

MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Quarante-cinquième séance – Lundi 25 février 2008, à 20 h 45

Présidence de M. Guy Dossan, président

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

Font excuser leur absence: *M. Patrice Mugny*, maire, *M. Manuel Tornare*, vice-président, *M. Grégory Baud*, *M^{me} Isabelle Brunier*, *M. Alpha Dramé*, *M^{mes} Laetitia Guinand*, *Mary Pallante* et *M. Pascal Rubeli*.

Assistent à la séance: *M. Rémy Pagani*, *M^{me} Sandrine Salerno* et *M. Pierre Maudet*, conseillers administratifs.

CONVOCATION

Par lettre du 7 février 2008, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 19 février, mercredi 20 février et lundi 25 février 2008, à 17 h et 20 h 30.

Communications du Conseil administratif et du bureau du Conseil municipal
Motion: acheminement des déchets par voies pneumatiques

1. Communications du Conseil administratif.

Néant.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Néant.

3. Motion du 15 octobre 2007 de M. Jean Sanchez, M^{mes} Nathalie Fontanet, Fabienne Aubry Conne, Florence Kraft-Babel, Laetitia Guinand, MM. Alexandre Chevalier et Alexis Barbey: «Aspirons les poubelles sous terre!» (M-720)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- l'acceptation par le peuple, en 1986, de l'initiative populaire «L'énergie notre affaire», impliquant différentes modifications de la Constitution genevoise;
- la volonté du Canton de Genève de se fixer des objectifs chiffrés pour sa conception générale de l'énergie, notamment la réduction du taux de CO₂ dû aux carburants;
- les succès de l'acheminement des déchets par voies pneumatiques dans plusieurs villes européennes;
- l'économie en personnel et la réduction drastique du nombre de transports par les camions de la Voirie,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'étudier la mise en place d'un système d'acheminement des déchets par voies pneumatiques, en ville de Genève, et en concertation avec les communes du canton, afin d'intégrer cette nouvelle technologie notamment dans le cadre de nouveaux plans d'urbanisation ou de travaux de rénovation.

¹ Annoncée, 2076.

Motion: acheminement des déchets par voies pneumatiques

M. Jean Sanchez (L). Par cette motion, il ne s'agit pas de remplacer les services de la Voirie genevoise, mais de proposer un système écologique et moderne pour les développements futurs. Ce système entraîne une nette diminution du trafic des camions de la Voirie, puisque les déchets ne se trouvent plus sur la voie publique mais sont transportés par un tuyau pneumatique souterrain: plus d'odeurs ni de déchets sur la voie publique!

On compte déjà plus de 600 installations à travers le monde. En Corée du Sud, ces installations sont même obligatoires dans tous les nouveaux projets de développement urbain. Plus près de nous, ces installations sont opérationnelles dans les pays nordiques, en Espagne et en France. Barcelone a plusieurs quartiers, y compris la vieille-ville, déjà connectés. Le tri des déchets reste possible, les habitants ne sont plus réveillés par le trafic des camions poubelles.

Pour donner un ordre de grandeur, je prendrai l'exemple d'un quartier de la banlieue de Santander: 28 tonnes de déchets par jour, pour 10 000 logements, répartis sur 338 poubelles raccordées à environ 7 kilomètres de tuyaux aboutissant à une petite centrale de collecte, le tout entièrement automatisé. Dans le projet du futur écoquartier de Narbonne, dont les travaux démarrent cette année, l'aspiration des déchets a aussi été intégrée.

Pour terminer, je citerai le maire de Santander, qui déclarait au sujet de cette nouvelle technologie: «Les espaces publics ont trop de valeur pour qu'ils servent au simple stockage des ordures.» Le groupe libéral vous propose donc de renvoyer cette motion à la commission des travaux.

Préconsultation

M. Jacques Hämmerli (UDC). L'Union démocratique du centre n'entrera pas en matière sur cette motion. En effet, nous considérons que la Ville de Genève doit avoir d'autres priorités que de se lancer dans une telle étude. Du reste, cette dernière devrait démontrer que nous n'avons pas la taille critique pour réaliser à des coûts raisonnables un réseau pneumatique pour ordures. Nous préconisons quant à nous d'entretenir prioritairement notre patrimoine, qui en a bien besoin. C'est d'ailleurs ce souci qui nous avait fait refuser la proposition des libéraux et des radicaux de diminuer de 5 millions les investissements 2008 de la Ville, ce qui nous avait alors valu d'être accusés, à tort, d'aggraver le budget...

M^{me} Christiane Olivier (S). Voila qui pourrait paraître comme une belle proposition et une bonne idée. Comme cela a été mentionné par les motionnaires, tout le monde aurait à y gagner: plus de containers qui débordent, plus de sacs poubelles déposés le soir, moins de camions de voirie qui circulent, moins de pol-

lution et, en plus, des économies substantielles. Il paraîtrait même que l'on pourrait faire des économies de personnel. Ce qui ne m'étonne guère de la part des motionnaires, puisque cela va en droite ligne, ou en ligne droite si vous préférez, de leur politique. Mais là alors, comme il s'agit de fonctionnaires, il faudrait, eux aussi, les «recycler», et cela demandera beaucoup de travail au magistrat Pierre Maudet, qui devra trouver encore d'autres solutions pour les occuper ailleurs, alors qu'il a déjà fort à faire pour trouver des nouvelles fonctions aux 63 agents municipaux dont il veut externaliser le service! Mais c'est là un autre débat et nous en parlerons en temps voulu.

Revenons à notre motion de ce soir et à cette fausse bonne idée qui nous est présentée. Car ce qui est vérité à Rome ne l'est pas forcément à Athènes. Je m'en explique. Si certaines villes en Europe – dont celles que le préopinant a citées – bénéficient de ce système et en sont satisfaites, cela ne veut pas dire qu'il puisse être transposé tel quel dans notre ville. C'est qu'en y regardant de plus près et en examinant le bâti de notre cité, cette proposition, aussi intéressante soit-elle, est irréalisable en Ville de Genève. Ce système, qui pourrait s'apparenter à ce qu'on appelait autrefois «les dévaloirs», peut être envisagé lors de nouvelles constructions – comme cela a été mentionné – voire dans un nouveau quartier, mais il n'est pas, en l'état actuel, adaptable en Ville de Genève.

La configuration même des bâtiments existants fait que dans plusieurs quartiers – la Vieille-Ville pour ne parler que d'elle – il serait impossible de creuser des soubassements sous chaque immeuble pour recueillir ces conduits d'acheminement. Sans parler de l'impossibilité d'obliger les privés et les régies à effectuer ces travaux importants.

Et c'est là où réside la difficulté. Car si on ne peut installer ce système que dans certains immeubles, voire dans certaines zones, et non de façon empirique dans toute la ville, ou à tout le moins sur l'entièreté d'une rive, cela revient à dire que nous devrions consentir de très importants investissements, des dépenses conséquentes, et tout cela pour conserver un système mixte, à savoir la levée des ordures telle qu'elle se fait actuellement, doublée du système d'acheminement que vous proposez. Envolée donc la suppression des transports par camions, envolée la réduction drastique de CO₂, envolées les économies, puisque cela coûterait le double.

Aussi nous pensons que, pour commencer, nous pourrions faire l'économie d'une étude en commission et, pour toutes ces raisons, le groupe socialiste refusera l'entrée en matière sur cette motion.

M^{me} Claudia Heberlein Simonett (Ve). Je m'associe aux propos de ma préopinante: cette idée n'est séduisante qu'à première vue car, dans un deuxième temps, toutes sortes de bémols surgissent. Mesdames et Messieurs, le problème

Motion: acheminement des déchets par voies pneumatiques

de nos déchets ne sera pas résolu en les cachant à la vue. Au contraire, en facilitant ainsi la disparition des déchets, on ferait tout sauf inciter à réduire la production de déchets, ce qui devrait être notre premier objectif. Avec un tel système, leur quantité risque d'augmenter. Faire disparaître les déchets des rues ne résout pas non plus le problème des résidus toxiques résultant de l'incinération. Ceux-ci ne disparaissent pas et doivent être stockés quelque part. Tout comme pour les déchets nucléaires, nous devons affronter le fait que nous ne pouvons pas effacer toutes les traces que laisse notre mode de vie consumériste. Il n'y a pas d'échappatoire: nous sommes obligés de réduire les quantités que nous consommons, si nous ne voulons pas être étouffés par nos propres déchets.

Le caractère technocratique est un élément récurrent des motions libérales qui ont un objectif soi-disant écologique: valve sur les échappements des véhicules et des chaudières pour économiser la consommation du carburant, bioéthanol pour remplacer le pétrole, et maintenant tubes aspirateurs pour faire disparaître, *abracadabra!*, les déchets! Il ne faut pas croire que les Verts sont a priori contre toute innovation technique. Au contraire, nous sommes les premiers à reconnaître la nécessité de développer des nouvelles technologies, mais ce qui est gênant dans cette approche, c'est l'attitude consistant à tout miser sur la technique pour ne pas devoir repenser nos comportements, qui sont en bonne voie de surexploiter les ressources naturelles. Il est trop facile d'attendre que les ingénieurs nous libèrent de notre responsabilité de remettre en question notre manière de consommer et de jeter. Pour leur part, les Verts préfèrent mettre l'accent sur la sensibilisation à la problématique de la production des déchets.

Le système proposé est censé apporter des économies en évitant les trajets en camion. Néanmoins, c'est une économie limitée, car les camions seront toujours nécessaires pour récupérer les déchets à la centrale et les amener à l'incinérateur. Il est évident qu'un système qui aspire des sacs poubelles de plusieurs kilos et qui les transporte sur plusieurs centaines de mètres, voire des kilomètres, consomme aussi une quantité non négligeable d'énergie. Si on ajoute le nettoyage, le dépannage, le contrôle électronique du système, la consommation d'énergie devrait approcher, voire dépasser celle de la solution camions.

Puis, il y a l'aspect investissement financier qui a déjà été évoqué. Lors d'une de nos dernières séances, nous avons une fois de plus voté des crédits pour la mise en séparatif d'une petite partie du réseau d'évacuation des eaux. Il a été constaté à cette occasion que la Ville avait dépensé des millions de francs pour mettre en place ce réseau. Or, ici, on parle d'investissements du même ordre pour la réalisation d'un tel système. Car il faut ouvrir les rues, enfoncer des tubes d'un diamètre impressionnant, installer une centrale, où les déchets seront rassemblés et mis sur des camions pour être transférés à l'incinérateur. Même en étant convaincu que le système est fiable techniquement, raisonnable en termes de consommation énergétique, efficace au niveau de la gestion – moins de personnel pour la Voirie par

exemple – il est fort illusoire de penser qu'un tel investissement serait dans les moyens de la Ville. En l'absence d'un projet de construction ou d'urbanisation concret, les Verts ne voient pas l'intérêt d'étudier cette technique et refuseront donc la motion.

M. Jean Sanchez (L). Je voudrais apporter deux précisions. Je ne propose pas un système impliquant de détruire ce qui a déjà été fait, c'est-à-dire d'intervenir sur des constructions déjà desservies par la Voirie. Je préconise plutôt d'étudier le système dans le cadre de nouveaux quartiers, de nouvelles urbanisations, et non de reconstruire des quartiers sur la base d'un simple concept d'évacuation de déchets. En l'occurrence, si on n'avait pas étudié les nouvelles technologies, on en serait encore à la marine marchande à voile! En voyant qu'on refuse sans l'étudier un concept éprouvé depuis trente-cinq ans et installé sur 600 sites à travers le monde, je ne peux que m'interroger...

M^{me} Alexandra Rys (DC). Quel beau sujet que voilà, et comme il est intéressant d'écouter les prises de position des uns et des autres sur un sujet assez anodin en apparence! Finalement, qu'avons-nous entendu? Un groupe disant qu'il y aura des problèmes ici, des problèmes là, et qui refuse donc d'étudier le système. Alors que d'autres villes l'ont adopté, on pourrait au moins avoir la curiosité de se demander comment font les autres, de voir si ce système est éventuellement applicable chez nous. Mais non, on s'y refuse, des fois que cela demanderait de se creuser les méninges...

