

MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Quarante-neuvième séance – Mercredi 16 mars 2005, à 20 h 45

Présidence de M. Gérard Deshusses, président

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

Font excuser leur absence: *M^{me} Marie-Thérèse Bovier, M. Eric Fourcade, M^{me} Liliane Johner, M. André Kaplun, M^{me} Florence Kraft-Babel et M. Bruno Martinelli.*

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

CONVOCATION

Par lettre du 4 mars 2005, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 15 mars et mercredi 16 mars 2005, à 17 h et 20 h 30.

1. Communications du Conseil administratif.

Néant.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Le président. Mesdames et Messieurs, je vous informe que la déléguée du journal *Le Courrier* à la tribune de la presse, M^{me} Virginie Poyetton, va prendre congé de nous, car elle prend une année sabbatique. Elle se rend, d'après ce que j'ai compris, en Belgique. Nous la regretterons, mais nous lui souhaitons néanmoins une excellente année dans le pays des Flandres. Qu'elle nous revienne encore mieux formée qu'elle ne l'était lors de ce premier séjour parmi nous! (*Applaudissements.*)

3. Proposition du Conseil administratif du 2 février 2005 en vue de l'ouverture d'un crédit de 3 350 000 francs destiné à la promotion du vélo (études, réalisation d'infrastructures, communication) (PR-393)¹.

Suite de la préconsultation

M. Alain Fischer (R). Le groupe radical souhaite que cette proposition soit renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement. Notre groupe sera attentif aux montants qui figurent dans cette proposition. Quand je lis qu'il faut 750 000 francs pour décider des itinéraires et des tracés, j'imagine qu'ils doivent être d'une longueur invraisemblable... Ou veut-on nous faire des ponts en or, comme M. Ferrazino le proposait dans la proposition PR-387 pour l'élargissement du pont du Mont-Blanc?

En page 3 de la proposition, sous la rubrique «Bilan», on nous dit que le trafic des cycles a pratiquement triplé, augmentant de 178%! C'est un chiffre qui nous interpelle, comme le montant du crédit de 3 350 000 francs. Nous examinerons

¹ Proposition, 5176.

donc ces chiffres de près en commission de l'aménagement et de l'environnement. Concernant l'amendement démocrate-chrétien, il est clair que nous tenons aussi à la sécurité et que nous serons attentifs à ce point.

M. François Sottas (AdG/SI). L'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) votera aussi le renvoi de la proposition à la commission de l'aménagement et de l'environnement. Effectivement, il nous semble fondamental d'étudier cet objet rapidement. Je crois qu'il convient de faire le débat en commission, avant d'y revenir ici, lorsque le rapport sera présenté dans cet hémicycle. Dans ce sens, nous proposons que l'amendement démocrate-chrétien soit discuté directement en commission et que l'on ne prenne pas position ce soir.

M. Alain Dupraz (T). Je voudrais rappeler que les pistes cyclables, leur aménagement ou leur prolongation, sont une des priorités de l'Alternative. Il existe encore beaucoup trop de points noirs et, pour ma part, je ne circule plus à vélo en ville, ma femme me l'interdit! Cette proposition est la bienvenue pour continuer ce travail d'aménagement nécessaire, qui doit absolument être fait. Nous proposons donc le renvoi de cette proposition à la commission des travaux.

M. Roberto Brogini (Ve). Quant à nous, nous proposons aussi le renvoi de cette proposition à la commission des travaux, comme vient de le faire un autre groupe avant nous, et non pas à la commission de l'aménagement et de l'environnement – quoique cela n'ait pas une très grande importance, nous ne nous battons pas là-dessus...

J'aimerais relever deux ou trois choses qui ont été dites au sein de ce Conseil municipal par rapport aux sommes qui seront vraisemblablement engagées, c'est-à-dire 3 350 000 francs pour un crédit d'étude. Je rappellerai que ce Conseil municipal accepte des crédits d'étude pour la promotion du vélo depuis 1987, date du premier crédit qui a lancé ces aménagements. Vous savez qu'à Genève nous avons, pendant de très nombreuses années, délaissé complètement ce mode de déplacement. Ce qui fait que, maintenant, le rattrapage en matière d'aménagements, le développement de ce mode de transport demandent de gros engagements physiques et financiers. Notre municipalité a donné la priorité pendant trop longtemps à un seul mode de transport qui est l'automobile, et revenir sur cette attitude est malheureusement coûteux. Il en est de même pour le développement des tramways. Nous avons le plus grand réseau de trams d'Europe, avec 120 km de lignes, ce qui est plus que ce que compte actuellement Zurich, qui a 72 km de lignes. Aujourd'hui, nous devons relancer ce mode de transport et cela nous coûte

extrêmement cher. De même, les plans piétons, l'amélioration de la circulation piétonne, la restitution des trottoirs aux piétons sont également coûteux et prennent du temps.

En l'occurrence, si le développement du réseau cyclable est onéreux et prend du temps, cela reste tout de même, toute proportion gardée, extrêmement modeste. Les aménagements cyclables représentaient 5 millions de francs en 1987, 3 millions en 1994, 3,5 millions en 1999 et maintenant on nous demande 3,5 millions de francs en 2005, c'est-à-dire six ans après la dernière demande de crédit. Cela représente donc moins de 1 million de francs par année. Vous constaterez donc, Mesdames et Messieurs, la modestie de la somme qui est demandée pour le développement d'un moyen de déplacement qui n'est pas polluant, qui n'est pas bruyant, qui contribue à la quiétude de notre cité, qui fait du bien à la santé...

Comme on vient de l'entendre, un conseiller municipal n'a plus le droit de prendre son vélo, sa femme s'y oppose, car c'est trop dangereux. C'est là une remarque que j'entends très souvent, notamment dans l'activité que j'exerce en tant que réparateur de bicyclettes. Les gens me disent qu'ils aimeraient bien faire du vélo, mais qu'ils n'osent pas, la ville étant trop dangereuse. Actuellement, certains recommencent à faire de la bicyclette sur certains parcours où ils se sentent en sécurité, sur certains tronçons, mais pas sur la totalité de la ville. C'est pourquoi nous devons développer, parachever le plan cycliste qui n'est pas abouti. Il y a encore trop de carrefours où les cyclistes se retrouvent en conflit avec les autres usagers de la route, et c'est pourquoi nous devons accepter ce crédit.

D'ailleurs, à notre goût, ces crédits ne se succèdent pas à un rythme assez soutenu. En 1989, la population a dit, à 82%, qu'il fallait un réseau cyclable confortable dans notre cité. Ce n'est malheureusement pas encore le cas, mais je tiens à souligner que des efforts considérables ont été faits ces dernières années, sachant que l'on doit tenir compte des autres moyens de transport. A cet égard, je m'étonne de l'attitude des libéraux, qui se disent attachés aux divers modes de transport, mais qui ne voteront pas cette demande de crédit. Cela veut bien dire qu'ils ont des réserves, des réticences face au développement de certains modes de transport et, notamment, qu'ils ne sont pas favorables au développement du réseau cyclable, ou du moins qu'ils n'ont pas envie d'en être partie prenante, puisqu'ils vont s'abstenir.

Nous, les Verts, nous serons bien entendu, comme nous le sommes à chaque fois, attentifs au crédit d'étude. Nous l'avons déjà dit dans cette enceinte, nous sommes favorables à ces réalisations et nous voterons donc le renvoi de la proposition à la commission des travaux. Cela dit, si elle est renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement, nous n'en ferons pas une bataille, le but

étant de développer le réseau cyclable pour permettre à celles et ceux qui le souhaitent d'utiliser le vélo, qui est un mode de transport tout à fait adapté à la taille de notre cité.

M. Jean-Pierre Oberholzer (L). Puisque nous venons de nous faire rappeler à l'ordre par l'intervenant du groupe des Verts, c'est avec plaisir que je réaffirme notre attachement aux pistes cyclables et à la diversité des moyens de transport. Cela dit, je vais expliquer pourquoi nous entendons néanmoins nous abstenir sur cette proposition.

Depuis 1987, notre municipalité a consacré pas loin de 12 millions de francs à la réalisation de pistes et surtout de bandes cyclables. On peut lire dans cette proposition qu'il y a 25 km de pistes cyclables et 35 km de bandes cyclables. Je suis essentiellement piéton, comme vous le savez, je n'ai pas de véhicule à moteur non plus, mais si j'étais cycliste, je serais plus à l'aise sur une piste cyclable que sur une bande. Un simple calcul – diviser 12 millions de francs par les 75 km de rue aménagés – montre qu'il faut plus de 150 000 francs au kilomètre pour peindre des bandes jaunes sur du goudron. C'est, à nos yeux, un chiffre plutôt astronomique! Aussi, quand nous entendons dans la bouche de M. Brogginini que ce n'est pas si cher, nous ne partageons pas cette opinion. Nous sommes favorables à la mixité des transports, nous souhaitons que les cyclistes puissent circuler en toute sécurité et que les automobilistes puissent circuler en toute sérénité. Néanmoins, si on imagine, en faisant une comparaison, que, depuis 1987, notre municipalité a construit tous les 3 km l'équivalent d'une petite maison d'à peu près 150 m² au sol, on peut quand même se poser des questions sur sa manière de gérer les deniers publics!

Alors, des pistes cyclables, oui, de préférence. Des bandes cyclables, peut-être. Mais, à plus de 150 000 francs le kilomètre, ce sont des investissements dont nous n'avons plus les moyens!

M. Roberto Brogginini (Ve). Effectivement, les bandes et les pistes cyclables coûtent cher. Mais c'est précisément à cause de l'environnement qui est le leur, du fait que nous voulons maintenir à tout prix les automobiles au centre-ville. Dès le moment où nous aurons une autre politique, la promotion du vélo coûtera beaucoup moins cher, nous n'aurons même plus besoin de tracer des pistes ou des bandes cyclables. Aujourd'hui, nous devons composer avec la volonté farouche de certains de vouloir maintenir des automobiles au centre-ville, où les taux de pollution sonore et de l'air sont systématiquement dépassés. C'est bien pour cela que nous devons engager des travaux de génie civil, après discussion et concilia-

tion avec les clubs automobilistes d'ailleurs, qui s'opposent très souvent à la réalisation des pistes cyclables ou qui ne les encouragent pas. Certains groupes, en effet, à l'instar du vôtre, Monsieur Oberholzer, refusent d'aller dans le sens de ce développement, et c'est pourquoi cela coûte cher. Nous devrions avoir une autre approche pour les espaces qui sont les plus difficiles à traiter, notamment pour le centre-ville, où le tissu historique empêche d'élargir les routes. Mais, en attendant, nous devons tout concilier et c'est pourquoi ces aménagements coûtent cher.

Je vous rappelle, Monsieur Oberholzer, que jusqu'il y a peu vous votiez sans sourciller tous les crédits destinés à l'entretien des routes. Pourtant, ce n'était pas 3 millions de francs tous les cinq ans, mais 5 millions de francs par année! Alors, ce soir, faites la part des choses!

M. Jean-Pierre Oberholzer (L). Je ne veux pas ouvrir un débat que nous aurons certainement en commission de l'aménagement et de l'environnement, néanmoins, je suis obligé de réagir à ce que je viens d'entendre. Dans la cité idéale où il n'y aura plus que des cyclistes, quand vous aurez tué l'économie et que les livraisons se feront toutes à vélo, je ne sais pas s'il y aura encore des entreprises et des contribuables pour financer vos pistes cyclables à 150 000 francs le kilomètre!

M. Eric Ischi (UDC). Je prends la parole pour donner la position de notre groupe. Nous rejoignons l'inquiétude de certains concernant les montants décrits à la page 11 de la proposition PR-393. Nous sommes néanmoins d'avis que c'est bien au sein d'une commission qu'on pourra en parler plus précisément. C'est la raison pour laquelle nous soutiendrons le renvoi de cette proposition à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je suis rassuré par ces derniers propos! M. Ischi était prêt à voter sur le siège, tout à l'heure, 1,5 million de francs pour la mise en conformité des installations de la patinoire des Vernets, mais il est beaucoup plus réticent à voter des crédits pour développer l'usage du vélo en ville de Genève... Cela dit, Mesdames et Messieurs, je n'entrerai pas dans la polémique; je vous ai donné, avant la pause, les raisons du dépôt de ce crédit-cadre, que nous devrions, je suis d'accord avec M. Broggini, déposer beaucoup plus régulièrement, parce que ceux qui pratiquent le vélo sont trop peu nombreux. Monsieur Oberholzer, vous devriez appeler de vos vœux les déplacements à vélo dans notre ville, parce que ceux qui, comme vous et moi, se déplacent à

ped et ceux qui, comme d'autres, se déplacent en transports publics ou à vélo laissent beaucoup de place dans les rues pour ceux qui doivent se déplacer en voiture. En fait, vous devriez donc tirer à cette même corde.

Je n'entrerai pas plus avant dans cette polémique et je vais rester au niveau de l'arithmétique, ayant constaté, tout à l'heure, que les réglettes n'étaient pas forcément le fort du Parti libéral... J'en veux pour preuve que M. Hainaut, en décortiquant avec le plus grand sérieux cette proposition, nous disait que le montant des frais d'étude, soit 810 000 francs, représentait la moitié du crédit et que c'était totalement disproportionné. Je me permets de corriger, Monsieur Hainaut: 810 000 francs par rapport à 3 350 000 francs, ce n'est pas la moitié, c'est moins du quart! Vous me direz peut-être que cela ne fait pas une grande différence, mais enfin il ne faut pas dire n'importe quoi et asséner toujours des contrevérités... (*Protestations.*) Monsieur Hainaut, non seulement j'écoute ce qui est dit, mais j'ai noté vos propos! Vous avez affirmé que la moitié du crédit était destinée aux frais d'étude.

Cela étant, et là vous n'avez pas tout tort, nous devrions peut-être vous suivre et augmenter le crédit d'étude. En effet, ce qui nous manque aujourd'hui, je le disais en préambule, ce sont les maillages de certaines pistes cyclables, notamment à certains carrefours où la circulation est délicate. Contrairement à ceux qui ont la science infuse, comme certains sur ces bancs, les ingénieurs de la circulation, eux, doivent faire un certain nombre d'études, qui sont effectivement délicates et onéreuses. Mais, en l'occurrence, elles représentent moins du quart du montant de la proposition qui vous est aujourd'hui soumise.

Ensuite, je l'ai bien entendu et je l'ai noté également, M. Hainaut demande comment il se fait qu'il y ait un poste pour la propagande. Là encore, votre aveulement anti-vélo ne vous a pas beaucoup éclairé! Ce n'est pas un poste pour la propagande, c'est un poste pour la promotion du vélo! Si, dans cette enceinte, on n'arrivait pas à être d'accord, à l'unanimité, pour faire la promotion du vélo, j'en serais un peu inquiet. Si nous avions fait plus tôt la promotion du vélo et de manière beaucoup plus intensive, peut-être serions-nous plus nombreux à utiliser ce mode de locomotion, déchargeant d'autant les voies de circulation au centre-ville.

Mesdames et Messieurs, voilà ce que je souhaitais encore vous dire avant que cette proposition ne soit renvoyée en commission. Je prends note de la demande formulée par certains d'entre vous, c'est-à-dire de ne pas attendre trois ou quatre ans pour revenir avec un nouveau crédit-cadre, et je la transmettrai à mes services. Soyez assurés que nous avons à cœur de répondre à l'initiative populaire acceptée par le peuple, qui demandait que le réseau cyclable en ville de Genève soit de 100 km dans un délai qui est, depuis longtemps, largement dépassé. Nous avons donc bien du retard à rattraper pour nous conformer à la volonté populaire.

Proposition: plan localisé de quartier à l'avenue Giuseppe-Motta

Le président. La parole n'étant plus demandée, nous allons passer au vote. M. Pattaroni a déposé auprès du bureau l'amendement suivant à l'article premier, ajoutant le terme «sécurité» après «communication».

Projet d'amendement

«Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit extraordinaire de 3 350 000 francs destiné à la promotion du vélo (études, réalisation d'infrastructures, communication, sécurité).»

Mis aux voix, l'amendement de M. Pattaroni est accepté par 38 oui contre 9 non (19 abstentions).

Mis aux voix, la prise en considération de la proposition amendée est acceptée sans opposition (abstention du groupe libéral).

Mis aux voix, le renvoi de la proposition à la commission des travaux par opposition à celle de l'aménagement et de l'environnement est refusé par 47 non contre 18 oui (6 abstentions).

Le président. C'est donc le renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement qui est accepté.

- 4. Proposition du Conseil administratif du 2 février 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° 29352, situé entre la rue de Chandieu, l'avenue Giuseppe-Motta, la rue du Grand-Pré et la rue de Vermont, feuille 26 du cadastre communal, section Petit-Saconnex, portant le changement d'affectation d'un bâtiment d'activités en bâtiment d'habitation et révisant partiellement le plan localisé de quartier N° 28748, adopté par le Conseil d'Etat le 30 octobre 1996 (PR-394).**

A l'appui de sa demande, le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL) nous a transmis les explications suivantes sous la forme de l'exposé des motifs ci-après:

Exposé des motifs*«Situation du périmètre*

»Le périmètre faisant l'objet du présent projet de plan localisé de quartier est situé sur le territoire de la Ville de Genève, section Petit-Saconnex, feuille cadastrale 26 et 29, et se trouve compris entre la rue du Grand-Pré, l'avenue Giuseppe-Motta et la rue de Chandieu.

»Il se compose de 5 parcelles ou portions de parcelles, représentant une surface d'environ 17 700 m², majoritairement propriété de A & A Real Estate Grand-Pré SA, et le solde étant aux mains de la Ville de Genève.

»Objectifs généraux

»Ce projet a pour but de modifier partiellement le plan localisé de quartier N° 28748, adopté par le Conseil d'Etat en date du 30 octobre 1996. Ce dernier, qui n'a pas été entièrement réalisé, laisse encore possible la création d'un bâtiment destiné à des activités administratives, commerciales ou industrielles, et de trois bâtiments de logement avec des activités possibles au rez-de-chaussée.

»Au vu de la situation actuelle du développement de ce plan localisé de quartier et de par sa partielle maîtrise foncière, la Ville de Genève, qui tente de résoudre au mieux la demande de logements sur son territoire, suggère au DAEL de modifier l'affectation du deuxième bâtiment (B) destiné à des activités, en logement, ce qui offrirait à terme la possibilité de créer environ 70 logements supplémentaires. Après examen, le DAEL a estimé cette proposition opportune, dans la mesure où il s'agit d'un périmètre très proche du centre-ville, disposant de nombreux équipements publics à proximité immédiate, bien desservi par les transports publics et comportant de nombreux commerces aux alentours.

»Plan localisé de quartier N° 28748-215

»Le plan localisé de quartier N° 28748-215 restera applicable pour la réalisation des bâtiments E, D et Y mentionnés audit plan. De ce fait, les droits à bâtir de la partie de la parcelle N° 3735, propriété de la Ville de Genève, resteront attachés audit plan. Les différentes cessions et servitudes négociées dans le cadre du plan N° 28748-215, relatives à un aménagement routier, restent applicables.

»Etat futur

»Les modifications apportées au développement de ce quartier, par le biais de ce nouveau plan, conduiront à terme à une diminution de la proportion d'activités prévue par le plan actuel, au profit de nouveaux logements.

»Degré de sensibilité au bruit

Le degré de sensibilité III attribué conformément à l'article 44 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 dans le cadre du plan N° 28748-215 en force depuis octobre 1996 reste inchangé.»

Commentaires du Conseil administratif*Aspects généraux*

Le Conseil administratif considère avec satisfaction la révision du plan localisé de quartier N° 28748, engagée par le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement sur proposition de la Ville de Genève.

Il est utile de rappeler, à ce propos, que le préavis positif accordé au plan précédent par le Conseil municipal comportait une clause concernant l'entreprise Landis et Gyr Communications, stipulant que «les bâtiments A et B seront affectés à des activités dépendantes de cette entreprise ou à défaut à des activités industrielles». Pour mémoire, le Conseil d'Etat n'avait pas retenu cette clause, en se fondant sur le fait que la loi ne permet pas d'assujettir un plan d'aménagement à une personne physique ou morale particulière.

La présente proposition fait par ailleurs office de réponse à la résolution N° 526 «L'entreprise Landis & Gyr est-elle condamnée ou non», renvoyée en commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance du Conseil municipal du 12 mars 1997, et restée pendante jusqu'ici.

Eléments d'analyse selon les critères du développement durable

Sur un plan environnemental, le projet se situe dans un secteur propice à l'implantation de logements. On relève notamment la proximité du centre-ville et du secteur d'emplois des organisations internationales, une bonne desserte en transports publics, une dotation de haut niveau en équipements publics (parcs, écoles existantes et prévues), ou privés (commerces et services). Cette disposition permet en particulier de limiter structurellement les déplacements générés par les futurs habitants. Le stationnement des véhicules est prévu en sous-sol et permettra ainsi de libérer visuellement et physiquement la surface du domaine public voisin.

Sur un plan économique, le projet reste quantitativement inchangé et dégage un potentiel constructible important, dans une conjoncture où le rendement économique de la construction est garanti par le marché. Le projet permet par ailleurs l'installation de nouveaux services commerciaux en complément et en renfort du tissu existant.

Proposition: plan localisé de quartier à l'avenue Giuseppe-Motta

Sur un plan social, l'apport de logements répond, dans une période de crise du logement, à un besoin crucial de la population. D'autre part, la mixité des affectations prévues est de nature à favoriser les échanges et les liens sociaux constitutifs d'un environnement social équilibré.

Objectifs d'aménagement de la Ville de Genève

La concrétisation du plan localisé de quartier permettra en outre de réaliser à court et moyen terme l'objectif d'aménagement et d'amélioration de l'environnement suivant:

- Contribution à la création d'une rue de desserte arborisée et disposant d'un vaste espace piétonnier.

Cette opération sera assurée par le Conseil administratif dans le cadre des crédits d'investissement inscrits ou à prévoir au plan financier d'investissement.

Ainsi, en référence au préavis favorable de la Ville de Genève du 22 septembre 2003, le Conseil administratif propose au Conseil municipal de donner un préavis favorable au projet déposé selon la demande définitive N° 98665.

Au vu de ce qui précède, le Conseil administratif vous invite, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet d'arrêté suivant:

PROJET D'ARRETÉ

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;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article unique. – De donner un préavis favorable au projet de plan localisé de quartier N° 29352, situé entre la rue de Chandieu, l'avenue Giuseppe-Motta, la rue du Grand-Pré et la rue de Vermont, feuille 26 du cadastre communal, section Petit-Saconnex, portant le changement d'affectation d'un bâtiment d'activités en bâtiment d'habitation et révisant partiellement le plan localisé de quartier N° 28748 adopté par le Conseil d'Etat le 30 octobre 1996.

Annexe: projet de plan localisé de quartier N° 29352

Proposition: plan localisé de quartier à l'avenue Giuseppe-Motta

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs, je voudrais juste souligner que cette proposition a été élaborée par le Canton à la demande de la Ville de Genève. En effet, à l'époque, le Conseil municipal avait été amené à préavis favorablement un plan localisé de quartier pour sauver l'usine Landis & Gyr, plan qui favorisait les activités industrielles et commerciales. Or, comme chacun sait, cette usine a connu un avenir plus sombre que celui que le Conseil municipal espérait. Nous avons donc rappelé au Canton que, si le Conseil municipal avait voté le plan à l'époque, c'était pour la raison que je viens d'évoquer, et qu'il convenait de le revoir. Aujourd'hui, compte tenu de la pénurie de logements, du peu de terrains à disposition pour mettre sur le marché de nouveaux logements, il nous paraît en effet légitime de modifier l'affectation des bâtiments prévue dans ce plan localisé de quartier, pour pouvoir transformer le grand bloc qui se trouve entre la rue Giuseppe-Motta et la rue Chandieu en logements. Tel est le sens de cette modification que le Canton a bien voulu proposer et à laquelle, au nom du Conseil administratif, je vous remercie d'avance de donner un préavis favorable.

(La présidence est assurée jusqu'à la fin de la séance par M^{me} Catherine Gaillard-Iungmann, vice-présidente.)

Préconsultation

M. Patrice Reynaud, président de la commission de l'aménagement et de l'environnement (L). Il est usuel, en matière de plans localisés de quartier, que ceux-ci soient renvoyés auprès de la commission de l'aménagement et de l'environnement. C'est au titre de président de cette commission que je vous propose donc, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir nous renvoyer cet objet. Vous savez que nous avons un délai relativement court de 45 jours pour statuer, ce qui veut dire que cet objet reviendra très rapidement en séance plénière, après étude et présentation du plan par les services concernés. C'est donc auprès de la commission de l'aménagement et de l'environnement que je vous recommande de bien vouloir renvoyer cet objet.

M. Alain Fischer (R). Le groupe radical votera le renvoi de cette proposition en commission de l'aménagement et de l'environnement. S'agissant d'une modification d'un plan que nous avons déjà étudié, nous espérons ne pas nous retrouver face à une opposition quelconque pour créer du logement dans ce secteur. Vous ferez passer le mot, Monsieur le magistrat Ferrazino, à qui vous savez...

