécie la qualité de la présentation. Il n'y aura donc qu'un seul tube dans ce grand tube. Ne pourrait-on pas en prévoir un autre pour un autre besoin?

M. Zoller répond que Swisscom a approché la Ville de Genève, mais il n'est pas possible de répondre à cette demande dans ce cadre.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre demande si, dans d'autres cas et dans le cadre de travaux du même type, la Ville de Genève a également travaillé avec une entreprise étrangère.

M. Zoller dit que non. C'est une affaire de concurrence. On doit passer par l'AIMP (Accord intercantonal sur les marchés publics) et on en est au stade de l'ouverture des soumissions.

Un commissaire socialiste demande pourquoi on ne réalise pas de l'unitaire.

M. Zoller répond que si un système séparatif est présenté, c'est que c'est comme cela que les travaux doivent se faire. Ce bassin versant restera en séparatif. Le PGEE ne dit pas que tout le centre restera en unitaire. Ici on est sûr qu'on restera en système séparatif.

Un commissaire Vert rappelle que des exposés ont déjà eu lieu à ce propos. On voit bien sur l'image globale que ce secteur est en système séparatif.

Un commissaire radical aimerait savoir s'il y a eu une synergie avec la réalisation d'une passerelle pour vélos. On devra intervenir sur le site des CFF. Il se demande s'il vaut la peine de passer par un pousse-tube, puisqu'il faudra creuser de toute façon, et si on réalisera vraiment des économies.

M. Muller répond que, suite à une demande pour des mesures conservatoires concernant la campagne Rigot, il y a deux ans, des mesures ont été prises. Des pieux et d'autres éléments ont été placés pour pouvoir avancer et ne pas devoir intervenir lourdement plus tard. On a procédé aux gros forages, il y a une année. La passerelle sera réalisée en 2006.

Conclusions

Le groupe libéral est prêt à voter.

Le groupe de l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) pense qu'il est condamné à accepter la proposition telle quelle. La présentation était clairement faite. Son groupe votera ce soir, si possible.

Proposition: réseau d'assainissement de la desserte industrielle nord

Le groupe de l'Union démocratique du centre votera également la proposition. Il est agréable d'apprendre que le travail fait par ce système est moins cher, compte tenu des contraintes liées au chantier.

Le Parti socialiste votera la proposition. Il a également apprécié la qualité de la présentation. De plus, il a eu une information à l'avance: les travaux avancent vite et il faut aller de l'avant, c'est relativement urgent. Le groupe votera la proposition ce soir.

Le Parti du travail votera également le crédit. La technique est élégante.

Le groupe radical partage tout ce qui a été dit. Toutefois, il doute un peu de l'opportunité du choix. Ce point n'est pas complètement éclairci. Il espère que les commissaires lui «permettront» une abstention discrète. Il a encore demandé des informations et les attend. En se basant uniquement sur la présentation de ce soir, il voterait la proposition. Mais il tient à garder une certaine distance.

Vote

La proposition PR-396 est acceptée à l'unanimité (1 DC, 3 S, 2 AdG/SI, 1 T, 3 L, 2 UDC, 1 Ve) moins 1 abstention (1 R). (*Voir ci-après le texte de l'arrêté adopté sans modification.*)

M. Roberto Brogini, président de la commission des travaux (Ve). La commission des travaux a été saisie récemment de cette proposition, car les travaux de l'usine Serono avancent plus rapidement que prévu. Les responsables du génie civil de la Ville doivent donc faire ces travaux, afin de pouvoir raccorder ce nouvel équipement dans la zone de Sécheron. La commission s'est réunie rapidement et a auditionné le service compétent. L'arrêté de cette proposition a été accepté à l'unanimité des membres de la commission des travaux, moins une abstention.

Je vous encourage, Mesdames et Messieurs, en tant que président de cette commission, à accepter cette proposition.

Premier débat

M. Michel Ducret (R). Mesdames et Messieurs, je prends la parole pour expliquer que le groupe radical a émis quelques doutes quant à l'opportunité, dans la situation actuelle de la construction, de donner du travail à des entreprises extérieures à notre canton.

Proposition: réseau d'assainissement de la desserte industrielle nord

Il est vrai que les arguments présentés en commission, justifiés par les technologies qui doivent être mises en œuvre pour la réalisation de ces travaux, ont été relativement convaincants. Il s'agissait donc, de notre part, d'une abstention qui marquait une certaine mauvaise humeur, connaissant le mauvais état actuel des commandes aux entreprises de la construction à Genève. Ce n'était pas une abstention par rapport à la nécessité de faire ces travaux, étant entendu que nous avons finalement été convaincus par la manière de procéder. Notre position n'était pas tant liée au projet qu'à l'attribution de marchés publics à l'extérieur du canton, dans la situation économique que connaît actuellement le secteur de la construction.

Voilà l'explication de notre abstention en commission, qui ne sera pas suivie lors du vote de ce soir. Nous accepterons en effet cette proposition, qui nous semble essentielle pour le développement d'une entreprise clé dans le secteur secondaire de notre canton.

M. Bruno Martinelli (AdG/SI). Je serai bref. L'Alternative soutiendra cette proposition, comme elle l'a fait en commission.

Il est vrai que le rapport est un peu difficile à comprendre, pas toujours très clair. Par contre, nous avons été convaincus par la présentation faite par les services concernés, ainsi que par toutes les méthodes et techniques utilisées dans le but d'avancer rapidement et de réaliser ces travaux à moindre coût. Nous voterons donc en faveur de cette proposition.

Deuxième débat

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté est accepté sans opposition (6 abstentions).

Il est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu les articles 30, lettre e), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984, 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1987, 58 et 84 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 extraordinaire de 3 968 000 francs – après déduction de la participation de l’Etat de Genève de 461 000 francs représentant la part de la subvention cantonale au réseau d’assainissement de la Ville de Genève – soit un montant brut de 4 429 000 francs, destiné à la réalisation du collecteur de transport dans le domaine CFF et du réseau public d’assainissement de la desserte industrielle nord.

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 3 968 000 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 2007 à 2036.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer ou radier toute servitude dans le périmètre concerné, afin de pouvoir réaliser l’aménagement projeté.

Un troisième débat n’étant pas réclamé, l’arrêté devient définitif.

7. Rapport de la commission de l’aménagement et de l’environnement chargée d’examiner la proposition du Conseil administratif du 23 mars 2005, sur demande du Département de l’aménagement, de l’équipement et du logement, en vue de l’approbation du projet de plan localisé de quartier N° 29245-212, situé à la rue Pestalozzi (PR-403 A)¹.

Rapporteure: M^{me} Ruth Lanz Aoued.

La commission s’est réunie les 3 et 10 mai 2005, sous la présidence de M. Patrice Reynaud. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que la rapporteure remercie chaleureusement pour l’excellence de son travail.

¹ «Mémorial 162^e année»: Proposition, 5352.

Préambule

Le présent projet de plan localisé de quartier (PLQ) représente le dernier maillon de l'ensemble du plan directeur du quartier de la Forêt encore à réaliser, plan directeur dont les plans localisés de quartier les plus anciens ont été adoptés par le Conseil d'Etat en 1979. Son périmètre se situe à l'angle de la rue Pestalozzi et du débouché de la rue Marie-Brechbuhl. La superficie de 6467 m² concerne trois parcelles en mains privées et une petite portion appartenant au domaine public.

Le plan directeur cantonal adopté en mars 2003 identifie le site comme faisant partie de la couronne suburbaine, situé dans la zone de développement 3. De façon générale, le plan préconise d'utiliser les potentiels à bâtir dans les zones de développement de manière diversifiée, selon les indices usuels, pour autant que les impératifs de protection du patrimoine et des sites, d'arborisation et de contraintes parcellaires le permettent, en poursuivant l'urbanisation prioritaire selon un plan concerté. Il y est conseillé une densification selon l'indice usuel de 1,2, voire plus, dans les sites qui s'y prêtent.

Historique

En novembre 1992, le projet de développement «schéma directeur du quartier de la Forêt», élaboré sur la base d'un indice de 1,4, est présenté par le Service d'urbanisme de la Ville de Genève lors d'une séance d'information auprès des habitants du quartier concerné.

En novembre 1994, le plan localisé de quartier N° 28521-212, toujours basé sur l'indice 1,4, est soumis à l'enquête publique, puis préavisé favorablement par le Conseil municipal en mai 1995. Ce dernier, suite à un référendum municipal abouti, a finalement abrogé son arrêté, et le projet a été mis en suspens.

En janvier 1996, le Département des travaux publics et de l'énergie publie l'étude de MM. Feddersen et Klostermann «Concepts spatiaux et stratégie d'évolution pour la zone de développement, en particulier pour le Mervelet et la Forêt».

En octobre 1997 sont mis à l'enquête publique deux plans localisés de quartier, l'un pour le Mervelet, l'autre pour la Forêt, qui comprennent l'ensemble du périmètre de la Forêt. Ces PLQ appliquent alors les principes d'une urbanisation différenciée, en prévoyant pour le secteur «C» un indice d'utilisation de 1,23 et un indice de 0,65 pour les autres secteurs, ce que la Ville n'accepte alors qu'à contrecoeur, estimant qu'il s'agit là d'un énorme gaspillage de terrain. Finalement, un accord intervient entre la Ville et l'Etat pour mettre ces projets en suspens, alors que le promoteur étudie plusieurs variantes qui permettent d'évoluer vers le plan actuel.

A l'adoption du plan directeur cantonal, en 2003, suivent des études et réunions entre les services de l'Etat et de la Ville (demande de renseignements), reprenant les principes du plan directeur cantonal, dont la recommandation de l'indice 1,2.

En mai 2003, les propriétaires des parcelles relancent la question de l'urbanisation du périmètre par le biais d'une demande de renseignements.

Les requérants prévoient, sur recommandation des instances compétentes, le maintien de la villa située à l'angle des rues Pestalozzi et Brechbuhl, proposent deux variantes de gabarit pour deux immeubles à construire et laissent ouverte la discussion sur la disparition éventuelle des quatre petites villas groupées dos à dos sur les parcelles Nos 1605, 1606, 1607, 3297 et 3298.

Quant à la Ville, elle est animée par la volonté de trouver des réponses concrètes à la production de logements sociaux et le département de l'aménagement, des constructions et de la voirie préavise donc favorablement la requête, en s'engageant à mettre en œuvre un processus de concertation.

Cette concertation débute en 2004, d'abord avec les architectes et les promoteurs du projet, qui sont sensibilisés à la nécessité de construire notamment du logement social et d'entrer en dialogue avec les habitants du quartier. Ensuite, le processus s'élargit, dans un premier temps, aux propriétaires des quatre villas susmentionnées qui décident unanimement de conserver leurs maisons, puis, dans un second temps, à l'ensemble du quartier au travers des délégués des trois associations existantes. Parmi ces derniers figurent les représentants du groupement d'habitants qui ont déposé en avril 2004, auprès du Conseil municipal, la pétition P-108 à propos de la demande de renseignements. L'ensemble du processus de concertation a donné lieu à huit séances. La dernière rencontre date du 2 mars 2005 et s'est déroulée dans un climat particulièrement constructif. A cette occasion, un grand nombre de mesures d'accompagnement ont été apportées au projet. Un accord a notamment été conclu avec la promotion pour une répartition de 75% de logements sociaux sur les 84 prévus, à savoir 60 logements en HLM, voire en HBM au cas où la vente des terrains pourrait avoir lieu avant même la concrétisation du plan localisé du quartier, permettant à une collectivité publique l'exercice de son droit de préemption.