Une autre intervention qui a retenu ma plus vive attention est celle des Verts: ils ont expliqué très doctement qu'ils préfèrent – et ils ont raison – travailler sur le comportement individuel, plutôt que de résoudre le problème par la simple technologie. Ce qui est particulièrement intéressant dans cette prise de position, c'est que, si les Verts souhaitent travailler sur le comportement humain – et nous pouvons les rejoindre – pourquoi diable ne suivent-ils jamais le groupe démocrate-chrétien, lorsque celui-ci affirme que le transfert modal est d'abord une question de comportement humain et de pédagogie?

C'est dire qu'une simple petite motion comme celle-ci peut révéler bien des incohérences et des préjugés dans certains groupes. Pour sa part, le groupe démocrate-chrétien souhaite renvoyer cette motion en commission des travaux, afin qu'elle soit étudiée avec sérieux. Et ensuite, ensuite seulement, nous en tirerons les conclusions qui s'imposent!

M. Pierre Maudet, conseiller administratif. L'évacuation des déchets est un sujet qui revient à intervalles réguliers devant ce Conseil et qui, de manière

Motion: acheminement des déchets par voies pneumatiques

plus générale, a marqué l'histoire des municipalités depuis quelques centaines d'années. En effet, c'est un problème qui touche évidemment tout le monde, à telle enseigne que nos ancêtres les Romains, déjà, avaient trouvé des solutions assez audacieuses pour l'évacuation des déchets. Et il est vrai que ce domaine a donné lieu parfois, dans certaines contrées, à des innovations tout à fait intéressantes. Comme cette motion a été déposée au mois d'octobre 2007, nous avons largement eu le temps, au sein de mes services, d'étudier la faisabilité d'un tel système et son implantation, par hypothèse, dans de nouveaux quartiers. Car il faut ici lever toute ambiguïté: il ne s'agit pas d'installer ce dispositif sur la voirie publique pour récolter les poubelles grillagées orange, mais bien pour récolter les poubelles domestiques, privées, et il s'agit évidemment d'un système à implanter dans de nouveaux quartiers – on a parlé tout à l'heure d'éco-quartiers.

Comme pour tout système, celui-ci présente un certain nombre d'avantages. Outre ceux qu'a cités tout à l'heure M^{me} Olivier en termes d'organisation et qui peuvent permettre de libérer des forces pour d'autres activités – ce qui m'intéresse évidemment au plus haut point – il y a l'éradication des véhicules en surface. On parle beaucoup ces jours-ci des particules fines et transférer une fraction des déchets sur des systèmes pneumatiques peut présenter des avantages du point de vue du bilan écologique. Ensuite, il y a l'éradication des conteneurs et des sacs sur les trottoirs, qui sont une nuisance générée par le système de récolte actuel. Ces conteneurs et sacs obstruent le passage et peuvent causer des difficultés ça et là, notamment dans certains quartiers – Saint-Gervais, les Pâquis – où les rues et les trottoirs sont étroits. Un autre avantage est l'éradication des odeurs, dont nous pouvons témoigner, mes collègues et moi-même, qui avons vu ces dispositifs lors de notre intéressant voyage d'étude dans les pays nordiques. M. Pagani s'est même risqué à ouvrir une de ces bouches à ordures et à y mettre le nez pour vérifier que le système d'évacuation des odeurs fonctionnait parfaitement... C'est donc une technologie qui nous a paru optimale pour les nouveaux quartiers. Enfin, le système entraîne surtout une diminution de la manutention des déchets et donc des économies à la clé.

Maintenant, il ne faut pas se leurrer, Mesdames et Messieurs, il y a aussi des aspects négatifs. A l'évidence, Genève est connue pour l'encombrement de son sous-sol. Si l'on peut concevoir, encore une fois, ce dispositif pour des nouveaux quartiers – on pourrait l'étudier pour le site d'Artamis – dans bien des endroits, il est déjà difficile aujourd'hui d'implanter en sous-sol les bennes de récupération du verre ou du PET qui, en surface, constituent non seulement des obstacles visuels mais des difficultés potentielles pour toutes sortes d'usagers du domaine public.

Quant à l'investissement pour ce dispositif, il est très élevé. Partout où nous sommes allés, en Suède et au Danemark, nous avons constaté qu'on avait surtout

implanté des prototypes qui, par ailleurs, génèrent un certain nombre de pannes, ce qui oblige les services municipaux à se tenir prêts à intervenir avec camions et personnel, et cela même pour des dispositifs qui sont en place depuis cinq ans. C'est dire qu'il nous faudrait une solution de rechange, parce que nous n'imaginons pas une dérive à la napolitaine dans nos rues, dès lors que le système serait en panne...

Ensuite, et c'est là à mon avis un des aspects qui plaident le plus en défaveur du système, ce dernier est objectivement un frein au tri des déchets. En effet, du fait qu'ils ne voient plus les déchets, les gens ne sont pas vraiment incités à les trier, à moins d'être extrêmement disciplinés. Dans les pays nordiques, cela fonctionne plus ou moins, mais en comparaison avec d'autres quartiers où le tri et la récupération se font encore de manière traditionnelle, les résultats en termes de tri des déchets sont moins bons dans les quartiers équipés de ce dispositif. Cela pour les raisons essentiellement psychologiques évoquées tout à l'heure par M^{me} Heberlein Simonett.

Autre désavantage: l'exploitation et l'entretien sont coûteux. L'exemple de Barcelone, qui a installé ce système pneumatique également sur la voirie publique, pour les poubelles dans la rue, montre que la maintenance est très difficile, parce que toutes sortes d'objets finissent dans ces bouches de récupération. Vous imaginez les actes de vandalisme qui peuvent se produire. D'ailleurs, dans les quartiers que nous avons visités en Suède, le dispositif est protégé par des grilles, installé dans des enclos où l'on pénètre au moyen d'une clé... C'est donc un système assez lourd.

Enfin, il y a quand même un problème d'hygiène par rapport au nettoyage de ces conduites qui, assez vite, génèrent des interventions importantes, ce qui explique les coûts élevés de maintenance.

Résultat des courses: en l'état, au vu de la préétude qu'elle a faite, l'administration ne recommanderait pas l'implantation de ce dispositif dans le patrimoine existant. Cela entraînerait des coûts démesurés en regard de l'effet. En revanche, nous pouvons tout à fait nous réserver la possibilité d'envisager, à la faveur d'un projet pilote, d'un quartier pilote, l'implantation de ce dispositif pour voir comment il fonctionne.

J'aimerais enfin rappeler ma position ainsi que celle du Conseil administratif en disant qu'on se trompe de débat quand on parle de nouvelle technologie. En effet, il y a deux messages principaux, qui ne sont pas complètement concrétisés par cette motion et que nous voulons faire passer dans la population. Le premier, c'est que notre société doit impérativement réduire le volume global de ses déchets. La réduction du volume des déchets est notre objectif prioritaire et ce système n'y contribue pas particulièrement. Le deuxième objectif extrêmement important, c'est le tri, la valorisation, les filières de recyclage. A cet égard, vous

Motion: pont entre la rue de l'École-de-Médecine et le quai des Vernets

l'avez entendu tout à l'heure, le système n'est pas celui qui concourt le mieux au développement du tri.

Dès lors, le Conseil administratif s'en remet à votre jugement. Il fera, comme toujours, ce que vous lui direz de faire. Si vous lui demandez d'étudier le système plus à fond, il le fera; si vous renvoyez la motion en commission, il l'examinera avec vous en commission, et si vous décidez de clore le sujet ce soir, il s'y pliera. Mais je voulais souligner ici notre politique globale, à savoir réduire le volume des déchets et trier davantage!

Mise aux voix, la prise en considération de la motion est refusée par 53 non contre 19 oui.

4. Motion du 15 octobre 2007 de MM. Simon Brandt, Olivier Fiu-melli, Grégory Baud, Rémy Burri, Guy Dossan, M^{mes} Anne-Marie Gisler, Virginie Jordan, Patricia Richard et Christine Camporini: «Pour un véritable pont entre les Vernets et la rue de l'École-de-Médecine!» (M-722)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant que:

- l'actuelle passerelle des Vernets n'offre pas des conditions de sécurité et de circulation optimales pour ses usagers;
- la caractère éphémère de cette passerelle qui fut construite lors d'un exercice militaire en 1951;
- l'importance que prendra cet axe de circulation lors de la construction du futur quartier de la Praille et de la nouvelle affectation de la caserne des Vernets;
- la fragilité de sa structure porteuse et de son tablier qui a nécessité sa fermeture préventive lors des intempéries du mois d'août;
- la nécessité d'élargir les points de passage entre les deux rives à destination des transports publics;
- la possibilité d'un financement mixte avec le Canton si le nouveau pont des Vernets accueillait une ligne de trolleybus,

¹ Annoncée, 2076.

Motion: pont entre la rue de l'Ecole-de-Médecine et le quai des Vernets

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de:

- lui présenter un crédit d'étude d'un pont routier destiné à accueillir les circulations piétonnes, cyclistes, automobiles ainsi que d'éventuels transports publics, entre la rue de l'Ecole-de-Médecine et le quai des Vernets. Ce pont serait à réaliser en prolongement de la rue de l'Ecole-de-Médecine, en lieu et place de l'actuelle passerelle;
- sécuriser si nécessaire et dans les temps requis l'actuelle passerelle, car elle fait partie des tracés piétonniers prévus dans le cadre des événements liés à l'Euro 2008.

M. Simon Brandt (R). Cette motion, je vous l'accorde, Mesdames et Messieurs, vient un peu comme la grêle après les vendanges, dans la mesure où M. Pagani a enfin pris en main un dossier d'aménagement d'envergure, en proposant la sécurisation de l'actuelle passerelle des Vernets en vue de l'Euro 2008, grâce à la proposition PR-594. La deuxième invite de la motion demandant de «sécuriser si nécessaire et dans les temps requis l'actuelle passerelle» n'est donc plus d'actualité en l'état.

Par contre, la première invite l'est tout à fait. Car, que se passera-t-il dans six mois, passé l'Euro 2008, lorsqu'on aura sécurisé à la va-vite cet ouvrage, qui tiendra à peine debout, et qu'on devra se poser la question de fond: que fait-on maintenant? Construit-on un nouveau pont? Laisse-t-on la passerelle en l'état, jusqu'à ce qu'elle s'écroule – comme c'est parfois le cas pour certains logements municipaux, si j'ai bien écouté le débat précédent? Ou alors, prenons-nous en main cet important dossier et construisons-nous un pont?

Comme vous le voyez, dans notre motion, nous souhaitons que le Conseil administratif nous présente un crédit d'étude. Si M. Pagani faisait preuve d'une certaine ouverture vis-à-vis du privé, il pourrait accepter l'offre d'une fondation bien connue à Genève, qui a retiré son soutien au Grand Théâtre, mais qui a généreusement proposé d'offrir à la Ville un pont clé en main sur ses propres deniers. Cela permettrait à la Ville d'avoir un pont neuf, un ouvrage d'envergure digne d'un passage qui, dans les années à venir, que ce soit avec la désaffectation de la caserne des Vernets ou la construction du futur quartier de la Praille, enregistrera une circulation bien plus dense qu'actuellement. L'actuelle passerelle étant, en l'état, inutilisable pour la circulation présente et à venir.