Proposition: plan localisé de quartier à l'avenue Giuseppe-Motta

M. Eric Rossiaud (Ve). Les Verts, quant à eux, soucieux de faire avancer au plus vite les projets de logements, demanderont la discussion immédiate et le vote sur le siège.

M. François Sottas (AdG/SI). Suite à la proposition que vient de faire M. Rossiaud, nous allons abonder dans son sens et demander que le vote ait lieu immédiatement, sur le siège. Il n'y a pas besoin de faire une étude, puisque c'est effectivement un vieux projet d'il y a dix ans et que l'affectation prévue dans le plan de l'époque ne correspond plus à rien. Nous avons d'ailleurs, le mois passé, classé la résolution R-526 sur le même sujet. Je crois qu'il faut modifier ce plan et aller dans le sens de créer de nouveaux logements à Genève.

M. Alain Fischer (R). Cette proposition peut faire un petit tour en commission. Nous devons de toute façon respecter le délai de préavis et le rapport sera donc déposé le mois prochain. Je fais confiance à la commission de l'aménagement et de l'environnement pour rendre son rapport rapidement. Si nous commençons à voter les plans localisés de quartier sur le siège, à quoi serviront les commissions? Cette proposition de vote sur le siège m'étonne de la part du préopinant Vert, M. Rossiaud, qui a toujours de grands délires sur les plans d'aménagement et sur la création de logements!

M. Pascal Rubeli (UDC). Pour reprendre les propos du préopinant radical, il n'est pas question, pour nous non plus, de voter cette proposition sur le siège. Nous la renverrons également en commission de l'aménagement et de l'environnement.

M. François Sottas (AdG/SI). Je voudrais juste signaler à M. Fischer que nous ne sommes pas appelés à voter un nouveau plan localisé de quartier, mais à modifier l'affectation d'une certaine parcelle. Ce n'est vraiment plus d'actualité de parler de zone d'activité. Il s'agit maintenant de créer des logements et il est donc important que nous prenions rapidement une décision sur cet objet.

M^{me} Virginie Keller Lopez (S). Le Parti socialiste votera sur le siège cette petite modification d'affectation dans un plan localisé de quartier que nous avons d'ores et déjà accepté. Il est très important que l'on puisse aller de l'avant dans l'aménagement de ces parcelles, qui ont fait l'objet de nombreuses séances de

Proposition: plan localisé de quartier à l'avenue Giuseppe-Motta

commission et de nombreux travaux. A ceux qui disent qu'il faut envoyer cet objet en commission, je rappellerai simplement que la commission sociale et de la jeunesse a travaillé pendant des mois sur ce périmètre, il y a quatre ou cinq ans de cela. Nous savons donc très bien ce qui s'y passe et il faut aller de l'avant.

M. Eric Rossiaud (Ve). Pour aller dans le même sens que M^{me} Keller Lopez, je rappellerai que ces plans ont déjà été présentés ici même et ont été travaillés en commission de l'aménagement et de l'environnement. Il faut quand même savoir raison garder, utiliser nos moyens avec parcimonie et faire avancer les causes qui nous importent. Nous maintenons donc notre demande de voter sur le siège.

M. Patrice Reynaud (L). Je comprends et je partage l'impatience que nous pouvons toutes et tous avoir dans cette enceinte, s'agissant de promouvoir du logement en Ville de Genève. Comme d'autres partis, les libéraux y sont très attachés. Cependant, quand bien même il ne s'agit ici que d'un addendum à un plan ancien – je suis d'accord avec vous, Madame Keller Lopez – il faut comprendre qu'un plan localisé de quartier, bien que localisé, n'est pas isolé, qu'il correspond à une logique urbanistique de la ville. Cette logique nous interdit de voter sur le siège ne serait-ce qu'un simple addendum, sans en comprendre la fonctionnalité et le but à terme. Un court passage en commission de l'aménagement et de l'environnement permet aux commissaires, et par là même à l'ensemble du Conseil municipal, d'être informés complètement. Pour ma part, je ne suis pas persuadé que tout le monde sache parfaitement ce qu'entraîne cet addendum, dans quoi il s'inscrit. Un passage en commission de l'aménagement et de l'environnement me semble nécessaire et je peux vous assurer, en tant que président de cette commission, que ce passage sera aussi court que possible. Mesdames et Messieurs, je n'ai pas le sentiment que le vote sur le siège ce soir puisse résoudre de façon immédiate l'éternel et sempiternel problème du logement dans cette ville!

Mise aux voix, la prise en considération de la proposition est acceptée à l'unanimité.

Mise aux voix, la discussion immédiate est acceptée par 33 oui contre 27 non (2 abstentions).

Premier débat

M. Eric Rossiaud (Ve). Mesdames et Messieurs, nous parlons ici d'un quartier actuellement en transformation. L'entreprise Landis & Gyr a laissé la place à

un immeuble administratif assez important. Le plan localisé de quartier concerné a été largement étudié en commission et dans ce plénum. Nous avons vu les plans, nous avons pu comparer et examiner les infrastructures qui étaient prévues, dont une école. En l'occurrence, c'est 70 logements qui vont pouvoir être créés dans ce nouvel immeuble et les Verts saluent donc la démarche du Conseil administratif, qui a suggéré ce changement d'affectation. Actuellement, les surfaces commerciales sont suffisamment nombreuses dans notre ville et elles ne doivent pas être la préoccupation première des collectivités publiques. Nous soutenons donc la transformation de ce bâtiment administratif en logements.

Concernant les infrastructures, j'ai parlé à l'instant d'une école, mais il faut savoir que ce quartier ne dispose ni d'une maison de quartier ni d'un restaurant scolaire. Il est de notre devoir de compléter ce changement d'affectation par les infrastructures publiques qui sont du ressort de la Ville de Genève. Nous avons aussi regretté, en commission, qu'à la rue Chandieu le mail piétonnier soit prévu du côté du bâtiment administratif et non pas du côté des logements, où il aurait pu profiter aux habitants. Cela a été voté, nous ferons avec, mais nous répétons que, dans les cas où des mails sont créés, il faut en faire bénéficier les habitants en priorité.

Nous proposons que le Conseil municipal donne un préavis positif à cette modification du plan localisé de quartier qui, pour minime qu'elle soit, va permettre de créer 70 logements en ville de Genève. Nous remercions encore une fois le Conseil administratif d'avoir fait cette démarche auprès du département cantonal.

M. Patrice Reynaud (L). Puisqu'il est dit que nous devons décidément transformer cette honorable assemblée en salle de commission, eh bien, nous allons faire comme en salle A de commission! Au magistrat qui nous fait l'honneur et le plaisir d'être présent, je vais poser les questions que, traditionnellement, nous posons plutôt en commission.

Je me réfère à la page 3 de la proposition et je lis: «La concrétisation du plan localisé de quartier permettra en outre de réaliser à court et moyen terme l'objectif d'aménagement et d'amélioration de l'environnement suivant: contribution à la création d'une rue de desserte arborisée et disposant d'un vaste espace piétonnier. Cette opération sera assurée par le Conseil administratif dans le cadre des crédits d'investissement inscrits ou à prévoir au plan financier d'investissement.»

Ma question n'est pas usuelle – je m'en excuse, Madame la présidente – mais, puisque nous devons travailler comme en commission, elle est la suivante: de quel crédit d'investissement inscrit ou à prévoir s'agit-il?

Proposition: plan localisé de quartier à l'avenue Giuseppe-Motta

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je remercie M. Reynaud de son excellente question, il a parfaitement raison de la poser. Il s'agit en l'occurrence des crédits concernant l'aménagement de différentes dessertes.

Je le disais il y a un instant, dans cette affaire, le Conseil municipal, et je pèse mes mots, a véritablement été roulé dans la farine, lorsqu'il a préavisé le plan localisé de quartier de l'époque. J'ai retrouvé le courrier que M^{me} Burnand avait écrit à M. Joye, alors président du Département des travaux public, où elle spécifiait que le préavis favorable du Conseil municipal était donné en fonction de la qualité même de l'entreprise Landis & Gyr et parce que ce Conseil voulait tout faire pour sauver cette entreprise. En conséquence, le Conseil administratif d'alors demandait en toute logique au Département des travaux publics d'inscrire dans la légende du plan localisé de quartier que cette affectation était intimement liée à la qualité de l'entreprise. Dans sa réponse, M. Joye disait qu'il n'était pas possible de mentionner le nom d'une entreprise dans un plan localisé de quartier, qu'on ne pouvait pas personnaliser un plan d'aménagement. En d'autres termes, lorsque le Conseil administratif a demandé au Conseil d'Etat de prendre des mesures pour garantir que le vœu du Conseil municipal serait respecté, on lui a répondu poliment que ce n'était pas possible

Ensuite, les années ont passé. Landis & Gyr a malheureusement connu la fin que vous connaissez et une autre société a racheté les terrains et déposé des requêtes en autorisation de construire qui, toutes, concernaient les bâtiments administratifs et non le logement. Là où les choses se sont quelque peu envenimées, c'est lorsque le nouveau propriétaire a décidé de conclure des baux pour des durées d'au moins cinq ans dans le bâtiment administratif qui était destiné à du logement. Et notre insatisfaction a grandi lorsque nous avons appris que le maintien de ce bâtiment empêchait non seulement de créer les logements prévus dans le plan localisé de quartier avant plusieurs années, mais également d'agrandir le bâtiment propriété de la Ville où se trouve Mottattom. En effet, nous avons des droits de distances vis-à-vis du bâtiment existant et la Ville de Genève – je vous l'avais dit en d'autres circonstances – ne pourra pas construire aussi longtemps que le bâtiment d'en face n'est pas démolit et reconstruit en étant ripé de quelques mètres côté lac.

Quand nous avons constaté que le même propriétaire mettait en chantier des locaux administratifs en lieu et place du bâtiment qui, à défaut d'avoir un grand cachet, avait, je dirais, une certaine qualité, et que rien n'était fait par rapport aux logements, nous nous sommes dit que c'en était trop! Nous avons donc décidé de prendre un minimum de mesures – elles sont vraiment très modestes – pour faire en sorte que le bâtiment B puisse être à l'avenir affecté au logement.

Voilà pour le contexte général de ce dossier, que je me devais de rappeler avant de répondre à votre question, Monsieur Reynaud. Dans la discussion que

nous avons eue avec le propriétaire, lorsqu'il nous a dit qu'il prévoyait un mail arborisé entre l'avenue Giuseppe-Motta et la rue Chandieu, nous lui avons donné notre accord, mais à la condition que ce mail puisse également être utile aux futurs logements qui seront construits sur cette parcelle. Car vous avez bien compris que la Ville de Genève sera sollicitée, financièrement parlant, pour l'aménagement de cette desserte.

En l'occurrence, vous n'avez donc pas à vous méfier, Monsieur Reynaud. Personnellement, je n'avais pas demandé la discussion immédiate, mais je suis content de voir que le Conseil municipal prend en main ce dossier pour le faire avancer le plus vite possible. Après ces dix minutes consacrées aux questions et réponses sur cette proposition, j'espère que vous exprimerez, Mesdames et Messieurs, de manière unanime, votre refus d'être roulés dans la farine, comme nous l'avons été, tant le Conseil municipal que le Conseil administratif. Nous manifesterons ainsi notre volonté, de concert avec le département cantonal, de faire en sorte que le plus grand nombre de logements possible puissent être construits sur ces parcelles.

M. Blaise Hatt-Arnold (L). J'ai deux questions de détail, auxquelles le magistrat aura sans doute la gentillesse de répondre. On écrit, dans cette proposition, qu'elle offrira «à terme» la possibilité de créer environ 70 logements. Pourriez-vous nous donner un peu plus de précisions concernant ledit «à terme»? Puis, on parle de «mixité des affectations prévues». A ce sujet, Monsieur Ferrazino, pourriez-vous nous donner quelques renseignements sur la répartition prévue dans le cadre de cette mixité?

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. La réponse à votre question, Monsieur Hatt-Arnold, devrait vous convaincre définitivement de voter cette modification. On parle bien de 70 logements supplémentaires, à la place du bâtiment qui était précédemment occupé par l'usine Landis & et Gyr, et qui abrite actuellement des bureaux. C'est à la place de ces bureaux que seraient créés ces 70 logements supplémentaires, en plus de ceux qui devraient être construits sur la parcelle parallèle à la rue Chandieu, dans le prolongement de Mottattom. Au final, il y aurait donc des logements sur le site Ville de Genève occupé par Mottattom, des logements dans le prolongement – où les locaux, soit dit en passant, sont actuellement loués à la FIPOI, Fondation des immeubles pour les organisations internationales, en tout cas pour certains d'entre eux – et enfin les 70 logements supplémentaires dont nous parlons ce soir.

Quant à la mixité, elle consiste à prévoir, sur ces parcelles, à la fois des activités commerciales, ou plus exactement administratives, et du logement. On nous a

Proposition: plan localisé de quartier à l'avenue Giuseppe-Motta

fait miroiter un certain nombre de missions, de services: on verra, une fois les locaux construits. Mais il est sûr en tout cas que ce ne sera pas du logement! C'est donc à nous de rétablir une certaine mixité.

Et j'irai même plus loin – puisque votre question m'en donne l'occasion, Monsieur Hatt-Arnold – en disant que j'ai demandé à mes services d'examiner tous les plans localisés de quartier qui n'ont pas fait l'objet de réalisation, pour évaluer s'il y a lieu de proposer, comme c'est le cas ici, des modifications d'affectation dans certains plans qui auraient retenu prioritairement, ou en grande partie, des activités commerciales. En effet, nous nous devons de traduire dans les actes le discours que nous avons tous en matière de logement. C'est dans cet esprit que cette proposition a été déposée.

M. Alain Fischer (R). A la question sur la mixité, Monsieur Ferrazino, vous avez répondu qu'il y aurait à la fois du logement et des locaux administratifs. Mais, dans la partie logement, il serait intéressant de connaître les pourcentages entre les logements subventionnés et les loyers libres. Est-ce que vous les connaissez déjà, ou est-ce que vous pourriez nous les communiquer avant de donner le préavis?

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Vous savez, Monsieur Fischer, qu'en ville de Genève il y a deux types de zones: la zone ordinaire, où les autorités tant cantonales que municipales ne peuvent pas imposer un quota de logements sociaux, et la zone de développement où, effectivement, le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement peut imposer la fameuse règle des deux tiers/un tiers, qui est d'ailleurs remise en cause par vos partis au Grand Conseil. Soit dit en passant, c'est une raison supplémentaire pour changer de majorité aux prochaines élections, parce que, si d'aventure la modification proposée devait être votée par le Grand Conseil... (*Remarque.*) En effet, j'anticipe un peu, Monsieur le député Ducret. Reste que, si cette modification devait être entérinée par le Grand Conseil, elle ferait sacrément mal, sachant que les grands projets de construction en ville de Genève sont tous situés en zone de développement. Or, c'est là que l'autorité cantonale peut encore, et heureusement, «imposer», ou inciter les propriétaires à réaliser du logement social. A Chandieu, Monsieur Fischer, nous sommes malheureusement en zone ordinaire... (*Remarque.*) Oui, on a tout vu, on a même vu des propriétaires capables de tenir compte des besoins en matière de logement social et de faire autre chose que de la propriété par étages en zone ordinaire, en proposant également des logements répondant aux besoins prépondérants de la population. Mais ces cas de figure sont suffisamment rares pour ne pas être la règle et ce n'est pas à ceux-là que je me référais...

Ce que je veux dire par là, c'est que le Canton n'ayant pas les moyens, en zone ordinaire, d'imposer un type de logement qui corresponde à la grande majorité des revenus de la population, il est d'autant plus nécessaire qu'il le fasse dans les zones de développement.

Voilà ce que je peux dire, en précisant que je suis toujours prêt à répondre à d'autres questions sur ce sujet, qui intéresse tout le monde et qui est au cœur de nos préoccupations.

M. Blaise Hatt-Arnold (L). Je reprends la parole, parce que j'avais posé une question précise à laquelle il n'a pas été répondu. Tout à l'heure, l'Alternative sautillait de joie à l'idée de voter sur le siège 70 logements. Nous nous en félicitons aussi, évidemment. Mais j'ai posé une question précise à M. Ferrazino: je lui ai demandé quand étaient prévus ces 70 logements et il n'a pas répondu...

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je l'ai dit, c'est un plaisir de vous répondre sur ce sujet! Très souvent, Monsieur Hatt-Arnold, des gens qui sont plutôt de votre obédience se plaignent qu'on ne peut pas construire à Genève, qu'il y a des blocages, que c'est très difficile... En l'occurrence, si vous joignez vos voix à celles et ceux qui sont prêts ce soir à favoriser la création de logements, vous allez mettre le propriétaire de cette parcelle face à ses responsabilités: utilisera-t-il la faculté que vous lui donnez de construire ces logements? Car, comme vous le savez, les autorisations qui sont délivrées par le DAEL ne sont que des autorisations et non des obligations de construire. Nous verrons donc dans quel délai les propriétaires de ces parcelles seront en mesure de réaliser les logements autorisés...

Vous me donnez l'occasion de rappeler, Monsieur Hatt-Arnold, que si on ne construit pas assez à Genève, ce n'est, de loin pas, à cause de prétendues difficultés administratives, mais c'est bien en raison, souvent, des calculs financiers faits par les promoteurs et les propriétaires des parcelles... (*Protestations.*) Vous pensez que je me trompe? Nous verrons, si vous votez cette modification, dans quel délai le propriétaire sera à même d'offrir à la population genevoise les logements qu'il est autorisé à construire sur ces parcelles!

M. Jean-Pierre Oberholzer (L). Suite à l'argument développé par le magistrat, je ne résiste pas au plaisir de lui rappeler que le conseil général, le souverain, le peuple genevois a voté une autorisation de construire un parking sous l'Alhambra, décision sur laquelle le magistrat s'est proprement assis, puisqu'à l'heure actuelle il n'y a toujours pas de parking sous l'Alhambra!

Proposition: plan localisé de quartier à l'avenue Giuseppe-Motta

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;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article unique. – De donner un préavis favorable au projet de plan localisé de quartier N° 29352, situé entre la rue de Chandieu, l'avenue Giuseppe-Motta, la rue du Grand-Pré et la rue de Vermont, feuille 26 du cadastre communal, section Petit-Saconnex, portant le changement d'affectation d'un bâtiment d'activités en bâtiment d'habitation et révisant partiellement le plan localisé de quartier N° 28748 adopté par le Conseil d'Etat le 30 octobre 1996.

(N.d.l.r.: Par courrier du 5 avril 2005, M. Laurent Moutinot, conseiller d'Etat chargé du DAEL, informe que le vote du Conseil municipal était prématuré, le délai de 45 jours fixé par l'article 6, alinéa 3, de la loi générale sur les zones de développement n'ayant pas commencé de courir. Le Conseil administratif saisit le Conseil municipal d'une nouvelle proposition PR-407, renvoyée en commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de sa séance du 19 avril 2005.)

5. 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).

Préambule

En 1998, un avant-projet et une étude de faisabilité pour le réaménagement de la place des Nations étaient lancés. Une étude de circulation les accompagnait, qui intégrait dans son périmètre de réflexion la route de Ferney et le chemin Rigot. En effet, la réorganisation des mouvements sur la place impliquait une utilisation accrue de ces deux chemins. Par conséquent, le réaménagement du chemin Rigot figurait comme mesure d'accompagnement du projet Nations. Depuis le chantier de la place est ouvert et se terminera en automne 2006.

Mais parallèlement à cette problématique un fort développement au sud de ce secteur nécessite la construction d'infrastructures, plus particulièrement du réseau public d'assainissement.

Exposé des motifs

Selon la nouvelle image directrice en vigueur depuis le printemps 2004, la Ville de Genève doit procéder à la construction d'un réseau public d'assainissement en système séparatif, afin d'assurer les écoulements des eaux usées et des eaux pluviales situés au nord des voies CFF.

Ce nouveau réseau sera raccordé, aux collecteurs existants dans le chemin des Mines (contre-route de l'Organisation météorologique mondiale). Il remplacera le réseau existant en système unitaire qui, d'une part, est insuffisant du point de vue hydraulique et qui, d'autre part, est très vétuste.

Le tronçon qui sera construit sous les voies CFF est un collecteur de transport. Le tronçon des collecteurs réalisés sous la desserte industrielle nord assure également le raccordement des futures constructions et aménagements de cette partie du quartier de Sécheron.

La future desserte industrielle nord sera construite et financée par le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL).

Proposition: réseau d'assainissement de la desserte industrielle nord

A la suite de la réalisation de cette chaussée, celle-ci sera cédée au domaine public communal.

Description de l'ouvrage

Collecteur de transport entre le chemin Eugène-Rigot et la desserte industrielle nord

Ce collecteur, situé sur un terrain privé, en l'occurrence le domaine CFF, nécessite une méthode de construction particulière.

Comme l'exploitation ferroviaire ne peut pas être interrompue, la solution retenue est la pose de tuyaux en travaux sans tranchée.

A partir d'un puits qui se situe à l'extérieur de la parcelle CFF, on pousse à l'aide de vérins hydrauliques des tuyaux en béton armé. En tête de ces tuyaux, on installe une pièce métallique (microtunnelier) qui sert à la creuse, à l'évacuation des matériaux ainsi qu'au blindage du front d'attaque.

Cette méthode permet de franchir de grandes distances en minimisant les excavations et remblais à exécuter.

Au bout du tronçon à réaliser, on installe un deuxième puits qui permet de récupérer le microtunnelier.

Comme le réseau prévu est en séparatif, on aurait dû construire deux collecteurs.

Cette méthode de construction est fort coûteuse, il est plus avantageux de construire un collecteur de plus grand diamètre – celui d'eaux pluviales – dans lequel sera suspendu le collecteur d'eaux usées. Cette solution permet également, vu le grand diamètre, de visiter en tout temps celui-ci.

La profondeur moyenne de ce collecteur se situera à environ 6 m de la surface. Cette faible hauteur de recouvrement du tuyau induit un risque de tassement potentiel.

C'est la raison pour laquelle les CFF nous ont demandé des mesures de suivi permanent.

Il s'agit de niveler les voies à des intervalles réguliers par un géomètre officiel.

Pour faire ces mesures, le géomètre doit être accompagné d'un protecteur CFF, qui l'avertit des dangers lors des nombreux passages de trains à cet endroit.

Le coût de toutes ces mesures est compris dans la présente demande de crédit.

Desserte industrielle nord

Lors d'une première étude, il avait été prévu de réaliser de façon traditionnelle (fouilles ouvertes) le réseau des collecteurs entre la cellule de poussée et l'exutoire, soit sur tout le tronçon de la desserte industrielle nord.

Dans la poursuite de notre étude, faite en collaboration avec notre mandataire-ingénieur et par souci d'économie, nous avons opté pour la même solution que la traversée sous les voies CFF, soit en travaux sans tranchée (microtunnelier).

Nous avons préféré cette solution pour les raisons suivantes:

- la grande profondeur – 7 m – à laquelle se situent les collecteurs;
- la présence de terrains pollués aux hydrocarbures, car ces terrains doivent être traités de façon spécifique (décharge spéciale ou incinération) ce qui entraîne des coûts très importants;
- la grande quantité de déblais à évacuer et de remblais à mettre en place pour combler la fouille.

Dans ces conditions et dans la mesure où l'on dispose déjà des installations d'un microtunnelier, il nous est apparu judicieux de réaliser ce tronçon également en travaux sans tranchée.

Cette solution permet également de dissocier les travaux des collecteurs de ceux de la route.

Les bâtiments avoisinants ainsi que les sacs d'eaux pluviales seront raccordés à l'aide de chandelles qui seront branchées sur les collecteurs respectifs.

Estimation du coût des travaux

Réalisation du collecteur de transport dans le domaine CFF, entre le chemin Eugène-Rigot et la desserte industrielle nord et du réseau public d'assainissement de la desserte industrielle nord

Le coût des travaux envisagés est estimé comme suit (prix février 2005).

A.	Travaux de génie civil	Fr.
A 3	<i>Canalisations</i>	
CAN 111	Régie	150 000
CAN 113	Installations de chantier	528 000
CAN 115	Sondages de reconnaissance	21 000
CAN 152	Fonçage hydraulique (pousse-tube)	1 993 000
CAN 162	Enceintes de fouilles	166 000

Proposition: réseau d'assainissement de la desserte industrielle nord

CAN 237	Canalisations et évacuation des eaux	287 000
	Total A 3	3 145 000
	Total chapitre A	3 145 000
B.	Travaux divers	
B.1	<i>Prestations CFF</i>	
	Protecteurs CFF	141 000
	Travaux de consolidation de la voie	132 000
	Mise à disposition de matériel ferroviaire	27 000
		<u>300 000</u>
	Total chapitre B	300 000
C.	Honoraires divers	
	Ingénieur civil	100 000
	Ingénieur géomètre	140 000
	Ingénieur géotechnicien	30 000
	Huissier judiciaire	25 000
		<u>295 000</u>
	Total chapitre C	295 000
D.	Frais divers	
	Essais de matériaux	50 000
	Héliographie, reprographie	30 000
	Assurances RCMO et TC	60 000
		<u>140 000</u>
	Total chapitre D	140 000
	Coût total des travaux hors TVA	3 880 000
	TVA 7,6%	295 000
		<u>4 175 000</u>
	Montant total des travaux TTC	4 175 000
	Frais de promotion 4%	167 000
	Intérêts intercalaires 4% sur 12 mois	87 000
		<u>4 429 000</u>
	Total intermédiaire	4 429 000
	A déduire:	
	Subvention cantonale de 15% pour les nouveaux équipements réalisés et incorporés au réseau secondaire de la Ville de Genève (coût estimé de l'équipement collecteur EU/EP y compris TVA 3 075 217 francs)	- 461 000
	Montant total du crédit demandé	<u>3 968 000</u>

Subvention(s) et partenariat(s)

Une participation de 15% du Fonds cantonal d'assainissement des eaux est octroyée à la Ville de Genève pour l'établissement de son réseau secondaire d'assainissement dans ce secteur.