Contenu du projet

La variante du projet retenue est en conformité avec le préavis de la Commission cantonale d'urbanisme. Elle propose:

- construction de deux bâtiments de 82 logements au total, dont environ 60 logements HLM offrant une surface brute de plancher de 8119 m², immeubles perpendiculaires à la rue Pestalozzi, se situant en arrière du parcellaire, près

Proposition: plan localisé de quartier à la rue Pestalozzi

de l'avenue de la Forêt. Gabarit: 6 étages et attique sur rez, avec un indice d'utilisation du sol de 1,18 sur les parcelles prises en considération et de 1,0 sur l'ensemble du périmètre pris en considération;

- 84 places de parc au sous-sol et 10 places visiteurs en surface, ce qui correspond aux normes de la périphérie B, soit un total de 94 places;
- maintien des villas en bordure de la rue Pestalozzi, conformément aux vœux de la majorité des propriétaires et du Service des monuments et des sites;
- aménagement du débouché de la rue Marie-Brechbuhl sur la rue Pestalozzi;
- aménagement de l'avenue de la Forêt pour un meilleur confort des piétons;
- introduction d'une servitude de passage public à pied au travers des parcelles, pour permettre la traversée des piétons et l'appropriation par ces derniers de cet espace;
- proposition d'attribution du degré de sensibilité III au périmètre de validité du présent projet de plan localisé de quartier, en conformité avec les articles 43 et 44 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit.

Lors de la dernière des huit séances de concertation, le 2 mars 2005, séance qui s'est déroulée dans un climat particulièrement constructif, un certain nombre de mesures importantes d'amélioration ont pu être apportées au projet:

- aménagement d'un giratoire au carrefour rue Pestalozzi/rue Moillebeau pour ralentir la circulation sur la rue Pestalozzi (à ce propos, une demande de crédit sera soumise en 2006 au Conseil municipal);
- amélioration de la sécurité des usagers au débouché de la rue Marie-Brechbuhl par le biais de cessions gratuites au profit de la Ville de Genève;
- rapprochement de la rampe du garage souterrain vers le débouché de la rue Marie-Brechbuhl, pour faire face à celle des bâtiments voisins;
- aménagement, nettoyage et entretien par les propriétaires privés d'un cheminement ouvert aux habitants du quartier situé à l'intérieur du périmètre, parallèlement à la rue Marie-Brechbuhl;
- réduction de l'emprise du sous-sol côté rue Marie-Brechbuhl pour préserver deux arbres supplémentaires;
- constitution progressive du domaine public de l'avenue de la Forêt, qui deviendra, en vertu du schéma directeur du quartier et du plan directeur des chemins pour piétons en vigueur, un axe piétonnier et cyclable interne au quartier reliant les équipements de proximité actuels et futurs;
- préservation de tous les arbres situés dans ce périmètre et dont les couronnes bordent et caractérisent l'ambiance agreste de l'avenue de la Forêt;
- accord avec la promotion sur une répartition de 75% de logements HLM, voire HBM (cette catégorie étant visée au cas où une vente des terrains aurait

lieu avant même la concrétisation du plan localisé du quartier, permettant à une collectivité publique l'exercice de son droit de préemption);

- proposition du propriétaire de louer aux habitants des locaux collectifs dans la construction existante sise sur la parcelle N° 4943.

Auditions de la commission

Séance du 3 mai 2005

Audition de M^{me} Marie-José Wiedmer-Dozio, cheffe du Service d'urbanisme, et de M. Roland Kunz, architecte-urbaniste au Service d'urbanisme

M^{me} Wiedmer-Dozio prend la parole en faisant l'historique du plan localisé de quartier de la Forêt. Puis elle mentionne qu'en 2003, suite au dépôt de la demande de renseignements, une pétition a été lancée, entérinant la création d'un groupe de concertation avec une observatrice, M^{me} Compagnon. Elle précise que cette concertation a été menée avec les architectes, puis avec les propriétaires et, finalement, avec les associations d'habitants. M^{me} Wiedmer-Dozio présente ensuite à la commission le schéma directeur de 1992 qui indiquait que le domaine de la Forêt devait être préservé, et relate le fait que le PLQ de 1995 envisageait 110 logements, avec une densité de 1,4 qui, dans le présent projet, a été ramenée à 1,18.

Puis M^{me} Wiedmer-Dozio mentionne que l'étude qui avait été mandatée par le Conseil d'Etat, l'étude Feddersen et Klostermann, disposait simplement les bâtiments différemment. Elle mentionne qu'en 2004 deux options de gabarit possible ont été proposées dans le cadre de la demande de renseignements, soit des rez + 5, soit des rez + 6 + attiques, mais que la Commission cantonale d'urbanisme a préféré la deuxième solution, qui dégage plus d'espace. Quant à la Ville, elle était d'accord avec les deux solutions, tout en demandant un processus de concertation. Lors de cette concertation, un plan d'intentions a été montré aux habitants contenant un groupe scolaire.

Par ailleurs, M^{me} Wiedmer-Dozio signale qu'un plan de site devra être fait sur le domaine de la Forêt en lien avec un groupe scolaire à prévoir après 2008. Les besoins à ce niveau seront notamment déterminés par les projets qui pourront être réalisés au Mervelet, et, pour ce faire, il faudra peut-être accélérer les acquisitions foncières. Elle rappelle, toujours à ce propos, que ce quartier et celui de la gare des Eaux-Vives sont les deux derniers sites où il est encore possible de procéder à une urbanisation importante, et elle mentionne les acquisitions de parcelles que la Ville de Genève a faites en vue de réaliser des équipements publics.

Quant au trafic, le bureau Citec a été mandaté afin d'analyser la situation, de même que l'impact du PLQ sur les quartiers voisins. Cette étude démontre qu'il

Proposition: plan localisé de quartier à la rue Pestalozzi

sera nécessaire d'élargir la rue Marie-Brechbuhl, de renforcer les chemins piétonniers, de régler la levée des poubelles et de réaliser un giratoire sur la rue Moillebeau. De plus, il sera possible de conserver la magnifique voûte d'arbres.

M^{me} Wiedmer-Dozio évoque les améliorations qui ont pu être apportées à ce projet en concertation (voir ci-dessus) et confirme la conservation des quatre villas, qui sont exclues du PLQ selon les vœux de leurs propriétaires. D'un autre côté, concernant le recours de certains propriétaires et habitants qui estiment le gabarit des immeubles trop important, elle fait remarquer que diminuer le gabarit réduirait de manière importante le nombre de logements subventionnés, vu que le coût au mètre carré serait plus élevé. La Ville se trouve donc ici devant un choix politique. Concernant la crainte du bruit, quelques lettres d'observation existent, dont l'une qui demande le degré de sensibilité II, un degré qui sera en l'occurrence finalement accordé. Pour conclure, M^{me} Wiedmer-Dozio mentionne encore que ce projet n'a pas été simple à expliquer aux habitants.

Questions

Quel est le planning, et quels sont les moyens légaux qui pourraient bloquer ce projet?

M^{me} Wiedmer-Dozio répond qu'un référendum pourrait être lancé. Elle remarque encore que ce quartier est très bien organisé. Elle rappelle que cette zone est proche du centre-ville et du tram.

Où en est la commission des pétitions?

M. Kunz répond que la commission a déjà procédé à trois auditions.

Quelle est la valeur patrimoniale de la villa à toit plat?

M. Kunz répond que c'est la Commission des monuments, de la nature et des sites qui a décidé de classer cette villa en fonction de son histoire architecturale.

Qu'en est-il du groupe scolaire prévu au Mervelet?

M^{me} Wiedmer-Dozio répond que, suite à l'étude de 1997, il a été décidé de prévoir l'école de la Forêt et de ne faire qu'un seul groupe scolaire mais beaucoup mieux desservi.

Pourquoi ce projet comporte-t-il trois quarts de logements sociaux?

M^{me} Wiedmer-Dozio répond qu'il s'agit d'un secteur comportant peu de servitudes. Il a été en outre estimé que des logements sociaux étaient nécessaires dans ce périmètre. Elle ajoute que ces 75% sont une proposition des architectes

qui se sont engagés à respecter ce taux. Elle répète que ce taux implique le gabarit rez + 6. Elle mentionne que supprimer, par exemple, ne serait-ce que deux étages évacuerait l'ensemble des logements sociaux.

La proposition contient-elle un crédit d'étude?

M^{me} Wiedmer-Dozio répond par la négative et déclare qu'un crédit de travaux sera par contre prochainement soumis. Elle ajoute que la concertation a en effet bien fonctionné.

Combien de personnes ont signé la pétition?

Trois cents, répond M^{me} Wiedmer-Dozio, en mentionnant qu'il s'agit de propriétaires de villas mais également de locataires du quartier.

Les opposants se sont-ils exprimés au cours de la concertation?

M^{me} Wiedmer-Dozio acquiesce et mentionne que cela ne signifie toutefois pas que toutes les requêtes ont été acceptées.

Le risque de référendum est-il donc bien existant?

M^{me} Wiedmer-Dozio acquiesce.

Le gabarit est-il de 21 m à la corniche?

M^{me} Wiedmer-Dozio acquiesce.

Discussions de la commission

Un commissaire libéral salue le travail de M^{me} Wiedmer-Dozio ainsi que le nouveau processus de concertation qui a été mis en place et n'a pas d'auditions à proposer.

Un autre commissaire pense qu'il faudrait au moins entendre l'Association des habitants du quartier de la Forêt.

Dans l'ensemble, tous les partis concernés se prononcent favorablement sur ce PLQ, mais pensent qu'il convient d'entendre les habitants faisant opposition, même si ces derniers n'ont pas demandé à l'être.

Certains expriment la crainte que, si référendum il y a, il soit malheureusement gagné, mais il y a un espoir minime de changer les esprits.

La commission accepte l'audition de l'Association des habitants du quartier de la Forêt par 10 oui (2 L, 1 R, 1 Ve, 3 S, 1 AdG/SI, 2 UDC) contre 1 non (AdG/SI).

Séance du 10 mai

Audition de l'Association des habitants du quartier de la Forêt, représentée par M^{me} Elisabeth Jörimann, M. Jean-Luc Bolli et M. Poul Frandzen

M. Bolli prend la parole et déclare que ce projet est considéré par l'association d'habitants comme trop important. Il précise, en l'occurrence, que le caractère végétal de ce quartier en sera définitivement modifié. Il rappelle qu'une pétition a été déposée dans ce sens.

M^{me} Jörimann remarque ensuite que ce projet s'inscrit dans un plan directeur de quartier qui a une forte demande en besoins scolaires. Elle pense qu'un développement cohérent s'avère nécessaire et que des constructions plus réalistes seraient judicieuses.

M. Frandzen ajoute que le trafic sera également augmenté alors que les files d'attente existent déjà. Il signale que ce projet prévoit 94 nouvelles places de parc. Il remarque que le projet de tram ne fera par ailleurs qu'aggraver cette situation, notamment aux moments de pointe. Il déclare encore qu'un giratoire devrait en l'occurrence être créé.