Je pose donc formellement la question à M. Pagani, qui, je n'en doute pas, va me répondre. Refuse-t-il toujours le cadeau de la Fondation Hans-Wilsdorf? Oui ou non? Si M. Pagani me répond ce soir qu'il accepte ce cadeau, qui éviterait à la Ville de dépenser de l'argent, nous retirerons cette motion dans la seconde, car nous sommes favorables au mécénat et au type d'ouvrage proposé. Si, au

Motion: pont entre la rue de l'École-de-Médecine et le quai des Vernets

contraire, M. Pagani nous dit qu'il refuse toujours ce cadeau, ou s'il reste silencieux – je ne vois toujours pas de lumière allumée sur son micro – nous proposerons alors le renvoi de la motion à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

Le Conseil administratif est-il prêt à entrer en matière sur la construction d'un nouveau pont? Si oui, comment et avec quel financement, celui du privé ou de la Ville – ce pont nous coûterait une douzaine de millions? Car il est inacceptable de laisser, ne serait-ce que quelques mois de plus, un ouvrage qui tient à peine debout. En l'occurrence, M. Pagani a tout de même mis six mois avant de réagir, puisque cette motion a été déposée le 15 octobre, deux semaines après qu'on ait appris que ce pont devait être fermé à la circulation et qu'il pouvait s'écrouler en cas de nouvelle crue. M. Pagani a réagi la semaine dernière, et je l'en remercie: il commence à gérer correctement son département, même s'il a eu un peu de chance, car, s'il y avait eu une nouvelle crue entre temps, je ne pense pas que cette passerelle serait restée en place...

Nous attendons donc les explications du magistrat et, selon sa réponse, soit nous retirerons la motion, soit nous proposerons son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement, pour qu'on sache enfin sur quel pied danser au pont des Vernets!

Préconsultation

M. Gérard Deshusses (S). L'idée du groupe radical n'est pas neuve: dans les années 1980, le conseiller administratif Claude Ketterer était venu devant la commission des travaux avec un projet du même type, mais ce projet avait capoté à l'époque, parce que le pont envisagé était si haut par rapport au bâtiment de l'École de médecine qu'il lui faisait de l'ombre jusqu'au premier étage. En effet, le quai est extrêmement bas par rapport au niveau général du lieu, ce qui fait que pour accéder à la passerelle actuelle des Vernets, on doit passer une petite rampe. A l'époque, ce problème technique avait donc fait capoter le projet.

Aujourd'hui, nous lisons avec beaucoup de plaisir cette motion radicale, car il est vrai qu'il y a du diable là-dedans... Il y a des termes qui ne peuvent que nous séduire, nous socialistes, nous élus de gauche, des termes qui sont là pour nous allécher afin que, comme dans la fable, nous lâchions le fromage! Ainsi de l'affectation de la caserne des Vernets, où beaucoup d'entre nous espèrent pouvoir construire un jour du logement. Ainsi de l'éventuelle construction du quartier de la Praille, autour duquel il y a en ce moment beaucoup de publicité, mais dont on ne sait pas quand il sera réalisé ni comment. D'autres termes nous plaisent beaucoup: l'élargissement des possibilités de transports publics, avec une ligne de trolleybus qui pourrait être payée en partie par la Confédération. Cette

Motion: pont entre la rue de l'Ecole-de-Médecine et le quai des Vernets

dernière nous rend si peu de monnaie par rapport à tout ce que nous lui payons que, si d'aventure, elle nous offrait une ligne de trolleybus nous ne pourrions que craquer! Enfin, les circulations piétonne et cycliste qui sont proposées nous plaisent aussi.

Voilà pourquoi, Mesdames et Messieurs, nous sommes tentés de dire oui. Je sais que quelques-uns parmi vous regrettent que je ne cite plus ma grand-mère et je vais donc le faire ce soir. Face à cette motion, ma bonne vieille grand-mère savoyarde m'aurait dit: «Gérard, fais très attention! Si tu dois manger avec le diable, prends une longue cuiller!» Monsieur Brandt, ce soir, le groupe socialiste va venir à table avec une très longue cuiller, parce qu'il y a effectivement du diable dans votre motion. Je m'explique. Cette passerelle est bien sûr utile et il est inadmissible qu'on ne puisse avoir accès au centre sportif et à la patinoire des Vernets depuis le centre-ville. Il est évident qu'il faut faire quelque chose. Mais nous craignons qu'au terme de toutes ces études, avec la majorité qui nous gouverne au niveau cantonal, nous nous retrouvions avec un pont à deux pistes automobiles et que les piétons doivent continuer à faire le tour. Nous craignons que, pour la ligne de trolleybus, nous devions repasser une autre fois et que, pour la piste cyclable, nous devions repasser encore une autre fois... Nous craignons que finalement, pour avoir pris une cuiller trop courte, nous soyons perdants.

Pourtant, nous allons jouer le jeu, même si nous savons que jouer avec le diable est très difficile. Nous faisons le pari que vous êtes honnêtes, qu'il n'y a aucune malice dans vos propositions, et nous allons donc voter le renvoi de la motion à la commission de l'aménagement et de l'environnement. (*Applaudissements.*)

M. Jacques Baud (UDC). Ce pont de l'Ecole-de-Médecine que l'on attend depuis tant d'années, oui, il est temps de le construire! La première passerelle a été construite en 1951 par les militaires, puis améliorée au début des années 1960. Elle a plus que largement fait son temps. Il s'agissait là d'une passerelle provisoire, qui l'est toujours dans sa conception. Il nous faut maintenant, enfin, construire le pont en prolongation de la rue de l'Ecole-de-Médecine avec une arrivée à l'emplacement prévu par le plan d'urbanisme, entre la caserne et les bâtisses sportives des Vernets, et non à l'emplacement de la passerelle actuelle, tel que demandé par la motion, car ce serait une aberration.

Il y a tant de temps que l'on attend cette traversée, qui deviendra indispensable pour le nouveau projet de quartier des Acacias. Une proposition de nous offrir gratis un magnifique pont tout neuf, qui ne coûterait pas un centime à nos contribuables, a été faite par une grande fondation de Genève, et certains font la fine bouche! Allons, Mesdames et Messieurs, la solution est là, allons-y! Il est plus

Motion: pont entre la rue de l'Ecole-de-Médecine et le quai des Vernets

que temps d'en finir avec les actes et paroles de politiciaille minable, car c'est le peuple qui en souffre et qui finit par devoir payer! Et je le rappelle: sans de généreux donateurs, nous n'aurions ni parcs, ni promenades, ni Victoria Hall, et tant d'autres cadeaux magnifiques qu'ils ont offerts au peuple de Genève. Dont acte! (*Applaudissements.*)

M^{me} Claudia Heberlein Simonett (Ve). Les objectifs de cette motion sont déjà à moitié atteints, la deuxième invite étant prise en compte par la proposition PR-594 acceptée la semaine passée. Mesdames et Messieurs, je rappelle que les Verts avaient, à cette occasion, proposé un amendement qui allait dans le sens des propos qui suivent, et qui a malheureusement été rejeté. Je me permettrai tout de même de vous exposer le raisonnement derrière cet amendement, qui est le même que celui qui nous pousse à refuser cette motion.

C'est vrai, il faut ménager les intérêts des différents utilisateurs des rues de la ville. Mais, contrairement à la vision habituelle qui tente d'appliquer ce principe à l'échelle de chaque rue, les Verts sont d'avis qu'il faut résoudre cette cohabitation nécessaire à une autre échelle: celle du quartier, voire celle de la ville. Les Verts prônent une différenciation du trafic: les grands axes pour les automobiles, tandis que l'intérieur des quartiers et les liaisons interquartiers devraient être réservés à la mobilité douce.

Venons-en au cas qui nous occupe. Les rives de l'Arve sont déjà reliées par deux grands ponts routiers: le pont des Acacias et le pont de Saint-Georges. La passerelle existante, une fois retapée, devrait servir à ce que nous, les Verts, considérons comme un trafic adéquat à cet endroit, à savoir une liaison interquartiers ouverte à la mobilité douce, aux transports publics et aux véhicules d'urgence. Cette réflexion tient également compte des futures transformations du quartier Praille-Acacias-Vernets. En effet, le masterplan Praille-Acacias-Vernets prévoit une zone de récréation et de déambulation sur les rives de l'Arve, dénommée «Rive bleue, nouvelle promenade aux accents de parc». Elle est à proximité des équipements publics, notamment les équipements sportifs déjà existants, et des logements sur le terrain de la caserne.

En construisant une grande liaison routière à cet endroit, comme l'évoque la motion, on est sûr et certain de surcharger encore davantage un quartier déjà sinistré par des niveaux de bruit excédant la valeur limite, ainsi que par une pollution de l'air élevée. La loi nous impose de prendre des mesures. Un pont qui augmente encore le nombre de véhicules circulant dans ce périmètre va dans le sens inverse de ce qui est demandé par la loi, comme d'ailleurs de ce que notre Ville promet également à ses habitants, à savoir une meilleure qualité de vie dans les quartiers. Pour toutes ces raisons, les Verts s'opposent à un pont surdimensionné et refuseront cette motion.

Motion: pont entre la rue de l'École-de-Médecine et le quai des Vernets

M. Alexandre Chevalier (L). Le groupe libéral trouve que cette motion radicale est pleine de bon sens et les libéraux vont toujours là où est le bon sens. Ce pont est une nécessité. Nous avons voté la semaine dernière des travaux et des installations provisoires pour sécuriser la passerelle en prévision de l'Euro 2008. Cette urgence réglée, il s'agit aujourd'hui de pérenniser le pont, qui fera en fait la jonction avec ce nouveau quartier, ce nouveau centre, ce cœur d'un nouveau Genève que sera finalement le projet Praille-Acacias-Vernets. Dans ce sens, cet ouvrage qui devrait se construire grâce à un partenariat public-privé, mais surtout grâce à la générosité d'un mécène, est une vraie chance pour ce nouveau quartier. C'est pourquoi nous vous invitons, Mesdames et Messieurs, à renvoyer cette motion à la commission de l'aménagement et de l'environnement, et à être à la hauteur du cadeau qui nous est offert en l'acceptant!

M. Christian Zaugg (AGT). Notre groupe a – nous ne le cachons pas – quelques problèmes avec cette motion pour la raison que le groupe radical nous propose un pont de grand gabarit, en lieu et place de la passerelle existante.

Faut-il rappeler que le quartier de la Jonction connaît, du côté de la rue des Deux-Ponts, la pollution phonique et atmosphérique la plus élevée de la ville de Genève?

Un pont, une passerelle, certes, mais ne comptez pas sur nous pour ajouter près du pont de Saint-Georges une nouvelle pénétrante urbaine qui aboutirait à doubler, voire à tripler l'équipement permettant aux voitures d'accéder au centre-ville.

C'est la raison pour laquelle nous accepterons le renvoi de cette motion à la commission de l'aménagement et de l'environnement, mais je préviens: nous proposerons en commission un certain nombre d'amendements en vue, notamment, d'accorder une importance prioritaire aux cyclistes et aux piétons, et de n'autoriser là qu'un trafic de proximité et d'urgence.

La motion – qu'on se le dise – ne ressortira pas indemne de son passage en commission et ne comptez pas sur nous pour construire dans ce quartier un nouveau pont du Mont-Blanc!

M. Vincent Maître (DC). On peut faire toutes les théories qu'on veut, présenter tous les arguments possibles et imaginables, la réalité est bien plus simple et bien plus crue que cela! Force est de constater que la route des Acacias est saturée quasiment du matin au soir, alors que le quartier de la Praille-Acacias tend inévitablement à devenir le futur quartier numéro un de Genève en termes économiques, voire en termes de logements. Un projet de nouveau quartier éco-

Motion: pont entre la rue de l'Ecole-de-Médecine et le quai des Vernets

nomique et financier est d'ores et déjà à l'étude, de grosses constructions vont probablement voir le jour. Dire que la passerelle des Vernets est indispensable est donc un euphémisme.