Autorisation(s) de construire

La requête en autorisation de construire est en cours au Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement.

Délais

Le délai référendaire écoulé, les travaux pourront démarrer un mois après le vote du Conseil municipal et dureront environ dix mois pour la totalité de ceux-ci. La date de mise en exploitation prévisionnelle est l'été 2006.

Le premier tronçon qui sera construit sera celui de la desserte industrielle nord, ceci afin de pouvoir raccorder, dans les meilleurs délais (automne 2005), les futurs bâtiments Serono.

Régime foncier

Ce projet se situe en grande partie sur des parcelles CFF (5068, 2096) et sur une parcelle de l'Etat de Genève (4491). Il fera l'objet d'une convention entre les CFF et la Ville de Genève qui réglera tous les problèmes administratifs.

Plan financier d'investissement

Le premier plan financier d'investissement (PFI 2004-2015) réserve un montant de 5 455 000 francs qui est prévu aux rubriques suivantes: 081.008.22 (2 800 000 francs) et 081.024.04 (2 655 000 francs).

Budget prévisionnel d'exploitation

L'entretien, le nettoyage de cet ouvrage seront assurés dans le cadre des budgets ordinaires des services de la Ville de Genève et n'entraîneront pas de charges d'exploitation supplémentaires.

Charge financière

La charge financière annuelle, comprenant les intérêts au taux de 3,25% et l'amortissement au moyen de 30 annuités, se montera à 209 040 francs.

Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre

Le projet a été établi par le Service du génie civil.

Le service gestionnaire et le service bénéficiaire sont le Service du génie civil.

Proposition: réseau d'assainissement de la desserte industrielle nord

Au bénéfice de ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet d'arrêté ci-après:

PROJET D'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.

Annexe: plan N° 3734-01 – Situation

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs, je serai très bref, puisque vous avez reçu un plan qui résume bien la proposition, ainsi qu'un estimatif des coûts détaillé. Cette proposition concerne le réseau public d'assainissement sur la desserte qui se trouve au nord de la parcelle de Serono. Le collecteur va passer sous le pont, sous l'avenue de France, et rejoindre la parcelle propriété de la Ville de Genève, dite du «Foyer de Sécheron», où nous avons un beau projet dont le crédit d'étude, inscrit un peu plus loin à l'ordre du jour, a été voté à l'unanimité par la commission qui l'a examiné.

En l'occurrence, ces collecteurs doivent être réalisés plus tôt que prévu, en raison du fait que le chantier de Serono a pris grosso modo six mois d'avance. Bravo! Cette société a été particulièrement efficace. Nous le savions, mais c'est une confirmation: Serono n'est pas seulement efficace sur mer, mais également sur terre, puisque le chantier avance plus rapidement que prévu. C'est la raison pour laquelle nous devons nous aligner et nous synchroniser, en quelque sorte, avec ce nouvel échéancier. Cette proposition est évidemment très technique et je vous recommande de la renvoyer en commission, où nos services se feront un plaisir de répondre à vos questions. A moins que M. Fischer et ses collègues souhaitent, comme ils semblent le manifester, une discussion immédiate... En ce qui me concerne, je n'aurai pas l'outrecuidance de la demander...

La parole n'étant pas demandée en préconsultation, la prise en considération de la proposition est mise aux voix; elle est acceptée à l'unanimité.

Mis aux voix, le renvoi de la proposition à la commission des travaux est accepté à l'unanimité.

6. Proposition du Conseil administratif du 23 février 2005 en vue de l'ouverture d'un crédit de 8 560 000 francs destiné à la mise à niveau du Victoria Hall, situé au 14, rue du Général-Dufour, parcelle N° 4681, feuille 34, commune de Genève, section Genève-Cité (PR-398).

Préambule

Depuis 1997, les utilisateurs, les gestionnaires du bâtiment et le public demandent que trois problèmes majeurs dans cet équipement prestigieux soient résolus.

Il s'agit d'abord d'y assurer des conditions climatiques normales durant toute l'année, aussi bien pour le confort des musiciens qui s'y produisent jusqu'ici dans des conditions parfois extrêmes, que pour celui des spectateurs.

Par ailleurs, la pente de la scène doit être supprimée car elle induit des problèmes de santé chez les musiciens de l'Orchestre de la Suisse romande (OSR). Son agrandissement permettra aussi et enfin aux formations de grande composition de s'y produire, à l'instar des concerts donnés dans toutes les salles européennes de cette importance, et contribuera de façon importante à la réduction du niveau sonore auquel les musiciens sont exposés.

Enfin, le dernier objectif est de donner une visibilité sur la scène depuis la plupart des sièges en les réorientant et en les surélevant, ce qui constitue un standard nécessaire pour le public qui fréquente cette salle.

Historique de l'opération

En 2002 et 2003, deux études ont été menées parallèlement, soit :

- étude pour l'amélioration des conditions du climat dans le bâtiment (crédit de préétude de 125 000 francs voté par le Conseil municipal le 25 mai 2002 – PR-175), répondant à la pétition «Pour une climatisation au Victoria Hall» (P-70);
- agrandissement et redressement de la pente de la scène, réorientation des places considérées comme «aveugles» ou inconfortables (étude réalisée sur le budget du Service des bâtiments), répondant au rapport du 28 mars 2003 «Analyses et suggestions pour le Victoria Hall», transmis le 1^{er} avril 2003 au Conseil administratif par le président de la Fondation de l'Orchestre de la Suisse romande, M. Metin Arditi.

Notice historique

Établi à Genève depuis son adolescence, le consul d'Angleterre Daniel Fitzgerald Packenham Barton (1850-1907) avait deux passions: la navigation et la musique, et une fortune considérable pour les assouvir. Elle lui permit d'entretenir une flotte personnelle sur le lac, de créer l'Harmonie nautique et de construire une salle de concert qu'il dédia à sa souveraine, la reine Victoria.

C'est en 1890 que Barton prit la décision de faire construire le Victoria Hall. Il confia le projet à l'architecte John Camoletti, alors occupé avec son frère à achever l'important hôtel des postes de la rue du Mont-Blanc. Une parcelle fut trouvée à proximité d'une zone à forte concentration culturelle, zone dans laquelle le Grand Théâtre et le Conservatoire de musique étaient les pièces maî-

tresses. L'édifice à élever viendrait ainsi parachever cet ensemble d'architecture publique initié quarante ans auparavant, sous le régime fazyste. Les travaux commencèrent en 1891 et s'achevèrent trois ans plus tard.

Afin d'augmenter la capacité de l'auditorium, M. Camoletti conçut un édifice exploitant au maximum les possibilités de la parcelle. Il dessina un volume compact, posé sur un socle massivement appareillé, et couronné d'une corniche à consoles et d'une balustrade cachant la toiture. Caractéristique du goût «Beaux-Arts», l'entrée concentre les effets les plus riches de l'édifice : l'encadrement de la porte est surmonté d'un édicule encadrant les armoiries des familles Barton et Peel, et servant de socle à l'allégorie de l'Harmonie, œuvre de Joseph Massarotti sur un modèle du sculpteur parisien Jean Coulon. Derrière celle-ci, le corps central de la façade développe une fausse loggia teintée de rouge pompéien et soulignée par deux colonnes ioniques géantes et un entablement où se lit le nom de la salle. Les corps latéraux sont quant à eux traités comme des tours d'angle massives sur lesquelles sont gravés les noms de seize compositeurs symphoniques. Leur austérité annonce celle des faces latérales, composées de panneaux en creux animant de grandes surfaces aveugles.

Au plain-pied se trouve un vestibule relativement sobre, espace de circulation menant aux escaliers, à la buvette, aux vestiaires et à des salles. La modestie ornementale qui le caractérise ne présage en rien de la suite: à l'étage, la salle de concert, formée d'un parterre, de deux galeries et d'une scène, exhibe avec faste un décor stucqué néo-baroque, voire rococo, caractéristique des salles de spectacle de la seconde moitié du XIX^e siècle. La diversité plastique des guirlandes, cartouches, cariatides et autres mascarons est rehaussée par d'abondantes dorures à la feuille, qui s'harmonisent avec la tonalité dominante rouge sombre de l'ensemble. Ce décor culminait dans les trois grands médaillons peints du plafond, œuvres du peintre Ernest Biéler représentant les harmonies terrestres s'élevant vers les harmonies célestes. La magnificence de la salle se double par ailleurs de qualités moins visibles, à savoir une acoustique unanimement qualifiée d'exceptionnelle par les mélomanes.

En 1904, Barton donne l'édifice à la Ville de Genève. Quatre-vingts ans plus tard, la salle de concert est la proie des flammes, qui détruisent en partie le décor intérieur. L'essentiel des structures étant restées intactes, la Ville décide de sauver le bâtiment. Les stucs sont reconstitués selon un procédé semblable à la mise en œuvre d'origine. Quant aux décors de Biéler, irrémédiablement touchés, ils sont remplacés par une œuvre contemporaine. Les travaux s'achèvent en 1987.

Depuis cette reconstruction, hormis les investissements liés aux nouvelles orgues et à leur entretien, la Ville a entrepris quelques travaux d'entretien comme le remplacement des chaises des musiciens, la réfection des escaliers de secours créés sur les façades latérales dans les années 1970, la restauration des panneaux

décoratifs et de la sculpture de la façade principale et la création d'un parvis devant l'entrée en supprimant les places de stationnement.

L'utilisation du Victoria Hall connaît un essor dans le domaine symphonique avec la création de l'OSR par Ernest Ansermet, et ceci bien qu'elle ne lui soit pas attribuée spécifiquement. La pratique des concerts de variété et de jazz qui remonte à l'origine sera encore renforcée dans les années 1950. Cette mixité a perduré jusqu'à aujourd'hui.

Concertation avec la population

Ces demandes d'amélioration émanant des utilisateurs, c'est en étroite collaboration avec les différents intervenants que ce projet a été mis au point.

L'équipe de mandataires a travaillé en particulier avec le département des affaires culturelles, le service administratif et technique qui gère le bâtiment et les principaux organisateurs de concert, dont l'OSR. Une séance de présentation du projet global s'est tenue le 29 novembre 2004 et a permis d'entériner les options principales du projet.

Réponses aux motions, postulats, questions écrites, pétitions, etc.

Ce crédit permet de répondre à la pétition P-70 intitulée «Pour une climatisation au Victoria Hall».

En effet, dans son rapport du 13 octobre 2003, la commission des pétitions avait renvoyé cette dernière au Conseil administratif avec la demande d'informer le Conseil municipal du résultat des études engagées.

Ce crédit répond également au rapport du 28 mars 2003 «Analyses et suggestions pour le Victoria Hall» transmis le 1^{er} avril 2003 au Conseil administratif par le président de la Fondation de l'Orchestre de la Suisse romande, M. Metin Arditi.

Exposé des motifs

Le Victoria Hall, bien que riche de son passé, apparaît aujourd'hui de plus en plus comme un témoin de son temps. Ses qualités, certes, demeurent, mais ses défauts sont moins supportables que par le passé. Les musiciens sont toujours ravis de s'y produire, mais aussi étonnés de leurs conditions de travail.

Les problèmes se situent principalement à trois niveaux:

- la température dans le bâtiment par temps d’hiver et lors des fortes chaleurs;
- la surface et la configuration de la scène;
- le confort et la visibilité depuis certaines places.

Température

En 1997, le Service de l’énergie est sollicité par la Fondation de l’OSR (FOSR) pour examiner la question du climat dans l’édifice. L’hiver, il fait trop froid, en particulier dans le foyer et le vestibule d’entrée. L’été, la forte chaleur indispose tant le public que les musiciens. Des pistes de réflexion sont alors proposées, mais restent sans suite.

En octobre 2000, le Conseil administratif revient sur cette problématique et charge les services de formuler rapidement une solution tout en tenant compte des contraintes liées aux activités musicales et à l’acoustique. Une ligne correspondante est inscrite au 20^e PFQ. Le Conseil municipal vote le 25 mai 2002 (PR-175) un crédit de préétude de 125 500 francs à cet effet.

Depuis lors, les études ont été lancées par le Service des bâtiments, conjointement avec le Service de l’énergie et ses mandataires spécialisés. L’hypothèse de création d’une climatisation a finalement été écartée en raison, d’une part, du coût très élevé des investissements à réaliser et, d’autre part, des contraintes liées au bâtiment inscrit à l’inventaire et à la préservation de son acoustique.

Des essais ont été réalisés durant l’été 2003 par le Service de l’énergie pour remettre en fonction la ventilation naturelle existant à l’origine. Ces essais se sont avérés concluants et ont conduit ce service à proposer cinq pistes pour améliorer les conditions du climat, soit:

- concept de ventilation naturelle par la création d’entrées d’air en partie basse, l’ouverture des oculi et la création d’ouverture en toiture;
- amélioration du fonctionnement de la ventilation mécanique actuelle;
- amélioration de l’inertie du bâtiment grâce à l’isolation des combles;
- remplacement des éclairages de scène, producteurs de chaleur, par un équipement permettant de limiter cette production;
- mise en place d’un sas d’entrée et rafraîchissement du hall et du foyer.

Scène et sièges

En parallèle aux démarches menées pour résoudre les problèmes de climat, d’autres points problématiques ont été soulevés tant par le service gestionnaire de la salle que par la Fondation de l’OSR qui a formulé un certain nombre de demandes de travaux en automne 2001, notamment:

- le redressement de la pente de la scène en raison des problèmes de santé des musiciens qui sont attestés par des médecins. La scène présente en effet une pente de 3,15%;
- l'agrandissement de la scène pour assurer à l'OSR de pouvoir jouer en grande composition et pour résoudre le problème des musiciens devant actuellement jouer sous les balcons, comme la question de la circulation de part et d'autre de la scène;
- le réaménagement des places considérées comme «aveugles» car ne permettant pas aux spectateurs de voir les musiciens et le chef d'orchestre sur scène, et la réorientation de certains sièges trop inconfortables;
- une amélioration de l'éclairage, ce point pouvant par ailleurs être en relation avec les problèmes de chaleur évoqués plus haut en raison des spots actuellement utilisés.

Ces différents points ont fait l'objet d'un rapport en 2003.

Un premier mandat d'étude a été confié en hiver 2003 à un bureau d'ingénierie scénique expérimenté, qui a rendu ses propositions relatives à la scène et aux sièges en automne 2003.

Début 2004, une synthèse des deux rapports a mis en évidence qu'une réalisation commune des projets permettait de mettre en œuvre des solutions techniques à même d'améliorer les conditions climatiques de manière optimale, dans le sens où il devenait ainsi possible, tout d'abord, de rétablir la fonction de ventilation par le développement de gaines de distribution d'air à l'intérieur du volume de la salle, et ensuite d'y ajouter la fonction de rafraîchissement. Par conséquent, l'intégration de ces différents objectifs dans un même projet constitue une opportunité, en particulier pour l'amélioration des conditions climatiques.

Depuis septembre 2004, un groupe de mandataires spécialisés étudie un projet global de réaménagement du Victoria Hall.

Cette étude a été financée par le crédit de préétude, par le budget du Service des bâtiments et par une donation de 100 000 francs accordée en juin 2004 par la Fondation Hans-Wilsdorf.

Le projet qui vous est soumis aujourd'hui propose des solutions concrètes et adaptées pour faire du Victoria Hall une salle satisfaisant aux exigences modernes du monde symphonique. Ces travaux permettront d'adapter le Victoria Hall au standard minimum nécessaire au maintien de concerts d'envergure internationale dans ce lieu. Ils auront une incidence sur la jauge finale de la salle qui passera de 1835 places (rarement toutes louées étant donné leur inconfort) à 1763 places, ce qui est acceptable eu égard aux améliorations indispensables que le projet permettra de réaliser.

Description de l'ouvrage, concept énergétique, caractéristiques et descriptif des travaux

Les travaux prévus devaient s'articuler sur trois axes principaux, à savoir:

- ventilation de la salle et réaménagement du sas d'entrée;
- modification de la scène;
- réaménagement partiel des sièges.

Les études relatives à ce projet ont nécessité la prise en compte de nombreux paramètres: ceux relatifs aux objectifs fonctionnels attendus, mais aussi les nombreuses contraintes spécifiques à ce type de projet, en particulier acoustiques, aérauliques, structurelles, de sécurité, architecturales et patrimoniales.

Ces contraintes ont mis en évidence qu'un certain nombre de travaux considérés comme des mesures d'accompagnement ou options sont fortement souhaitables tant du point de vue de l'utilisation optimale du bâtiment que de la modernisation nécessaire de certains équipements, ou encore de l'opportunité de profiter d'interventions importantes sur le bâtiment pour résoudre en même temps et à moindre coût des problèmes parallèles, par ailleurs connus.

La poursuite de l'étude globale de la mise à niveau a révélé qu'un certain nombre de critères et d'améliorations supplémentaires devaient être pris impérativement en compte. Il s'agit de la mise à niveau des systèmes de sécurité en cas d'incendie, travaux qui seront exigés par le Service de la sécurité civile, d'une partie des câblages électriques et de sonorisation vétustes.

Les services concernés, en collaboration avec le groupe de mandataires, a alors dû faire des choix dans le programme de base, en écartant un axe principal de travaux, cherchant ainsi à ne pas alourdir trop fortement la demande de crédit.

Les priorités retenues et faisant partie de la demande de crédit sont:

- ventilation de la salle et réaménagement du sas d'entrée (y compris amélioration de l'enveloppe);
- modification de la scène, soit mise à niveau et agrandissement de toute la partie se trouvant devant les chœurs, modification de l'arrière-scène;
- désenfumage de la salle (exigence de sécurité);
- reprise partielle du câblage électrique et de sonorisation.

Les travaux écartés du projet, ainsi que certaines mesures d'accompagnement et d'améliorations évaluées en cours d'étude, sont présentés dans six options.

La première option concerne l'amélioration demandée qui a été écartée du projet de base, à savoir le réaménagement des places considérées comme «aveugles».

a) Modification de la scène

- Agrandir la surface de la scène afin de l’adapter aux formations d’orchestre plus importantes et d’améliorer l’environnement acoustique des musiciens (actuellement soumis à des niveaux sonores trop importants par manque de place).
- Mettre à plat le plancher de scène actuellement en pente de 3% (disposition inhabituelle pour les scènes d’orchestre, posant des problèmes de santé pour les musiciens, des difficultés lors des opérations de montage).
- Repenser les podiums d’orchestre afin de les moderniser, d’en améliorer la souplesse d’utilisation, de faciliter l’accueil des chœurs ainsi que les montages/démontages des implantations d’orchestre.
- Reconstruction des murs latéraux de la partie arrière de la scène, en les rendant acoustiquement transparent et en y intégrant de l’absorption acoustique pour améliorer cette partie problématique de la scène (traitement acoustique de la «cheminée» en fond de scène, devant l’orgue).

L’intervention proposée consiste en une reconstruction complète du plancher et des podiums de scène avec avancée dans la salle, de 1 m au centre, 2 m environ sur les côtés, nécessitant la suppression des deux premières rangées du parterre qui sont par ailleurs de mauvaises places. Une circulation est aménagée devant la scène.

L’intervention nécessite la reconstruction des locaux et des équipements techniques se situant sous la scène avec notamment un assainissement et un renforcement de la structure portante de la scène, la reprise du système gérant l’éclairage de la salle par ailleurs obsolète, ainsi que la reprise des divers câblages scéniques inhérents à la scène depuis la régie centrale sous scène; une remise à plat des cheminements de câbles entre la scène et les galeries est nécessaire. Les installations existantes récentes seront déposées et reposées. Une mise en peinture du foyer des musiciens est aussi prévue.

b) Améliorations thermiques

Le rafraîchissement d’air se fera dans les centrales de traitement d’air avec un système adiabatique au niveau des installations du parterre, et avec un système mécanique pour l’installation du balcon. La distribution d’air se fera par le plénum du faux plancher du parterre et des balcons. Des diffuseurs disposés sous les sièges des spectateurs permettront une répartition optimale, même dans les parties éloignées. La faible vitesse d’air à la sortie des diffuseurs garantira un confort optimal et un fonctionnement totalement silencieux. Afin de casser la stratification d’air chaud qui s’installe dans la salle pendant les spectacles, une adaptation des débits d’air extraits à travers les oculus au plafond de la salle est prévue. Les

combles seront utilisés comme plénum de reprise, et ventilés par le système de ventilation de la salle. Pour ce faire, et afin d'améliorer l'isolation acoustique du bâtiment par rapport au bruit extérieur, les ouvertures extérieures actuelles des combles seront condamnées et le vitrage des tabatières remplacé par un double vitrage acoustique et thermique.

La ventilation de la scène sera assurée par un circuit spécifique, qui permet de contrôler l'hygrométrie de la scène, avec une éventuelle intégration des installations foyer et accueil. L'air pour la scène sera pulsé dans le plénum, sous la scène, et sera diffusé sur celle-ci à travers des joints. Les locaux situés sous la scène (loge et régie) seront également ventilés par cette même installation.

Le rafraîchissement d'air se fera dans les centrales de traitement d'air avec un système adiabatique renforcé par un système mécanique (refroidi par une tour de refroidissement à air). En hiver, un système de récupération de chaleur à circuit fermé permet de récupérer 50% de l'énergie rejetée en air libre.

La création d'un sas d'entrée principale sur la rue du Général-Dufour est prévue. Une nouvelle distribution d'air dans le foyer et une reprise dans le sas d'entrée ainsi que la mise en place de corps de chauffe performants permettent de résoudre les problèmes climatiques du foyer public. Des raccordements hydrauliques et électriques, de nouveaux luminaires, une enveloppe intérieure du sas et des portes automatiques en verre sont prévus.

Amélioration de l'isolation thermique de l'enveloppe du bâtiment

L'isolation thermique en toiture est inexistante, engendrant des déperditions importantes. Les combles étant utilisés comme plénum de reprise, les ouvertures vers l'extérieur seront condamnées.

Une isolation complémentaire des différentes ouvertures en toiture, et de la toiture proprement dite, sera également exécutée, conformément à la réglementation.

Amélioration de l'isolation phonique de l'enveloppe du bâtiment

L'isolation phonique de la salle, vis-à-vis de l'extérieur, est très largement insuffisante (nombreux bruits de sirène...).

Le projet prévoit de résoudre localement des faiblesses majeures constatées: étanchéité et jointoyage des portes d'accès à la salle et des sorties de secours donnant directement à l'extérieur, ajout d'absorption acoustique dans quelques sas acoustiques critiques, alourdissement et jointoyage des vitrages des cages d'escaliers, par inclusion d'un verre isolant.

c) Travaux de sécurité

A la demande des services de sécurité cantonaux, une mise aux normes du désenfumage de la salle et des cages d'escaliers est prévue. Elle nécessite notamment la mécanisation de l'ouverture de certains oculus et des verrières associées en toiture.