Le président répond que ce giratoire est prévu.

M. Frandzen remarque que la Ville encourage effectivement le Canton dans ce sens, mais que rien n'a encore été véritablement arrêté.

M. Bolli mentionne ensuite que l'indice d'utilisation du sol admis pour ce projet est de 1,2, mais que la densité de 1,8 se révèle trop élevée à son avis, au regard des parcelles réellement utilisées. Il pense que ce type de projet n'a pas sa place dans ce quartier.

Le président rappelle alors que l'indice est calculé en prenant en compte seulement le terrain du PLQ, mais non l'ensemble du périmètre.

Questions

Selon vous, où ce type de projet devrait-il être développé?

M. Bolli répond que l'association n'est pas opposée à toute construction, mais il remarque qu'elle pense que des bâtiments plus modestes seraient mieux intégrés dans ce quartier.

Comment les personnes auditionnées apprécient-elles la situation du logement à Genève?

M. Frandzen répond qu'il y a des limites à l'occupation du sol, même si la situation est précaire.

Un commissaire intervient et déclare avoir fait le rapport sur le schéma directeur de ce quartier en 1992. Il rappelle, en l'occurrence, que le développement qui est prévu actuellement est envisagé depuis 1992. Les représentants de l'association de quartier habitaient-ils déjà dans le quartier de la Forêt à ce moment?

Les représentants de l'association répondent par la négative.

Combien de personnes regroupe cette association et quel est le type de membres?

M. Bolli répond que l'association regroupe 200 personnes et que ces dernières peuvent être tant des locataires que des propriétaires de villas ou d'appartements. Il ajoute que tout le monde est d'accord.

Quand cette association a-t-elle été fondée?

M^{me} Jörimann répond qu'elle a été fondée en 1993.

Quels sont les buts de cette association?

M^{me} Jörimann répond que les buts sont la défense de la qualité de vie des habitants du quartier de la Forêt.

Combien de séances de concertation se sont déroulées et quels ont été les résultats?

M. Bolli répond qu'il y a eu six réunions, lesquelles ont été positives et ont permis de faire évoluer certains éléments. Il signale toutefois que le projet en lui-même n'a pas véritablement été abordé.

M^{me} Jörimann rappelle que l'association demandait déjà en 1995 le développement d'une vision plus globale.

Un commissaire constate que certains immeubles sont déjà relativement élevés dans ce quartier. Il se demande si ces deux nouveaux immeubles seraient vraiment aussi choquants que cela.

M. Bolli répond que la densité est justement particulièrement importante et que la qualité de vie se dégrade progressivement avec ce type de projet.

Un référendum a-t-il été envisagé au besoin?

M. Frandzen répond qu'un référendum a été une option choisie à la presque totalité des membres de l'association, si le besoin s'en faisait sentir.

Un commissaire remarque que personne ne veut voir de nouveaux bâtiments devant sa fenêtre. Il pense cependant que la densité est un élément abstrait. Il rappelle, en outre, que diminuer de deux étages ces immeubles amènerait la densité en dessous du seuil de 1 et il se demande si une telle densité serait envisageable.

M. Bolli acquiesce.

Proposition: plan localisé de quartier à la rue Pestalozzi

M. Frandzen se déclare alors étonné de voir une maximalisation de la densité pour ce projet, alors que rien n'est prévu pour les habitants futurs.

Une commissaire rappelle que supprimer un ou deux étages revient à faire disparaître les logements sociaux. L'association ne souhaite-t-elle donc pas partager ce quartier avec des habitants de logements sociaux?

M. Bolli répond qu'il existe des solutions de rechange.

Combien d'habitants compte ce quartier?

M. Frandzen répond qu'il doit y en avoir 1500.

Le président pense qu'il y a plus d'habitants.

Un commissaire évoque alors un référendum fait par des propriétaires de villas, il y a quelques années, et il se demande si ce sera également le cas dans le quartier de la Forêt.

M^{me} Jörimann répond qu'il n'y a plus beaucoup de villas.

M. Bolli mentionne alors que la qualité de vie est un souhait légitime.

Le président acquiesce.

Les habitants regrettent-ils la disparition du Café Ferrero pour laisser la place à des logements?

M^{me} Jörimann répond qu'il est surtout regrettable qu'il n'y ait pas de commerces dans ce quartier.

Conclusions de la commission

Le président rappelle que les auditions ont été faites.

Les socialistes se déclarent en faveur de ce projet.

Les Verts et l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) acquiescent.

Le Parti du travail déclare qu'il s'abstiendra.

Le Parti démocrate-chrétien se déclare en faveur de ce projet.

Les libéraux et l'Union démocratique du centre acquiescent.

Le président passe alors au vote de la proposition PR-403. La proposition est acceptée par 14 oui (3 L, 1 DC, 1 R, 2 UDC, 2 Ve, 2 AdG/SI, 3 S) et 1 abstention (T). (*Voir ci-après le texte de l'arrêté adopté sans modification.*)



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Département de l'aménagement,
de l'équipement et du logement

Direction de l'aménagement du territoire

DAEL

DAEL
Aménagement du territoire
Rue David-Dufour 5
Case postale 22
1211 Genève 8COORDINATION TRANSPORTS ET
DEPLACEMENTS
18, rue de Montbrillant
1201 GENEVE

A l'att. de M. Marco Ziegler, Président

Nrel : 33 BVN/AMer

Genève, le 25 mai 2005

Concerne : PETIT-SACONNEX / RUE PESTALOZZI
Enquête publique N° 1418
Projet de plan localisé de quartier N° 29245-212

Monsieur le président,

Votre lettre du 6 avril 2005 relative au projet de plan localisé de quartier cité en référence nous est bien parvenue et a retenu toute notre attention.

Nous avons pris note de vos observations, qui sont versées au dossier, celui-ci étant transmis à l'issue de l'enquête publique, au Conseil municipal de la Ville de Genève, afin qu'il puisse en prendre connaissance avant l'élaboration de son préavis.

Nous souscrivons à votre appréciation. Le projet de plan localisé de quartier sera dès lors modifié en faveur d'un degré de sensibilité II, avant ouverture de la procédure d'opposition.

Nous vous remercions de votre intervention et vous prions de croire, Monsieur le président, à l'assurance de notre considération distinguée.

Bojana VASILJEVIC MENOUD
Directrice Adjointe



Coordination transports et déplacements

ARAG
Association des riverains
du Zéroport



ASPIC - Association pour
l'écologie des cyclistes

Association Transports
et Environnement



CITRAP Communauté Citoyenne
pour les transports publics

FAQH

FAQH Fédération des associations
de quartiers d'habitat



GASVG
Groupement des associations de
sauvegarde des villages genevois

equiterre

Projet pour le développement humain



UCP Union genevoise
de protection



WWF Fonds mondial
pour la nature - Océano

DU TERRITOIRE	
R 11 AVR. 2005	
31	351
32	352
33	353
34	354
CEVA	308
DOCU	

DAEL

Aménagement du territoire

Case postale 22

1211 GENEVE 8

Genève, le 6 avril 2005

DAEL	
R 11 AVR. 2005	
P	6
1	8
2	7
3	8
4	9

Concerné : Enquête publique N° 1416, Ville de Genève – section Petit-Saconnex

Rue Pestalozzi – projet de PLQ N°29245-212

Mesdames, Messieurs,

Les associations membres de la Coordination transports et déplacements (CT) ont pris connaissance des documents relatifs à l'objet cité en titre, mis à l'enquête par le DAEL pour la création de logements en zone de développement 3.

Le projet vise à la construction de deux bâtiments entre des immeubles existants, dont les DS est II.

Agissant au nom des associations qui la composent, soit en particulier l'ATE, Equiterre et le WWF, la CT entend vous soumettre les présentes remarques concernant l'attribution des degrés de sensibilité au bruit (DS).

1. l'attribution du DS III dans une zone destinée au logement n'est pas conforme à l'ordonnance fédérale pour la protection contre le bruit (OPB), en effet, l'art. 43 alinéa 1 lettre b) décrit précisément le choix du DS « le degré de sensibilité II dans les zones où aucune entreprise gênante n'est autorisée, notamment dans les zones d'habitation ainsi que dans celles réservées à des constructions et installations publiques : »
2. le tribunal administratif dans son arrêté du 19 juin 2001 « observe que les trois premières zones (ainsi que d'ailleurs que les zones de développement) sont en pratique, comme dans l'intention du législateur, dévolues en premier lieu au logement et correspondent aux zones d'habitation décrites à l'art. 43 al. 1 lettre b. OPB ».
3. les DS de ce projet de PLQ doivent être conformes à la décision du Tribunal administratif, soit en DS II. Nous vous invitons à tenir compte de ces observations pour l'adoption du projet de modification des limites de zones.

Vous remerciant à l'avance de l'attention que vous porterez à notre courrier, nous vous présentons, Mesdames, Messieurs, nos respectueuses salutations.

Marco Ziegler
Président

Yvan Capi
Vice-président

BOLLI Monique et Jean-Luc
43 rde Chabrey,
1202 Genève

DAEL	
R - 8 AVR. 2005	
P	6
1	6
2	7
3	8
4	9
7	9

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	
R - 8 AVR. 2005	
3	301
31	302
32	303
33	304
34	305
CEVA	306
DOCU	
CEL	

DAEL
Direction de l'Aménagement
Rue David-Dufour 5
Case Postale 22
1211 Genève 8

Genève, le 7 avril 2005

Concerné : Enquête publique relative au PLQ 29245-212

Mesdames et Messieurs,

En tant que propriétaires de la parcelle 1605, adjacente au plan localisé de quartier susmentionné, nous nous permettons de faire les remarques suivantes, dans le cadre de l'enquête publique ouverte depuis début mars.

Premièrement il apparaît que la hauteur des bâtiments projetés est très élevée par rapport à la proximité des autres bâtiments. Nous avons déjà eu l'occasion de le notifier au cours des séances de concertation auxquelles nous avons participé au service de l'urbanisme de la ville de Genève. En particulier, cette hauteur excessive provoquerait une perte d'ensoleillement de notre parcelle, comme l'ont démontré les simulations de projection d'ombres effectuées par le bureau d'architecte VVR. Vous trouverez en annexes quelques copies de ces images. Il s'agirait donc d'une dévalorisation supplémentaire de notre parcelle.

Il faut en effet noter que vu la surface relativement faible de notre parcelle, et étant donné que le prix au m2 est fixé à environ 650 CHF/m2 à cause de son déclassement en zone de développement, notre parcelle a déjà perdu énormément de valeur par rapport au prix du marché d'un logement équivalent.

Nous ne sommes pas opposé par principe à des constructions de nouveaux logements, mais nous demandons une hauteur maximum de 3 à 4 étages. Sans cela, notre habitation deviendrait sombre et à terme, humide.

D'autre part, l'indice d'utilisation du sol appliqué par ce projet nous semble exagérément élevé. En effet, il faut remarquer que les immeubles sont prévus d'être construits sur les parcelles 4955, 4956 et 1601, soit un total de 4733 m2. La surface brute de plancher prévue étant approximativement de 8750 m2, l'indice vaut alors 1.85 ! Voilà qui est bien loin du 1.2 admis lors des réunions de concertation.