Par ailleurs, comme cela a été mentionné, la patinoire des Vernets accueille plus de 4000 personnes les soirs de grande affluence, lorsque joue notre équipe de hockey. Tout à côté se trouve le bâtiment Rolex, un des plus gros employeurs de la ville. Cela pour dire que c'est une nécessité que de construire un pont. Là, je rejoindrai M^{me} Heberlein Simonett: elle a parfaitement raison de dire que, si l'on construit un pont, il y aura des voitures dessus, car c'est principalement le but! En revanche, contrairement à ce qu'elle a dit, la construction d'un pont n'est absolument pas incompatible avec un développement des lignes de transports publics qui desserviraient cette région.

Voilà pourquoi cet édifice nous paraît absolument indispensable, compte tenu de la situation actuelle et du trafic routier que connaît ce secteur. Le Parti démocrate-chrétien renverra donc cette motion à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Je voudrais tout d'abord rappeler la responsabilité du Conseil administratif. Dès lors que cette passerelle a été fermée parce que son tablier avait été jugé défectueux, nous nous sommes occupés de rédiger la proposition PR-594, que vous avez bien voulu accepter la semaine dernière, en vue d'une remise en état précaire, si j'ose dire, mais qui permettra aux voitures, notamment aux ambulances, et aux piétons de circuler à nouveau dès le 1^{er} juin. Cette garantie a été donnée par votre Conseil municipal et je lui en suis reconnaissant.

Cela étant, nous avons mené parallèlement des études pour voir s'il était possible de rénover cette passerelle ou si la démolition-reconstruction était préférable. Les conclusions de l'étude ont été publiées et, comme vous le savez, il s'avère que nous pouvons, pour 1,5 million de francs, refaire l'ensemble du tablier, sachant que les piles de la passerelle sont saines et qu'elles pourront supporter ce nouveau tablier durant une période de trente ans. Le cas échéant, nous soumettrons cette étude à votre Conseil, afin que vous puissiez décider en toute impartialité de remettre à neuf la passerelle ou d'aller de l'avant dans la construction d'un pont, comme le propose cette motion.

S'agissant du pont, Monsieur Deshusses, sa construction avait déjà été évoquée non seulement par M. Ketterer, mais aussi par M^{me} Burnand, qui s'était trouvée confrontée à toute une série de contraintes, dont la crue centennale. S'agissant de la passerelle actuelle, la crue passera par-dessus et la démolira le cas échéant, mais, dans le cas d'un nouveau pont, il nous faudra le construire 50, voire 70 centimètres au-dessus, ce qui va imposer de reconstruire l'ensemble des

Motion: pont entre la rue de l'École-de-Médecine et le quai des Vernets

berges ainsi que de remettre à niveau la rue de l'École-de-Médecine, en prévoyant une pente douce qui s'étalera jusqu'à mi-hauteur de la rue, côté Arve.

La deuxième contrainte est liée aux normes OPB (Ordonnance sur la protection contre le bruit) et OPair (Ordonnance sur la protection de l'air) qui, elles, sont drastiques, puisqu'elles exigent que les assainissements soient faits d'ici à 2018. Passé cette date, les municipalités devront payer ce qu'elles n'ont pas entrepris. Je rappelle que les normes OPair sont à ce point drastiques que si nous voulions assainir la rue des Deux-Ponts aujourd'hui, il nous faudrait passer de 40 000 à 5 000 voitures! Mesdames et Messieurs, je ne sais pas si vous imaginez ce que cela représente! Le tram TCOB (Tram Cornavin-Onex-Bernex) n'en laissera subsister que 20 000: c'est le nombre de véhicules qui passent actuellement sous le tunnel du Gothard, ce qui représente déjà passablement de trafic.

Enfin, le passage des trolleybus et des transports publics ainsi que des voies pour la mobilité douce sont de rigueur tant sur la passerelle que sur le pont. En fonction de toutes ces contingences, nous avons rencontré la fondation qui offre généreusement de nous aider à construire un pont – car, pour elle, il n'est pas question de passerelle, elle l'a dit très clairement – dans l'axe de la rue de l'École-de-Médecine. Nous avons temporairement conclu que nous allions, nous le Conseil d'Etat et le Conseil administratif, prendre langue avec nos parlements respectifs pour déterminer dans quelles conditions nous accepterions d'avancer dans des travaux communs avec cette fondation. En l'occurrence, la position du Conseil administratif est donc très claire: nous voyons avec bienveillance une étude qui viserait, le cas échéant, à envisager – je dis bien envisager – un pont dans l'axe de la rue de l'École-de-Médecine.

Voilà la situation. Mesdames et Messieurs, si vous jugez bon de renvoyer cette motion à la commission de l'aménagement et de l'environnement, je viendrai présenter l'état des discussions avec la Fondation Hans-Wilsdorf ainsi que le projet de rénovation de la passerelle que nous avons étudié, et vous jugerez des suites à donner à ce dossier.

M. Simon Brandt (R). Je me réjouis d'entendre le magistrat Pagani nous faire part de la position du Conseil administratif qui, somme toute, diverge des discours précédents qu'il a tenus, où il disait, en gros, que jamais il n'accepterait le cadeau de la Fondation Hans-Wilsdorf, et tant pis si la Ville doit dépenser des millions pour cela! Je me réjouis donc de voir que des gens raisonnables siègent au Conseil administratif, qu'une majorité est prête à entrer en matière et à accepter ce qui s'appelle un cadeau.

J'aimerais aussi saluer la position du groupe socialiste, malgré la phraséologie démoniaque du préopinant Deshusses... (*Rires.*) Je lui répondrai sur le même ton en citant, non pas ma grand-mère, mais un poète surréaliste belge, Louis Scu-

Motion: pont entre la rue de l'École-de-Médecine et le quai des Vernets

tenaire, pour l'inviter à «bâtir le paradis avec des briques cuites au feu de l'enfer», et pour le rassurer sur la position du groupe radical, car, comme chacun le sait, l'enfer est pavé de bonnes intentions!

Au passage, je voudrais m'étonner – bien que de moins en moins – de la position du groupe des Verts. La croissance zéro est-elle de nouveau au programme écologiste? Chaque fois que nous parlons d'un aménagement d'envergure, ils disent non. Veut-on revenir à la Genève de 1950, voire à celle des années 1920, lorsqu'il n'y avait pas de véhicules à moteur? Si c'est là le programme des Verts, eh bien, Mesdames et Messieurs, j'ai bien peur qu'il ne vous reste qu'à inventer une machine à remonter le temps!

M. Gérard Deshusses (S). Je n'ai pas utilisé de phraséologie «démoniaque»: j'évoquais simplement la vieille sagesse paysanne de ma grand-mère savoyarde, qui savait de quoi elle parlait... En l'occurrence, si le groupe socialiste est prêt à renvoyer la motion à la commission de l'aménagement et de l'environnement, c'est justement en raison de toutes les contingences, de tous les problèmes qui se poseront, si un pont devait être réalisé, et que vous avez soulevés, Monsieur Pagani. Il est vrai que M^{me} Burnand s'y est aussi cassé les dents.

En fait, s'il n'y avait pas toutes ces contingences, si on ne devait pas respecter les normes OPair et OPB, si on ne devait pas non plus tenir compte des crues de l'Arve, qui est toujours un torrent jusqu'à preuve du contraire, nous aurions eu, nous groupe socialiste, les pires inquiétudes et nous n'aurions sans doute pas renvoyé cet objet pour étude. Mais puisqu'il est nécessaire de réaliser quelque chose et qu'il est presque exclu, dans le cadre donné, de construire une sorte de pont autoroutier, nous sommes prêts à jouer le jeu et à aller jusqu'au bout de la réflexion.

Puisque j'ai la parole, je rappellerai au Conseil administratif que, lorsqu'il s'est rendu en Scandinavie et notamment en Suède, il a dû voir des ponts qui étaient prioritairement dévolus aux piétons, aux cyclistes, aux transports publics et, accessoirement, aux voitures pour des trajets de proximité. C'est précisément ce qu'il faut faire dans nos villes, pour éviter l'engorgement, les nuisances, les pollutions. En prévoyant une traversée aux Vernets qui respecte les conditions qui sont les nôtres maintenant, nous construirons une ville où il fera bon vivre. En revanche, si nous essayons de refaire ces «machins autoroutiers» qui ont fleuri à Lyon notamment, le long de la Saône et du Rhône, et qu'on est en train de démolir, alors effectivement, dans ce cas, nous nous serons trompés et nous aurons trompé les contribuables qui paieront cette erreur!

Mis aux voix, la prise en considération de la motion et son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement sont acceptés par 58 oui contre 13 non.

5. Motion du 7 novembre 2007 de M^{mes} Nathalie Fontanet, Laetitia Guinand, Fabienne Aubry Conne, MM. Alexis Barbey, Alexandre Chevalier et Jean Sanchez: «Coup de balai dans l'administration: quel prix pour le contribuable?» (M-729)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- le départ forcé du directeur du département des finances survenu au début de l'été, malgré ses compétences unanimement reconnues;
- le départ du chef de la Gérance immobilière municipale, dont les compétences étaient également reconnues, «sur la base d'un accord mutuel et pour cause de retraite anticipée» au début du mois d'octobre;
- les deux autres départs survenus dans le département des finances et du logement depuis l'arrivée de la nouvelle magistrate M^{me} Sandrine Salerno;
- le manifeste changement de pratique du Conseil administratif qui entend pouvoir s'entourer librement de cadres qui lui sont proches politiquement et se débarrasser des autres;
- les statuts du personnel de la Ville très rigides s'agissant des possibilités de résilier les contrats de travail;
- la nécessité dès lors d'indemniser les fonctionnaires «priés de s'en aller»;
- les conséquences financières non négligeables de cette nouvelle pratique;
- le fait que, contrairement à ce qui se passe dans le privé, ce sont les contribuables qui, au final, paient la facture,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de:

- lui faire part du coût global relatif à ces départs;
- tenir compte de cette nouvelle pratique dans le cadre de la refonte des statuts du personnel en assouplissant la rigidité des conditions de résiliation des rapports de travail;
- lui préciser s'il attend que les hauts fonctionnaires de l'administration municipale soient la garantie d'une pérennité politique de l'Etat contre le pouvoir des élus ou, au contraire, qu'ils garantissent l'application de la politique qu'il entend mettre en place durant son magistère.

M^{me} Nathalie Fontanet (L). Le groupe libéral a déposé cette motion suite au départ de deux hauts cadres de l'administration, dans le département de

¹ Annoncée, 2569.

Motion: coût des départs forcés de hauts fonctionnaires

M^{me} Sandrine Salerno. En effet, nous nous interrogeons, d'une part, sur le coût pour le contribuable de ces départs et, d'autre part, sur la volonté du Conseil administratif en la matière, qui nous semble quelque peu en contradiction avec le statut des fonctionnaires de la Ville.

Si le Conseil administratif entend, lorsqu'il arrive au pouvoir, avoir la faculté d'organiser le départ de certains cadres, il doit prévoir bien entendu des indemnités, puisque, comme vous le savez, il n'est pas possible de licencier un fonctionnaire, à moins qu'il ait commis une faute grave. Dans ce cas, il s'agit donc de conclure une convention de résiliation des rapports de travail, ladite convention permettant d'indemniser le fonctionnaire afin qu'il accepte de partir. Car, Mesdames et Messieurs, aujourd'hui, le statut, plutôt rigide, oblige le Conseil administratif, lorsqu'il décide de se séparer de certains hauts cadres, à les indemniser. Et qui supporte le coût de ces indemnisations? C'est évidemment le contribuable!

Alors, si nous comprenons bien que le Conseil administratif veuille travailler avec des personnes qui lui soient proches, nous souhaitons, cas échéant, que le statut de la fonction publique lui permette de faire ce choix, sans que cela ait des répercussions sur le contribuable. Nous souhaitons également savoir quelle est la politique que le Conseil administratif souhaite mener dorénavant et quel est notamment le rôle politique qu'il entend donner à ses cadres. Ceux-ci doivent-ils être les garants d'une politique d'Etat ou, au contraire, les cadres doivent-ils être les garants de la politique qu'entend mener le Conseil administratif?