Programme et surfaces

Nombre de places:

actuelles 1835

futures 1763 avec la reprise de la scène

soit une perte de 72 places

Surface de la scène:

actuelle 160 m²

future 190 m²

En exemple, d'autres scènes:

Berlin 200 m²

Zurich 205 m²

Lucerne 220 m²

Estimation des coûts selon code CFE

Position

<i>CFE Intitulé</i>	<i>Montants HT</i>
B Travaux préparatoires	66 500
Démolitions, démontages, ouvrages provisoires, protections	
C Installation de chantier	77 600
Installations générales de chantier, échafaudages	
E Gros œuvre (bâtiment)	326 800
Dalles, piliers, escaliers, structures portantes	
I Installations techniques	1 353 800
Courant fort, télécommunication, sécurité	
Chauffage, ventilation, conditionnement d'air	
M Aménagements intérieurs (bâtiment)	1 395 700
Cloisons, portes intérieures, mains courantes, garde-corps,	
installations d'obscurcissement intérieures	
Revêtements de sols, revêtements de parois, plafonds	

SÉANCE DU 16 MARS 2005 (soir)
 Proposition: mise à niveau du Victoria Hall

5255

P	Installations d'exploitation Équipement scénique	2 110 800
Q	Équipement d'exploitation Désenfumage	161 000
S	Décoration Staffs, réfection décors	207 800
B-U	Sous-total 1 (avant honoraires et frais secondaires)	5 700 000
V	Frais secondaires de la construction Essais de matériaux, prototype, photos, reproduction de documents, primes et franchises d'assurance, surveillance, expertises, bouquet, inauguration, frais de justice, panneaux publicitaires, autorisations, taxes, œuvres d'art, honoraires d'artistes, main-d'œuvre, matériaux Déplacement de l'OSR au Grand Théâtre (100 000)	214 000
W	Honoraires Ingénieurs CVE, civil, scénique, acousticien et architecte	986 000
B-W	Sous-total 2 (avant comptes d'attente)	6 900 000
X	Comptes d'attente et marge d'évolution du projet Provision pour frais prévus ou imprévus ne pouvant être exactement définis qui seront transférés ultérieurement aux éléments concernés Marge d'évolution du projet	621 000
B-Y	Coût total de la construction (HT)	7 521 000
Z	Taxe à la valeur ajoutée (TVA) Appliquée sur les positions B à Y	572 000
B-Z	Coût total de la construction (TTC)	8 093 000
ZZ	Frais administratifs et financiers	596 900
ZZ0	Information, concertation	PM
ZZ1	Honoraires de promotion 5% de 8 093 000 francs Les honoraires de promotion représentent le coût des prestations internes	404 700
ZZ2	Intérêts intercalaires Montant calculé selon la formule $\frac{3,75 \times 8\,497\,700 \times 8}{100 \times 2 \times 12}$	106 200

ZZ3	Fonds d'art contemporain 1% de 8 603 900 francs	86 000
B-ZZ	Coût général de l'opération	<u>8 689 900</u>
A déduire:		
-	Crédit de préétude voté le 25 mai 2002	125 000
-	Subvention, participation, etc.	<u>PM</u>
Total du crédit demandé:		<u>8 560 000</u>

Option 1: reprise des sièges et des gradins montant 601 000

- Améliorer la visibilité des places offrant actuellement une visibilité réduite ou nulle sur la scène, à savoir principalement les 3^e et 4^e rangs du 1^{er} balcon, ainsi que son amphithéâtre, le 2^e rang du 2^e balcon.
- Améliorer le confort de certaines places particulièrement problématiques: manque de place pour les jambes du 1^{er} rang au 1^{er} balcon, places perpendiculaires du fond du parterre, strapontins.
- Mise en quinconce des sièges du parterre, permettant d'améliorer la visibilité depuis cette zone sur la scène.

Les interventions proposées sont locales: rehaussement de certaines rangées de sièges, rotations de 20 degrés de certains sièges avec remplacement-réaménagement de quelques zones, remplacement des strapontins.

Actuellement, le Victoria Hall dispose de 1835 places. Les modifications de la scène et de la salle porteront la jauge à 1705 places environ, les places perdues étant principalement de mauvaises places en termes de visibilité et de confort.

Montant des travaux HT	443 000
Honoraires HT	77 200
TVA	<u>39 500</u>
Total travaux + honoraires TTC	559 700
Promotion	28 000
Intérêts intercalaires	7 300
Fonds d'art contemporain	<u>6 000</u>
Total TTC Option 1	601 000

Option 2: équipements d'éclairage pour les concerts montant 766 300

Le système de gestion de l'éclairage actuel est ancien et obsolète, sa maintenance n'est plus assurée. Se trouvant sous la scène, il doit être déposé. Par ailleurs la configuration actuelle de l'éclairage de concert ne donne pas satisfaction: une

poutre et des projecteurs inesthétiques sont installés en permanence au-dessus de l'orchestre, il manque des zones d'accrochage, le système de gestion actuel est très limité.

Le projet propose de reprendre et de compléter les zones d'accrochage et le parc de projecteurs, de les intégrer à l'esthétique de la salle, de sécuriser les accrochages au-dessus du public et des orchestres. Des nouveaux gradateurs et projecteurs adaptés permettront de diminuer nettement le bruit engendré par l'installation actuelle ainsi que les dégagements de chaleur.

Cette mesure d'accompagnement comporte également le système de gestion et le câblage nécessaire à l'éclairage des concerts.

Montant des travaux HT	564 700
Honoraires HT	98 500
TVA	<u>50 400</u>
Total travaux + honoraires TTC	713 600
Promotion	35 700
Intérêts intercalaires	9 400
Fonds d'art contemporain	<u>7 600</u>
Total TTC Option 2	766 300

Option 3: acoustique pour répétitions montant 318 800

Pour mémoire, il existe une grande différence d'acoustique au Victoria Hall entre la salle pleine et la salle vide, telle qu'utilisée lors des nombreuses répétitions. Cette différence est due principalement aux sièges à dossiers bois, fortement réverbérants. L'acoustique salle vide ne permet pas aux orchestres de répéter dans de bonnes conditions: réverbération trop importante, conditions trop différentes de celles des concerts, niveaux sonores problématiques pour la santé des musiciens.

Le projet prévoit la mise en place semi-automatisée de rideaux d'absorption dans la salle, lors des répétitions d'orchestre. Grand rideau vertical dans une trappe aménagée dans le plancher de la salle, rideaux latéraux dans les galeries.

Montant des travaux HT	234 900
Honoraires HT	41 000
TVA	<u>21 000</u>
Total travaux + honoraires TTC	296 900
Promotion	14 800
Intérêts intercalaires	3 900
Fond d'art contemporain	<u>3 200</u>
Total TTC Option 3	318 800

Option 4: équipement audio-vidéo de base montant 340 700

La remise à plat obligatoire des câblages inhérents à la scène et à la reconstruction de la régie centrale sous scène est l'occasion unique de remettre à niveau l'équipement audio-vidéo de base de la salle (équipements permettant d'assurer et de gérer le déroulement des concerts), les équipements d'interphonie techniques pour les régisseurs et le personnel de sécurité, le système d'appel du public et des musiciens et la vidéo technique.

Montant des travaux HT	251 000
Honoraires HT	43 800
TVA	<u>22 400</u>
Total travaux + honoraires TTC	317 200
Promotion	15 900
Intérêts intercalaires	4 200
Fonds d'art contemporain	<u>3 400</u>
Total TTC Option 4	340 700

Option 5: stockage dans les coulisses montant 101 700

Le Victoria Hall ne dispose d'aucune surface de stockage sur site (problème majeur). Une première amélioration peut être apportée par la mise en place d'un élévateur de stockage permettant de tirer parti d'une grande hauteur dans la coulisse, notamment pour stocker les caisses des instruments des orchestres.

Montant des travaux HT	75 000
Honoraires HT	13 100
TVA	<u>6 700</u>
Total travaux + honoraires TTC	94 800
Promotion	4 700
Intérêts intercalaires	1 200
Fonds d'art contemporain	<u>1 000</u>
Total TTC Option 5	101 700

Option 6: sonorisation de la salle de concert montant 149 300

Projet évoqué depuis longtemps et étudié par ailleurs par les exploitants (département des affaires culturelles), qu'il serait opportun de mettre en œuvre en même temps que le chantier général.

La sonorisation actuellement installée en fixe est sommaire, servant principalement aux besoins des annonces. L'acoustique naturelle du Victoria Hall n'est

pas adaptée aux concerts amplifiés, ce qui nécessite une sonorisation très spécifique que les producteurs des concerts ne mettent pas en œuvre.

Seule une installation fixe adaptée à cette salle peut permettre d'assurer une meilleure couverture, lors des concerts amplifiés (classique, jazz ou variétés), cette installation spécifique de base pouvant alors être complétée à la demande par du matériel standard.

Montant des travaux HT	110 000
Honoraires HT	19 200
TVA	<u>9 800</u>
Total travaux + honoraires TTC	139 000
Promotion	7 000
Intérêts intercalaires	1 800
Fonds d'art contemporain	<u>1 500</u>
Total TTC Option 6	149 300

Validité des coûts

Les prix indiqués dans le chapitre «Estimation du coût» sont ceux du mois de janvier 2005 et ne comprennent aucune variation.

Valeurs statistiques

Le projet de base, soit 8 560 000 francs, représente un investissement de 4855 francs la place, ou 45 000 francs le m² de la nouvelle scène.

Subvention et partenariat

Le projet de base comprenant une volonté d'amélioration thermique et de valorisation des rejets de chaleur, une demande a été déposée auprès de la commission du Fonds énergétique des collectivités publiques en vue de l'octroi d'une subvention.

Le dossier étant à l'étude par le CIME (Centre intercollectivités pour la maîtrise de l'énergie), l'approbation du subventionnement ainsi que le montant ne sont pas connus à ce jour.

Le président de la Fondation de l'OSR a informé les services concernés qu'il recherche un montant de l'ordre de 500 000 francs auprès des privés de façon à financer une partie des options, en particulier les options N^{os} 2 et 3.

Autorisation de construire

Ce projet de rénovation doit faire l'objet d'une requête en autorisation de construire qui sera déposée en mars 2005.

Des consultations préliminaires ont eu lieu auprès de différents services (Commission des monuments, de la nature et des sites, sécurité civile), afin d'optimiser au mieux le projet.

Délais*Fermeture du Victoria Hall*

L'ampleur des travaux implique la fermeture de la salle du Victoria Hall durant plusieurs mois. La période choisie en concertation avec les organisateurs de concert va du 14 mai au 31 décembre 2006. Elle permet de tenir compte des contraintes exprimées par le Service des bâtiments. La saison 2005-2006 se trouve ainsi légèrement raccourcie. En revanche, la saison d'hiver 2006-2007 est amputée de moitié. Les organisateurs devront donc trouver d'autres solutions pour les concerts prévus durant cette période, ou les annuler. La difficulté provient du fait qu'aucune autre salle à Genève n'a la même jauge que le Victoria Hall, et que les concerts qui font le plein, notamment deux séries d'abonnement de l'OSR et la plupart des concerts des grands maîtres, de Caecilia, mais aussi ceux de la Migros, devraient donc être dédoublés pour satisfaire le même nombre d'auditeurs.

Pour ce qui touche l'OSR, le transfert au Grand Théâtre des concerts de mai-juin et de septembre-octobre 2006 est envisagé. Durant cette période en effet, et sous réserve du vote par le Conseil municipal des crédits nécessaires (PR-372 du 17 novembre 2004, ponts de scène du Grand Théâtre), le Grand Théâtre sera fermé pour des travaux de réfection de la scène, mais les concerts de l'OSR pourront être donnés dans la salle même, devant le rideau de fer. Cette solution a l'avantage de permettre la réalisation des activités de l'OSR, qui sont la justification de son soutien par les pouvoirs publics et font l'objet d'une convention tripartite entre l'orchestre, la Ville et le Canton.

Précisons que tous les organisateurs de concerts (OSR, Caecilia, Migros, etc.) doivent travailler avec une anticipation de l'ordre de vingt-quatre mois, pour établir leur programmation et passer les contrats avec les artistes. La qualité des saisons présentées et la fidélisation du public, notamment des abonnés, en dépendent.

Le respect des dates arrêtées pour les travaux est donc essentiel.

En conséquence, si ces dates venaient à être modifiées, cela aurait des incidences sur lesdits engagements et saisons, avec des conséquences financières importantes (dédommagements à payer d'une part, manque à gagner d'autre part).

Le planning du développement du projet jusqu'à sa réalisation est:

- Dépôt de la demande de crédit de construction au Conseil administratif Mi-février 2005
- Dépôt de la demande de crédit au Conseil municipal Début mars 2005
- Dépôt de l'autorisation de construire Mars 2005
- Etudes définitives et établissement des soumissions Juillet à novembre 2005
- Appel d'offres et adjudications Décembre 2005 à février 2006
- Commandes et préfabrication Mars à mai 2006
- Travaux 14 mai au 31 décembre 2006

Le vote du crédit de construction par le Conseil municipal devrait donc intervenir au plus tard avant fin novembre 2005.

Référence au plan financier d'investissement

Cet objet est prévu sous le N° 043.005.06 du plan financier d'investissement pour un montant de 6 000 000 de francs.

Budget prévisionnel d'exploitation et charge financière

Charge financière annuelle sur 8 560 000 francs comprenant les intérêts au taux de 3,25% et l'amortissement au moyen de 20 annuités 588 747

Gestion financière, maîtrise de l'ouvrage et maîtrise de l'œuvre

Le service gestionnaire du crédit de construction est le Service des bâtiments. Le bénéficiaire du crédit est le département des affaires culturelles.

Au bénéfice de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet d'arrêté suivant:

PROJET D'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;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 8 560 000 francs destiné à la mise à niveau du Victoria Hall, situé au 14, rue du Général-Dufour, parcelle N° 4681, feuille 34, commune de Genève, section Genève-Cité.

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 8 560 000 francs.

Art. 3. – Un montant de 86 000 francs sera prélevé sur le crédit indiqué à l'article premier et attribué au Fonds d'art contemporain de la Ville de Genève institué par l'arrêté du Conseil municipal du 14 novembre 2001.

Art. 4. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le montant de 125 000 francs du crédit de préétude voté le 25 mai 2002, soit un montant total de 8 685 000 francs, 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 2007 à 2026.

M. Patrice Mugny, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs, c'est là un crédit dont nous avons déjà parlé, à l'occasion de la proposition PR-372, qui vient d'être votée par la commission des arts et de la culture et qui concerne la machinerie du dessous de scène du Grand Théâtre. Je mets ces deux crédits en parallèle, parce que nous avons programmé les deux séries de travaux au même moment. En effet, pendant que les travaux auront lieu au Victoria Hall, l'Orchestre de la Suisse romande et les autres orchestres joueront sur la scène du Grand Théâtre, où les travaux pour la machinerie sous la scène auront lieu la journée, le Grand Théâtre donnant, lui, ses représentations au Bâtiment des Forces-Motrices. Je fais ce petit préambule pour attirer votre attention sur la nécessité que les deux projets reviennent dans les délais devant le Conseil municipal, de façon à ce que les travaux puissent démarrer en même temps, au printemps prochain. A défaut, la situation serait assez compliquée, entre les débits et la gestion des salles.

Concernant le crédit lui-même, nous l'avons séparé en plusieurs parties. Au départ, il y avait une demande du Conseil municipal pour installer la climatisation. En effet, toute personne qui va au concert au Victoria Hall – j'en connais quelques-unes dans cette salle – sait que l'on souffre pendant la saison estivale, et qu'on souffre même beaucoup – je pense à l'été 2003 où c'était carrément insup-

portable. Certains spectateurs partaient parfois après une heure de spectacle tellement c'était irrespirable, vous imaginez l'état des musiciens... La première partie du crédit concerne donc la climatisation, qui va se faire grâce à la réouverture des conduits d'aération qui existaient au départ et qui ont été fermés au cours des années, lors des travaux de câblage. En effet, quand on tirait des câbles, on fermait les conduits de climatisation naturelle et, aujourd'hui, la situation ne convient plus du tout, ni pour les spectateurs, ni pour les musiciens.

La deuxième partie des travaux concerne ce qu'on appelle l'ergonomie. Il faut savoir que le nombre de musiciens des orchestres lyriques et symphoniques a augmenté, et que les normes de travail dans le monde de la musique ont également évolué. Au Victoria Hall, la scène est beaucoup trop petite pour contenir 100 musiciens, voire plus. L'idée est donc d'agrandir la scène à l'avant et à l'arrière. Mais, surtout, la scène est légèrement inclinée et il faut la redresser. Les musiciens, actuellement, jouent en étant en léger déséquilibre et si c'est facile pendant dix minutes ou un quart d'heure, cela devient ensuite très pénible, cela entraîne des tensions dorsales et une réelle souffrance pour les musiciens, lors des longues interprétations.

Voilà donc pour les deux améliorations que le Conseil municipal avait demandées. Par ailleurs, d'autres demandes ont été faites par l'OSR et d'autres partenaires du Victoria Hall, dont certaines seront subventionnées par le privé. La Fondation de l'OSR a en effet obtenu des montants assez importants de la part de privés pour certains travaux. Nous avons donc séparé les demandes du Conseil municipal – climatisation et scène – qui font l'objet de la première partie du crédit, et les options, que nous avons également bien séparées, afin que vous puissiez faire la distinction et accueillir positivement l'une ou l'autre de ces options, après audition des différents protagonistes.

Je vous recommande, Mesdames et Messieurs, de renvoyer cette proposition en commission, d'entendre les partenaires de la Ville dans cette affaire, ainsi que le département de M. Ferrazino et le mien. Ensuite, vous vous ferez une opinion et vous trancherez.

Préconsultation

M^{me} Ruth Lanz Aoued (AdG/SI). Effectivement, le Victoria Hall appartient à tous les Genevois. Il n'y a pratiquement pas un Genevois ou un habitant de Genève qui ne soit pas, une fois ou l'autre, allé dans ce bâtiment. Nous avons tous pu nous apercevoir des conditions climatiques difficiles, voire carrément catastrophiques, pendant les mois d'été en tout cas. J'adhère également à ce qu'a dit M. Mugny au sujet de l'inclinaison de la scène. Cette inclinaison engendre un surplus de fatigue pour des musiciens qui, dans leur activité, déploient déjà une

énergie comparable à celle de sportifs de haut niveau. Elle engendre également des dégâts au niveau physique, mais je n'en dirai pas davantage. Quant à la réorientation des sièges, elle semble nécessaire du moment qu'on procède à un équilibrage de l'inclinaison de la scène, et cela mérite également d'être étudié. Les problèmes techniques posés par ces travaux sont assez complexes et notre parti aurait souhaité que cette proposition soit renvoyée à la commission des travaux. Mais, à ce qu'il semble, cette commission est surchargée, ce qui n'est pas le cas de la commission des arts et de la culture. Nous nous rallions donc au renvoi de la proposition dans cette dernière commission.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Le groupe libéral insiste pour que cette proposition soit renvoyée à la commission des travaux. En effet, il faut comprendre que le rôle de la commission des arts et de la culture est de se déterminer en opportunité, par rapport à des choix qui relèveraient, par hypothèse, du cahier des charges d'un bâtiment culturel à construire, théâtre, musée ou autre. En revanche, s'agissant de l'appréciation des travaux, s'agissant de savoir si la climatisation, ou le système d'aération proposé est adéquat, si le coût au mètre cube est correct, si le choix des solutions techniques qui sont proposées est le bon, c'est exclusivement la commission des travaux qui est compétente. Manifestement, la commission des arts et de la culture n'a pas l'expérience pour juger, et cela n'a rien à voir avec qui est meilleur ou qui est moins bon, qui est plus occupé ou qui l'est moins. La commission des arts et de la culture fixe les règles stratégiques de la culture, mais elle n'est pas du tout en mesure de se déterminer par rapport à ces travaux. De même que les écoles ne sont pas renvoyées à la commission sociale et de la jeunesse, ni les patinoires à la commission des sports et de la sécurité, cette proposition ne doit pas être renvoyée à la commission des arts et de la culture, mais bien à celle des travaux.

M. Jean-Charles Lathion (DC). Le Parti démocrate-chrétien argumentera également en faveur d'un renvoi à la commission des travaux. Il s'agit ici de travaux de restauration, d'investissements liés au bâtiment, et nous craignons qu'un renvoi à la commission des arts et de la culture entraîne une politisation du débat sur les axes culturels du Victoria Hall ou du Grand Théâtre. Nous ne souhaitons pas en arriver là, car il s'agit maintenant de régler ce problème du renouvellement du matériel et de la restauration du Victoria Hall. Nous soutiendrons donc le renvoi de la proposition à la commission des travaux.

M. Pascal Rubeli (UDC). Même si tous ces dossiers – qui représentent un gros chantier – sont déjà traités devant la commission des arts et de la culture, au

plan concret, après avoir relu et analysé cette proposition, nous reconnaissons qu'il est plus simple et plus pratique de la renvoyer à la commission des travaux. Celle-ci pourra se déterminer rapidement et le Conseil municipal pourra prendre sa décision dans la foulée.

M^{me} Marguerite Contat Hickel (Ve). Quant aux Verts, ils se prononcent pour le renvoi de cette proposition à la commission des arts et de la culture. D'une part, celle-ci a déjà travaillé sur la machinerie du Grand Théâtre et, même si les deux objets ne sont pas liés du point de vue des travaux, il y a quand même un lien entre les rénovations des deux scènes. D'autre part, la commission des travaux est extrêmement chargée et elle ne pourra guère aborder cette question avant plusieurs semaines, ce qui entraînera un décalage par rapport aux travaux qui vont être entrepris au Grand Théâtre et aux délais qui ont été donnés aux musiciens, aux auditeurs, etc. Par conséquent, nous souhaiterions que cette proposition soit renvoyée à la commission des arts et de la culture.

M. David Metzger (S). Le Parti socialiste demandera, lui aussi, le renvoi de la proposition à la commission des arts et de la culture, et la raison en est simple. Cette commission a traité récemment la proposition PR-372 concernant les ponts de scène du Grand Théâtre. Lors de cette étude, nous avons pu constater qu'il existait un lien entre les travaux du Grand Théâtre et ceux du Victoria Hall, du fait des rocares projetées. Lors des travaux au Victoria Hall, l'OSR jouera en effet au Grand Théâtre. Il est donc tout à fait logique que la commission des arts et de la culture, qui a déjà reçu des éléments d'information de la part des services de M. Ferrazino et de M. Mugny, continue à étudier ce dossier. De plus, elle pourra obtenir des informations sur la participation financière des privés que M. Mugny a évoquée à l'instant. Nous avons un seul regret, c'est que ces deux propositions n'aient pas été présentées en même temps et plus tôt. Cela étant, nous soutiendrons donc le renvoi à la commission des arts et de la culture.

M^{me} Claudine Gachet (R). Le groupe radical soutient également le renvoi de cet objet à la commission des arts et de la culture, pour accélérer le processus et permettre une décision plus rapide.

Mise aux voix, la prise en considération de la proposition est acceptée par 57 oui contre 1 non.

La présidente. Nous sommes saisis de deux propositions de renvoi en commission et je vous propose de voter en une fois: ceux qui souhaitent le renvoi à la

commission des arts et de la culture votent oui, et ceux qui souhaitent le renvoi à la commission des travaux votent non.

Mis aux voix, le renvoi de la proposition à la commission des arts et de la culture est accepté par 36 oui contre 26 non.

7. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion de M^{mes} Annina Pfund, Nicole Valiquer Grecuccio, Catherine Gaillard-lungmann, Gisèle Thiévent, Marie-France Spielmann, MM. Roberto Brogini, Damien Sidler, Lionel Ricou, Olivier Coste et Pierre Maudet, renvoyée en commission le 23 février 2004, intitulée: «Pour une piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant» (M-447 A)¹.

Rapporteur: M. Mathias Buschbeck.

Le rapporteur tient à remercier M. Christophe Vuilleumier, secrétaire de la commission de l'aménagement et de l'environnement, dont les notes de séances ont grandement facilité la rédaction du présent rapport.

Préambule

Lors de sa séance du 23 février 2004, le Conseil municipal prenait connaissance de cette motion qui demandait de créer une piste cyclable claire, séparée des rails, des piétons et des activités temporaires le long de l'avenue Henri-Dunant, en empiétant si nécessaire sur la plaine de Plainpalais. En effet, cette piste existait avant les travaux liés à la réalisation du tram Acacias et devait donc réapparaître à la fin des travaux, mais des informations concordantes faisaient craindre sa disparition.

Cette demande, émanant de six des huit groupes présents au Conseil municipal, allait être votée sur le siège. C'était sans compter la lecture d'un courrier de M. Ferrazino, maire, par M. Muller, conseiller administratif, qui confirmait la disparition de la piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant. Extraits: «Une première proposition consistait à insérer la piste cyclable sur la largeur disponible entre le site propre du tram et le mail d'arbres longeant l'avenue (largeur variable

¹ «Mémorial 161^e année»: Développée sous forme de résolution R-60,4554

Motion: piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant

entre 2 m et 2,5 m). Le Service des agents de ville et du domaine public s'est fermement opposé à cette proposition, affirmant qu'elle aurait gêné les vendeurs du marché de détail et des puces, qui doivent pouvoir stationner leurs véhicules directement derrière leur stand.»

Il n'en fallait pas plus pour que le Conseil municipal renvoie cette motion en commission pour s'assurer de la réalisation de cette piste cyclable à l'endroit prévu.

Rappel de la motion

Considérant:

- que la pose de l'infrastructure de la ligne de tram 17 le long de la plaine de Plainpalais se poursuit, ce projet étant le fruit d'un large consensus intégrant l'ensemble des moyens de transport;
- que des pistes ou bandes cyclables ont été prévues tout au long de la route des Acacias;
- la forte demande de déplacements cyclistes dans le secteur (Universités et hypercentre), ainsi que l'absence d'itinéraire vélo rapide, sûr et légal entre le pont des Acacias et le rond-point de Plainpalais;
- que la plaine de Plainpalais accueille de nombreux vélos en transit et que la cohabitation avec les piétons n'y est pas toujours heureuse;
- le danger que représente la circulation des vélos sur les sites propres ou banalisés des trams, tant pour les cyclistes eux-mêmes que pour les usagers et conducteurs de trams;
- que la Ville de Genève est propriétaire de la plaine de Plainpalais et qu'elle a lancé un projet de réfection et de réaménagement de cet espace;
- que l'avenue Henri-Dunant sera le seul tronçon dénué d'aménagement cyclable de la future ligne de tram 17 dans le sens rond-point de Plainpalais-Pont-Rouge,

le Conseil municipal charge le Conseil administratif de créer, en parallèle aux réalisations projetées ou en cours, une piste cyclable claire, séparée des rails, des piétons et des activités temporaires le long de l'avenue Henri-Dunant, en empiétant si nécessaire sur la plaine de Plainpalais.