Finalement, si le projet devait toutefois se réaliser, nous demandons qu'une haie soit plantée sur la frontière entre notre parcelle et la parcelle 1601, tout comme il est en prévu une entre la parcelle 3298 et la voie d'accès au garage souterrain. Cette haie permettrait une séparation visuelle entre notre jardin et ceux des appartements du rez-de-chaussée.

Recevez Mesdames et Messieurs, nos meilleures salutations,

Annexes : mentionnées

H. Bolli
M. Bolli

Divic RAPIN
Rue Marie-Brechbühl, 3
CH-1202 GENEVE

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE		
R - 8 AVR. 2005		
3	301	
31	302	
32	303	
33	304	
34	305	
CEVA	308	
DOCU		

DAEL		
R - 8 AVR. 2005		
P		S
1		6
2		7
3		8
4		9

DAEL
Rue David-Dufour 5
Case Postale 22
1211 GENEVE 8

Genève, le 7 avril 2005

Concerne: Enquête publique No 1416 - PLQ 29245-212

Mesdames, Messieurs,

Etant riverain des bâtiments projetés par le PLQ 29245-212, je me permets de vous faire part des observations suivantes:

- La hauteur (R+6+S) des bâtiments projetés dépasse de deux étages la hauteur de ceux de la rue Marie-Brechbühl 1, 3, 5 et 7 situés en face. Elle occasionnera une importante perte de lumière pour les habitants des immeubles actuels qui ont les pièces de séjour situées sur la façade sud.
- Cette hauteur est également gênante pour les deux villas conservées.
- Le surcroit de trafic automobile à l'entrée de la rue Marie-Brechbühl en compliquera l'accès.
- Les qualités patrimoniales de la villa à toit plat, qui est sauvegardée, mériteraient d'être justifiées.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien apporter à ces quelques remarques, je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, mes salutations distinguées.



Divic RAPIN



ASSOCIATION DES HABITANTS DU QUARTIER DE LA FORÊT



Case postale 431 CH - 1211 Genève 19
www.laforetgeneve.net

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	
R 1 AVR. 2005	
31	301
32	302
33	303
34	304
35	305
CEVA	306
DOCH	

DAEL
Rue David-Dufour 5
Case Postale 22
1211 Genève 8

Genève, le 6 avril 2005

DAEL	
R - 8 AVR. 2005	
1	5
2	6
3	7
4	8
5	9

Concerne : Enquête publique - PLQ 29245-212 / quartier de la Forêt

Mesdames et Messieurs,

L'AHQF a pris connaissance du PLQ 29245-212, situé à la Rue Pestalozzi, selon les documents rendus disponibles dans vos locaux depuis le 9 mars dernier.

Ce projet vient d'être discuté lors de notre toute récente assemblée générale. En faisant la synthèse des opinions qui s'y sont exprimées avec les informations issues des séances de concertations au le service de l'urbanisme de la ville de Genève, nous avons les remarques suivantes à vous formuler :

- La dimension prévue des immeubles est considérée comme beaucoup trop importante par la grande majorité de nos membres. Leur implantation au cœur du quartier de la Forêt provoquera une modification irréversible de son caractère, tant apprécié par ses habitants,
- Il est utile de rappeler ici que 350 personnes ont signé une pétition (P108) exprimant leur désaccord avec un projet de ce type,
- Le quartier de la Forêt s'est fortement densifié durant ces dernières années. D'autres PLQ sont en préparation. Les habitants du quartier sont saturés de ce mode de développement par petites tranches, aboutissant finalement à un ensemble incohérent et déséquilibré au niveau des infrastructures,
- L'AHQF n'est pas opposée à toute nouvelle construction, mais n'accepte pas que le quartier se densifie dans de telles proportions. Nous demandons des bâtiments d'une hauteur maximum de 3-4 étages,
- Cette zone centrale de verdure est vue par les habitants du quartier comme le lieu naturel de développement d'une vie associative beaucoup plus active qu'aujourd'hui. Ce projet va totalement à l'encontre de ces attentes légitimes,
- L'accès aux bâtiments projetés par la rue Marie-Brechbuhl est considéré comme très problématique, vu la situation déjà difficile engendrée aujourd'hui par le trafic automobile,

- Si l'on tient compte du fait que les immeubles sont réellement construits sur les parcelles 4955, 4956 et 1601, on obtient un indice d'utilisation du sol (IUS) proche de 1.8, ce qui est beaucoup plus élevé que le 1.2 annoncé ! Le potentiel de réaliser de futurs bâtiments sur les parcelles 4943, 3298, 1605, 1606, 1607 est loin d'être nul et se réalisera certainement à l'avenir. Cela conduirait alors à une densité totale beaucoup trop élevée.

L'assemblée s'est ainsi prononcée à une très forte majorité pour une urbanisation modérée et conviviale de son quartier. Elle est décidée à utiliser tous les moyens légaux à sa disposition pour faire entendre sa voix, que ce soit au sujet de ce PLQ ou du prochain, et par la même réaliser son vœu le plus légitime : pouvoir décider de son propre environnement ainsi que du maintien d'une certaine qualité de vie.

Avec nos meilleures salutations,

E. Jörinmann



Elisabeth Jörinmann
membre du comité

Fadri Pult
président

Copie à :	Ville de Genève, Service de l'Urbanisme, Madame Wiedmer-Dozio Rue Jargonnant 4, 1207 Genève
-----------	--

M^{me} et M^{me} LACARRERE
3 Rue Marie BRECHBUHL
CH 1202 GENEVE

DAEL	
R - 8 AVR. 2005	
0	8
1	9
2	7
3	8
4	9

DAEL
5 Rue David DUBOIS
Case Postale 22
1211 GENEVE 8

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	
R - 8 AVR. 2005	
3	301
31	
32	
33	
34	
CEVA	306
300	

Objet: PLQ 29245-212 (DR 17662)/Quartier de la Forêt - Enquête Publique

Genève, le 5 Avril 2005

Mesdames, Messieurs,

Le Département de l'Aménagement de l'Équipement et du Logement (DAEL) a soumis à l'enquête publique le Plan Localisé de Quartier (PLQ) référencé ci-dessus depuis le 9 Mars 2005. Dans le cadre de cette enquête publique, nous vous demandons d'avoir l'aimable obligeance de trouver ci-dessous les remarques et suggestions que nous souhaitons formuler à ce sujet.

- 1 - Le projet de construction de deux nouveaux immeubles de sept étages, au cœur du Quartier de la Forêt a été désapprouvé par une pétition (P108 - Juin 2004) signée par 350 personnes.
- 2 - Cette pétition attirait également l'attention des pouvoirs publics sur les problèmes majeurs de ce quartier et de sa périphérie (accès piétons, circulation automobile, transports publics,.....). La pétition soulignait également l'inadéquation et l'insuffisance de l'infrastructure publique locale (crèches ou garderies, écoles enfantines et primaires, activités sociales et culturelles...) ou rapport à l'accroissement substantielle de la population dans ce quartier depuis une décennie (environ + 1000 résidents).
- 3 - Les parcelles de terrain en question, au cœur de notre quartier, devraient être protégées par la Ville pour pouvoir recentrer toute l'infrastructure publique en ce lieu au bénéfice de toute la collectivité locale.
- 4 - Les écoles Trembley sont saturées. De nouvelles écoles enfantines et primaires, au cœur du Quartier de la Forêt seraient souhaitables. Environ 300 enfants traversent la rue Pestalozzi plusieurs fois par jour pour se rendre côté Parc Trembley. De plus, les conditions de sécurité pour le franchissement de cette rue sont très précaires (~ 12 000 véhicules/jour) !!!
- 5 - La Ville possède un certain nombre de parcelles de terrain (par exemple les parcelles sises au 9 & 11 Avenue de la Forêt et 14 Route de Meyrin). Ces terrains sont bien situés pour la construction de logements, due à la proximité des commerces existants et des transports publics (future ligne de tram Cornavin - Meyrin). Des échanges de parcelles pourraient être pris en considération pour permettre à la Ville de regrouper l'infrastructure publique au cœur du quartier comme mentionné au point 3.

6 - La Ville se veut en général le garant de l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers. En l'occurrence, la Ville en proposant le projet de construction en question fait fi de toutes les recommandations édictées dans le Plan Directeur GENEVE 2015 et passe outre sans état d'âme. La concertation avec les habitants nous apparaît illusoire et formelle.

7 - Les immeubles à construire auront une hauteur de sept étages (R+6+S) en vis-à-vis de l'immeuble 1-3-5-7 Marie BRECHBUHL qui ne compte que 5 étages (R+4+S). La valeur locative de tous ces appartements devrait être revue à la baisse !!!

8 - La villa des années 1950, sise au 4 Rue Marie BRECHBUHL (angle PESTALOZZI/BRECHBUHL) est un bâtiment classé. Il est très surprenant de voir que la qualité architecturale de cette maison soit considérée comme remarquable par les services concernés. Quels sont donc les critères de sélection ???

9 - Nous, habitants du Quartier de la Forêt, nous observons que la qualité de vie dans ce quartier diminue dramatiquement. La Ville n'est plus un partenaire, mais devient inexorablement et paradoxalement un puissant adversaire.

10 - Le cœur, le poumon, l'artère centrale du Quartier de la Forêt doivent être impérativement préservés par la Ville. Demain, ce sera trop tard. La Ville doit entendre et comprendre les attentes des habitants et des futurs résidents. Un plan directeur global de développement est indispensable pour s'orienter vers un développement harmonieux et équilibré recueillant l'approbation de la majorité des résidents.

11 - Créer et mettre à disposition des logements est une nécessité, certes, mais l'infrastructure publique (crèches, garderies, écoles enfantines et primaires, centres associatifs, sociaux et culturels) doit être appropriée pour permettre une densification raisonnable et adaptée.

12 - Le quartier, côté BRECHBUHL, est un grand chantier depuis une décennie, sans aucun répit. Jusqu'à maintenant, les nuisances ont été difficiles à supporter. Un nouveau chantier se profile à l'horizon. La rue Marie BRECHBUHL va de nouveau devenir une voie de chantier pendant deux années !!! La Ville saisit toutes les opportunités de construction sans vraiment se soucier de façon satisfaisante de l'impact pour le futur du quartier.

En espérant que ces commentaires qui se veulent être l'écho de beaucoup d'habitants du quartier retiennent quelque peu votre attention,

Nous vous prions de croire, Mesdames et Messieurs, en l'expression de notre considération distinguée.