Nous souhaitons avoir des réponses précises, en termes de coûts et de volonté du Conseil administratif. Ces réponses nous permettront de nous déterminer ensuite sur l'opportunité d'agir pour modifier plus avant le statut ou, au contraire, de prendre acte de ce que le Conseil administratif entend faire à sa guise: engager, chasser, faire partir, tout cela aux frais du contribuable!

Préconsultation

M. Jean-Charles Lathion (DC). Je trouve intéressant que cette motion soit traitée aujourd'hui, hors du contexte des grands titres dans la presse et de la pression qui a pu peser aussi bien sur la magistrature que sur les fonctionnaires concernés. Cette motion est un excellent moyen de se poser les questions de fond sur ce que nous attendons de l'administration.

Le Parti démocrate-chrétien croit en la permanence de l'administration, il croit que le service public doit assurer la pérennité des institutions et que les cadres ont un rôle à jouer. Mais il est bien conscient que, lorsque de nouveaux magistrats entrent en fonction – nous l'avons vu lors du débat budgétaire, lorsque

nous avons dû nous prononcer sur les conseillers personnels de M. Maudet ou de M^{me} Salerno – ils veulent aussi s’entourer de conseillers personnels, ou d’une équipe de confiance qui leur permettra de mener à bien leur projet politique.

A mon avis, il n’y a rien d’extraordinaire à cela, mais il convient, dans le cadre du statut, de bien déterminer les rôles de chacun, en distinguant les cadres qui ont un rôle plus administratif et qui doivent assurer la pérennité des institutions, et ceux qui ont un rôle plus politique. Cette motion nous donne l’occasion de traiter cet aspect. C’est pourquoi le Parti démocrate-chrétien l’acceptera et la renverra volontiers au Conseil administratif, qui va pouvoir éclaircir la situation dans le cadre des nouveaux statuts du personnel de l’administration.

M. Jacques Hämmerli (UDC). Certains points des considérants nous semblent ne pas manquer de sérieux et mériter en effet une clarification. Des explications doivent donc être données. Cependant, dans notre règlement, la demande d’explications doit se manifester par une interpellation, comme le précise clairement l’article 54 du règlement du Conseil municipal. Dans un tel cas, ce n’est à l’évidence pas une motion qui devrait être présentée. De plus, en maintenant leur demande d’explications sous forme de motion, nos collègues courent le risque de la voir refusée, alors que si le Conseil administratif est interpellé, il ne devrait en principe pas se dérober, d’autant, je le répète, que les considérants méritent une clarification.

M^{me} Maria Casares (AGT). Le groupe A gauche toute! soutiendra le renvoi de la motion M-729 à la commission des finances. Je dois, avant tout, faire une remarque sur la formulation utilisée dans cette motion, remarque que j’ai déjà eu l’occasion de faire. Je trouve que les termes de cette motion sont peu respectueux et, Monsieur le président, vous indiquerez aux intervenants libéraux qu’ils ont trop tendance à avoir un langage écrit négligé... (*Exclamations.*) Pour ma part, en tout cas, cela me dérange!

Ces messieurs et dames de l’Entente ne se plaignent pas lorsque les magistrats de droite ont la même pratique envers des hauts fonctionnaires de l’administration, à l’Etat ou à la Ville. Lorsque ce sont des magistrats de droite qui licencient des fonctionnaires qui seraient de tendance de gauche, vous n’êtes pas offusqués, Mesdames et Messieurs, et vous ne relevez pas ces licenciements. Nous avons ici la démonstration qu’en fait cela ne vous intéresse que lorsque les fonctionnaires sont de votre bord!

Cette motion parle d’indemniser les fonctionnaires priés de s’en aller, mais vous savez très bien que le statut actuel prévoit ces indemnités. Les consi-

Motion: coût des départs forcés de hauts fonctionnaires

dérants font référence à un fonctionnaire de la Gérance immobilière municipale qui, selon nos informations, a été substantiellement indemnisé. Les élus libéraux aimeraient peut-être que la Ville donne des sommes faramineuses aux directeurs et directrices priés de s'en aller, comme le font les sociétés privées... Mais, Mesdames et Messieurs les libéraux, quelle indemnité donnez-vous à la simple secrétaire qui se voit licenciée abusivement, ou au cantonnier mis au chômage parce qu'il a atteint l'âge de 55 ans?

Cette motion est d'autant plus pernicieuse qu'elle se base sur des pratiques ponctuelles pour justifier que la refonte du statut du personnel inclue un assouplissement des conditions de résiliation des contrats de travail. Et cela bien sûr sans que ni les syndicats ni les commissions du personnel soient consultés! C'est faire preuve de démocratie, mais à sens unique.

Je reviens donc sur la proposition que j'ai faite au début de mon intervention et mon groupe A gauche toute! refusera cette motion!

M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio (S). Le groupe socialiste aimerait dire très clairement que le Conseil municipal n'a pas à intervenir dans les rapports de travail qui lient les employés et l'employeur, ici le Conseil administratif. Dans le cas qui nous occupe, ou qui occupe en tout cas le groupe libéral, nous n'avons pas à interférer dans des rapports conventionnés. Nous défendons très clairement le droit de tout salarié à faire appel à son syndicat ou aux Prud'hommes, mais là, en l'occurrence, cela n'a pas été le cas.

Ce que nous décelons très clairement dans cette motion, c'est l'intention de la deuxième invite, qui parle de la refonte du statut de la fonction publique et de la facilité qui pourrait être octroyée en matière de licenciements. Sous prétexte de défendre les cadres de l'administration, Mesdames et Messieurs, vous ne faites pas autre chose que d'ouvrir la porte à une autre discussion sur le statut de la fonction publique, statut dans lequel vous verriez aisément qu'on puisse licencier les fonctionnaires. Vos partis ont d'ailleurs, de la même façon et avec les mêmes arguments, attaqué la fonction publique cantonale, afin de faciliter son dégraissage. Pour nous, cela est inacceptable. Nous refusons qu'on s'appuie sur des cas particuliers pour prôner ce type de politique.

En conséquence, le Parti socialiste refusera cette motion, en rappelant qu'il appartient à chacun de jouer son rôle et qu'en l'occurrence l'employeur est ici le Conseil administratif.

M. Olivier Fiumelli (R). De l'avis du groupe radical, cette motion pose de bonnes questions. Il est vrai que, lorsque la Ville se sépare de hauts cadres,

on nous dit toujours que cela s'est fait à la satisfaction de toutes les parties. Or on oublie systématiquement qu'une troisième partie a besoin d'être informée: ce sont les contribuables, représentés par nous-mêmes, les conseillers municipaux.

Par ailleurs, comme nous l'avons dit lors des débats sur le budget 2008, nous saluons cette nouvelle pratique instaurée par M. Maudet et M^{me} Salerno, qui consiste à engager ces fameux chargés de mission. Nous pensons qu'effectivement les magistrats doivent pouvoir s'entourer de personnes qui leur sont proches et qui peuvent partir au même moment que les magistrats. Nous pensons d'ailleurs que les directeurs des départements, comme l'était une des deux personnes visées par cette motion, devraient avoir des contrats de droit privé, que leur statut devrait être associé directement au magistrat.

Cette motion tombe à point, à l'heure où le Conseil administratif est en train de discuter âprement du statut de la fonction publique, et cela avec les commissions du personnel et avec les syndicats, comme le Conseil municipal l'a d'ailleurs souvent demandé via des motions et d'autres textes. Car le Conseil municipal a, à plusieurs reprises, marqué sa volonté de se mêler des relations entre le Conseil administratif et le personnel.

Pour notre part, nous espérons que le Conseil administratif tiendra compte des deux dernières invites lors des négociations sur le nouveau statut de la fonction publique municipale. C'est pourquoi nous prônons l'acceptation de cette motion, et donc son renvoi directement au Conseil administratif.

M^{me} Frédérique Perler-Isaaz (Ve). Comme l'a expliqué l'intervenant démocrate-chrétien tout à l'heure, il s'agit de bien déterminer les rôles de chacun. Pour les Verts, le Conseil municipal n'a pas un rôle opérationnel: c'est le Conseil administratif, l'exécutif, qui a ce rôle. Pour cette raison, comme nous l'avons souvent dit, nous n'entendons pas nous mêler de la gestion du personnel, tant que le Conseil administratif respecte le droit en vigueur ainsi que les statuts du personnel de la Ville de Genève. Voilà, il n'y a rien d'autre à ajouter, si ce n'est que nous refuserons évidemment cette motion.

M. Jacques Hämmerli (UDC). J'ai été surpris tout à l'heure par les déclarations de la représentante d'A gauche toute!, selon lesquelles il y aurait des licenciements pour raison d'âge, à 55 ans, dans les services de M. Maudet... (*Remarque.*) C'est ce que vous avez dit, Madame, je ne suis pas sourd! J'aimerais donc vraiment être rassuré, car ce serait là une pratique nouvelle et pour le moins curieuse...

Motion: coût des départs forcés de hauts fonctionnaires

M. Alexis Barbey (L). Je voudrais, au nom du groupe libéral, faire encore quelques remarques par rapport à cette motion. A entendre ce qui a été dit sur les bancs de nos opposants et en particulier par les préopinants socialiste et Vert, je crois qu'il y a une dimension de cette motion qui n'est pas complètement passée... La réelle question que pose cette motion, c'est celle du rôle du haut fonctionnaire au sein de la Ville de Genève: est-il censé être un relais du Conseil administratif, ou est-il censé incarner la permanence de l'Etat?

Pour nous, il y a clairement deux rôles à distinguer. Comme l'a relevé l'intervenant radical, l'un est celui de soutien du magistrat; c'est un rôle politique, un rôle d'assistant, si je puis dire, celui des conseillers personnels que nous avons votés au budget 2008. Et puis, il y a le rôle du haut fonctionnaire qui est d'assurer la pérennité des procédures en vigueur dans l'Etat, avec une identité de vues quelle que soit la personne qui y fasse appel. Ce rôle-là ne peut pas être modifié à l'occasion d'un changement de majorité.

Lorsqu'un nouveau magistrat entre en fonction, il est en droit d'avoir un chargé de mission qui ait un rôle politique. En revanche, à notre sens, il ne devrait pas changer la composition de l'administration. C'est d'ailleurs ce qui a été appliqué par les conseillers administratifs libéraux ces dernières législatures, et c'est ce qui a été appliqué par M. Maudet. Nous sommes donc surpris de voir que M^{me} Salerno a eu une autre attitude par rapport à des hauts fonctionnaires qui, nous semble-t-il, n'étaient pas des gens doctrinaires, mais qui étaient réellement imprégnés de leur devoir de fonctionnaire, impliquant de traiter avec égalité et respect toutes les demandes de la population.

C'est dans ce sens-là que nous demandons des éclaircissements au Conseil administratif. Nous réitérons donc notre souhait de renvoyer cette motion au Conseil administratif, de sorte que le rôle des hauts fonctionnaires soit bien défini et bien distinct de celui des conseillers personnels.

M. Pierre Maudet, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs, on m'a interpellé nommément sur le sort des cantonniers... J'ai entendu, dans la bouche d'une préopinante, l'idée saugrenue que la Ville pourrait décider de licencier des cantonniers à l'âge de 55 ans... Je serai heureux d'entendre en commission des finances, si d'aventure vous renvoyez cette motion en commission, l'exemple concret qui pourra m'être donné. En effet, un millier de personnes travaillent dans mon département, représentant l'essentiel des employées et employés de la Ville de Genève au bénéfice des traitements les plus modestes, et à qui j'ai à cœur de donner des conditions de travail optimales.