Séance du 20 avril 2004

Audition de M. Roberto Broggin, motionnaire

L'audition de M. Broggin permet à la commission de saisir l'importance d'un aménagement cyclable à cet endroit. En effet, il permettrait de circuler entre

plusieurs quartiers et de relier trois universités. M. Brogini rappelle qu'une part importante d'étudiants se déplace à bicyclette.

Le motionnaire ajoute qu'il a été signalé que les vélos pourraient passer par l'intérieur de la plaine. Cependant, cette dernière est largement utilisée à longueur de semaine. Il est alors possible, voire probable, que des cyclistes pensent à emprunter les voies de tram, ce que personne ne souhaite.

M. Brogini remarque que le Conseil municipal a manifestement été trompé lors du vote des travaux du tram Acacias. En effet, on peut lire dans les notes de séances du 18 septembre 2002 de la commission des travaux, lors de laquelle ont été votés les aménagements liés au tram, une réponse de M. Gfeller: «L'aménagement du tram en site propre est prévu aux Acacias avec, de chaque côté, une voie de circulation, une bande pour les vélos et un trottoir. Le long de la plaine de Plainpalais et du côté de la place du Cirque, la situation sera identique.»

Le motionnaire signale également à la commission qu'entre le moment du dépôt de la motion et cette audition les mâts du tram ont été installés sur le tracé prévu de la piste cyclable. Il espère donc qu'ils seront reculés de 2 mètres afin d'aménager la piste cyclable. Dans le cas où cela serait impossible, il pense néanmoins qu'une solution acceptable devra être trouvée. Il ajoute que cette motion vise également à dénoncer les erreurs qui ont été commises et il espère que la commission obtiendra les réponses qu'il n'a jamais réussi à obtenir de l'administration. Il conclut en soulignant que cette motion ne devra pas avoir de conséquences sur la mise en circulation du tram en décembre.

Au départ du motionnaire, la commission vote l'audition de l'Aspic (Association pour les intérêts des cyclistes) et du Service vélo de la Ville de Genève à l'unanimité.

Plusieurs commissaires demandent que ces auditions aient lieu au plus vite; en effet, les travaux liés au tram seront terminés en décembre.

Séance du 27 avril 2004

Audition de M. Roger Deneys, président de l'Aspic

Le président accueille M. Deneys, M. Menzies, M. Catin et M. Perler.

M. Deneys, président de l'Aspic, rappelle l'importance de la continuité des pistes cyclables, ces aménagements profitant finalement à tout le monde, les cyclistes n'empruntant plus les espaces qui ne leur sont pas dévolus. Dans ce sens, l'Aspic ne peut que soutenir cette motion.

M. Catin rappelle qu'une piste cyclable avait été demandée en 1999, dans le cadre de l'autorisation de construire du tram, entre les rails et la première rangée d'arbres. Cette piste avait donc été intégrée aux plans du tram. Il ajoute que son

Motion: piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant

association a suivi toutes les séances techniques, mais qu'en 2003 il a été décidé de déplacer la bande cyclable plus loin, sur la plaine, suivant ainsi une demande du Service des agents de ville et du domaine public, qui souhaitait conserver les places de parc des marchés. Il mentionne également qu'une bande cyclable proche de la voie du tram permettrait aux cyclistes de ne pas emprunter les voies piétonnières et de ne pas rouler sur la voie du tram.

Au départ des représentant de l'Aspic, la commission se demande dans quelle mesure les stands des puciers pourraient être déplacés lors du réaménagement prévu de la plaine. A cette fin, la commission vote par 13 oui (1 DC, 2 S, 2 UDC, 1 T, 2 Ve, 2 AdG/SI, 3 L) et 1 abstention (R) l'audition de M. Ferrazino. Cette audition permettra peut-être également de comprendre qui a décidé la disparition de la piste cyclable et l'implantation des poteaux.

L'audition du Service des agents de ville et du domaine public est également acceptée par 11 oui (1 DC, 2 S, 2 UDC, 1 R, 1 T, 1 AdG/SI, 3 L), 1 non (Ve) et 2 abstentions (1 Ve, 1 AdG/SI).

Afin d'aborder le problème sous une optique de circulation, la commission approuve l'audition de l'Office des transports et de la circulation (OTC) à l'unanimité.

La commission vote également à l'unanimité l'envoi d'un courrier au Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL), afin d'obtenir des explications sur l'implantation de ces poteaux et une estimation du prix d'un déplacement de ceux-ci.

Séance du 4 mai 2004

Audition de M. Claude Morel, responsable des aménagements cyclables au Service entretien du domaine public

M. Morel informe la commission qu'il a défendu l'idée de la piste cyclable entre les voies de tram et les stands des puciers sur la plaine, mais que le Service des agents de ville et du domaine public s'y était opposé. Cette piste était pourtant prévue dans les plans originels du tram. Il précise qu'une option serait de laisser passer les vélos à leur convenance les jours sans marché et de les faire emprunter le reste du temps la voie charretière qui se trouve derrière la seconde série d'arbres. Il rappelle toutefois que, cette voie n'étant pas marquée, elle n'est pas respectée et qu'elle est peu attractive pour les cyclistes, car elle implique un détour important et de nombreux conflits avec les piétons.

Il regrette que son avis n'ait pas été suivi. Il remarque que le réaménagement de la plaine devra améliorer la situation.

Il confirme également l'information selon laquelle cette situation risque d'amener les cyclistes à emprunter les voies du tram.

Répondant à une question d'un commissaire, M. Morel indique que la décision de la suppression de la piste cyclable avait été prise antérieurement à celle concernant l'implantation des poteaux du tram.

Un commissaire prend la parole et remarque que toutes les villes d'Europe dissimulent les poteaux similaires à ceux des Transports publics genevois (TPG), sauf Genève. Il pense qu'il aurait été possible de les alterner avec les arbres. Il considère cet aménagement hideux. Il se demande donc qui s'occupe d'esthétique à Genève.

M. Morel termine en mentionnant qu'il lui avait été dit que les poteaux TPG seraient dans l'alignement des arbres.

Séance du 25 mai 2004

Audition de M. Christian Ferrazino, maire de la Ville de Genève, accompagné de M. Claude Morel, responsable des aménagements cyclables au Service entretien du domaine public, et de M. Alexandre Prina, ingénieur adjoint en transports au Service d'aménagement urbain et d'éclairage public

M. Ferrazino remarque que ce dossier illustre très bien les différents intérêts qui se confrontent. Il regrette en l'occurrence que les cyclistes soient systématiquement lésés dans les projets. Il rappelle alors qu'un Service de la mobilité va être mis en place et qu'il espère que cela permettra d'améliorer les choses.

Un commissaire demande ce qui s'est passé entre le moment où les services de la Ville annonçaient que des pistes cyclables seraient installées des deux côtés de la plaine et la réalisation des travaux.

M. Zoller mentionne que la distribution des marchés empêche l'installation d'une piste cyclable, raison pour laquelle il a été décidé de faire passer les vélos sur la voie charretière.

M. Ferrazino découvre que les plans officiels de l'Etat ne prévoyaient pas les poteaux. Il pense qu'il sera nécessaire de demander les plans d'exécution du chantier des Acacias afin d'éviter de nouvelles surprises. Il se demande alors si la piste cyclable ne pourrait pas se situer entre les voies du tram et la route, tout en craignant que l'OTC exige un certain nombre de voies de circulation, empêchant la création d'une piste cyclable.

Concernant l'implantation des poteaux pour le tram, M. Zoller annonce que ce sont les TPG qui ont décidé de leur localisation.

Un commissaire demande si le projet d'aménagement de la plaine ne pourrait pas être l'occasion de déplacer les puciers.

M. Ferrazino répond que ses services ont essayé et ont échoué face aux services de M. Hediger et aux puciers.

Motion: piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant

Un commissaire intervient pour faire part de sa surprise et de son agacement de voir ainsi un vote du Conseil municipal bafoué.

Plusieurs commissaires souhaitent savoir qui, à la Ville de Genève, a signé le papier autorisant l'installation de ces poteaux.

M. Zoller leur répond que personne n'a «signé» et que ce choix est le résultat d'un consensus dans le cadre du chantier.

En conclusion, M. Ferrazino mentionne que le choix est simple: soit il est nécessaire de renoncer à l'une des trois voies de circulation, soit les marchés sont déplacés, soit la voie charretière est utilisée. Il s'engage à ce qu'une note soit rendue à propos de ces poteaux à la commission.

Au départ des auditionnés, la commission décide, dans un vote à l'unanimité, d'entendre M. Hediger.

Séance du 8 juin 2004

Courrier de M. Jean-Bernard Haegler, ingénieur cantonal, concernant l'implantation des poteaux TPG

Ce courrier permet à la commission de prendre connaissance de deux informations importantes: «Les aménagements sur le territoire de la Ville sont laissés entièrement au choix et à la décision de la Ville en collaboration, dans le cas qui nous occupe, avec l'OTC. Il n'y a donc pas eu le moindre arbitrage de la part du DAEL» et: «Un simple déplacement devrait dépasser les 100 000 francs.»

Séance du 15 juin 2004

Audition de M. Philippe Burri, directeur de l'Office des transports et de la circulation

M. Burri explique la procédure pour la réalisation du tram Acacias. L'enquête publique a soulevé comme de coutume un grand nombre d'oppositions. Un processus de conciliation a alors été mis en place, lequel a abouti à un protocole d'accord signé par toutes les parties. Le projet a ensuite été approuvé sur cette base par la Confédération. Il ne restait plus qu'à traiter des points de détails avec les associations concernées. Il confirme également qu'était prévue une piste cyclable sur l'avenue Henri-Dunant, empiétant sur la plaine de Plainpalais, tel que définie dans la motion. Il précise en l'occurrence que toute la plaine est ouverte aux cyclistes, ce qui signifie qu'il existe plusieurs entrées pour les vélos sur la plaine de Plainpalais. Il ajoute qu'un plan est annexé au protocole qui a été signé, entre autres, par la Ville de Genève.

Un commissaire demande comment un plan voté par une autorité politique peut encore être modifié.

M. Burri répond que certaines modifications minimales, liées au chantier, peuvent encore intervenir.

Dans le cas présent, il précise qu'il a été nécessaire de prendre en considération le projet d'aménagement de la plaine envisagé par la Ville.

Il déclare ensuite que la collaboration avec la Ville de Genève a été relativement importante sur ce dossier. Il signale encore que l'OTC n'a appris que récemment l'implantation des poteaux des TPG sur le site même de la bande cyclable.

Il mentionne également un procès-verbal d'une réunion réunissant les services de la Ville de Genève et le groupe TRAC, en charge du chantier, daté du 23 janvier 2003, où il est écrit: «...deux variantes pour la piste cyclable, une longeant la plaine à côté du site du tram, la deuxième à l'intérieur de la plaine, en bordure du futur revêtement perméable sur l'allée charretière. Les participants à la séance s'accordent pour favoriser la deuxième solution. M. Cotting, chef de secteur au Service entretien du domaine public, en parlera à M. Morel, responsable des aménagements cyclables.»

M. Burri informe également la commission qu'il aurait été possible de placer ces poteaux 2 mètres en retrait. Il ajoute que ces poteaux sont inesthétiques de par leur taille, laquelle est nécessaire pour supporter des charges énormes.

Un commissaire prend la parole et évoque les différentes manifestations qui se tiennent sur la plaine toute la semaine. Les vélos rencontreront forcément des obstacles et finiront par passer ailleurs. Il pense à cet égard qu'il serait sage d'éviter les erreurs de la rue de Lausanne.

A un commissaire demandant quels sont les signataires du protocole d'accord, M. Burri mentionne la Ville de Genève, Carouge, Lancy, l'Etat et de nombreuses associations (ATE Association transports et environnement, TCS Touring Club Suisse, Aspic...).

Séance du 30 juin 2004

Réponse de M. Ferrazino concernant les questions restées ouvertes lors de son audition

Par ce courrier, la commission a pu apprendre que «l'implantation des mâts TPG à 70 cm de la bordure n'a pas été faite de manière inconsidérée». En effet, «les arbres sont situés à environ 2,60 m de la bordure et le déplacement des fûts en vue de leur alignement sur les arbres aurait demandé l'allongement des potences de 2,30 m, donc le redimensionnement des mâts et des socles par un ingénieur. A cela s'ajoute que les socles auraient été plus difficiles à placer entre les racines des arbres et qu'il aurait fallu procéder à un élagage supplémentaire des arbres pour permettre le passage du poteau à travers la couronne.»

Motion: piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant

Plus loin: «Cette solution implique naturellement que la voie charretière, à l'intérieur du périmètre, soit utilisée pour le déplacement des cyclistes (...). Cela étant, la solution choisie permet un parcours cyclable pratique, accessible et sûr pour les usagers.»

On peut noter à ce stade un avis divergent entre M. Ferrazino et l'Aspic sur cette question.

Séance du 28 septembre 2004

Audition de M. André Hediger, conseiller administratif chargé du département des sports et de la sécurité

Le président rappelle la problématique et accueille M. Hediger, M. Clavien, M^{me} Deschenaux, M^{me} Zoller et M. Binzo.

M^{me} Deschenaux informe la commission qu'un premier groupe de travail avait été constitué pour le projet de construction d'une nouvelle ligne de tram, un groupe auquel les services de M. Hediger n'étaient pas associés; seuls des collaborateurs des services de M. Ferrazino faisaient partie de ce groupe. A cette époque, la piste cyclable était prévue sur la chaussée. La décision de faire passer les vélos sur le bord de la plaine date de 2001. Les services de M. Hediger ont été associés à la réflexion dès octobre 2002 en prenant part à un groupe de travail interservices. Ce groupe a estimé que faire passer les vélos au bord de la plaine serait une gêne pour les marchands et c'est en mars 2003 qu'il a été décidé de faire passer les vélos sur la voie charretière.

Un commissaire demandant où est prévu le stationnement des puciers, M^{me} Zoller lui répond que cette question est encore ouverte.

La voie charretière soulève plusieurs questions: qui a décidé de sa localisation? cette dernière est-elle définitive? pourquoi des véhicules de puciers sont-ils constamment stationnés sur cette voie d'urgence?

M. Hediger répond que c'est un marquage provisoire effectué par la voirie. Dans sa version définitive, elle se situera 2 mètres en retrait. Actuellement, une tolérance est donc admise pour le stationnement. Toutefois, les services d'urgence devraient pouvoir intervenir malgré tout.

Un commissaire s'étonne de cette réponse; en effet, il a de la peine à passer avec son vélo les jours de marché aux puces!

Un commissaire fait remarquer que la Ville de Genève a signé un protocole d'accord sur le tram Acacias le 23 avril 2001, prévoyant la piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant. L'Aspic peut donc se retourner juridiquement contre la Ville de Genève qui n'a pas respecté ce protocole.

M. Hediger décline toute responsabilité. En effet, tous les travaux d'aménagement de la plaine sont effectués par les services de M. Ferrazino.

Un commissaire déclare ne pas comprendre pourquoi, dans une séance réunissant différents services de la Ville de Genève, il a été décidé d'installer les mâts à ces endroits, mesure qui empêche tout établissement de piste cyclable.

M. Hediger répond que la circulation cycliste par la voie charretière a semblé la meilleure solution à tous les services concernés.

M. Binzo et M^{me} Deschenaux interviennent pour déclarer que créer une piste cyclable signifie obliger les vélos à l'emprunter. Cela implique de modifier l'arrêté du 18 décembre 1997, qui permet aux vélos de rouler sur l'ensemble de la plaine. Créer une piste cyclable irait donc à l'encontre des intérêts des cyclistes.

Nous pouvons remarquer que cet avis n'est partagé ni par l'Aspic, ni par M. Morel et encore moins par l'OTC.

M. Hediger informe encore la commission que les magistrats n'ont jamais discuté de ce dossier entre eux et que ce sont les services qui en ont débattu. Il rappelle que les travaux ne dépendent pas de son dicastère et répète ne pas être responsable des services de M. Ferrazino.

Il signale également que ce ne sont pas les puciers qui ont décidé de l'emplacement de la piste cyclable, même s'ils ont été réunis à plusieurs reprises afin de les tenir au courant du réaménagement de la plaine.

Il signale enfin qu'il considère que la solution figurant dans le protocole d'accord, c'est-à-dire avec une piste sur la plaine de Plainpalais, était mauvaise.

Après le départ de M. Hediger, plusieurs commissaires trouvent que les versions de M. Ferrazino et de M. Hediger sont de plus en plus divergentes et que le plus grand flou plane sur cette question.

L'explication selon laquelle la suppression de cette piste cyclable sur la plaine était une mesure favorable aux cyclistes laisse la commission sans voix.

Il semblerait que ce soit le futur aménagement de la plaine de Plainpalais qui a entraîné la suppression de la piste cyclable.

Pour en avoir la confirmation, un commissaire propose l'audition de M. Gfeller. Les commissaires Verts annoncent qu'ils refuseront cette audition, considérant qu'elle n'apportera rien de nouveau et que cela fait déjà plus de six mois que la commission étudie cette motion. La commission vote néanmoins cette audition par 12 oui (2 AdG/SI, 3 L, 1 R, 2 UDC, 3 S, 1 DC), 2 non (Ve) et 1 abstention (T), et l'audition de M. Ruffieux par 12 oui (2 AdG/SI, 3 L, 1 R, 2 UDC, 3 S, 1 DC), 2 non (Ve) et 1 abstention (T).

Motion: piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant

Plusieurs commissaires remarquent qu'au-delà de la problématique de la piste cyclable se pose un problème de principe. D'autres s'inquiètent des conséquences légales de cette négligence. En effet, certains groupements pourraient en l'occurrence traîner la Ville de Genève en justice.

Séance du 26 octobre 2004

Audition de M. Michel Ruffieux, directeur de la Division de l'aménagement et des constructions, et de M. Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public

M. Ruffieux déclare que la Ville de Genève a essayé, à l'origine de ce dossier, de défendre le projet de piste cyclable sur la plaine en direction des Acacias. Il mentionne que les gabarits de route ont toutefois empêché la réalisation de ce projet, notamment à cause des marquises des immeubles. Les conflits d'intérêts provoqués par la présence des puciers et les passages devant les arrêts de bus ont fait définitivement embûche à ce projet. Il remarque que c'est au niveau du chantier qu'il a été décidé, certainement à cause des systèmes racinaires des arbres, d'installer les mâts sur le parcours qui était réservé aux vélos. Il signale ensuite que, ce matin même, l'Aspic a été reçue par M. Machereel afin de dégager une solution. Il mentionne qu'il serait envisageable de faire une piste entre les arbres et les poteaux, en restreignant l'accès des puciers sur cette zone. Il précise que le parcours de la voie charretière demeurerait en place. Il rappelle encore que le régime de la place est cycliste pour le moment. Il répète qu'une solution est en train d'être recherchée afin de contenter tout le monde. Il termine en expliquant que l'option retenue doit encore être vérifiée techniquement.

Répondant à une question d'un commissaire, il reconnaît que, sans la motion, les choses seraient probablement restées en l'état.

M. Gfeller montre alors les plans et signale que les cyclistes venant du nord, du côté d'Uni Dufour, seraient confrontés à l'arrêt surélevé du tram qui est en chantier, raison pour laquelle la voie charretière a été maintenue. Il précise qu'une station de vélos est également envisagée à proximité de cet arrêt et de la voie charretière. Il mentionne ensuite que les emprises foraines ne remettent pas en question cette solution.

Répondant à une question d'un commissaire, M. Ruffieux dit ignorer pourquoi les mâts du tram sont alignés avec les arbres sur le boulevard Georges-Favon, sur la première partie de la plaine et pas sur l'avenue Henri-Dunant. Cela semble en effet étrange alors qu'il s'agit des mêmes poteaux. Il rappelle que c'est le Canton qui est le maître de l'ouvrage.

Rappelons ici que le DAEL avait informé par courrier la commission que, concernant la plaine de Plainpalais, «les aménagements sur le territoire de la Ville sont laissés entièrement au choix et à la décision de la Ville».

M. Gfeller rappelle que les plans de marquage et de régulation lumineuse ne font pas l'objet de consultation, alors que c'est le cas pour le reste des éléments réalisés sur le domaine public de la Ville de Genève. Il n'y aura donc ni potelets, afin d'empêcher les puciers de venir se parquer sur cette piste, ni marquage.

En effet, M. Ruffieux affirme que l'OTC n'entrera pas en matière, sauf si le statut de la plaine est modifié.

Cette réponse paraît surprenante. En effet, le protocole d'accord prévoyait le marquage de cette piste et ce protocole est justement patronné par l'OTC.

M. Ruffieux répond que les interprétations de l'OTC sont quelquefois divergentes. Il pensait à l'origine qu'une piste pourrait tout de même être marquée, mais la pratique de l'OTC l'a fait changer d'avis. De plus, l'OTC lui a indiqué oralement que ce ne serait pas possible¹.

M. Ruffieux ajoute avoir un procès-verbal du groupe de travail interservices sur le réaménagement de la plaine de Plainpalais, indiquant que c'est le Service des agents de ville et du domaine public qui a refusé la piste cyclable, étant donné que celle-ci gênerait les puciers.

Au départ des personnes auditionnées, le président propose un tour de table.

Le commissaire qui s'exprime pour les socialistes se déclare étonné de la manière dont se font les choses. Il pense qu'il faudrait renforcer le pouvoir de la Ville lorsque cette dernière participe à des ouvrages collectifs. Il ajoute que, pour le reste, il n'est possible que de dénoncer la manière de faire. Les socialistes sont en outre gênés d'entendre les fonctionnaires sur ce dossier, car ils ont un devoir de réserve. Ils souhaitent que les responsabilités soient prises au niveau des magistrats.

Les Verts remarquent que tout le monde se renvoie la balle et qu'il est temps à présent que chacun reconnaisse ses responsabilités. Le commissaire qui s'exprime pense qu'il serait bon d'avoir les procès-verbaux de chantier et ceux du groupe de travail interservices et qu'il faudrait ensuite voter ce texte rapidement.

Le commissaire de l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) acquiesce et déclare que cela vaudrait la peine d'en savoir plus.

¹ Votre serviteur s'est permis de contacter M. Burri, directeur de l'OTC, pour confirmer cette information. Pour ce dernier, un marquage a toujours été prévu, conformément au protocole d'accord.

Motion: piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant

Le représentant du Parti du travail déclare alors qu'il est clair que le cafouillage est important, mais que la commission n'a pas à faire «d'instruction», puisque cela ne relève pas de sa compétence. Il souhaite toutefois obtenir les différents documents, afin d'avoir une vision transparente.

Un commissaire libéral a eu l'impression que M. Ruffieux et M. Gfeller étaient dans leurs petits souliers. Il remarque encore que cette affaire est lamentable et qu'il semble nécessaire de connaître les responsables. Il évoque ensuite la dernière solution proposée, une piste cyclable serpentant entre les arbres, et déclare qu'elle est ridicule.

Pour le représentant du Parti radical, la Ville de Genève a donné son accord pour la suppression de cette piste. Il ajoute que ce cafouillage est certainement dû aux manques de relations entre les différents services. Il souhaite en l'occurrence entendre la personne qui en est responsable, c'est-à-dire le magistrat.

L'Union démocratique du centre pense, quant à elle, que ce dossier est surréaliste et que les services ne se parlent pas. Son représentant mentionne qu'une analyse est indispensable afin d'éviter qu'une telle gabegie ne se reproduise.

Un commissaire pense que la question doit être politique et que les magistrats doivent être entendus. Il précise que c'est à ces derniers de faire le ménage. Il propose de confronter les deux conseillers administratifs, bien qu'il doute que la commission apprenne la vérité.

La commission refuse cette audition par 4 non (2 Ve, 1 T, 1 AdG/SI) contre 4 oui (3 L, 1 R) et 5 abstentions (2 UDC, 3 S).

Un commissaire propose de réentendre l'Aspic, afin de savoir ce qu'elle pense des dernières propositions qui ont été faites. Cette audition est acceptée par 10 oui (1 R, 2 Ve, 1 T, 1 AdG/SI, 3 S, 2 UDC) et 3 abstentions (L).

Le président fait voter ensuite le principe de l'obtention des procès-verbaux de chantier et de ceux du groupe de travail interservices.

Cette proposition est acceptée à l'unanimité.