D.LACARRERE

cc: Ville DE GENEVE - Service de l'Urbanisme
A l'attention de : Mme Widmer-Dozio
4 Rue Jargonnani
1207 GENEVE

PR-403

Projet de plan localisé de quartier

N° 29'245-212



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

QUARTIER DE LA FORET

Avril 2005

Historique

- | | |
|------|---|
| 1993 | Schéma directeur de quartier (approuvé par CM le 4.05.1993) |
| 1995 | Premier projet de plan localisé de quartier (PLQ N°28'521) |
| 1995 | Référendum sur le projet de PLQ N°28'521 |
| 1996 | Étude d'aménagement « Feddersen-Klostermann » |
| 1997 | Projet de PLQ sur l'ensemble du quartier de la Forêt |



Historique

2003

Demande de renseignement N° 17'662

2004

Pétition du groupement d'habitants

Brechbuhl/Chabrey/Forêt/Pestalozzi P108

2004-2005

Groupe de concertation avec les requérants, les propriétaires et les associations d'habitants

8 séances de concertation (Observatrice: Mme Compagnon)

- 2 avec requérants (architectes et promotion)

- 2 avec propriétaires du périmètre du premier projet de PLQ

- 4 avec les requérants, propriétaires, associations et habitants

Expertise circulation : Bureau Citec

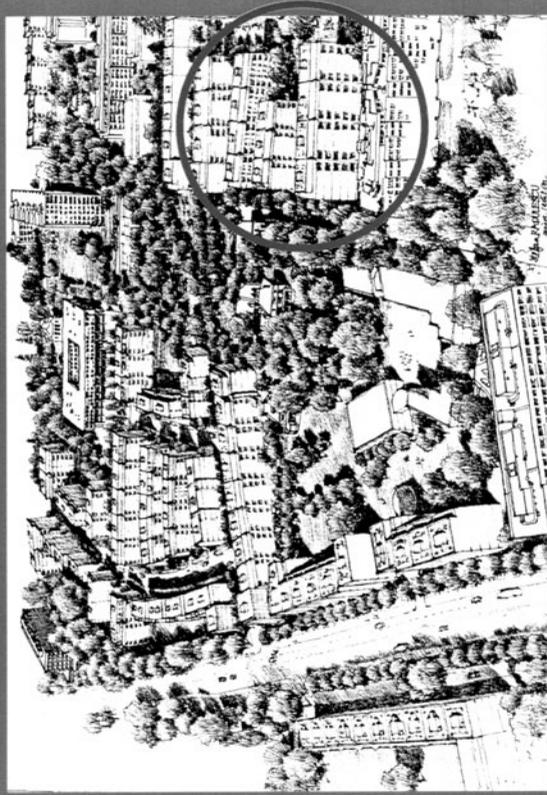
9 mars –

7 avril 2005

Enquête Publique sur projet de PLQ N° 29'245-212



Illustration - image du possible



LE MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

QUARTIER DE LA FORET

Avril 2005

Arrêté – 9 mai 1995

Vote favorable du CM

SEANCE DU 9 MAI 1995 (après-midi) 3143

Pétitions – Propositions des conseillers municipaux

vu la demande du Département des travaux publics et de l'énergie;
vu les projets d'aménagement en espace d'intérêt public décrits dans le texte
et dans la légende du plan,

arrête:

Article unique. – De donner un préavis favorable au projet de plan localisé de quartier N° 28521-212, situé le long de l'avenue de la Forêt au Petit-Sacomex, à condition que le règlement de quartier précise expressément que la construction des immeubles prévus ne pourra être autorisée que par bloc entier.

Un troisième débat n'étant pas réclamé, l'arrêté devient définitif.



MUNICIPALITE DE LA FORET
100, RUE DE LA FORET
S-1000 SUDBURY, ONTARIO

QUARTIER DE LA FORET

Avril 2005

Arrêté – 13 septembre 1995

Suite au référendum vote défavorable du CM

ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

tout en réitérant sa demande au Département des travaux publics de prolonger le délai pour préviser les plans d'affectation du sol,

arrête:

Article premier. – D'abroger l'arrêté N° 382, adopté par le Conseil municipal dans sa séance du 10 mai 1995 donnant un préavis favorable au projet de plan localisé de quartier N° 28521-212, situé le long de l'avenue de la Forêt au Petit-Sacmex.

Art. 2. – De demander au Département des travaux publics et de l'énergie de suspendre la procédure relative audit projet de plan localisé de quartier dans l'attente de la mise au point d'un nouveau projet de plan destiné à remplacer le projet précité, élaboré sur la base d'une étude d'aménagement plus complète portant sur l'ensemble du quartier et après une véritable consultation de ses habitants.

1030

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 1995 (suite)

Interpellation: contrat de fermage

Art. 3. – De donner, dans cette attente, un préavis négatif au projet de plan localisé de quartier N° 28521-212.

Un troisième d'Etat n'a pas été donné, l'arrêté devient définitif.

Le président. Il est entendu de toute façon que le délai pour l'approbation du PLQ sont écoulés depuis un certain temps.



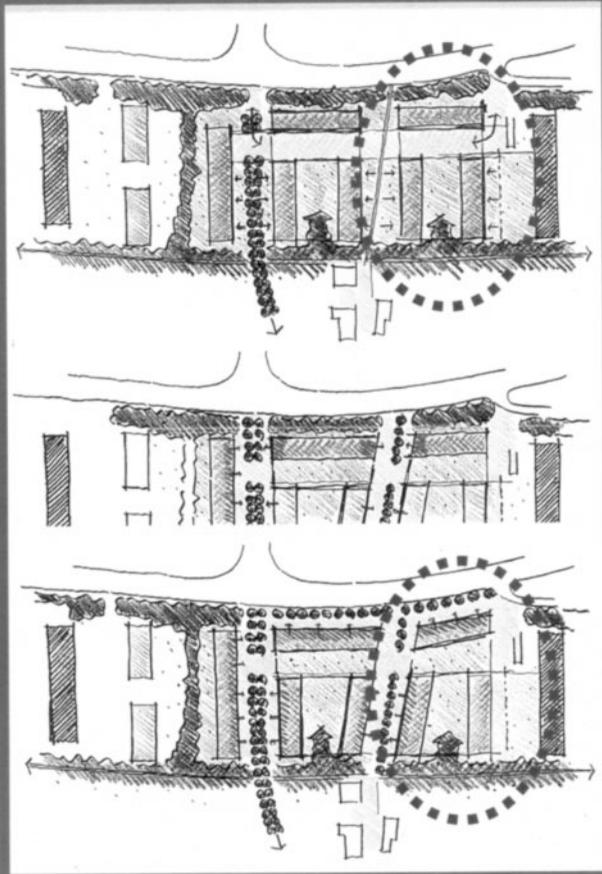
QUARTIER DE LA FORET

Avril 2005

Une véritable consultation de ses habitants

Etude Feddersen et Klostermann

Publication DTPE janvier 1996



Avril 2005

QUARTIER DE LA FORET



Projet de PLQ élaboré par le DTPE

Enquête publique du 13 octobre au 12 novembre 1997

Mise en suspens vu les observations d'un commun accord entre VGE et Etat

- **Parking sous-sol et surface**
= 125 pl. env. maximum
- **Indice d'utilisation du sol PUS**
= 1,23 max
- **Degré de sensibilité OPB II et III**



Mairie de Genève Municipalité de Genève	
Objet	4 06 04
GROUPEMENT D'HABITANTS BRESCHERLACHARENBY/GRUPPI/PRESTALOZZI CH-1211 GENEVE 19	
Genève	
CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE GENÈVE Commission des Pétitions Case Postale CH-1211 GENEVE 3	

Genève, le 1 Juin 2004

Contenu : Pétition contre le projet de construction de deux immeubles industriels à la demande de rattachement DE 17642 déposée en Juin 2003.

Monsieur le Président,
Monsieur le Maire,
Monsieur le Conseiller Municipal,

Je vous prie de bien vouloir prendre en compte la pétition que nous avons déposée le 12 Juin 2003 pour la construction de deux grands immeubles (7 étages), le long de l'avenue de BRESCHERLACHARENBY/GRUPPI/PRESTALOZZI, au travers des habitations actuelles de ce quartier. Nous sommes convaincus que ce projet ne répond pas à nos attentes, car nous ne pouvons pas exprimer les objections, et les attentes de la majorité de la population du quartier.

Cette pétition a pour objectif d'arrêter et d'évaluer l'urgence de Conseil Municipal sur des propositions de loi. Nous espérons à l'avenir dans ce quartier avant de programmer une reconstruction de la densité de la population.

Deux ans après, nous ne sommes que deux exemplaires pour représenter avec les habitants par écrit nos objections et nos attentes.

Nous sommes très préoccupés par les problèmes de circulation. Environ mille véhicules par jour empruntent la petite rue Marie BRESCHERLACHARENBY pour accéder au centre du grand parking souterrain existant au quartier perché. Le nouveau projet de construction de deux immeubles de 7 étages (7000 m²) va augmenter la circulation de 1500 véhicules par jour dans la rue Marie BRESCHERLACHARENBY. Cette augmentation de circulation va entraîner des problèmes de circulation de trafic automobile avec les rues PRESTALOZZI et TREMBLETT. Les voitures dans ces deux rues ont du mal à passer. Cette situation est de plus en plus dangereuse et va entraîner l'augmentation graduelle des automobilistes. Les véhicules de la ligne tramway 3 ont du mal à passer dans le Parc de la Vallée. Cette situation est de plus en plus dangereuse et va entraîner l'augmentation graduelle des automobilistes. Les véhicules de la ligne tramway 3 ont du mal à passer dans le Parc de la Vallée. Cette situation est de plus en plus dangereuse et va entraîner l'augmentation graduelle des automobilistes. Les véhicules de la ligne tramway 3 ont du mal à passer dans le Parc de la Vallée. Cette situation est de plus en plus dangereuse et va entraîner l'augmentation graduelle des automobilistes.

Une partie du parking souterrain au niveau de l'intersection de l'avenue TREMBLETT et de la rue de la Vallée est occupée par des véhicules de livraison. Ces véhicules sont très dangereux pour les piétons. Nous demandons que le grand rond-point pour mieux distribuer la circulation et améliorer le trafic piéton.

Nous demandons également que les enfants en ce groupe d'habitants soit encouragé pour agir en conséquence ?



État des propriétés



Vérification technique:

Bureau CITEC: point de vue des circulations et transports

Figure 1 : Périmètre de l'étude

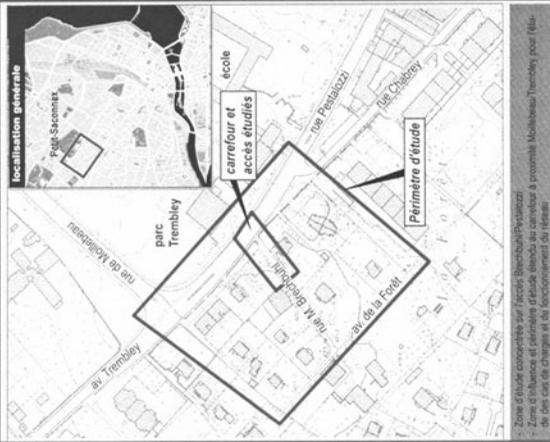
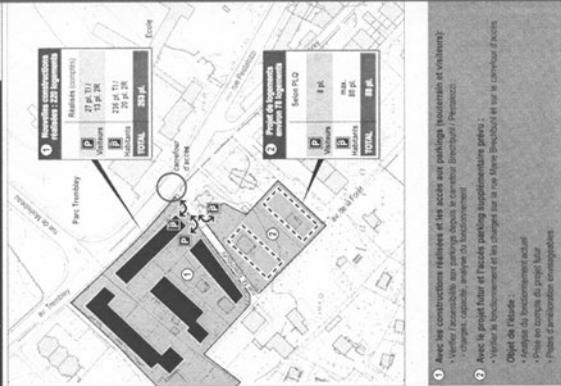