La Ville de Genève – et donc le Conseil administratif – est un employeur modèle, qui a à cœur de faire en sorte que celles et ceux qui dépassent un cer-

tain âge – et qui sont peut-être atteints dans leur santé – puissent poursuivre leur activité le plus longtemps possible, considérant que le travail est aussi une forme de dignité. Je peux vous dire que, tous les jours, nous trouvons des arrangements avec des gens qui arrivent à un âge où il leur est difficile de poursuivre leur activité, mais qui veulent continuer à servir la Ville. Nous leur trouvons précisément des emplois plus adaptés, peut-être moins à l'extérieur, à temps partiel...

L'employeur Ville de Genève a une pratique extrêmement sociale, qui n'est absolument pas tributaire de la couleur politique du magistrat, qu'il soit de gauche ou de droite. Le magistrat qui s'occupait précédemment de la Voirie, par exemple, a toujours eu à cœur de faire en sorte que les cantonniers puissent se reconverter. A l'âge de 50 ans, ceux qui ont, pendant vingt ou vingt-cinq ans, assuré la levée des ordures, qui est une tâche difficile, pénible, très physique, peuvent se «reconvertir» dans des activités plus faciles, dans le cadre de la Voirie.

Alors, si réellement, Madame, vous avez un exemple à nous donner, je suis le premier à le prendre. Indiquez-moi, s'il vous plaît, un cas concret où la Ville de Genève aurait licencié quelqu'un, pour motif d'âge ou autre, sans lui proposer un parachute, puisque c'est ce que vous sembliez suggérer tout à l'heure. Dans le domaine précis des cantonniers, dans les basses classes de traitement, dites-nous précisément quel cas vous avez en tête. Je serais heureux de le savoir, parce que je me fais fort, en commission des finances ou dans une réponse du Conseil administratif, si vous nous renvoyez cette motion, de vous prouver par A + B que ce n'est pas possible, ni en fonction de la couleur politique du magistrat, ni en fonction des statuts, que nous avons à cœur d'appliquer strictement!

M^{me} Sandrine Salerno, conseillère administrative. Mesdames et Messieurs, cette motion demande trois choses au Conseil administratif. La première, de lui faire part du coût global relatif aux deux départs cités. Ce coût global, vous l'aurez aux comptes 2007. Vous n'avez donc pas besoin de voter cette motion pour avoir ces informations, vous les aurez dès le mois de mars en commission des finances et dans les commissions spécialisées. Si vous voulez plus de détails, vous pourrez les demander à cette occasion.

Pour ce qui est de la deuxième invite, «tenir compte de cette nouvelle pratique dans le cadre de la refonte des statuts du personnel», n'y comptez pas, d'abord parce qu'il n'y a pas de nouvelle pratique. En l'occurrence, vous citez le cas de deux personnes, dont une est partie, comme vous le relevez dans votre deuxième considérant, «sur la base d'un accord mutuel et pour cause de retraite anticipée». Je vous rappelle ici la motion M-702 du Parti démocrate-chrétien, que vous avez votée de manière quasi unanime et qui encourageait le Conseil administratif à promouvoir notamment les retraites anticipées au sein de la fonction publique municipale.

Motion: coût des départs forcés de hauts fonctionnaires

Et puis, la présente motion demande de préciser ce que le Conseil administratif attend des hauts fonctionnaires de l'administration municipale. Là, vous dites «hauts fonctionnaires», mais vous auriez pu dire «fonctionnaires» tout court, parce qu'en définitive on n'attend pas plus des hauts fonctionnaires que de l'ensemble des collaboratrices et des collaborateurs. En l'occurrence, on attend deux choses, qui ne sont pas antinomiques et qui figurent d'ailleurs dans votre dernière invite, à savoir que le fonctionnaire soit un commis de l'Etat et garantisse la pérennité de l'institution, mais aussi qu'il mette en œuvre la politique décidée par le magistrat ou la magistrate.

En effet, un magistrat, ou une magistrate, seul, sans collaborateurs et collaboratrices, ne peut mettre en œuvre sa politique. En définitive, on attend donc des fonctionnaires, qu'ils soient cadres intermédiaires, hauts cadres ou tout simplement collaboratrices et collaborateurs, qu'ils assurent à la fois la continuité de l'Etat et qu'ils aident à mettre en œuvre la politique du Conseil administratif et du Conseil municipal.

Je pense ainsi avoir répondu pour le Conseil administratif à l'ensemble des demandes exprimées dans la motion. Dans mon département, puisque c'est particulièrement celui qui vous intéresse, il n'y a pas eu de bouleversements majeurs. Deux départs sont annoncés; pour le reste, l'ensemble des chefs de service, des collaboratrices et collaborateurs de la direction du département sont restés les mêmes. Et je pense même que vous confondez deux débats quand vous parlez notamment, Monsieur Barbey, de l'utilité pour la magistrate et les magistrats de s'entourer de collaborateurs personnels. Aujourd'hui, la personne qui est à la tête de mon département est l'ancien directeur du département des affaires sociales, M. Aegerter. M. Aegerter n'a pas ma couleur politique, il n'a pas été choisi parce qu'il me ressemblerait ou qu'il partagerait mes affinités politiques. Il a été choisi parce qu'il a les compétences qu'il me faut. Je ne l'ai pas choisi en tant que proche conseiller de la magistrate, car je n'en ai pas besoin. Par contre, j'ai effectivement besoin d'un directeur qui puisse m'appuyer dans mon travail au quotidien, et M. Aegerter le fait très bien! Voilà, j'espère avoir répondu à satisfaction.

Mise aux voix, la motion est refusée par 35 non contre 33 oui.

6. Motion du 7 novembre 2007 de M^{mes} Marie Chappuis, Anne Carron-Cescato, Nelly Hartlieb, Alexandra Rys, Odette Saez, MM. Jean-Charles Lathion, Alain de Kalbermatten, Vincent Maitre et Robert Pattaroni: «Pour une bourse au permis de conduire!» (M-730)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- la nécessité de lutter contre le dangereux phénomène de la conduite sans permis;
- le nombre inquiétant de jeunes qui conduisent sans avoir obtenu le permis de conduire;
- le fait que l'obtention du permis de conduire coûte plus de 1000 francs, sans compter les cours théoriques et pratiques d'auto-école qui sont fortement recommandés;
- la nécessité d'aider les jeunes ayant des difficultés financières à passer le permis de conduire;
- le fait que le permis de conduire est souvent devenu un sésame indispensable à l'obtention d'un emploi;
- la nécessité qu'il n'y ait pas de barrières sociales ni d'inégalité pour le permis;
- les expériences de «bourse au permis» mises en place avec le plus grand succès dans deux communes françaises (Carcassonne et Suresnes) et qui vont probablement, sous l'impulsion du secrétaire d'Etat aux transports et de l'Association des maires de France, être étendues à l'ensemble du territoire français,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à introduire un système de bourse au permis de conduire pour les jeunes ayant des difficultés financières, selon des modalités qui pourraient être les suivantes: la Ville de Genève prend en charge entre 50 et 80% des frais de formation à la conduite d'un jeune. Celui-ci s'engage, en contrepartie, à faire entre vingt et quarante heures de travail d'intérêt général (visite aux personnes âgées, actions pour l'environnement, etc.).

M^{me} Marie Chappuis (DC). Mesdames et Messieurs, les chiffres sont inquiétants: en 2006, selon les statistiques de l'Office fédéral des routes, 2000 personnes n'ayant jamais passé le permis de conduire se sont fait interpeller sur les routes

¹ Annoncée, 2569.

au volant d'un véhicule. Il s'agit là seulement de la pointe de l'iceberg, puisque, selon les spécialistes et notamment la police cantonale zurichoise, elles seraient en réalité dix fois plus à conduire sans permis. Depuis cinq ans, le nombre de ces personnes aurait même doublé, voire triplé, et cela toucherait beaucoup de jeunes, de plus en plus de jeunes. Une réponse doit donc être apportée à ce phénomène inquiétant, et c'est ce que tente de faire cette motion.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, j'aimerais insister sur un point: le débat de ce soir n'est pas un débat pour ou contre la voiture. Je crois en effet qu'on peut avoir une voiture et l'utiliser de façon intelligente. D'autre part, le permis de conduire est souvent aujourd'hui un sésame pour obtenir un emploi. Il est désormais requis par une grande majorité des employeurs, et ne pas avoir de permis se révèle être un handicap, c'est indéniable. Le permis est devenu, que cela nous plaise ou non, un moyen important d'intégration professionnelle et sociale.

Aussi, le débat sur cette motion est-il un débat sur la sécurité de nos routes. Je crois que notre responsabilité d'élus consiste à tout faire pour affronter la réalité et proposer des solutions, afin que nos routes soient plus sûres. Le lien entre l'augmentation du nombre de jeunes roulant sans permis de conduire et le coût du permis est montré du doigt. Depuis l'introduction du permis en deux phases, le 1^{er} décembre 2005, l'obtention du permis coûte aujourd'hui entre 1500 et 2000 francs. 2000 francs, ce n'est bien entendu rien comparé au prix d'une vie, mais c'est une somme qui peut être considérable pour un jeune apprenti ou pour un jeune venant d'une famille défavorisée. Or aucune barrière ou inégalité sociale ne devraient empêcher un jeune d'obtenir le permis, puisque, comme je viens de le dire, c'est un moyen important d'intégration professionnelle et sociale.

C'est donc pour éviter un système à deux vitesses que le Parti démocrate-chrétien propose ce soir de mettre en place une bourse au permis de conduire, qui s'adresserait aux jeunes de 18 à 25 ans n'ayant pas de ressources personnelles ou familiales suffisantes pour passer le permis, et qui montreraient une réelle motivation pour accomplir un travail d'intérêt général.

Cette bourse fonctionnerait selon les modalités suivantes. La commune prendrait en charge entre 50 et 80% des frais du permis de conduire et, en contrepartie, le jeune s'engagerait à faire un travail d'intérêt général de vingt ou quarante heures. Loin de nous, donc, l'idée de vouloir déresponsabiliser les jeunes en distribuant des permis à tout va. L'idée est vraiment d'allouer l'aide de la commune aux seuls jeunes ayant effectué un travail d'intérêt général.

La solution que nous proposons a trois avantages. Le premier, c'est qu'elle est plus incitative pour les jeunes et permet ainsi de réduire les dangers des conducteurs sans permis, en offrant un accès facilité mais responsable au permis de conduire. Le deuxième avantage, c'est qu'elle fait appel à une approche

citoyenne. Le travail d'intérêt général peut revêtir différentes formes, dont des actions dans les centres sociaux de la Ville ou au sein d'associations et d'organismes d'aide. On pourrait même imaginer que ce travail d'intérêt général soit lié à la prévention routière. Les jeunes seraient ainsi doublement conscients des risques et des dangers qu'ils courent sur les routes, et doublement responsables au moment de prendre le volant.

A ce propos, j'ai discuté avec le coordinateur de Road Cross, fondation très impliquée dans la prévention des accidents chez les adolescents, et ce dernier s'est déclaré très séduit par l'idée. Enfin, je suis convaincue qu'un jeune à qui la société montre de l'intérêt et un soutien par une aide, en contrepartie d'un travail d'intérêt général, je suis convaincue que ce jeune sera un conducteur plus respectueux et plus responsable que la moyenne.

La solution que nous proposons ce soir n'est pas nouvelle. Elle a déjà fait ses preuves avec beaucoup de succès dans plusieurs communes de France, notamment à Suresnes, une commune de plus de 50 000 habitants. Le système de bourse atteint ses objectifs, à tel point que le secrétaire d'Etat aux transports a signé avec l'Association des maires de France une charte de partenariat pour étendre ce système à l'ensemble du territoire français.

Bien entendu, le Parti démocrate-chrétien n'est pas naïf. Nous savons bien que cette bourse ne va pas empêcher certains jeunes de jouer au caïd au volant d'une voiture sans avoir passé le permis. Mais cette solution a un mérite: si elle est acceptée, plus jamais un jeune qui n'aurait pas les moyens de passer le permis ne sera tenté de prendre le volant. Grâce à la bourse, il aura toutes les cartes en main pour passer son permis dans les meilleures conditions possibles, charge à lui ensuite de profiter de cette opportunité et de se comporter de manière responsable. Si ce système ne marche pas et qu'aucun jeune ne fait appel à la bourse, eh bien, cela n'aura rien coûté à la collectivité.