Séance du 16 novembre 2004

Audition de M. Roger Deneys, président de l'Aspic

L'Aspic a fait part de son mécontentement à M. Ferrazino. Suite à cette lettre, l'association a rencontré M. Morel et M. Macherel. M. Deneys précise que cette discussion visait à savoir si l'Aspic acceptait une piste cyclable entre les poteaux le long de l'avenue Henri-Dunant. L'Aspic a alors effectué une visite des lieux et a adressé un nouveau courrier à M. Macherel en lui indiquant qu'une piste sur ce site était possible à condition de résoudre les 14 éléments suivants:

1. Double marquage du tracé (à gauche et à droite).
2. Potelets du côté de la plaine pour empêcher le stationnement de véhicules sur cet espace.
3. Suppression des boîtes électriques sur les poteaux (alimentations électriques (!), donc câbles en travers de l'espace cyclable pendant les marchés!).
4. Bandes réfléchissantes sur les poteaux.
5. Surface au pied des arbres en revêtement «bande cyclable».
6. Garantie d'utilisation en tout temps de la plaine de Plainpalais (itinéraire bis).
7. Dégagements des entrées/sorties cyclables sur la plaine (pas de marchands).
8. Garantie de l'accès à la place des 23-Cantons même pendant les marchés.
9. Accès depuis la rue De-Saussure jusqu'à la voie charretière.
10. Garantie d'accès depuis le rond-point de Plainpalais jusqu'au bord de l'avenue Henri-Dunant (actuellement: pas d'abaissement de trottoir et îlot piéton sur la trajectoire des cyclistes).
11. Garantie d'interventions des agents de ville en cas d'utilisation abusive de l'espace de l'aménagement cyclable.
12. Sécurité des cyclistes derrière l'arrêt de tram.
13. Solution de gestion des éventuels conflits piétons-cyclistes (particulièrement à l'entrée et à la sortie de la plaine de Plainpalais et au passage piéton au niveau de la rue Vignier).
14. Solution de gestion des éventuels conflits marchands-cyclistes.

M. Deneys déclare que ce nouveau projet ne semble donc pas si évident et il précise qu'une *dead line* a été fixée pour la réponse au courrier adressé à M. Macherel le 1^{er} décembre. Il ajoute être sceptique, en l'occurrence, sur la capacité de la Ville à respecter ses engagements. Il signale qu'ensuite l'Aspic envisagera des voies de recours juridiques. Il déclare encore ne pas comprendre pourquoi l'Aspic n'a pas été consultée lorsque les plans ont changé et alors que la piste cyclable avait été notifiée dans le protocole d'accord du 23 avril 2004. Il confirme qu'en l'absence de cet aménagement les cyclistes risquent d'emprunter les voies de tram et rappelle que les accidents sur les voies de tram sont généralement assez graves.

Plusieurs commissaires soulignent la volonté de l'Aspic de trouver une solution en dehors des voies juridiques, cela étant tout à son honneur. Ils demandent pourquoi l'Aspic n'adopte pas un ton bien plus dur après avoir été roulée dans la farine.

Motion: piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant

L'Aspic répond qu'il s'agit de trouver maintenant la meilleure solution pour les cyclistes, mais qu'un durcissement est probable à l'avenir. Cela se matérialisera, par exemple, par le fait que l'Aspic fera systématiquement opposition dans les futurs projets.

M. Deneys répète que la voie charretière n'est pas une solution. Il précise que M. Macherel semblait vouloir trouver une vraie solution. Il signale encore que l'Aspic n'est sans doute pas unanime sur la dernière proposition qui lui a été faite, en raison des dangers qui ponctuent le parcours.

Au départ du président de l'Aspic, le président propose de remettre le vote sur la motion M-447 à une séance ultérieure. Un commissaire Vert s'y oppose en faisant remarquer que la commission a procédé à toutes les auditions. De plus, le tram entrera en fonction dans moins d'un mois. Il propose de demander à la commission si elle souhaite voter le soir même. Le président refuse de soumettre la question à la commission invoquant l'heure tardive.

Séance du 7 décembre 2004

Discussion et vote

Le président signale avoir reçu au début de cette séance les procès-verbaux interservices concernant l'aménagement de la plaine de Plainpalais. Ces procès-verbaux avaient été demandés par la commission le 26 octobre, soit six semaines plus tôt. Il les a donnés au rapporteur, qui les a lus pendant la pause et le président lui donne donc la parole.

Le rapporteur donne lecture des passages concernant la piste cyclable:

«Séance du 4 octobre 2002

»M. Gfeller rappelle les différentes hypothèses:

»– Piste cyclable sur la rue. La situation actuelle, avec un déplacement de la piste de quelques mètres en raison de la présence des voies du tram.

»– Piste sur le trottoir, entre les arbres et la rue. Cette hypothèse a un double handicap, d'une part l'étroitesse du lieu choisi, d'autre part le fait que cette surface est utilisée pour le stationnement des véhicules des marchands des puces et du marché de détail.

»– Piste sur la voie charretière, qui se trouve le long du mail arboré (secteur avenue Henri-Dunant, Champs Elysées pour les marchands) sur la surface en gorrh (dans le projet).

»M. Morel indique que, concernant l'hypothèse de la piste sur le trottoir – celle qu'il préfère – elle n'est vraiment étroite qu'à un seul endroit (1,80 m de lar-

geur à partir du tronc de l'arbre). Ailleurs, l'espace est plus large. M. Lopez soulève le problème des bordures des arbres, placées normalement à 1 m du tronc, ce qui ne laisse pas vraiment de place pour une piste. M. Clavien attend des réponses à un courrier qu'il a envoyé au sujet de cette variante de la piste cyclable.

»M. Ruffieux demande que cette question soit réglée aussi rapidement que possible. M. Morel apportera un dessin en coupe à la prochaine séance.

»Séance du 2 décembre 2002

»M. Morel, responsable des aménagements cyclables, présente un profil en long, ainsi qu'une esquisse de profil en travers ou coupe de la variante de piste cyclable située sur le mail en enrobé bituminé, le long de l'avenue Henri-Dunant. Il annonce qu'un bureau est un train de réaliser des dessins plus précis à ce sujet.

»M. Gfeller demande des précisions sur la réalisation de cette variante, notamment du point de vue du revêtement à utiliser. Il estime que ces informations tardent à arriver, d'autant plus que le chantier de la branche «Acacias» de tramway a démarré et que l'on doit prendre une décision quant à l'emplacement de la piste cyclable.

»M. Morel pense qu'il serait possible d'utiliser un revêtement autre que l'enrobé bitumineux, par exemple du calcaire concassé. M. Gfeller estime que cette solution n'est pas viable.

»M^{me} Fischer considère qu'il y aurait toujours des problèmes avec une piste comme celle qui est proposée par M. Morel, d'autant plus que l'espace est utilisé par les marchands pour entreposer leurs véhicules. Cette difficulté est d'autant plus grande avec les camions réfrigérés du marché de détail, qui servent de lieu de vente à la clientèle et qui, en conséquence, ne peuvent pas être entreposés ailleurs. Elle se prononce pour l'utilisation de la voie charretière (ou voie de sécurité) en tant qu'espace de roulement pour les cyclistes. M. Gfeller adhère à cette proposition. M. Morel est de l'avis qu'aucun cycliste n'empruntera la voie charretière et qu'ils rouleront dans l'espace réservé aux tramways.

»M. Gfeller estime qu'il n'y a pas de réponse adéquate de la part du Service entretien du domaine public aux questions qui sont posées, en ce sens qu'il n'est pas présenté un profil en travers ou une coupe démontrant que la piste cyclable reste possible là où elle est envisagée, que la réponse concernant le revêtement de la piste (notamment sur la manière de couvrir la terre végétale entourant les arbres) est approximative et qu'il a un conflit non résolu avec l'occupation du mail par les marchés.

»Ce point doit être réexaminé entre les services concernés, sachant le chantier en cours.

»*Séance du 13 mars 2003*

»M. Morel explique sa proposition (réalisation d'une piste cyclable sur le mail arboré, au long de la bordure de l'avenue Henri-Dunant) en présentant une coupe type. M. Ruffieux demande aux responsables du Service des agents de ville et du domaine public de se prononcer. M. Clavien signale qu'il n'est pas d'accord avec cette proposition, car elle est très gênante pour les vendeurs du marché de détail et des puces; l'espace de travail derrière les stands situés côté rue se trouve réduit dans des telles proportions qu'il est dès lors impossible pour les marchands d'y travailler. Considérant que, pour les marchés de détail et des puces de Plainpalais, la possibilité de stationner directement derrière le stand doit être maintenue, il se prononce sans ambages pour la solution dite de la voie de secours ou charretière (voir P.-V. précédents). M^{me} Deschenaux se prononce dans le même sens.

»M. Gfeller fait l'historique de la piste cyclable de l'avenue Henri-Dunant. Le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public a soutenu, dès le départ, le maintien de la piste sur la rue. Mais après diverses vérifications, il s'est avéré que maintenir cette option impliquait de réduire considérablement le trottoir côté bâti, ce qui était impossible en raison de la présence des marquises des commerces. Décidé dès lors à une solution qui passerait par l'espace de la plaine, il pense toutefois qu'il ne faudrait pas introduire un marquage pour les vélos qui établirait une hiérarchie, comme le propose M. Morel, car cela serait en contradiction avec le statut des vélos sur la plaine, qui est un espace de libre circulation pour les bicyclettes. D'autre part, l'accès à la piste cyclable proposé par M. Morel se révèle très peu aisé, entre autres par la présence, au début de la piste, du nouvel arrêt du tram Acacias ou ligne 17. M. Gfeller propose d'orienter les vélos d'une manière claire, avec des panneaux, vers la voie de secours ou charretière. Il propose également la création, en face de l'accès vélos sur la plaine (indiqué par des pictogrammes sur le sol), d'une structure d'accueil pour les vélos (couvert deux-roues, éventuellement un atelier saisonnier pour vélos).

»M. Morel convient que l'accès à la piste qu'il propose n'est pas aisé. Mais il signale que la voie de secours (charretière) est toujours bloquée et que, à son avis, le gorrh n'est pas une surface de roulement aussi confortable que l'enrobé bitumineux. Néanmoins, il est disposé à faire un essai sur le gorrh en indiquant un cheminement pour vélos sur la voie de secours, pour autant que le Service des agents de ville et du domaine public lui assure que cette voie sera toujours dégagée.

»M. Ruffieux constate que la solution dite de la voie de secours ou charretière est acceptée par toutes les parties. Cependant, si cette solution ne donnait pas la satisfaction escomptée, on devrait alors considérer la mise en place d'une alternative de circulation pour les vélos valable pour tous.

»M. Morel aimerait que la voie charretière soit clairement signalée sur le plan. Il aimerait également que ce plan soit approuvé par le Service des agents de

ville et du domaine public et que celui-ci s'engage à maintenir la voie de secours libre de véhicules. D'autre part, il aimerait que ce soit clair pour tous qu'il s'agit bien d'un essai. M. Ruffieux soutient la demande de M. Morel. M. Clavien donne son accord à la proposition de M. Morel.»

Un autre commissaire lit alors la réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation de M. Roger Deneys, intitulée: «Réalisation d'une piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant».

«L'interpellation urgente de M. le député Roger Deneys pose plusieurs problèmes. La présente réponse conservera leur ordre. Il est exact que les plans de la ligne de tram Acacias ont fait l'objet d'un protocole d'accord suite à une conciliation effectuée entre les services de l'administration, de la Ville de Genève, des TPG et des représentants des différents usagers de la route (TCS, ATE, Aspic, etc.). Il est également exact que les plans issus de cette conciliation prévoyaient la réalisation d'un aménagement cyclable sur la plaine de Plainpalais, le long de l'avenue Henri-Dunant, entre la bordure des voies de tram et les arbres. La Ville de Genève et les TPG ont décidé de la pose des mâts soutenant les câbles du tram à l'emplacement de la piste cyclable au cours d'une séance à laquelle l'administration cantonale n'était pas conviée. Aucune autorité cantonale n'a approuvé la suppression de cette bande cyclable. L'Etat a été mis devant le fait accompli. Au contraire, toutes les autres mesures d'accompagnement, notamment les accès à la plaine de Plainpalais depuis le rond-point de Plainpalais ou au carrefour des Vingt-Trois-Cantons, tiennent compte de la présence d'une piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant. L'Aspic n'a, à notre connaissance, jamais été consultée en vue de la suppression de cette piste cyclable. Ce genre de modifications, tout particulièrement si elles ont été prises dans le cadre d'une conciliation, doivent obtenir l'aval des groupements intéressés. Il était parfaitement possible d'implanter les mâts à 2,50 m de la bordure du côté de l'avenue Henri-Dunant, afin de laisser suffisamment de place à la réalisation d'une bande cyclable. Toutefois, une telle solution n'est plus envisageable, au regard des coûts découlant de la pose non autorisée des mâts à leur emplacement actuel, raison pour laquelle la bande cyclable est déplacée plus à l'intérieur de la plaine de Plainpalais.

»Le Conseil d'Etat ne peut que souligner que l'administration a été mise devant le fait accompli. Dès qu'elle a eu connaissance de la situation, elle s'est empressée de faire ce qui est en son pouvoir pour y remédier, mais les mâts des TPG étant déjà posés, il n'était plus possible de les déplacer. Les services concernés ont alors immédiatement mis en place un groupe, en collaboration avec les services de la Ville, chargé de trouver une solution permettant la réalisation de la bande cyclable promise. La solution qui s'est dégagée décale la bande cyclable plus à l'intérieur de la plaine de Plainpalais.

Motion: piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant

»Le Conseil d'Etat regrette la situation qui a ainsi été créée. Par les démarches de l'administration pour créer tout de même une bande cyclable, il espère avoir pu convaincre les députés de son engagement en faveur des cyclistes. Quant à l'avenir, l'Etat espère que le processus de concertation concernant les futures voies de tram se poursuivra comme par le passé.»

Après cette lecture, un commissaire ajoute que l'Aspic a reçu une réponse insuffisante des services de la Ville le 2 décembre. L'Aspic envisage donc sérieusement de faire recours.

Le président débute alors un tour de table.

Le Parti du travail estime qu'il y a visiblement eu un cafouillage. Il constate encore que les services de la Ville ont accepté de trouver une solution en utilisant la voie charretière.

Pour le Parti démocrate-chrétien, la question qui se pose est simple: le Conseil municipal peut soit faire respecter son vote en imposant et en payant le rétablissement de la piste cyclable qui était prévue, soit opter pour le pragmatisme et ne rien faire.

Le Parti libéral se demande en quoi la solution initiale était impossible à réaliser. Il regrette que cette affaire se soit déroulée de cette manière et il pense que la responsabilité doit être assumée prioritairement par le Conseil administratif.

Pour l'Union démocratique du centre, la décision est maintenant difficile à prendre au vu des coûts. Son représentant ajoute être surpris et déçu de constater que personne n'a assumé la responsabilité de ce cafouillage.

Un commissaire socialiste remarque que son groupe est opposé au fait accompli, raison pour laquelle il demandera que l'accord qui a été signé soit respecté. Il rappelle alors que l'Aspic va déposer un recours et que c'est finalement l'image du Conseil municipal qui est en jeu. Il pense que l'Aspic gagnera son recours et qu'en conséquence le Conseil municipal ferait aussi bien de faire le nécessaire. Il ajoute que le dysfonctionnement relève du politique. Il déclare en effet que quelque chose ne fonctionne pas si l'administration peut prendre de telles décisions sans que le politique ne s'en aperçoive. Il termine en affirmant qu'il est impossible de laisser un budget d'un milliard par an se gérer de cette manière.

Le représentant de l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) remarque qu'il est effectivement difficile de reporter les responsabilités sur des fonctionnaires qui ne font qu'obéir. Il mentionne encore qu'il est lamentable que deux départements cantonaux et les services de la Ville n'aient pas pu se coordonner. Il pense également qu'il est nécessaire d'aller de l'avant et de rétablir cette piste, quitte à sacrifier une voie de circulation.

Pour les Verts, cette affaire est honteuse. Ils rappellent que la plaine est située entre deux universités et qu'elle relève de la responsabilité de la Ville. Ils ajoutent demeurer stupéfaits de voir les décisions du Conseil municipal ainsi bafouées et ils pensent que la ville de Genève souffre d'un problème au niveau de son aménagement en raison de la fragmentation des pouvoirs décisionnels qui n'arrivent pas à se coordonner.

Le président propose de passer au vote. Il propose encore d'exiger de l'ensemble du Conseil administratif qu'il reconnaisse publiquement l'erreur qu'il a commise et que ses excuses fassent l'objet d'un communiqué de presse. Cette proposition ne suscitant que peu d'intérêt, l'auteur retire sa proposition.

Le représentant du Parti démocrate-chrétien propose alors un amendement remplaçant l'invite actuelle, qui n'est à l'évidence plus d'actualité, par celle-ci: «Le Conseil municipal charge le Conseil administratif de créer, dans les délais les plus brefs et conformément au protocole d'accord du 23 avril 2001 signé par l'Etat de Genève, la Ville de Genève, la Ville de Carouge, la Ville de Lancy, le TCS, l'ATE, Feu vert, Coordination transports, l'Aspic et les TPG, une piste cyclable clairement définie le long de l'avenue Henri-Dunant, séparée des rails, des piétons et des activités temporaires et commerciales se déployant sur la plaine de Plainpalais».

Cet amendement est accepté à l'unanimité.

Le président se demande encore s'il ne faut pas une recommandation demandant que de tels cafouillages ne se reproduisent plus.

Devant le manque d'enthousiasme, il retire sa proposition et passe au vote final. La motion amendée est acceptée à l'unanimité.

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal charge le Conseil administratif de créer, dans les délais les plus brefs et conformément au protocole d'accord du 23 avril 2001 signé par l'Etat de Genève, la Ville de Genève, la Ville de Carouge, la Ville de Lancy, le TCS, l'ATE, Feu vert, Coordination transports, l'Aspic et les TPG, une piste cyclable clairement définie le long de l'avenue Henri-Dunant, séparée des rails, des piétons et des activités temporaires et commerciales se déployant sur la plaine de Plainpalais.

Rappel chronologique des événements

23 avril 2001: signature du protocole d'accord sur le tram Acacias, prévoyant explicitement une piste cyclable sur la plaine de Plainpalais. La Ville et l'Aspic sont signataires.

18 septembre 2002: audition des services de M. Ferrazino sur le tram Acacias par la commission des travaux, indiquant l'existence d'une piste cyclable.

4 octobre 2002: première réunion interservices «Réfection de la plaine de Plainpalais» évoquant les problèmes posés par la piste cyclable.

15 janvier 2003: acceptation des travaux liés au tram Acacias par le Conseil municipal de la Ville de Genève.

23 janvier 2003: réunion réunissant les services de la Ville et le groupe TRAC, en charge du chantier favorisant la variante «charretière» pour le passage des cycles.

13 mars 2003: décision de la suppression de la piste cyclable prévue par le protocole d'accord par le groupe de travail interservices «Réfection de la plaine de Plainpalais».

4 septembre 2003: décision du positionnement des mâts, selon le P.-V. de la réunion de chantier.

23 février 2004: renvoi de la motion M-447 à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

Annexes

- Protocole d'accord du 23 avril 2001
- P.-V. de la rencontre entre les services de la Ville et le groupe TRAC du 23 janvier 2003
- P.-V. du chantier du tram Acacias du 4 septembre 2003
- Courrier de M. Ferrazino à la commission du 30 juin 2004
- Courrier de l'Aspic à M. Ferrazino du 13 octobre 2004
- Courrier de l'Aspic à M Macherel du 12 novembre 2004
- Courrier de M. Macherel à l'Aspic du 29 novembre 2004
- Photo des mâts TPG

Motion: piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant

La présidente. Mesdames et Messieurs, nous allons vous donner lecture d'une lettre de l'Aspic, datée du 9 février 2005.

Lecture de la lettre de l'Aspic, Association pour les intérêts des cyclistes, adressée à M. Gérard Deshusses, président du Conseil municipal de la Ville de Genève:

Monsieur le président,
Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers municipaux,

L'Association pour les intérêts des cyclistes (Aspic) tient à faire quelques remarques concernant l'excellent rapport M-447 A, «Pour une piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant», de M. Mathias Buschbeck, émanant de la commission de l'aménagement et de l'environnement.

Nous apprenons avec stupéfaction que les différents services de l'administration municipale élaborent des excuses «bidon» pour expliquer l'emplacement des mâts sur la piste cyclable prévue et se renvoient la balle quant à la responsabilité du non-respect du protocole d'accord, y compris les plans annexés, établi le 23 avril 2001 par les différentes parties concernées, à savoir l'Etat de Genève, la section genevoise du TCS, le Groupement transports et économie, l'association Feu vert, la Coordination transports, l'Aspic, les services techniques des collectivités publiques des Villes de Genève et Carouge et les TPG; au total 11 signataires.

En lisant un peu plus finement le rapport, on s'aperçoit assez rapidement que le Service des agents de ville et du domaine public semble faire la loi sur la plaine de Plainpalais, faisant fi des décisions politiques et négociées après maintes discussions, ce qui nous paraît inadmissible.

Malgré les efforts faits par la Voirie Ville de Genève pour trouver une solution «de secours», rien ne vaut, actuellement, une application de l'accord tel que conclu pour garantir la sécurité des cyclistes, soit le déplacement des mâts dans l'alignement des arbres le long de l'avenue Henri-Dunant.

Souhaitant que notre lettre soit lue devant le Conseil municipal en préambule de la discussion sur le rapport M-447 A et espérant que le plénum fera les bons choix qui s'imposent, recevez, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers municipaux, les plus sincères salutations de l'Aspic.

Pour le comité de l'Aspic:
Delphine Klopfenstein,
coordinatrice

M. Patrice Reynaud, président de la commission de l'aménagement et de l'environnement (L). Mesdames et Messieurs, vous venez d'entendre, lu par M. Dupraz, ce que l'Aspic a pu dire sur le sujet qui nous occupe. Ce dossier est l'illustration même de ce qu'il ne faut pas faire et c'est uniquement sur ce point que je souhaite, en tant que président de la commission de l'aménagement et de l'environnement, prendre la parole. Je laisserai le soin à M. Mathias Buschbeck d'aller plus avant dans le détail. En un mot, le problème est très simple. Un plan a été proposé et voté par ce parlement, lequel plan d'aménagement prévoyait la réalisation d'une piste cyclable à l'avenue Henri-Dunant. En fin de compte, pour des raisons sur lesquelles je ne vais pas m'étendre, cette piste cyclable n'existe pas!

En commission, nous avons décidé d'aller jusqu'au bout des choses et de nous transformer quasiment en enquêteurs. Ce n'est pas habituel, mais c'est ce que nous avons décidé de faire; je précise ici que cette décision a été prise à l'unanimité des membres de la commission. Dans le cadre de cette enquête, nous avons été amenés à auditionner nombre de magistrats et de fonctionnaires et, là, nous avons eu non pas la stupéfaction – ce serait sans doute très idéaliste de ma part que de dire une chose pareille – mais en tout cas l'étonnement de constater que si les administrations sont impersonnelles – ce que nous savions déjà – il leur arrive aussi d'être irresponsables! Je considère, pour ma part, qu'au niveau politique comme au niveau de sa propre vie il faut savoir assumer ses responsabilités et oser dire parfois qu'on s'est trompé. Ici, malheureusement, cela n'a pas été le cas, tant au niveau de l'administration municipale qu'au niveau de l'administration cantonale – et y compris les magistrats. Tout le monde se renvoie la balle, trouve des excuses «bidon», dit l'Aspic. Je n'irai pas jusque-là, puisqu'il n'existe pas d'excuses «bidon» dans le cadre de l'administration, elles sont forcément toutes valables, c'est évident...

Reste que le résultat est là, au point que l'Aspic envisageait de se pourvoir en justice. La chose est allée si loin que la *Feuille d'avis officielle* nous apprend que le gouvernement cantonal a pris son balai pour balayer devant la plaine de Plainpalais et à l'avenue Henri-Dunant. Je vous invite à vous reporter à la *Feuille d'avis officielle* N° 327 du vendredi 18 février 2005, qui titrait: «Le gouvernement appuie la recherche d'une solution négociée pour que la réalisation de la piste cyclable prévue dans le protocole d'accord du printemps 2001 soit effectivement existante.» Je crois qu'il est important, en l'occurrence, de stigmatiser ce qui s'est passé au sujet de cette piste cyclable.

La motion M-447 aura au moins eu un avantage, c'est de nous mettre tous d'accord, quels que soient nos clivages quant à l'amour ou à l'amour plus réduit que nous portons au vélo. Lorsque, par notre intermédiaire et par notre vote, la population genevoise s'exprime pour l'aménagement d'une piste cyclable et qu'en fin de parcours celle-ci n'existe point, nous sommes tous d'accord – tous

Motion: piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant

ensemble, et je m'en félicite – pour nous insurger. Je souhaite ardemment et de tout mon cœur qu'une telle situation ne se réédite point, parce que, si tel devait être le cas, il faudrait alors constater qu'il y a non seulement une impersonnalité des services de l'administration et de celles et ceux qui les dirigent, mais qu'il y a au surplus une volonté systématique de se déresponsabiliser vis-à-vis de ses fonctions, de ses tâches et de ce pourquoi certains ont été élus. Cela est grave, très grave, et je vous prie, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir réfléchir aux conséquences que pourrait avoir la permanence, voire la réitération d'une telle situation de fait.