Figure 2 : Objet de l'étude

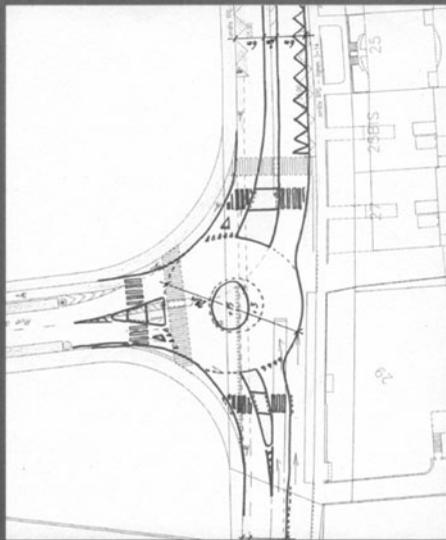
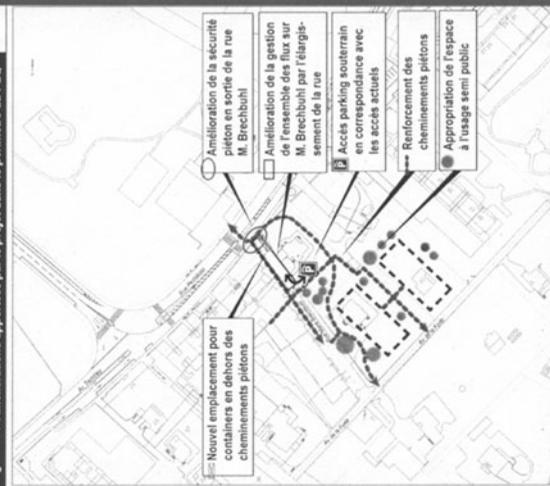


Impacts



Améliorations projetées

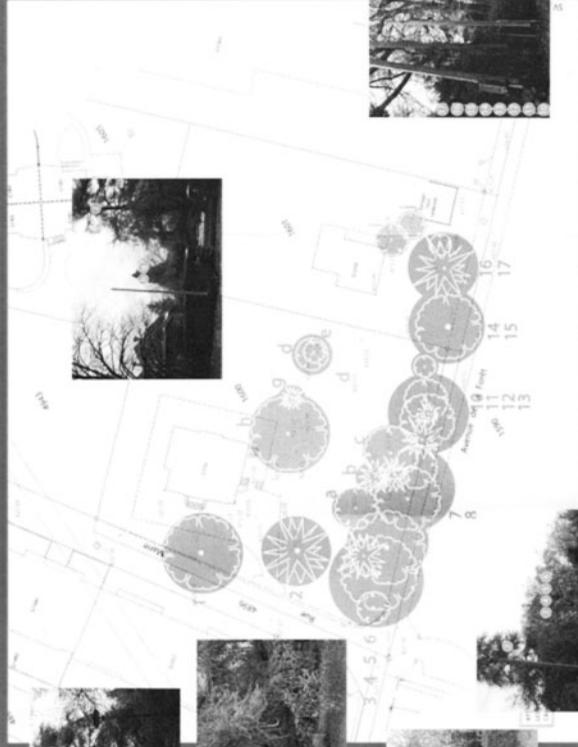
Figure 10 : Améliorations apportées par le projet dans le périmètre du PLQ



Inventaire de l'arborisation

a-j = gris
arbres à
abattre et
remplacer

1-17 = brun
arbres à
conserver



LE DÉPARTEMENT DE LA FORÊT

QUARTIER DE LA FORÊT

Avril 2005

PLQ - Améliorations

Cession pour emplacement
des containers et
amélioration de la circulation

Déplacement de la rampe
de parking

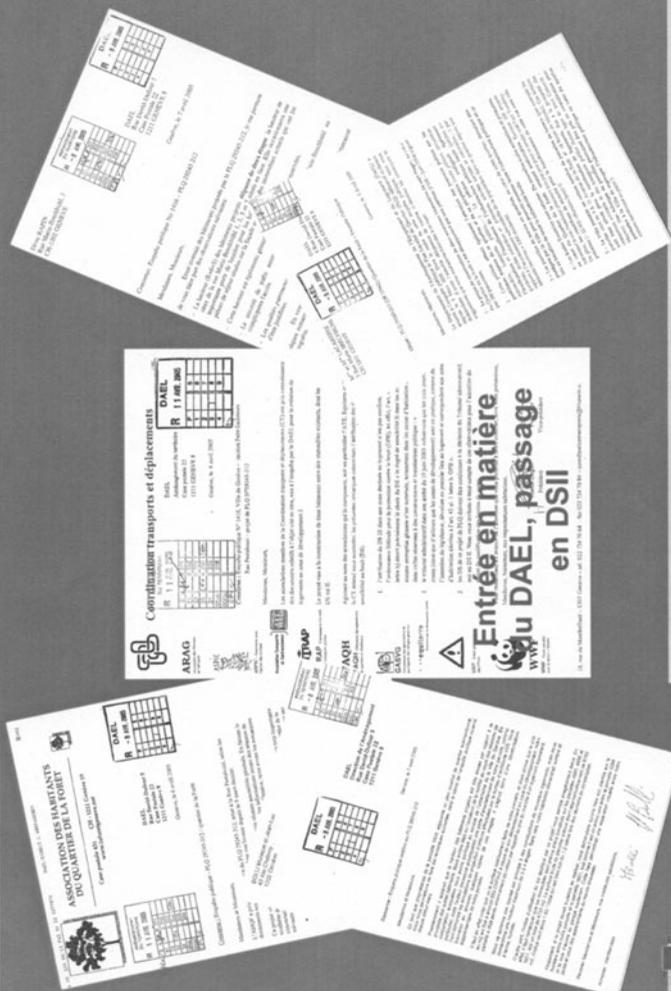
Renforcement des
cheminements piétonniers

Retrait du parking en sous-sol
pour maintien de l'arborisation



84 logements
75% de logements
subventionnés

Lettres d'observations



Avril 2005

QUARTIER DE LA FORET

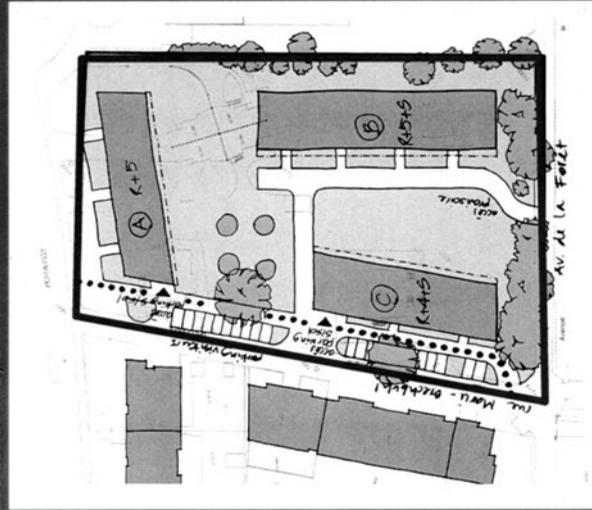


Association des Habitants du Quartier de la Forêt

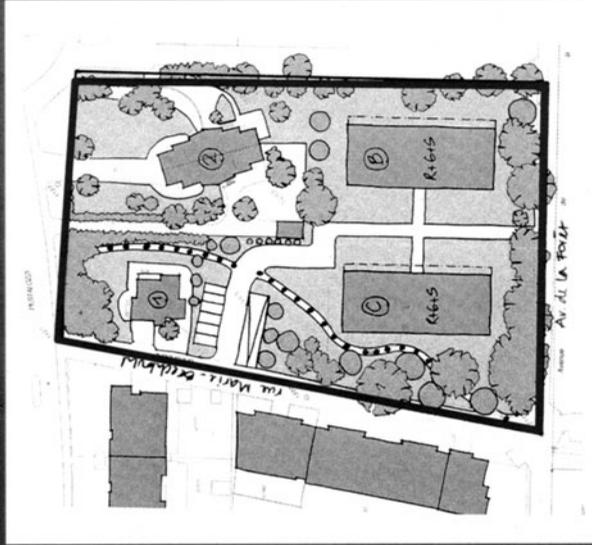
Indices

PLQ de 1994 n° 28'521

Densité 1,4



Densité 1,0



QUARTIER DE LA FORÊT

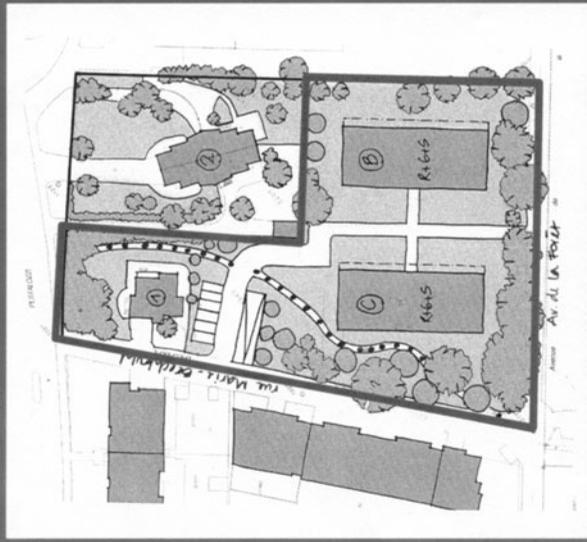
Avril 2005



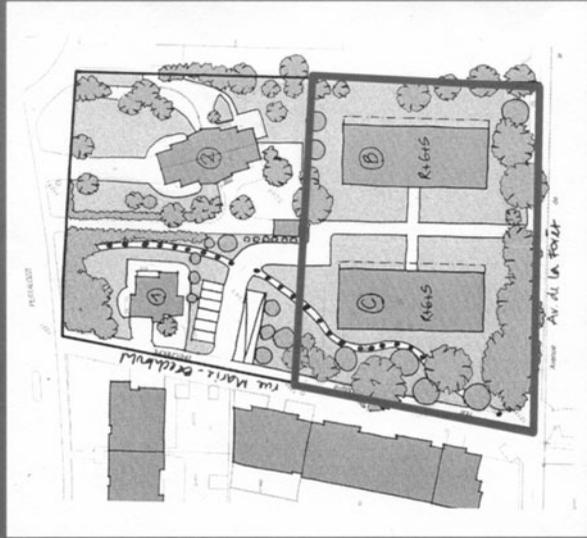
Indices

PLQ de 2005 n° 29'245

Densité 1,18



Densité 1,73



INSTITUT DE LA VILLE ET DU TERRITOIRE
1000, AVENUE DE LA FORÊT, 1000 OTTAWA, ONTARIO
K1N 6N5

QUARTIER DE LA FORÊT

Avril 2005

Ecoles – équipements

Aires d'attraction de l'école Trembley I et II

Aujourd'hui

- 532 élèves (source DIP)
 - 17 classes dont 4 spécialisées
- => aucune classe disponible

Prévisions 2005-2008

- Population vieillissante
- Baisse du taux de natalité
- Les nouvelles arrivées d'enfants en provenance des projets ne compenseront pas les départs vers les cycles d'orientation

=> Allègement des effectifs par classes

Perspectives

- Stabilisation des terrains
- => Vu la disponibilité des autres écoles à proximité, réorganisation des aires de recrutement pour maintenir une utilisation rationnelle des équipements

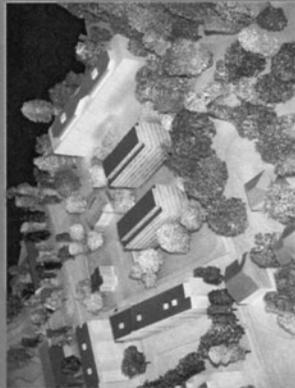
=> Évaluation du déclenchement d'un projet scolaire (Forêt, Chandieu) en fonction du rythme de réalisation des projets de logements



QUARTIER DE LA FORÊT

Avril 2005

Photos de la maquette



QUARTIER DE LA FORET

Avril 2005

Proposition: plan localisé de quartier à la rue Pestalozzi

La présidente. Nous avons reçu une lettre de l'Association des habitants du quartier de la Forêt. Je demande à notre secrétaire, M. René Grand, de bien vouloir nous en donner lecture.