Et puis, nous ne parlons pas non plus de sommes indécentes. Si l'on convient de donner environ 50 bourses par année – comme c'est le cas à Suresnes – et 1000 à 1500 francs par bourse, cela fait 50 000 à 75 000 francs par année. Je crois que la cause en vaut le prix, parce que le permis de conduire est aujourd'hui l'un des seuls instruments qui contribuent à la sécurité routière. Négliger l'accès au permis de conduire, c'est négliger la sécurité sur nos routes. La sélection des conducteurs par les moyens économiques n'est assurément pas un gage de sécurité. Seules les exigences de formation doivent être un critère pour l'obtention du permis. Il est donc de la responsabilité du politique, de notre responsabilité, de tout mettre en œuvre pour améliorer l'accès au permis de conduire.

Pour toutes ces raisons, nous vous remercions de renvoyer cette motion à la commission des finances.

Préconsultation

M. Mathias Buschbeck (Ve). Je ferai deux remarques liminaires. La première pour dire que je m'exprimerai au nom de l'Alternative. La deuxième est une remarque à l'adresse du Parti démocrate-chrétien. Puisque c'est votre troisième motion ce soir sur la voiture, Mesdames et Messieurs, je voudrais vous informer qu'il est possible de déposer des motions sur d'autres sujets... Vous nous traitez souvent de monomaniaques de la voiture, mais il faudrait d'abord balayer devant votre porte...

Cela dit, la présente motion est un peu plus sympathique que les autres, car elle met le doigt sur un point important. De grands efforts ont été faits ces dernières années pour que chaque personne, avant qu'elle ne se retrouve derrière un volant, soit formée et sensibilisée au danger que représente la circulation routière. Les chiffres viennent de sortir et montrent qu'en 2007 les accidents de la route ont repris l'ascenseur: 21% d'accidents et de victimes supplémentaires en Suisse romande, 400 personnes ayant perdu la vie sur les routes suisses l'année passée.

Néanmoins, nous ne voyons pas pourquoi ce serait aux collectivités publiques de participer aux frais de formation. En effet, se déplacer coûte de l'argent et, comme on l'a vu hier, les Genevois ne sont pas d'accord de payer pour la gratuité des déplacements «vertueux». Il serait donc vraiment paradoxal de favoriser le transport motorisé individuel. S'il fallait favoriser aujourd'hui les déplacements, nous devrions commencer par réduire le coût des transports publics, ou payer un vélo gratuit aux habitants. Nous favoriserions ainsi un meilleur mode de transport pour la population.

Enfin, si le problème est que la loi n'est pas suffisamment respectée, il faut alors augmenter les contrôles et, surtout, essayer de diminuer la fascination qu'exerce la voiture. Les jeunes sont fascinés par le sentiment de pouvoir, de puissance que donne la voiture, ils sont fascinés au point d'être prêts à prendre le volant sans avoir de permis. Je pense que c'est vraiment par là qu'il faut commencer, en promouvant d'autres valeurs, en favorisant la mobilité douce et les transports publics. Il s'agit d'inciter les jeunes à prendre d'autres moyens de transport, plutôt que de leur payer le permis de conduire.

M. Roland Crot (UDC). Voilà typiquement un exemple de confusion entre les activités municipales, cantonales, voire fédérales. Il est bien évident que si ce système interventionniste supplémentaire devait être une fois concrétisé, avec l'augmentation budgétaire indispensable à sa mise sur pied, il devrait l'être pour le moins dans le cadre du Canton.

Par ailleurs, il faudrait avoir un minimum de cohérence et se décider entre, d'une part, l'encouragement de la pratique du vélo et la suppression des places de parking, ou, d'autre part, un encouragement à la multiplication des permis de conduire et donc, inévitablement, à l'augmentation du nombre de véhicules sur le territoire de la Ville!

Enfin, il faut rappeler que, pour conduire, il ne suffit pas d'avoir un permis: encore faut-il avoir une automobile! Dans la logique des motionnaires qui, disent-ils, voudraient supprimer les barrières sociales et les inégalités, il conviendrait de déterminer si l'on veut aussi s'orienter vers l'aide à l'achat du véhicule... Car permettre l'obtention d'un permis qui n'a d'utilité qu'avec un véhicule, c'est créer de la frustration chez ceux qui ne pourront s'en payer. Pour ces différentes raisons, l'Union démocratique du centre n'entrera pas en matière sur cette motion.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). C'est une motion aimable que celle que nous propose le Parti démocrate-chrétien, une motion pleine de bonnes intentions et de bons principes. Mais personne ne sera vraiment surpris que le groupe libéral ne la soutienne pas.

S'il convient effectivement de favoriser la meilleure intégration possible de chacun d'entre nos concitoyens, il faut se poser la question des priorités. L'intégration passe-t-elle vraiment par le permis de conduire? N'y a-t-il pas des besoins plus urgents, s'agissant de faciliter l'intégration, dont l'ensemble des formations, par exemple? Une bourse municipale qui serait une exception, qui serait particulièrement allouée au permis de conduire, nous paraît donner un message non dépourvu d'ambiguïté et qui ne véhicule pas uniquement des éléments positifs.

En parlant d'éléments positifs, un autre élément qui a retenu notre attention et qui nous amène à considérer que, en tout cas comme cela, ce n'est guère possible, c'est la contrepartie proposée, à savoir les travaux d'intérêt général. Bien sûr, c'est là une phrase type, une phrase bateau, mais j'aimerais pourtant rappeler aux motionnaires que, selon la définition qui en est donnée aujourd'hui en matière de sociologie juridique, les travaux d'intérêt général sont un succédané à une condamnation pénale! Or je ne vois pas qu'on puisse demander – je le dis entre guillemets, en italique, avec toute la prudence que cela commande – à des repris de justice de faire les mêmes tâches que des boursiers de la Ville de Genève, le contraire étant plus particulièrement vrai!

C'est dire que, si cette motion est généreuse, elle requiert néanmoins encore un certain travail en termes de priorités et de contreparties qui soient plus adéquates. De la façon dont elle est formulée, cette motion ne peut guère être soutenue aujourd'hui. Raison pour laquelle le groupe libéral s'y opposera.

M^{me} Marie Chappuis (DC). Je voudrais répondre à mon préopinant Vert. J'avoue que je suis un peu agacée qu'on réduise ce débat à un débat pour ou contre la voiture, pour ou contre les transports publics. Je me demande qui parmi vous, Mesdames et Messieurs les Verts, n'a pas de permis de conduire aujourd'hui! J'aimerais souligner ici qu'on peut très bien avoir le permis de conduire et ne pas avoir de voiture, le système Mobility en est la preuve. Alors, ne vous emprisonnez pas dans un argumentaire idéologique contre les voitures, ce n'est absolument pas le débat ce soir! (*Applaudissements.*)

M. Mathias Buschbeck (Ve). Non, nous ne souhaitons pas opposer les moyens de transports, nous pensons simplement que, s'il faut en favoriser un, il faut d'abord commencer par favoriser les autres, tout simplement!

Mise aux voix, la prise en considération de la motion est refusée par 54 non contre 9 oui (6 abstentions).

7. Motion du 7 novembre 2007 de MM. Vincent Maitre, Jean-Charles Lathion, Alain de Kalbermatten, Robert Pattaroni, M^{mes} Anne Carron-Cescato, Marie Chappuis, Nelly Hartlieb, Alexandra Rys et Odette Saez: «Ne mégotons pas pour des cendriers urbains» (M-731)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- la prise de conscience du tabagisme passif sur la santé publique;
- l'aboutissement de l'initiative «Fumée passive et santé», qui demande d'inscrire un article 178 B dans la Constitution genevoise, soit notamment l'interdiction de fumer dans les lieux publics intérieurs ou fermés;
- la saleté et l'insalubrité que provoquent les mégots jetés sur la chaussée et les trottoirs, ainsi que le sentiment d'insécurité qui en découle;
- la nécessité de cendriers urbains,

¹ Annoncée, 2569.

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'étudier le concept de cendriers urbains esthétiques, modulables (par exemple, adaptables à du mobilier urbain déjà existant tel que poubelles, barrières, abribus, etc.) et peu onéreux;
- d'organiser, dans ce but, un concours ouvert aux artisans, designers, écoles d'art genevois;
- de réunir un jury de professionnels neutres et sans parti pris, composé d'architectes, urbanistes, décorateurs, designers, etc.;
- d'étudier tous les lieux publics stratégiques qui nécessiteraient la pose de tels cendriers (par exemple, parcs, rues piétonnes, places et quartiers à forte densité de cafés, restaurants, bars) et d'en proposer la réalisation.

M. Vincent Maitre (DC). Chers collègues, cette motion traite de l'éventuelle installation de cendriers urbains, en relation, évidemment, avec la fumée et le tabagisme, sujet d'actualité s'il en est! Cette motion a trois buts principaux.

Le premier est d'anticiper l'application de la loi sur la fumée passive, suite à l'initiative qui a été acceptée hier par le peuple. Tôt ou tard, cette loi sera mise en application et il ne sera donc plus permis de fumer dans les espaces publics, ce qui veut dire que nous serons confrontés à une recrudescence de la saleté, de l'insalubrité dans les rues, puisque tous les fumeurs iront fumer leur cigarette sur le trottoir. Le meilleur exemple est celui de la France, où une telle loi a été votée récemment: à Paris, les rues sont devenues de véritables cendriers à ciel ouvert! On ne sait plus très bien si les pavés sont délimités par du ciment ou par des mégots! Il serait fort déplorable pour les belles rues pavées de notre Vieille-Ville qu'il en soit ainsi à Genève.

Le deuxième but de cette motion est de promouvoir les jeunes et moins jeunes talents actifs dans notre cité, car il y en a de nombreux et ils sont trop rarement mis à contribution. Cette motion demande d'inviter tout ce que Genève compte d'architectes, de designers, d'étudiants des beaux-arts ou encore d'artisans, à participer à un concours pour la création de cendriers urbains qui auraient une allure moderne et dynamique, et qui redoreraient l'image de la ville. L'avantage d'un tel concours est évident: il offre le meilleur rapport qualité-prix.

Le troisième but est beaucoup plus modeste et il n'apportera – ne nous leurrons pas! – qu'une première pierre à l'édifice. Ce but est de redessiner un peu, ou de commencer à redessiner et à moderniser le paysage architectural urbain de Genève, grâce à des créations innovatrices et résolument design. C'est là, à mon avis, un argument qui n'est pas à rejeter, puisqu'une image moderne et dynamique, telle que l'offrent certaines mégapoles japonaises ou de grandes villes et capitales européennes, est probablement la meilleure carte de visite.

En vertu de ces trois objectifs, cette motion est une motion 100% durable, puisqu'elle intègre les trois piliers essentiels du développement durable, à savoir les volets social, économique et environnemental. C'est pourquoi je vous encourage à renvoyer cette motion à la commission Agenda 21.

Préconsultation

M^{me} Nathalie Fontanet (L). Le groupe libéral est enthousiasmé par cette motion. Il l'est d'autant plus qu'une motion M-639, déposée par M. Blaise Hatt-Arnold et bon nombre d'élus libéraux, avait été acceptée par le Conseil municipal lors de la séance du 23 avril 2007. Cette motion était intitulée: «Pour des poubelles sans mégot», et demandait l'installation de cendriers aux abords des arrêts de bus, notamment, de façon à éviter que les mégots se retrouvent sur la chaussée. Ce problème-là, les libéraux l'avaient donc déjà pressenti au mois d'avril 2007. Raison pour laquelle nous souhaitons que la motion démocrate-chrétienne soit aujourd'hui renvoyée en commission.