M. Mathias Buschbeck, rapporteur (Ve). Mesdames et Messieurs, je ne vais pas épiloguer sur mon rapport. Je voudrais juste m'excuser auprès de ce plénum pour la très mauvaise qualité de la photo qui se trouve à la dernière page. Elle était censée illustrer l'absurdité de l'aménagement, avec un alignement de poteaux et d'arbres qui empêchent le passage des vélos. Voilà, j'interviendrai par la suite sur le fond.

Premier débat

M. Guillaume Barazzone (DC). M. Reynaud a déjà exprimé un certain nombre des préoccupations et le malaise dont le groupe démocrate-chrétien souhaitait faire part ce soir. En commission, lors de la première séance, on nous a débattu les plans de ce magnifique tracé du tram, où figure la piste cyclable que nous avons tous demandée, à quelques exceptions près, dans ce Conseil via la motion M-447. Puis on nous a expliqué que des poteaux avaient été implantés sur le tracé de la piste cyclable initiale, nous mettant devant le fait accompli. Ce qui est plus grave, comme le relevait M. Reynaud, c'est qu'on n'a pas su nous dire la vérité; les services, que ce soit ceux du domaine public ou ceux de l'aménagement, n'ont pas su reconnaître qu'ils s'étaient trompés. Pis encore, tous nous ont dit qu'ils n'étaient pas présents lors de la fameuse journée où la décision d'implanter les poteaux a été prise. Les services de l'aménagement disaient que ceux du domaine public y assistaient et vice-versa. Or, quelle n'a pas été notre surprise en lisant, dans le procès-verbal de chantier, que quatre collaborateurs du domaine public et quatre collaborateurs du département de l'aménagement étaient présents ce jour-là. Nous dire que personne n'était là pour décider de l'implantation des poteaux sur la piste cyclable prévue sur les plans, c'était vraiment se fiche de la gueule du monde!

Nous avons consacré cinq séances de commission à parler de cet objet, alors que tout le monde savait qu'une erreur avait été commise et que personne n'a

voulu l'avouer. Le fait est qu'on se retrouve dans une situation malheureuse. Une piste cyclable aurait dû être créée, en toute logique, à côté des lignes de tram, en profitant des travaux d'aménagement qui avaient lieu à la plaine de Plainpalais. Or, aujourd'hui, il n'est plus possible de faire passer cette piste cyclable ailleurs qu'à travers les marchés et la plaine de Plainpalais, solution bien moins heureuse que celle prévue au départ. Mais le plus grave, je crois, c'est le pouvoir qu'ont finalement quelques collaborateurs par rapport au poids du Conseil municipal, qui avait voté le plan du tram et qui avait accepté, à une très large majorité, cette motion M-447 en faveur de la piste cyclable. Parce que certains puciers n'ont pas voulu déplacer leur camion de quelques mètres, alors que la plaine de Plainpalais s'y prête pourtant, on a sacrifié la piste cyclable qui était prévue par les plans.

A l'avenir, il faudra économiser notre temps en commission, il faudra qu'on nous dise la vérité et que certains collaborateurs prennent leurs responsabilités, de même que les chefs de département. Nous regrettons cette situation et nous attendons de voir comment les recours seront jugés. En tout cas, s'agissant de pistes cyclables, alors que les magistrats nous répètent, à longueur de séance, que la mobilité douce est importante pour eux, nous attendons que les choix de ce Conseil municipal soient respectés et qu'on puisse faire passer les vélos là où il est logique de le faire.

M^{me} Monique Cahannes (S). Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, le 28 septembre 2004, on pouvait lire dans un quotidien de la place un article intitulé: «La Ville sacrifierait une piste cyclable pour les puciers.» Quelques mois plus tard – actuellement! – le conditionnel doit hélas être remplacé par le participe passé et «la Ville» doit être plus précisément définie. En effet, c'est le département des sports et de la sécurité, dont dépend le Service des agents de ville et du domaine public, qui a fait fi d'un accord pourtant signé par – excusez du peu! – l'Etat de Genève, la Ville de Genève, la Ville de Carouge, la Ville de Lancy, le TCS (Touring Club Suisse), le GTE (Groupement transports et économie), Feu vert, la Coordination transports, l'Aspic et les TPG (Transports publics genevois), accord qui prévoyait une piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant. Et pourquoi cette piste cyclable a-t-elle disparu? Parce qu'elle gênait les puciers!

Avant d'aller plus loin, je tiens à préciser que le Parti socialiste n'est aucunement opposé aux activités des puciers et autres marchands sur la plaine de Plainpalais. Bien au contraire, ceux-ci participent à la vie économique et à l'animation de notre ville. Je reprends: pourquoi la piste cyclable les gênait-elle? Tout simplement parce que son tracé leur enlevait la possibilité de continuer à parquer leur véhicule comme jusqu'à présent, c'est-à-dire à proximité immédiate de leur stand. La résistance au changement des marchands a donc eu raison du fameux

Motion: piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant

protocole d'accord mentionné plus haut. Les marchands ont ainsi signalé ne pas avoir la moindre intention de partager cet espace, ni de trouver des solutions acceptables pour toutes les parties concernées. Car la voie charretière n'est pas une solution acceptable. Tout le monde sait bien qu'elle est constamment encombrée par d'innombrables véhicules de toutes sortes. Il est donc à craindre que certains cyclistes empruntent la voie du tram, avec tous les risques que cela comporte. La vie d'un seul cycliste vaut-elle vraiment une place de stationnement?

Le devoir d'un magistrat, c'est de travailler au bien public, c'est-à-dire de privilégier les intérêts collectifs, plutôt que les intérêts particuliers. Le magistrat en charge du domaine public aurait donc dû prendre son bâton de pèlerin, pour expliquer aux marchands que les temps ont changé, qu'ils doivent comprendre qu'il leur faut partager cet espace, car les besoins en mobilité ont augmenté et vont encore augmenter, particulièrement dans ce secteur que des milliers de personnes, dont de nombreux cyclistes, traversent quotidiennement, notamment parce qu'il se trouve au cœur de trois bâtiments universitaires. Il aurait donc fallu négocier et non pas accéder, sans pesée d'intérêts, aux desiderata exclusifs et conservateurs des marchands. Relevons toutefois l'opiniâtreté, quasi héroïque car totalement marginalisée, du responsable des aménagements cyclables au Service entretien du domaine public, qui jusqu'au bout a essayé – et heureusement, me direz-vous, parce que sinon c'est vraiment à désespérer de Billancourt! – de défendre le projet de piste cyclable originel.

Ce couac montre également que les besoins des cyclistes sont encore trop peu pris en considération. Certes, leur lobby est moins puissant et moins agressif que celui des automobilistes... Nous sommes néanmoins très heureux de la création récente du Service de la mobilité, grâce auquel, nous l'espérons, ce genre de situation ne se reproduira plus. Mesdames et Messieurs, à l'instar de la commission de l'aménagement et de l'environnement, unanime, le Parti socialiste votera cette motion amendée, qui demande au Conseil administratif «de créer une piste cyclable clairement définie le long de l'avenue Henri-Dunant, séparée des rails, des piétons ainsi que des activités temporaires et commerciales se déployant sur la plaine de Plainpalais».

M. Michel Ducret (R). Tout d'abord, je signale à M^{me} Cahannes qu'en l'occurrence le «lobby des automobilistes» était partie prenante dans cette affaire et cosignataire de l'accord qui avait été trouvé par rapport au tracé du tramway. J'aimerais aussi relever qu'il est dommage que nous ayons ce débat après avoir renvoyé en commission la proposition PR-393, soit le crédit d'étude pour les pistes cyclables. En effet, ce dossier, Mesdames et Messieurs, pose une question: nous votons des crédits d'étude pour des pistes cyclables, pour le développement de l'usage du vélo à Genève; des plans sont établis, profitant de l'extension du

réseau de tramway, pour améliorer les déplacements des cyclistes. Et voilà qu'un couac monumental annule toute la validité des efforts que la Ville fait, couac que la Ville elle-même produit!

Cette situation invraisemblable à l'avenue Henri-Dunant est gravissime. Il y a eu une procédure de concertation, je vous le rappelle, avec une levée d'oppositions suite à cette concertation, qui s'est faite dans le cadre d'une enquête en autorisation de construire au niveau de l'Office fédéral des transports. Ce Conseil où nous siégeons, Mesdames et Messieurs, a voté un crédit d'étude et un crédit de construction, avec une piste cyclable qui était clairement définie le long des voies de tram. Or, ce vœu n'a pas été respecté à l'exécution, suite à une décision qui échappe totalement à tout contrôle démocratique, prise à la hussarde, en dernière minute, au mépris total de tous les accords qui avaient été trouvés, de tout le travail qui avait été fait par de nombreux mandataires et fonctionnaires pour mettre tout le monde d'accord autour de ce projet – et, croyez-moi, cela n'a pas été chose facile!

C'est tout simplement scandaleux, et cela dénote, Mesdames et Messieurs, une faiblesse gravissime – que nous dénonçons depuis de nombreuses années – dans la maîtrise d'œuvre des projets de développement du tramway à Genève, faiblesse qui conduit à des errements, à des pertes de temps et à des mauvaises solutions. Cela montre également que, par rapport aux décisions que nous prenons et même par rapport aux décisions que prennent les services concernés, il n'y a pas de contrôle sérieux et qu'on en arrive à exécuter des choses qui sont parfaitement contraires aux plans, aux autorisations de construire, à ce qui a été décidé tant au niveau politique qu'au niveau administratif. C'est grave, sinon gravissime! Car cela met en cause la crédibilité des concertations qui se font avec les associations qui se mobilisent, que ce soit en faveur ou contre le projet, peu importe: c'est toute la procédure de concertation qui est mise en cause par un tel échec. De même pour les procédures légales: quelle validité ont-elles si les autorisations de construire entrées en force ne sont pas respectées au moment de l'exécution, cela sans raison majeure? Enfin, cela met également en cause la crédibilité des promesses données, des engagements qui ont été certifiés par écrit et signés.

En conclusion, Mesdames et Messieurs, vous l'aurez compris, le groupe radical vous invite, bien entendu, à accepter la motion telle qu'amendée en commission, sans en changer une virgule. Mais nous soulignons que, derrière la motion telle qu'amendée, il y a des coûts. Tout cela va en effet avoir un coût considérable, et nous sommes impatients de savoir qui va devoir assumer ces errements!

M. François Sottas (AdG/SI). Effectivement, il y a eu pas mal de couacs dans ce dossier et, pour ma part, je reviendrai sur le tout premier couac qui a eu

Motion: piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant

lieu, bien avant tout cela. Quand on a prévu l'aménagement d'une voie de tram sur l'avenue Henri-Dunant, on espérait aussi une certaine décharge de la circulation par transfert modal. L'Office des transports et de la circulation (OTC) a donc décidé que deux pistes de circulation dans le même sens étaient nécessaires, pour une décharge plus efficace du centre-ville. Or, que constate-t-on à la fin du projet? Eh bien, qu'il n'y a pas deux pistes qui sortent de la ville, mais deux pistes qui entrent en ville! Les choses n'ont donc pas été très claires à ce niveau-là et, maintenant, on en subit les conséquences. En effet, on se retrouve avec un virage très dangereux – j'entre ici dans des détails un peu techniques, mais ceux qui ont visité le site ou qui l'utilisent régulièrement peuvent comprendre – un virage très dangereux qu'on a essayé d'aménager à trois ou quatre reprises depuis le 12 décembre, et qui ne satisfait personne. Lorsque le tram arrive des Acacias, il se retrouve face à des voitures qui, pour la plupart, sont entrées de manière, disons «accidentelle», parce que ce virage n'est pas facile à prendre – j'ai pu le constater avec mon véhicule privé. Ces voitures se retrouvent donc face au tram et cela crée des situations très dangereuses pour tous les utilisateurs du site. D'autre part, on retrouve aussi beaucoup de vélos sur la voie de tram, comme on pouvait s'y attendre. L'avenue Henri-Dunant est devenue trop dangereuse pour que les vélos puissent circuler sur les voies de circulation automobile. Ils se réfugient donc là où ils le peuvent, c'est normal, je le reconnais, et c'est là une concession que je ferai aux vélos... Voyez l'effort!

En l'occurrence, la motion amendée, telle que proposée par la commission, permettra d'étudier d'autres solutions pour aménager cette piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant. Il faudra peut-être intervenir auprès de l'OTC, pour qu'il revoie le plan de circulation et qu'il supprime une des trois voies de circulation, deux voies suffisant largement. On pourra aussi, éventuellement, élargir le trottoir, pour permettre aux restaurants d'installer des terrasses plus agréables. Le trottoir a bien été élargi, mais pas suffisamment, à cause de cette deuxième voie de circulation automobile, qui est complètement inutile.

M. Mathias Buschbeck (Ve). Voilà trois mois maintenant, pratiquement jour pour jour, que le tram roule le long de la plaine de Plainpalais et que, contrairement à ce qui était demandé dans la motion M-447, il n'y a pas de piste cyclable le long de la plaine. Pourtant, cela a déjà été rappelé, un protocole d'accord avait été signé il y a trois ans concernant ces travaux, qui prévoyait une piste cyclable. Ce protocole avait été signé par la Ville et cet aménagement avait d'ailleurs également été prévu dans des crédits votés par notre municipalité. Aujourd'hui, à la place de la piste cyclable se trouvent les poteaux du tram!

Nous avons donc consacré 13 séances de commission à essayer de comprendre comment on en était arrivé là. 13 séances parce que nous avons dû audi-

tionner plusieurs fois les mêmes personnes, tant les versions étaient divergentes concernant la façon dont on était arrivé à cette situation. Jusqu'à la dernière audition, toutes les personnes auditionnées ont prétendu qu'elles n'y étaient pour rien. Pourtant, aujourd'hui, il est très clair que la responsabilité de la Ville est entière. En effet, les procès-verbaux interservices de la Ville de Genève montrent que la décision de supprimer cette piste cyclable a été prise afin de favoriser le parcage des puciers, et cela est inacceptable!

Les Verts demandent donc, autant pour le respect des décisions de notre Conseil que pour lutter contre le principe du fait accompli, qu'on aménage cette piste cyclable là où elle était prévue et qu'on déplace les poteaux. En effet, cette piste est indispensable pour assurer la sécurité et le confort des cyclistes, fort nombreux dans ce secteur.

M^{me} Gisèle Thiévent (AdG/SI). En tant que motionnaire et donc au cœur des mécontents, je me sens obligée de prendre la parole. Je trouve naturellement déplorable que la motion acceptée par notre Conseil ait été balayée. Je n'essaierai pas de savoir, dans cet imbroglio, qui a été à l'origine de la décision de mettre ces mâts sur le tracé initial de la piste cyclable. A cet égard, comme ma collègue socialiste, j'ose espérer que le tout récent Service de la mobilité de la Ville permettra d'éviter de tels malentendus à l'avenir.

Cela étant, la priorité reste la réalisation d'une piste cyclable claire et sécurisée le long de l'avenue Henri-Dunant. C'est pourquoi notre groupe acceptera la motion amendée. Par rapport au déplacement des mâts, nous sommes un peu plus modérés: nous pensons qu'il devrait être possible de trouver une autre solution, qui ne demanderait pas des travaux aussi importants et aussi coûteux.

M. Patrice Reynaud (L). Il a été fait allusion, par un précédent intervenant, au rôle de l'OTC. Je ne l'avais volontairement pas fait tout à l'heure, mais je crois qu'il est important que je lise ce qui est paru dans la *Feuille d'avis officielle* du 18 février dernier: «Le Conseil d'Etat appuie la recherche de solutions pour la création d'une piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant et annonce que l'Office des transports et de la circulation se tient à disposition pour aider à la recherche d'une solution satisfaisante pour toutes les parties.» C'est donc là une déclaration officielle – ce d'autant plus qu'elle est parue dans la *FAO* – qui, sans établir de responsabilités, démontre, sans nul doute, que l'OTC se sent, lui aussi, un tant soit peu dans ses petits souliers, car vous aurez compris, à travers ces lignes, que le Conseil d'Etat a obligé l'OTC à corriger le tir. C'est ainsi qu'il fallait lire ces lignes et j'aurais souhaité que cela fût compris ainsi.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. A ce stade du débat, il me semble utile de rappeler, en quelques mots, ce qui s'est passé – et surtout ce qui va se passer – puisque certains s'étonnaient tout à l'heure de la lenteur avec laquelle le dossier aurait été traité depuis le mois de novembre ou décembre. Tout le monde s'accorde à reconnaître qu'il y a effectivement eu un couac. Je remercie d'ailleurs M^{me} Cahannes d'avoir mis en évidence que, si certains de nos collaborateurs ne ressortaient pas grandis de ce dossier, un fonctionnaire pouvait, lui, être félicité. J'ai relu, tout comme vous, les procès-verbaux des séances de travail: il est vrai que M. Morel, qui s'occupe particulièrement de la promotion du vélo, s'est battu et a toujours insisté pour que l'option initiale soit maintenue. Mais vous savez, puisque vous avez eu connaissance des procès-verbaux, qu'il n'a pas eu l'heur de convaincre grand monde... A cet égard, nous espérons beaucoup du nouveau Service de la mobilité. Je suis le premier à regretter que, très souvent, dans les projets d'aménagement, les questions de pistes cyclables, d'accessibilité aux deux-roues viennent à la fin, non pas comme élément marginal, mais bien comme élément enquiquineur, dirais-je. Les routes ne sont pas extensibles à souhait et, une fois qu'on a prévu le stationnement et plusieurs voies de circulation – M. Sottas y a fait allusion et j'y reviendrai – il n'y a plus beaucoup de place pour les vélos...

Dans ce dossier, ce qui m'étonne – et j'utilise volontairement un euphémisme – c'est qu'on se soit fixé sur la plaine de Plainpalais pour aménager cette piste cyclable. En général, vous me l'accorderez, pour encourager les gens à faire du vélo, on ne parque pas les cyclistes sur des plaines: on les met sur le bitume, en partageant la route de manière équitable entre l'ensemble des usagers. Concernant l'OTC, je me permettrai de faire ici une parenthèse et de reprendre les propos de M. Sottas, puisque je participais aux négociations qui ont présidé à l'accord auquel il a été fait allusion. Les ingénieurs de l'OTC ont affirmé à tous les intervenants, de la manière la plus sérieuse, qu'il fallait absolument trois voies de circulation pour décharger le trafic au rond-point de Plainpalais. Il est vrai que c'était un nœud horriblement chargé, et on pouvait admettre, sans être ingénieur de la circulation, que l'argument avait une certaine logique. Ceux qui voulaient voir les voitures quitter le plus vite possible la plaine de Plainpalais pour partir en périphérie pouvaient d'autant plus admettre cet argument. La piste cyclable a donc été prévue sur la plaine de Plainpalais, je reviendrai ensuite sur l'emplacement exact.

Or qu'avons-nous vu? Je rejoins ici la préoccupation formulée par M. Ducret – mais j'en fais une interprétation un peu plus large que lui – quand il parle des procédures fédérales et du fait, pour le moins déconcertant, que les plans d'exécution aient été modifiés par rapport aux plans approuvés par l'autorité fédérale. Une des modifications majeures, dont on a peu parlé ici, c'est que les trois voies de circulation ont été maintenues, mais pas dans le sens qui avait été proposé par

les ingénieurs de la circulation. En d'autres termes, les deux voies sortantes, qui étaient si nécessaires pour désengorger le rond-point de Plainpalais, se sont transformées en une voie sortante, à côté de deux voies entrantes depuis la place des 23-Cantons en direction de la place du Cirque! Sans être ingénieur de la circulation, je me dis qu'il est quand même difficile d'utiliser les mêmes arguments pour justifier une chose et son contraire! Reste que le résultat, c'est qu'on n'a plus pu discuter d'une piste cyclable là où elle aurait dû être, c'est-à-dire à côté du site propre du tram, à la place d'une des deux voies de circulation.

Alors, que faire aujourd'hui? Avant d'aller plus loin, je voudrais revenir sur ce qui s'est passé depuis novembre 2004, puisque certains s'étonnent de ne pas voir la piste cyclable déjà dessinée sur le sol. Vous avez lu la dernière lettre d'un des signataires de l'accord, l'Aspic, qui s'était manifesté lors de l'inauguration du tram et avec qui nous avons eu une correspondance. Dans sa première lettre, qui date du 12 novembre 2004, l'Aspic, avec qui nous étions en discussion, disait: «A l'issue de nos discussions – et malgré certains doutes, à la fois quant à la capacité de la Ville à respecter et faire respecter ses engagements, mais également quant à la faisabilité réelle de l'aménagement envisagé avec ces poteaux – nous pouvons vous confirmer notre volonté – essentiellement dans un souci d'économie des deniers publics – de considérer une solution de voie cyclable entre les voies de tram et les arbres, malgré les poteaux.» J'ai donc demandé à mes services de travailler dans cet esprit. Suivaient 14 conditions qui étaient posées par l'Aspic pour s'assurer que cette piste serait vraiment utilisable par les cyclistes. Mes services – et je rends hommage à M. Macherel qui a eu à cœur de faire évoluer ce dossier – ont rencontré l'Aspic, avec qui il y a eu des échanges de correspondance, jusqu'au dernier courrier qui vient d'être lu. J'ai entendu, tout comme vous, que l'Aspic est aujourd'hui moins soucieuse de l'utilisation des deniers publics qu'elle ne l'était au mois de novembre, lorsqu'elle donnait son premier point de vue... Mais, en l'occurrence, vous comprendrez que nous n'ayons pas, autoritairement, dessiné une piste cyclable sans attendre, d'une part, les résultats des négociations avec l'Aspic et, d'autre part, le vote du Conseil municipal. A défaut, ce n'aurait pas été la première fois que vous auriez reproché à l'un ou l'autre des départements d'agir trop vite, avant que le Conseil municipal ait pu se prononcer. Voilà qui explique que nous n'ayons pas dessiné une quelconque piste cyclable.

Maintenant, j'en viens au futur. Le plus logique, si l'on veut travailler au développement du vélo dans cette ville, est de faire en sorte que les cyclistes puissent circuler sur la chaussée, comme tous les autres usagers. Je suis prêt, si le Conseil municipal fait sien cette option, à demander à l'OTC de modifier les plans en ce sens. Bien évidemment, nous n'avons pas la garantie, puisque l'OTC est l'autorité décisionnaire, d'obtenir satisfaction. Mais il serait intéressant de savoir si votre Conseil a la volonté d'aller dans cette direction. Si d'aventure ce

Motion: piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant

n'était pas le cas, ou si nous n'obtenions pas l'accord de l'OTC, resterait l'option plaine de Plainpalais. Pour ma part, je n'ai jamais vu la plaine de Plainpalais comme un endroit où les usagers seraient parqués: 1,5 m pour les cyclistes, 2 m pour les puciers, 1,5 m pour les piétons, 3 m pour les chiens... J'ai plutôt imaginé une plaine où les piétons et les vélos pourraient, comme c'est d'ailleurs le cas actuellement, déambuler un peu partout.

Ici, je pose une question. Je ne suis pas en charge de l'application de cette réglementation, mais peut-être d'autres pourront-ils nous orienter: si une piste cyclable est dessinée sur la plaine de Plainpalais, je me dis – me basant sur des notions juridiques qui sont certainement très poussiéreuses, puisque je n'exerce plus depuis longtemps! – je me dis qu'un cycliste qui roulerait en dehors de la piste cyclable pourrait être l'objet de sanctions. En effet, lorsqu'il existe une piste cyclable et qu'on roule en dehors de la piste, on est généralement amendable... Personnellement, je défends une philosophie où l'utilisateur du vélo peut se déplacer en sécurité, mais tout à fait normalement, comme n'importe quel autre usager. Et je ne voudrais pas qu'à vouloir trop bien faire – ou à vouloir régler je ne sais quels comptes – on aille à fin contraire du but recherché. C'est là une question que je me pose et qui mérite une certaine réflexion.

En conclusion, je déplore, tout comme vous, le couac dont il a été question tout à l'heure et je dirai que, si nous avons à cœur de promouvoir le vélo – c'est le cas d'une grande majorité de ce Conseil municipal, je le sais – nous devrions alors tenter d'imposer une piste cyclable sur l'avenue Henri-Dunant elle-même, à la place d'une des deux voies entrantes – ces deux voies qui ne devaient être qu'une au départ. Si nous n'obtenions pas satisfaction, nous pourrions alors rediscuter de la piste cyclable sur la plaine de Plainpalais. J'y suis passé récemment à plusieurs reprises, avec ou sans mon vélo, et j'ai croisé beaucoup de gens qui traversaient cette plaine sans rencontrer beaucoup d'obstacle apparemment. C'est dire que, même si la décision prenait encore quelque temps, les conséquences ne seraient pas catastrophiques pour les nombreux usagers de la plaine.

M. Roman Juon (S). Je renonce à intervenir, car M. Ferrazino vient de répondre à la question que je voulais poser à propos de la plaine de Plainpalais!