Lecture de la lettre:

Genève, le 6 juin 2005

Concerne: PR-403 relative au PLQ 29245-212, quartier de la Forêt.
Référendum en perspective

Monsieur le président,

Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux,

Suite à la publication récente du rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition PR-403 du Conseil administratif datée du 23 mars 2005, l'Association des habitants du quartier de la Forêt (AHQF) observe manifestement qu'aucune remarque ou suggestion formulée pendant l'enquête publique n'a été prise en considération (cf. en particulier lettre de l'AHQF au DAEL du 6 avril 2005 et la pétition P-108). Le projet de construction de logements est donc resté en l'état sans aucune recommandation d'amélioration et/ou de modification.

Conformément à la décision de l'AHQF, prise à la quasi-unanimité, lors de sa dernière assemblée générale tenue le 6 avril 2005, nous souhaitons vous informer qu'un comité référendaire a été constitué pour préparer le lancement d'un référendum dès que la décision du Conseil municipal sera publiée.

Nous vous prions de croire, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, en l'expression de notre considération distinguée.

Comité référendaire AHQF

M. Patrice Reynaud, président de la commission de l'aménagement et de l'environnement (L). Je vais tenter d'être court et de préciser en quelques mots ce qui se passe.

La proposition PR-403 a effectivement fait l'objet d'une opposition émanant de l'Association des habitants du quartier de la Forêt. Il faut savoir que la commission de l'aménagement et de l'environnement a entendu cette association – contrairement à ce qui a été prétendu – le 10 mai dernier.

L'enjeu de cette proposition PR-403 est de bâtir du logement en Ville de Genève. On ne peut le faire valablement que dans le cadre des plans localisés de quartier, parce que ce sont les assises juridiques fondamentales qui permettent précisément à un quartier ou à des quartiers de promouvoir leurs logements à terme.

En ce qui concerne le quartier de la Forêt, nous nous trouvons – ce n'est pas la première fois – face à un problème qui est relativement intéressant et qui est celui-ci. Il existe aujourd'hui dans le quartier de la Forêt un certain nombre de bâtiments, dont certains sont de haut gabarit, soit 21 m à la corniche et 5 étages. Il est prévu aujourd'hui de construire deux ou peut-être trois bâtiments, dans le cadre de ce PLQ, lesquels bâtiments n'auront pas pour effet de dégrader ce qui existe, mais de modifier substantiellement les coefficients de densité. Je rappelle qu'un coefficient de densité, c'est le rapport entre une surface donnée et le nombre de personnes qui y habitent.

Là, on tombe sur ce que M. Grand vient de lire, à savoir une opposition, laquelle va vraisemblablement faire l'objet d'un référendum! Nous nous y attendions. Lorsque nous avons auditionné l'association au sein de la commission, nous savions pertinemment qu'un référendum serait lancé. Quel est l'enjeu de ce référendum? Il faut que les choses soient bien claires aujourd'hui. De deux choses l'une: soit on continue à privilégier des intérêts particuliers, auquel cas on ne fait rien, on ne bouge pas; soit, au contraire, on décide d'agir, et c'est un libéral qui vous le dit, en adoptant le projet qui nous est soumis. Certes, ce n'est peut-être pas la panacée, mais ce projet est un bon projet. Il tient la route, il est bien ficelé; il permet une densification du périmètre. Bien entendu, lorsque l'on parle de densification du périmètre, cela veut dire de nouvelles constructions, lesquelles constructions peuvent entraîner quelques nuisances pour ceux qui habitent déjà dans le quartier. En fait, c'est cela, l'enjeu, ce n'est que cela.

Mesdames et Messieurs, systématiquement, lorsque nous devons étudier des PLQ, nous serons confrontés à ce genre de problème. La volonté de la commission de l'aménagement et de l'environnement a été de dire stop! Aujourd'hui, la lettre que M. Grand vient de nous lire n'est rien d'autre, j'ose le dire, qu'une menace, ce n'est rien d'autre que cela. On veut nous dire qu'à chaque fois que nous voudrions modifier quelque chose dans cette Ville nous serons menacés. Dont acte! Mais, encore une fois, c'est un libéral qui vous le dit: allons de l'avant, votons cette proposition PR-403. Il y aura un référendum, et alors? Où est le problème? Je sais qui gagnera, ce sont celles et ceux qui veulent avancer, qui veulent des logements en ville, et c'est aussi le Parti libéral. Alors, s'il vous plaît, acceptez cette proposition!

M^{me} Ruth Lanz Aoued, rapporteure (AdG/SI). Le plan localisé de quartier sur lequel nous devons nous exprimer ce soir a connu quelques précédents. Un

Proposition: plan localisé de quartier à la rue Pestalozzi

plan localisé de quartier a été soumis aux habitants en 1992 déjà et ce plan était basé sur un indice de 1,4 et prévoyait 110 logements. A l'époque, ce PLQ avait été accepté par le Conseil municipal en 1995, mais, face aux nombreux recours, la Ville de Genève a dû l'abandonner.

Ensuite, le Département des travaux publics et de l'énergie a mandaté un bureau d'ingénieurs, MM. Feddersen et Klostermann, pour réaliser une étude qui a servi de base pour en arriver au plan localisé de quartier qui nous est soumis ce soir.

En 1997, deux autres plans localisés de quartier avaient été mis à l'enquête. Ils prévoyaient respectivement un degré de densité de 1,2 et de 0,65. La Ville n'était pas du tout contente de cet indice d'utilisation du sol, car elle estimait qu'il s'agissait tout bonnement d'un gaspillage de terrain. Par la suite, un accord est intervenu entre la Ville et l'Etat pour suspendre ces deux plans localisés de quartier.

Aujourd'hui, nous nous trouvons avec un projet qui tient compte d'un indice d'utilisation du sol de 1,18 et qui prévoit 82 logements, dont 60 subventionnés. Ce plan localisé de quartier a fait l'objet de larges concertations et, lors de ces séances, au contraire de ce qui est mentionné dans la lettre qui nous a été lue, des améliorations on pu être apportées par les habitants du quartier, elles sont d'ailleurs mentionnées dans mon rapport. Néanmoins, il y a un point sur lequel la Ville de Genève est restée ferme, c'est sur celui du gabarit des immeubles. Le gabarit est ici de 21 m à la corniche, soit 6 étages sur rez plus attique.

La commission a donc auditionné les habitants. Il est vrai que l'on peut avoir un peu de compréhension pour les arguments de ces derniers. En effet, nous habitons presque tous ce genre de quartier – en tout cas, c'est mon cas – où nous sommes entourés d'immeubles dont nous aimerions bien qu'ils soient plus bas que celui que nous occupons, c'est normal. Ces préoccupations sont tout à fait normales et la commission les a entendues. Mais, comme le président de la commission de l'aménagement et de l'environnement, M. Reynaud, vient de le dire, il s'agit ici d'effectuer un choix politique. Il s'agit de mettre dans la balance, d'un côté, l'intérêt public de construire des logements et des logements subventionnés – si on ne le fait pas à cet endroit-là, on peut se demander où on pourrait encore le faire – et, de l'autre côté, des intérêts privés qui, certes, sont compréhensibles mais qui, à notre avis, doivent céder le pas à l'intérêt public.

Notre groupe de l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) partage donc le point de vue de la commission, qui a accepté par 14 oui et 1 abstention la proposition PR-403. Nous vous engageons, Mesdames et Messieurs, à en faire de même.

Premier débat

M. Michel Ducret (R). Mesdames et Messieurs, j'ai siégé pendant dix-sept ans à la commission de l'aménagement et de l'environnement et, pendant dix-sept ans, j'ai entendu le même couplet. Du logement, oui! Du logement social, oh oui, il en faut! Mais du logement là, juste devant chez moi, cela ne va pas! Il faut aller construire là-bas, plus loin... Et on vous sert une multitude de raisons, expliquant que c'est le plus mauvais endroit de tout Genève pour construire du logement et qui plus est du logement social! Ce couplet n'est pas nouveau, c'est le principe du *NIMBY* (*not in my backyard*): «Construisez partout ailleurs sauf devant chez moi, débrouillez-vous, je suis solidaire...»

Toutes ces dernières années, à chaque projet de construction, on a eu droit au même discours. Que la majorité soit de droite ou de gauche, on a eu droit aux mêmes questions, aux mêmes réponses, aux mêmes dialogues. Dans le cas présent, ce qui est piquant, c'est que l'opposition au projet émane précisément de gens qui sont venus habiter les premiers immeubles qui ont été construits dans le secteur, immeubles dont le gabarit nous a été décrit tout à l'heure, à savoir 21 m à la corniche. A l'époque, ces constructions n'ont peut-être pas fait la joie des habitants qui étaient déjà là, mais comme ces derniers n'étaient pas nombreux et qu'ils étaient propriétaires de villas, ils n'ont pas trouvé des gens en suffisance pour les appuyer et lancer un référendum. Ces nouveaux habitants se sont donc installés et voilà que maintenant ils veulent préserver leur environnement et que surtout rien ne change! Ce n'est pas là une attitude que je qualifierai de responsable.

Mesdames et Messieurs, il s'agit d'un quartier qui est particulièrement favorable à une urbanisation, au niveau des équipements, au niveau des déplacements. Dans le cadre de la politique générale et de la responsabilité de la Ville de Genève par rapport à l'ensemble de la collectivité du bassin franco-valdo-genevois, nous devons de participer à l'effort en matière de logements, et c'est un endroit tout à fait idéal pour ce faire, c'est incontestable. En l'occurrence, le projet est particulièrement bien adapté au lieu. Sur l'impulsion du Service d'urbanisme de la Ville de Genève, le projet initial a été remanié, de manière à s'intégrer encore mieux dans le site, en préservant au maximum l'arborisation, qui est certes de valeur.

De nombreux quartiers dans notre ville, qui ont été construits avec plus ou moins de bonheur, disposent d'une arborisation de très grande qualité, qui souligne ou parfois embellit une architecture qui n'a pas toujours été forcément de qualité, notamment dans les années 1960. Cette piètre qualité du bâti est souvent compensée grâce à la qualité de l'arborisation. Ici, l'arborisation existe, elle est préservée, et cela me paraît essentiel.

Ce soir, nous sommes devant un vrai choix, Mesdames et Messieurs. Voulez-vous, oui ou non, des logements et des logements en Ville de Genève? Là est

Proposition: plan localisé de quartier à la rue Pestalozzi

la vraie question qui nous est posée. Une fois de plus et conformément à sa politique constante, le groupe radical donnera une réponse favorable et dira oui à ce plan localisé de quartier. Devant la menace d'un éventuel référendum, crise aidant, nous espérons que, cette fois, une majorité se dessinera dans la population pour aller de l'avant. Et surtout, nous espérons qu'une majorité politique saura se dessiner de manière suffisamment claire pour que ce référendum, s'il doit voir le jour, soit gagné par les partis politiques qui sont responsables et soucieux d'une politique globale, et non par ceux qui ne s'occupent que de la défense des intérêts particuliers de quelques-uns, au détriment de l'ensemble de la collectivité!