M. Roberto Broggini (Ve). Cette motion M-447 était à l'origine une résolution, qui avait été déposée au mois de janvier 2004, alors que les poteaux n'étaient pas encore posés. Cette résolution a été traitée assez rapidement, c'est-à-dire le 23 février 2004, où, lors de la prise en considération, elle a été transformée en motion, suite aux propos de M. Pierre Muller, seul conseiller administratif

présent dans la salle, qui nous avait lu un courrier du maire de Genève. Dans ce courrier, il était écrit: «Une première proposition consistait à insérer la piste cyclable sur la largeur disponible entre le site propre du tram et le mail d'arbres longeant l'avenue – largeur variable entre 2 et 2,5 m. Le Service des agents de ville et du domaine public s'est fermement opposé à cette proposition, affirmant qu'elle aurait gêné les vendeurs du marché de détail et des puces, qui doivent pouvoir stationner leur véhicule directement derrière leur stand.»

Mesdames et Messieurs, jusqu'à preuve du contraire, ce ne sont donc pas les puciers qui se sont opposés à cette solution, mais le service qui est en charge de mettre à disposition les bancs et les espaces sur la plaine de Plainpalais. A ce moment-là, alors que M. Muller nous lisait cette lettre, les poteaux n'étaient pas encore posés et M. le maire était lui-même informé, puisqu'il avait donné ce courrier à M. Muller. Il était donc encore loisible d'éviter la situation que nous connaissons actuellement et d'alerter tant les services du domaine public que ceux de l'aménagement. Mais cela n'a pas été fait et, entre-temps, on a posé ces mâts qui empêchent dorénavant d'aménager cet espace pour les cyclistes le long de la plaine de Plainpalais et de l'avenue Henri-Dunant, tel que prévu dans le protocole d'accord de 2001.

Il faut remarquer ici que ce protocole ne fait pas mention d'une piste cyclable à proprement parler, mais d'un espace réservé aux vélos, ou, pour le moins, d'un espace où les cyclistes seraient les bienvenus pour circuler entre les bâtiments universitaires qui se trouvent du côté du rond-point de Plainpalais et les nouveaux bâtiments d'Uni-Mail, notamment, sans oublier tous les autres cyclistes qui auraient pu emprunter ce parcours. Si, dans ce protocole d'accord, on parlait d'un espace réservé au vélo, c'était justement pour éviter le juridisme ou le formalisme étroit évoqué par M. Ferrazino, qui demandait si, une fois la piste cyclable tracée, les vélos seraient interdits sur le reste de la plaine. C'est ce que j'ai cru comprendre tout à l'heure. Eh bien, justement, c'était la solution recherchée, mais elle n'a pas pu être mise en œuvre à cause de l'implantation de ces poteaux, qui a été demandée, si ce n'est exigée, dans un premier temps, par le service qui s'occupe des marchands sur la plaine. Ensuite, ces poteaux n'ont été contestés ni par les services d'aménagement ni par leur directeur, si ce n'est, nous l'avons souligné, par le responsable de la promotion du vélo, qui a rejoint depuis le nouveau Service de la mobilité. Nous espérons que ce service nouvellement créé aura un peu de poids face aux autres services de l'administration, qui en l'occurrence, en prenant cette décision autoritaire, ont fait fi du protocole d'accord. Et c'est bien ce que nous leur reprochons aujourd'hui.

A ce jour, je n'ai pas entendu de puciers se plaindre de l'éventuelle réalisation d'une piste cyclable. Au contraire, certains m'ont demandé: «Mais qu'est-ce que vous avez foutu, au Conseil municipal? Qu'est-ce que vous avez foutu, avec ces

Motion: piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant

poteaux? Nous aurions pu reculer d'un mètre et il y aurait eu toute la place pour laisser passer les vélos.» Voilà ce que les puciers, avec leur bon sens, m'ont encore dit l'autre jour! Donc, ne mettons pas tout sur le dos des puciers, mais bien sur celui des services, qui ont imaginé que, peut-être, les puciers allaient penser que... Ce n'est pas ainsi qu'il fallait faire!

Un protocole d'accord a été signé et nous devons faire en sorte qu'il soit mis en œuvre. Mais il me paraît illusoire de vouloir mettre une piste cyclable entre les arbres et les pylônes qui soutiennent les caténaïres des trams. D'autant que ces pylônes ne sont pas dans l'alignement des arbres et qu'ils supportent des armoires électriques sur lesquelles les marchands de légumes ou les puciers viennent s'alimenter. Mettre une piste cyclable entre ces poteaux et les arbres, avec ces câbles électriques qui traînent par terre, me paraît impossible. Il nous faut donc chercher et trouver une solution. On a fait état tout à l'heure du point de presse du Conseil d'Etat du 16 février 2005, que j'ai sous les yeux, où le gouvernement cantonal dit qu'il est à disposition pour une recherche de solution négociée. J'en suis ravi! L'OTC, qui a réussi à changer le sens des voies de circulation automobile prévues dans le protocole, va peut-être reconnaître qu'il n'y a pas besoin de deux voies pénétrantes, mais d'une seule, comme prévu originellement, et qu'une voie sortante est suffisante. Cela permettrait de résoudre tous les problèmes et d'aménager une bande cyclable du côté des immeubles de l'avenue Henri-Dunant, et une bande cyclable du côté du tram.

Ce serait sans doute la solution idéale, mais elle n'est pas acquise. Si elle ne pouvait l'être, nous en resterions – c'est la volonté exprimée par la commission de l'aménagement et de l'environnement – à la solution inscrite dans le protocole d'accord. Et celle-ci implique, non pas un slalom entre poteaux et arbres, le long de la plaine, mais la réparation de ce que nous appellerons une malfaçon, c'est-à-dire le déplacement des poteaux qui supportent les caténaïres et les armoires électriques alimentant les marchands. C'est ainsi qu'il faut comprendre la motion amendée par la commission, qui a fait un travail considérable et qui nous a permis de mieux saisir comment s'est prise cette décision extrêmement malheureuse! (*Applaudissements.*)

M^{me} Sandrine Salerno (S). J'interviendrai d'abord sur la proposition de M. Ferrazino, qui parlait de négocier avec l'OTC la possibilité d'inscrire la piste cyclable sur une des voies de circulation pénétrantes. C'est une possibilité qui paraît ardue, difficile, mais c'est certainement la meilleure, comme M. Brogginini vient de le dire. Si le Conseil administratif parvient à cette solution, il est évident que nous, groupe socialiste, nous la soutiendrons. Elle nous paraît compliquée parce que, jusqu'à présent, les négociations de la Ville avec l'OTC ont été plutôt difficiles, mais nous ne voulons pas préjuger de l'issue des discussions. Tant

mieux si la Ville parvient, par la voix de l'un de ses magistrats, à négocier et à obtenir que la bande cyclable soit tracée sur une des voies pénétrantes et qu'ainsi les cyclistes puissent circuler en toute sécurité et avec plus de plaisir que sur le tracé *ante* qui avait été négocié entre les parties.

Voilà pour ma première observation. Ensuite, puisque le magistrat Ferrazino a fait allusion à l'ensemble de l'aménagement de la plaine de Plainpalais, je voudrais saisir cette opportunité pour rappeler que cette bande cyclable s'inscrit sur une parcelle qu'il est prévu d'aménager depuis de nombreuses années. Un projet a été élaboré pour la plaine de Plainpalais, il a été largement mis en discussion auprès de la population et a été bien accueilli par les riverains. Or, à ce jour, ce projet n'a toujours pas été rendu public autrement que par le biais de l'information à la population. Pour notre part, groupe socialiste, nous souhaitons voir la plaine de Plainpalais aménagée et nous aimerions enfin être saisis d'un projet. En effet – doit-on le rappeler? – la plaine est un espace immense au cœur de la ville, qui accueille des activités multiples, activités qui, bien souvent, engendrent un trafic automobile sur la plaine. Cette situation ne nous paraît pas du tout satisfaisante et, outre ce débat important sur la mobilité et la bande cyclable, nous souhaiterions que le projet d'aménagement de la plaine de Plainpalais dans son ensemble soit rapidement soumis au Conseil municipal, ou en tout cas durant cette législature, puisqu'on nous l'a promis à de réitérées reprises.

M. Patrice Reynaud (L). J'ai écouté avec attention la proposition de M. Ferrazino. Pour ma part, je me réfère au projet de motion amendée, car c'est à cela que nous devons nous tenir, et uniquement à cela. Pourquoi dis-je cela? Il est évident qu'il y a eu un couac entre certains services et avec l'OTC, notamment M. Ferrazino, succédant en cela à M. Sottas, a rappelé l'épisode des trois voies de circulation qui allaient un coup dans un sens, un coup dans l'autre, je ne reviendrai pas là-dessus. En revanche – et je m'excuse de paraître un peu insidieux dans mes propos, mais c'est ce que je ressens profondément – il ne faudrait pas que la décision que nous pourrions prendre – consistant à privilégier la démarche du Conseil administratif auprès du seul OTC, lequel, selon toute vraisemblance, va nous envoyer paître – aboutisse à un constat d'échec empêchant toute autre solution.

Il faut être bien clair, Mesdames et Messieurs. L'acceptation de cette motion amendée ne doit pas être comprise comme excluant d'autres solutions que le Conseil administratif pourrait trouver. En l'occurrence, il n'y a pas que la démarche auprès de l'OTC, il y a sans doute d'autres façons d'envisager la chose. Dès lors que la démarche auprès de l'OTC – vous l'avez vous-même reconnu, Monsieur Ferrazino – est appelée à être vaine, je ne voudrais pas que, d'ici quelques semaines, voire quelques mois, M. le magistrat revienne vers nous en

Motion: piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant

disant: «Essayé, pas pu!» Car il y a d'autres solutions et l'objet de cette motion est précisément d'inviter le Conseil administratif à chercher toutes les solutions possibles, et pas seulement celle liée à l'OTC.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. J'ai bien compris les réflexions et les soucis de M. Reynaud, que nous partageons d'ailleurs. Nous allons examiner les propositions qui sont prêtes et qui ont été réalisées par les techniciens, en tenant compte de l'implantation des puciers. Bien entendu, nous n'avons pas la version sur le bitume, puisque celle-ci n'a pas fait l'objet d'une étude, n'ayant pas le préavis favorable de l'OTC. Mais vous conviendrez que c'est la version la plus facile à réaliser.

Cela dit, j'aimerais vous montrer le plan que j'ai ici et vous expliquer pourquoi la piste tracée n'est pas droite. Ce n'est pas du tout parce que nous aurions eu la main chancelante, mais c'est simplement à cause de l'arrêt de bus qui est prévu à la sortie du rond-point et qui fait que les cyclistes ne peuvent pas passer devant les usagers des TPG. Donc, de toute façon, Monsieur Reynaud, j'aimerais attirer votre attention sur le fait que la bande cyclable, si elle devait être au bord du trottoir, avec ou sans déplacement des poteaux, passerait de toute façon derrière l'arrêt de bus. L'autre problème se situe à la hauteur de la rue Vignier. La piste cyclable n'est pas droite à cet endroit non plus, à cause des deux passages piétons qui se trouvent à cet endroit. Si la piste cyclable était droite, les vélos devraient s'arrêter lorsque le feu est vert pour les piétons. Voilà donc pour les études qui ont été faites.

Aujourd'hui, j'entends qu'il y a une volonté largement partagée de demander à l'OTC d'examiner la possibilité de mettre la piste cyclable sur la route. Ce qu'il convient de savoir, c'est que, dans l'hypothèse d'une réponse négative, deux possibilités restent ouvertes. Celle d'utiliser la plaine de Plainpalais, comme c'est le cas aujourd'hui, et qui ne semble pas retenue par grand monde dans cette enceinte, et celle d'aménager une piste cyclable conforme au protocole d'accord. Mesdames et Messieurs, vous êtes plusieurs à avoir rappelé que ce protocole – dont le plan figure en annexe du rapport de M. Buschbeck – ne mentionne pas nommément une piste cyclable: le plan montre simplement un petit vélo sur la bordure. Le protocole d'accord nous laisse donc parfaitement libres de choisir l'une ou l'autre de ces variantes. A cet égard, ce que vous devez nous dire aujourd'hui, c'est si vous voulez la variante à 500 000 francs, qui nécessitera de déplacer les fameux poteaux, qui ont été installés de manière incongrue, nous l'avons tous reconnu. Ou voulez-vous la variante qui ne coûtera quasiment rien et qui tient compte de l'état de fait actuel? Là aussi, il faut vous prononcer, dans la mesure où c'est l'utilisation des deniers publics qui est en cause. Nous devons savoir dans quelle direction vous souhaitez que les services de la Ville travaillent.

Pour ma part, et cela découle des propos que je viens de tenir, il me paraîtrait pour le moins disproportionné d'engager une dépense d'un demi-million pour déplacer ces poteaux, sachant que, de toute façon, la piste cyclable ne serait pas uniforme – c'est pourquoi je me suis permis de vous montrer le plan – sur la plus grande partie du tronçon, compte tenu de l'abribus et des passages piétons. Maintenant, si le Conseil municipal pense autrement et trouve judicieux, opportun, de dépenser cette somme, le Conseil administratif ne manquera pas d'en tenir compte.

M^{me} Alexandra Rys (DC). Nous sommes en fin de débat et M. le magistrat vient de poser la question, je serais presque tentée de dire la seule question qui doit nous occuper, en nous demandant quelle variante nous préférons en fonction du coût. Car la vraie question est en effet: à quel prix estimons-nous le respect de la volonté du Conseil municipal? C'est là tout l'enjeu de ce débat. Pour le groupe démocrate-chrétien, la réponse est très claire. Nous avons demandé une piste, une bande, une zone – on l'appellera comme on voudra – un espace où les vélos puissent passer, là où il y a aujourd'hui des poteaux. A notre avis, il convient donc d'enlever ces poteaux, et tant pis si cela coûte cher, parce que c'est le prix du respect de la volonté exprimée par la majorité de ce Conseil municipal. C'est pour cela que nous avons été élus et, si nous voulons continuer à nous regarder dans la glace le matin, c'est ce que nous devons exiger aujourd'hui! (*Applaudissements.*)

M. Blaise Hatt-Arnold (L). Tout d'abord, pour abonder dans le sens de la préopinante démocrate-chrétienne, je dirai que la volonté du Parti libéral a été exprimée dans le cadre de la commission: nous voulons effectivement que le Conseil administratif prenne ses responsabilités. Nous avons voté tout à l'heure un crédit d'étude de 3,5 millions pour les futurs aménagements cyclables. Je crois qu'en fonction de ce crédit-là, dans le cadre de ce qui va se faire prochainement, nous pouvons partir sur le même principe qui a été décidé en commission, à savoir la réalisation de cette piste cyclable telle que nous l'avions demandée.

Maintenant, puisqu'on arrive à 23 h et à la fin de nos débats, j'aimerais dire qu'une chose m'étonne. En commission de l'aménagement et de l'environnement, nous avons passé une année à auditionner les nombreux services. Ce soir, nous avons passé une heure à parler de ce problème. M. Ferrazino a fait son mea culpa, en quelque sorte, en reconnaissant qu'il y avait eu des couacs. Or, on sait que ce ne sont pas seulement les services de M. Ferrazino qui ont été impliqués dans cette affaire, mais également ceux de M. Hediger, qui a eu la patience de rester jusqu'à 23 h pour nous écouter et qui est également venu en commission, avec ses services, pour nous expliquer tous les problèmes qui ont provoqué ce couac.

Motion: piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant

Alors, Monsieur Hediger, je dois vous dire que je suis extrêmement étonné, et un peu déçu, de ne pas vous avoir entendu ce soir. Je crois qu'il faut savoir assumer. M. Ferrazino l'a fait, vous pas. En ce qui me concerne, je le regrette, car je pense que vous nous deviez aussi une explication ce soir concernant les services que vous dirigez.

M. Roberto Brogini (Ve). J'ai bien entendu M^{me} Rys. Dans le projet de réalisation du tramway Acacias – car il faut replacer ce débat dans le contexte – ce bout de piste cyclable était prévu. Le 18 septembre 2002, devant la commission des travaux, M. Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain, disait: «L'aménagement du tram en site propre est prévu aux Acacias, avec de chaque côté une voie de circulation, une bande pour les vélos et un trottoir. Le long de la plaine de Plainpalais, du côté de la place du Cirque, la situation sera identique.» En l'occurrence, cette malfaçon – car c'est bien le mot à utiliser – devra être réparée, comme sur n'importe quel chantier. C'était un chantier d'importance que la réalisation de ce tramway Acacias, pour lequel nous avons voté un crédit de 40 millions. Ces 500 000 francs pour le déplacement des poteaux, Messieurs les magistrats, vous les prendrez donc sur le crédit de 40 millions, qui était prévu, entre autres, pour l'aménagement d'un espace pour les cyclistes le long de la plaine de Plainpalais. Et si ce crédit devait enregistrer un dépassement de 500 000 francs, vous reviendriez devant ce Conseil municipal pour expliquer la raison du dépassement!

Cela dit, arguties juridiques ou non, bande cyclable, piste cyclable, ou espace vélos, qu'importe! L'intention du Conseil municipal était d'avoir un espace sur lequel les vélos pourraient circuler en toute sécurité, ce que nous n'avons pas aujourd'hui. Il convient donc que vous respectiez la volonté du Conseil municipal, en économisant sur un autre poste de ce chantier majeur pour Genève. Cas échéant, vous présenterez une demande de dépassement. Je tiens à souligner ici qu'à aucun moment les cyclistes n'ont voulu s'opposer à la réalisation du tram, qui est apprécié de la population. Mais ils ne doivent pas être les parents pauvres de cet aménagement. Nous vous demandons donc, Monsieur Ferrazino, de choisir la meilleure solution, qui sera celle que nous accepterons! (*Applaudissements.*)

M. François Sottas (AdG/SI). Je dois dire, en préambule, que ce qui s'est passé par rapport au protocole d'accord nous navre aussi. Cela dit, après négociation avec l'OTC, on pourra peut-être arriver à une meilleure solution, c'est-à-dire que les cyclistes puissent circuler sur le bitume et non sur une espèce de zigzag, qui sera assez proche du tram et qui comportera certains dangers. Je rappelle que la bande cyclable qui entre en direction du rond-point de Plainpalais n'est pas très

large et n'est pas très pratique pour les vélos. En supprimant une voie de circulation, on pourra peut-être faire deux véritables pistes cyclables protégées de la circulation, ce qui n'est pas le cas actuellement pour la piste entrante. A côté de la proposition que les cyclistes roulent au bord de la plaine, la négociation avec l'OTC offre la perspective de trouver une meilleure solution. Actuellement, la situation est insatisfaisante pour tous les usagers. Alors, allons de l'avant, négocions avec l'OTC et essayons d'arriver à cette solution, qui serait la meilleure pour tout le monde.

M. André Hediger, conseiller administratif. Tout d'abord, Mesdames et Messieurs, je voudrais rappeler, comme M. Ducret l'a relevé tout à l'heure, que mes services ont abordé la question de la piste cyclable sur la plaine de Plainpalais dans la mesure où celle-ci ne s'est pas réalisée conformément au plan que vous aviez voté ici. Ce plan, qui avait été discuté au Conseil administratif, prévoyait une piste cyclable sur la route, à côté des voies de tram. Moi-même, après les discussions que nous avons eues au sein du Conseil administratif, je n'ai été consulté, en tant que magistrat chargé du domaine public, qu'au moment où le plan était déjà modifié et où la piste cyclable n'était déjà plus prévue sur la route. C'est alors que M. Reynaud, président de la commission de l'aménagement et de l'environnement, m'a téléphoné en me disant que la solution pourrait être sur le mail. J'ai répondu, ce que je répète d'ailleurs, qu'il fallait tenir compte des puciers et qu'il serait très difficile d'implanter une piste cyclable en plein milieu du mail. Ensuite la solution de la voie charretière, prévue pour les services de sécurité, a été évoquée et j'ai relevé que cette voie pourrait aussi être utilisée comme piste cyclable.

En l'occurrence, je rappelle que les puciers, avec qui j'ai eu des discussions sur ces questions, n'étaient pas fondamentalement opposés à un certain retrait de leurs stands. En revanche, ils n'entendaient pas être rejetés totalement hors du mail, sur la plaine, d'autant plus qu'un autre groupe de travail étudie actuellement l'aménagement de l'ensemble de la plaine et que ce changement modifiait tous les projets en cours.

Alors, même s'il y a eu des contretemps, il faut maintenant trouver des solutions. Par rapport au plan initial, l'avenue Henri-Dunant compte deux voies de circulation pénétrantes. J'y passe de temps en temps, quand je vais trouver mes collaborateurs aux Vernets, et je dois reconnaître que c'est beaucoup. J'adhère à l'idée de faire une seule voie pénétrante et une piste cyclable. Mais si l'OTC refuse, quelle est l'alternative? En effet, l'OTC joue un rôle important, j'en sais quelque chose par rapport aux démarches que nous faisons dans le cadre du Service des agents de ville et du domaine public. Il y aurait la solution du bord de la plaine de Plainpalais, dont Christian Ferrazino vous a montré le plan. Mais,

comme il l'a relevé, on a implanté entre-temps un arrêt de tram, qu'il faut donc contourner, et il y a aussi deux passages piétons. Ce sont là des éléments que j'avais soulignés en disant qu'il fallait en tenir compte si on implantait cette piste cyclable au bord de la plaine. Alors, la solution serait peut-être de discuter avec les puciers et je prends l'engagement de le faire. Ce ne sont pas des gens faciles, ils défendent leur gagne-pain, mais ils devraient accepter un retrait de 1,5 à 2 m sous le mail. A mon avis, un retrait de ce type est négociable.

Deuxième débat

Mise aux voix, la motion amendée par la commission est acceptée sans opposition (59 oui et 1 abstention).

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal charge le Conseil administratif de créer, dans les délais les plus brefs et conformément au protocole d'accord du 23 avril 2001 signé par l'Etat de Genève, la Ville de Genève, la Ville de Carouge, la Ville de Lancy, le TCS, l'ATE, Feu vert, Coordination transports, l'Aspic et les TPG, une piste cyclable clairement définie le long de l'avenue Henri-Dunant, séparée des rails, des piétons et des activités temporaires et commerciales se déployant sur la plaine de Plainpalais.

Le Conseil administratif est chargé de présenter un projet d'arrêté ou de prendre une mesure.

8. Pétitions.

La présidente. Les pétitions suivantes ont été déposées:

- P-136, «Nuisances sonores dues aux manèges forains sur la plaine de Plainpalais»;
- P-137, «Fermeture définitive de toute la rue Vignier à la circulation».

9. Propositions des conseillers municipaux.

La présidente. Les motions suivantes ont été déposées:

- M-534, de *MM. Patrice Reynaud, Blaise Hatt-Arnold, Jean-Marie Hainaut, Georges Queloz et Alexis Barbey*: «Parquer à Genève: vœu pieux ou besoin réalisable?»;
- M-535, de *M^{me} Sandrine Salerno et M. Didier Bonny*: «De l'opportunité d'élargir les heures d'ouverture des maisons de quartier»;
- M-536, de *MM. Pierre Losio, Bruno Martinelli, M^{mes} Hélène Ecuyer et Sandrine Salerno*: «Relations Ville-Etat: le Conseil municipal doit être informé des intentions du Conseil administratif».

10. Interpellations.

Néant.

11. Questions écrites.

La présidente. J'annonce la question écrite QE-184, de *M. Vincent Schaller*: «Prix de pension des crèches pour les indépendants».

Mesdames et Messieurs, la séance est levée. Je vous souhaite une bonne fin de soirée. A bientôt!

Séance levée à 23 h 5.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif 5218
2. Communications du bureau du Conseil municipal 5218
3. Proposition du Conseil administratif du 2 février 2005 en vue de l'ouverture d'un crédit de 3 350 000 francs destiné à la promotion du vélo (études, réalisation d'infrastructures, communication) (PR-393). Suite de la préconsultation 5218
4. Proposition du Conseil administratif du 2 février 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° 29352, situé entre la rue de Chandieu, l'avenue Giuseppe-Motta, la rue du Grand-Pré et la rue de Vermont, feuille 26 du cadastre communal, section Petit-Saconnex, portant le changement d'affectation d'un bâtiment d'activités en bâtiment d'habitation et révisant partiellement le plan localisé de quartier N° 28748, adopté par le Conseil d'Etat le 30 octobre 1996 (PR-394) 5224
5. 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) 5238
6. Proposition du Conseil administratif du 23 février 2005 en vue de l'ouverture d'un crédit de 8 560 000 francs destiné à la mise à niveau du Victoria Hall, situé au 14, rue du Général-Dufour, parcelle N° 4681, feuille 34, commune de Genève, section Genève-Cité (PR-398) 5245
7. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion de M^{mes} Annina Pfund, Nicole Valiquier

Grecuccio, Catherine Gaillard-Iungmann, Gisèle Thiévent, Marie-France Spielmann, MM. Roberto Broggin, Damien Sidler, Lionel Ricou, Olivier Coste et Pierre Maudet, renvoyée en commission le 23 février 2004, intitulée: «Pour une piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant» (M-447 A)	5266
8. Pétitions	5321
9. Propositions des conseillers municipaux	5322
10. Interpellations	5322
11. Questions écrites	5322

La mémorialiste:
Marguerite Conus