M^{me} Alexandra Rys (DC). A l'instar de M. Reynaud, je suis de l'avis que la lettre qui a été lue tout à l'heure constitue en réalité une menace à notre endroit. Alors voyez-vous, Mesdames et Messieurs, cela me donne envie, non pas de voter oui une fois, mais de voter deux fois oui! Car, si on me menace de quelque chose, cela me donne envie de m'y précipiter tout droit!

Il y a au moins trois arguments qui devraient convaincre les éventuels indécis du bon choix que nous ferions en votant oui à cette proposition. Tout d'abord, la densité est effectivement passée de 1,4 à 1,18 et on ne peut donc pas dire que l'on n'a pas écouté les habitants. Deuxièmement, les quatre villas que certains souhaitent préserver le sont. Et le troisième argument qui, pour le groupe démocrate-chrétien est l'argument massue, c'est que c'est uniquement en maintenant ces gabarits qu'on pourra construire du logement subventionné. Vous connaissez la chanson: du logement, c'est bien, du logement subventionné, c'est mieux! Alors, votons oui à ce plan localisé de quartier!

M. Olivier Norer (Ve). Je vais essayer de ne pas surenchérir sur ce qu'ont dit les préopinants, dans le sens où la question est vaste et pourrait être débattue durant des heures. Preuve en est la menace de référendum.

Toutefois, je tiens à relever deux ou trois points importants qui permettent de cibler le débat; en l'occurrence, la problématique du logement et de l'aménagement à Genève et pourquoi on en arrive à des situations telles que celle-ci, qui nous amènera peut-être à voter ce soir à l'unanimité.

Rappelons que, dans les années 1960 et 1970, on avait à Genève une politique qualifiée parfois de «politique du *Betonbau*», c'est-à-dire qu'on préférait couler du béton plutôt que réaliser des aménagements de qualité. En l'occurrence, du logement, oui, mais surtout du béton! Cet aménagement n'a pas plu aux Genevois, ils l'ont manifesté à maintes reprises, lors de plusieurs référendums auxquels les Verts étaient d'ailleurs associés. Les projets n'étaient pas de qualité et nous ne pouvons qu'approuver les votes de cette époque.

Avec les années 1980, certains projets ont été abandonnés – je pense au projet du triangle Rod-Soret-Soubeyran – et ce n'est pas plus mal. Toutefois, et c'est le revers de la médaille, dans les années 2000, nombre de projets qui étaient prévus n'ont pas vu le jour, alors que la demande de logements a toujours augmenté. Cela a engendré une perte des surfaces disponibles, du nombre de logements à disposition et, par là même, une dispersion des habitants dans la région genevoise, la conséquence étant que la part de la Ville par rapport à la population du Canton, qui est actuellement de 42%, ne cesse de baisser – je ne citerai pas les chiffres par rapport à la région.

Les gens n'habitent plus en ville, ils la quittent, parce qu'elle n'offre pas de logements. Cette problématique engendre des pertes fiscales pour notre commune, c'est une chose, mais elle engendre aussi une augmentation notable de la mobilité régionale, étant entendu que celui qui habite loin de la ville, très loin dans certains cas, n'a pas d'autre moyen de déplacement que la voiture. Ainsi, il va circuler dans les rues des quartiers où l'on a refusé des logements, où les gens auraient pu se déplacer en transports publics. Cette évolution de la mobilité globale, de l'aménagement global déplaît aux Verts et, en ce sens, il est effectivement préférable de construire des logements en ville. Il ne s'agit toutefois pas de construire n'importe quoi, mais je ne crois pas que ce soit le cas dans ce projet-ci, bien au contraire, on est loin de l'enfer...

Certaines revendications des signataires de la pétition P-108 et de l'Association des habitants du quartier de la Forêt ont été entendues par l'administration. Il y a eu huit séances de concertation, c'est notable, et il faut vraiment saluer le travail effectué par l'administration à cet égard, par exemple en ce qui concerne la question du groupe scolaire, des cheminements piétonniers, du giratoire au carrefour rue Pestalozzi/rue de Moillebeau et, enfin, du maintien d'un maximum d'arbres.

Pour les Verts, le projet tel que présenté est satisfaisant. Dans la pesée d'intérêts, nous ne pouvons que soutenir ce projet; il s'agit d'un bon projet de logements, qui n'attente pas globalement à la qualité de vie dans ce quartier.

M. Gérard Deshusses (S). Mesdames et Messieurs, ce plan localisé de quartier risque de devenir un cas exemplaire, dans le sens où bien que ce soit un excellent projet, au terme d'un parcours qui risque de durer passablement de temps, nous n'aurons finalement probablement rien! C'est fort dommage, parce que ce plan devrait permettre de construire quelques immeubles et des logements sociaux dont la population a besoin, de même que l'économie dont le développement est entravé faute de logements. Ce plan localisé de quartier a une densité raisonnable, préserve l'arborisation et la fameuse pénétrante verte chère à notre ancien collègue, M. Breguet, qui défendait la circulation d'une faune urbaine à

Proposition: plan localisé de quartier à la rue Pestalozzi

l'intérieur de notre cité. Tout cela est préservé dans le plan du quartier de la Forêt bien nommé, mais il n'y aura peut-être finalement rien, à cause de quelques habitants empreints d'un égoïsme sans limite et qui ont eux-mêmes profité, il y a quelques années, de la construction de logements, à cause de ces gens qui manquent de civisme et qui vont peut-être lancer un référendum.

Alors, soyons tout à fait clairs: nous pourrions ce soir décider de refuser ce projet, de crainte de perdre la face demain dans les urnes. Pour nous, il n'en est pas question! Ce projet est bon, il est même excellent, il répond à l'attente, croyons-nous, d'une majorité de la population, et nous sommes prêts à le voter ce soir, quitte à perdre peut-être demain.

Il y a vingt-cinq ans, notre ancien magistrat Claude Ketterer parlait des «réserves d'Indiens». Aujourd'hui, les réserves d'Indiens continuent d'exister et il est possible, sachant que la mobilisation d'un électorat est toujours extrêmement hasardeuse, que nous perdions le référendum. Eh bien, tant pis, nous perdrons, mais nous perdrons la tête haute, en ayant voulu mener une politique qui était correcte. Et, comme disait ma grand-mère qui s'y connaissait un peu, à force de tirer la couverture à soi, on finit par la déchirer! (*Applaudissements.*)

M. Pierre Rumo (T). Lors du vote de la commission de l'aménagement et de l'environnement, le 10 mai, je m'étais abstenu sur ce sujet. Après discussion au sein de notre caucus, le Parti du travail a décidé d'accepter ce plan localisé de quartier.

En effet, pour le Parti du travail, le logement est prioritaire, même si, comme le fait souvent remarquer M. Pattaroni, la densité en Ville de Genève est une des plus importantes de Suisse, si ce n'est la plus importante.

Il est vrai que les habitants du quartier de la Forêt peuvent paraître égoïstes, comme l'ont relevé plusieurs orateurs avant moi, mais je ne pense pas que leur lettre doive être considérée comme une menace. En effet, il arrive souvent, selon les sujets évoqués devant notre Conseil municipal, que des associations nous envoient une lettre pour qu'elle soit lue. Je ne pense donc pas qu'il faille voir dans celle-ci une menace.

Il est vrai que, dans le passé, il y a eu des référendums concernant la densité, notamment ceux sur les projets du triangle Rod-Soret-Soubeyran et de Contamines, qui ont été gagnés par les référendaires dont faisaient partie les Verts et l'Alliance de gauche. Mais il est vrai aussi que, sur le plan du logement, la situation a empiré. En Ville de Genève, il devient de plus en plus difficile de trouver un logement et encore plus un logement social. La situation en 2005 n'est pas la même que celle qui prévalait au milieu, voire à la fin des années 1990.

Le Parti du travail se rallie donc à ce plan localisé de quartier. Néanmoins, pour ma part, pour rester cohérent, je m'abstiendrai.

Deuxième débat

Mis aux voix, l'article unique de l'arrêté est accepté sans opposition (1 abstention).

L'arrêté est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre r), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu la demande du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement;

vu les objectifs d'aménagement et d'amélioration de l'environnement en espaces d'intérêt public décrits dans le texte et dans la légende du plan;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article unique. – De donner un préavis favorable au projet de plan localisé de quartier N° 29245-212, sis le long de la rue Pestalozzi, section Petit-Saconnex, portant sur la construction de deux bâtiments de logements, dont 75% seront affectés à la production de logements HLM ou HBM.

Un troisième débat n'étant pas réclamé, l'arrêté devient définitif.

8. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

9. Interpellations.

Néant.

10. Questions écrites.

Néant.

La présidente. Mesdames et Messieurs, je lève cette séance. Nous reprendrons nos travaux demain à 17 h, avec les rapports M-542 A/B sur TV Léman bleu. Vous pouvez laisser vos affaires dans la salle, si vous le souhaitez.

Séance levée à 23 h.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif	30
2. Communications du bureau du Conseil municipal	30
3. Questions orales	30
4. Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 22 septembre 2004 en vue de l'ouverture d'un crédit de 785 000 francs destiné à la construction et la pose de supports signalétiques aux 100 principaux arrêts des Transports publics genevois et pour l'affichage de plans d'information (PR-362 A).....	40
5. Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 15 décembre 2004 en vue de l'ouverture d'un crédit de 41 873 000 francs destiné:	
– pour 17 864 000 francs, aux travaux d'aménagement et de réfection liés à la nouvelle ligne de tramway Cornavin-Meyrin-CERN sur le territoire de la Ville de Genève;	
– pour 10 646 000 francs, à la réalisation de différents aménagements urbains accompagnant la mise en place du tramway Cornavin-Meyrin-CERN sur le territoire de la Ville de Genève;	
– pour 16 289 350 francs, dont à déduire une participation de l'Etat de Genève et de la commune de Vernier de 2 926 350 francs, à la construction d'un réseau de collecteurs dans le secteur de la ligne de tramway Cornavin-Meyrin-CERN situé sur le territoire de la Ville de Genève (PR-383 A)	50
6. Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 2 mars 2005 en vue de l'ouverture d'un crédit de 3 968 000 francs destiné à la réalisation du collecteur de transport dans le domaine CFF entre le chemin Eugène-Rigot et la desserte industrielle nord et à la réalisation du réseau public d'assainissement de la desserte industrielle nord, déduction faite de la participation de l'Etat de Genève de 461 000 francs représentant la part de subvention cantonale au réseau d'assainissement de la Ville de Genève, soit un montant brut total de 4 429 000 francs (PR-396 A) ...	85

7. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 23 mars 2005, sur demande du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, en vue de l'approbation du projet de plan localisé de quartier N° 29245-212, situé à la rue Pestalozzi (PR-403 A)	90
8. Propositions des conseillers municipaux	141
9. Interpellations	141
10. Questions écrites	141

La mémorialiste:
Marguerite Conus