En revanche, je ne vous cache pas, Monsieur le président, que nous nous interrogeons sur ce qu'il est advenu de cette motion libérale acceptée lors de la dernière législature. Nous ne savons pas où elle en est aujourd'hui, nous ne savons pas si le conseiller administratif de l'époque, M. Ferrazino, a laissé des instructions dans son département, si le nouveau maître à bord a pris des dispositions... Aussi, ce sera l'occasion, lorsque la motion démocrate-chrétienne sera examinée en commission, de voir où en est la motion libérale M-639.

Le président. Elle est peut-être partie en fumée, Madame...

M^{me} Nathalie Fontanet. Ou simplement partie avec M. Ferrazino!

M. Jacques Baud (UDC). Ah, Monsieur le président! Mégot, mégots, mégotons! (*Rires.*) *Rauchen ist tödlich! Il fumo uccide!* Fumer tue! J'essaie de comprendre pourquoi on veut installer des cendriers, car c'est quelque part encourager les gens à fumer, c'est quelque part se rendre complice d'un homicide... Nous allons nous retrouver devant la cour de Strasbourg... Toutes les personnes qui, dimanche, ont voté, à 80%, contre le tabagisme vont vouloir, petit à petit, chasser le tabac de tout notre canton. Si on installe des cendriers urbains sur nos trottoirs, vont-elles être d'accord qu'on prenne des sous dans leur petite poche pour encourager le tabagisme? Il y a là quelque chose qui n'est pas sérieux! Au vu des votations d'hier, cette motion n'a pas lieu d'être. Non au tabac! La fumée tue, ne l'oubliez pas!

M. Vincent Maitre (DC). Je voudrais juste rectifier: nous ne désirons pas renvoyer cette motion à la commission Agenda 21, mais à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

M^{me} Anne-Marie Gisler (R). La pose de cendriers urbains, objet de cette motion, a pour objectif évident la propreté des rues. C'est bien entendu une idée magnifique, une idée simple également, mais sa réalisation est loin d'être évidente, s'agissant des mégots. En effet, ceux-ci sont des déchets dont le nettoyage est particulièrement difficile et onéreux, puisqu'il s'agit de déchets de petite taille, relativement légers, qui s'incrustent ou se décomposent, sous l'effet du vent et de la pluie... A notre avis, il convient de distinguer deux cas de figure, s'agissant de ces cendriers urbains, et ce notamment dans la perspective de la prochaine interdiction de fumer dans les lieux publics.

Dans un premier temps, il s'agit de considérer l'utilisation du domaine public comme une extension des espaces privés. C'est ce que l'on voit actuellement devant certains immeubles abritant des bureaux où il est déjà interdit de fumer. Les personnes qui y travaillent profitent de leur pause pour griller une cigarette sur le trottoir. Ce type de comportement se multipliera très vraisemblablement lorsque l'interdiction de fumer dans les lieux publics deviendra réalité. Dans ce cas de figure, nous considérons que les cendriers placés devant ces endroits-là devraient être fournis et gérés par les privés, puisqu'il s'agit de considérer le domaine public comme une sorte d'extension de l'espace privé.

Le deuxième cas de figure est l'utilisation réellement publique du domaine public. Je pense aux arrêts des Transports publics genevois, par exemple, ou aux parcs. Là, les cendriers seront à fournir par les services publics, puisque c'est un usage du domaine public qui est de leur responsabilité. A cet égard, différentes expériences ont déjà eu lieu, notamment dans la commune de Carouge ou sur la ligne du TCMC (Tram Cornavin-Meyrin-Cern), où l'on constate la chose suivante. D'une part, dans le cas des cendriers adjoints aux poubelles existantes, ils sont rapidement subtilisés ou utilisés à toutes sortes de choses, et leur usage par les fumeurs, tel qu'il serait souhaitable, n'est plus possible. Ces cendriers doivent être régulièrement remplacés. Quant aux cendriers intégrés d'office dans les poubelles, ils sont soit peu visibles, soit moyennement aisés d'accès selon le modèle de poubelle. En tous les cas, ils sont extrêmement coûteux en termes de manipulation lors de leur nettoyage par les services concernés.

Par conséquent, si nous considérons effectivement que la motion proposée par le Parti démocrate-chrétien a un réel objectif d'efficacité, il nous semble qu'il convient de laisser aux services compétents le loisir de poursuivre leurs investigations en matière de cendriers urbains, de leur laisser le choix sur la meilleure

manière possible de maintenir les rues propres. C'est pourquoi le groupe radical refusera cette motion.

M^{me} Maria Casares (AGT). Le groupe A gauche toute!, ainsi que toute l'Alternative, soutiendra cette motion et souhaite la renvoyer directement au Conseil administratif. Cette proposition n'est pas nouvelle, puisque l'Alternative avait, il y a quelque temps déjà, fait une proposition similaire. C'est donc simplement un remake de ce que nous avons déjà suggéré.

Cette motion se justifie d'autant plus que, ce week-end, le peuple a voté à 79% en faveur de l'interdiction de fumer dans les lieux publics. Tout porte à croire que nous allons voir de plus en plus de personnes fumer leur cigarette sur la chaussée. Il est vrai qu'actuellement elles n'ont pas d'autre choix que de la jeter par terre. C'est pourquoi, pour éviter les désagréments des mégots jonchant le sol, nous sommes aussi soucieux de répondre au mieux à ce phénomène et nous pensons que des cendriers urbains doivent être installés. Ce n'est pas un luxe et plusieurs villes d'Europe ont déjà installé de tels cendriers, sans que cela coûte très cher aux contribuables. Quoi de plus normal qu'une municipalité incite les fumeurs à respecter l'environnement et à ne pas se débarrasser de leurs mégots n'importe où?

M. Vincent Maitre (DC). Je souhaiterais répondre à ma préopinante radicale. A mon humble avis, ses arguments ne tiennent pas la route, lorsqu'elle évoque l'accessibilité des cendriers au moment de les nettoyer, et leur éventuelle subtilisation. C'est précisément le but du concours que nous demandons: il s'agit justement de faire étudier cet objet par des professionnels, qui s'y connaissent tant en matière d'esthétique qu'en matière de fonctionnalité. Laisser la conception de tels cendriers aux services concernés reviendra inévitablement à répéter les mêmes erreurs. En effet, actuellement les cendriers placés à côté des poubelles dans nos rues sont systématiquement sales, difficiles d'accès, pour les fumeurs mais surtout pour les personnes chargées de leur entretien. Laissons donc la conception de tels cendriers à des gens du métier, qui ont tous les paramètres en tête et qui savent lier l'esthétique à l'utilitaire.

M. Pierre Maudet, conseiller administratif. Cette motion est effectivement d'actualité et je remercie le Conseil municipal de s'intéresser à cette problématique cruciale des cendriers, en poussant le vice jusqu'à aller dans le détail de l'esthétique, de la dynamique, de l'implantation, de la localisation des cendriers...

Cette motion est d'actualité vu la votation d'hier, vu le score important – M^{me} Casares l'a rappelé – de l'initiative soumise à la population, mais vu aussi le problème constant et connu des mégots en général. Certains ont d'ailleurs rappelé les interpellations régulières adressées à mon prédécesseur, Christian Ferrazino, en charge de la Voirie, qui visiblement n'ont pas été suivies d'effets. Sachez que, sur le pourtour de la rade, l'été, en période de forte fréquentation du domaine public, on récolte en moyenne 2000 mégots en sept heures d'affilée. Nous avons fait les tests l'été passé: entre 14 h et 21 h, à proximité des bains des Pâquis, 2000 mégots sont récupérés sur 100 mètres carrés! C'est dire si cette problématique est aiguë à certains moments de l'année et à certains endroits.

J'aimerais introduire ici une première idée, à savoir que mettre des cendriers partout n'est pas forcément pertinent. Il y a, à certains moments et à certains endroits, besoin d'un certain volume de cendriers. C'est là un premier élément que j'aimerais souligner.

Il faut rappeler également que les mégots sont un déchet particulier que l'on devrait, dans l'idéal, pouvoir traiter pour lui-même, parce qu'il est chargé en toxiques, en restes de goudrons et de nicotine, et que c'est une substance qui non seulement n'est pas recyclable, mais qui met énormément de temps à se dégrader dans l'environnement. La situation la plus dramatique à Genève étant précisément celle de la rade, puisque la plupart des mégots finissent dans le lac, vont encrasser les turbines du barrage du Seujet ou se répandre sur les rives, dans les enrochements, ce qui, outre l'aspect visuel de saleté, renforce le caractère vraiment nocif de ces mégots.

Mais la question que pose cette motion – et, de ce point de vue, il faut s'en féliciter – c'est qui doit prendre en charge le problème. C'est toujours la question qu'on doit se poser lorsqu'on traite de déchets. Qui est le pollueur, et le pollueur peut-il être le payeur? Qui doit prendre en charge le problème, de plus en plus aigu depuis quelques années, des mégots sur la voie publique? Le Conseil administratif pense que ce n'est pas nécessairement aux collectivités publiques, respectivement à la Ville et aux communes, d'assumer tous les coûts liés à cette réalité. En effet, vous l'avez dit vous-même dans votre introduction, Monsieur le motionnaire, il s'agit finalement du report sur le domaine public d'une pratique qui se déroule actuellement sur le domaine privé, soit dans les établissements publics fermés. Alors, ne pourrait-on pas, à la faveur du changement de réglementation exigé par l'initiative, demander aux privés de supporter une partie des coûts?

A mon sens, il est tout à fait naturel de le leur demander et je peux d'ores et déjà vous dire que les contacts pris avec la Société des cafetiers, restaurateurs et hôteliers – pour peu que nous puissions moduler, par exemple, le règlement sur les terrasses – sont extrêmement encourageants. A priori, car rien n'est encore

conclu, les cafetiers et restaurateurs genevois sont prêts à envisager la prise en charge, à leurs frais, de cendriers. Dans ce cas, certes, ces derniers n'auraient pas tous l'esthétique requise, mais au moins ils existeraient et seraient entretenus par les cafetiers sur le domaine public, ou le quasi-domaine public dans le cas des terrasses.

Mesdames et Messieurs, si on doit envisager un dispositif analogue aux 3300 poubelles grillagées orange que vous connaissez, si on doit les doubler par des cendriers, inutile de vous dire que cela va représenter des coûts énormes pour notre collectivité, en termes de ramassage de ce déchet spécifique, en termes d'entretien et de manutention des cendriers qui, par définition, parce qu'ils accueillent des cendres, des mégots encore incandescents, doivent faire l'objet d'une manutention plus délicate que les poubelles ordinaires.

C'est la réalité que nous vivons tous les jours, notamment sur la ligne du TCMC, où une expérience pilote est menée par mes services, en lien avec le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité de mon collègue Pagani. Nous avons installé des petits cendriers directement sur les montants des poubelles et cette expérience a en partie échoué, sans doute pour des raisons de visibilité. Nous allons la poursuivre en améliorant la communication, mais le problème de base, même en mettant des cendriers à disposition, c'est que la plupart des gens écrasent leur mégot par terre, voire le jettent directement sur la chaussée. C'est contre cet acte fondamentalement incivil qu'il convient de lutter et d'investir quelques sommes, notamment dans des campagnes de sensibilisation, voire dans des mesures de répression. Car c'est cette question que l'on devrait pouvoir se poser et je regrette qu'elle ne l'ait pas été dans la motion. En effet, il est probable qu'il n'y a pas d'autres moyens d'aborder le problème.

J'en viens maintenant à un aspect qui a surpris le Conseil administratif. Si la fumée tue, comme le conseiller municipal Jacques Baud l'a rappelé tout à l'heure, le ridicule heureusement ne tue pas! Si l'on devait envisager, comme le propose la motion, un jury – élargi et sans doute international! – qui envisage sous l'angle du design, de la praticabilité, de la manutention, la mise en place de ce dispositif, non seulement on n'atteindrait pas le but voulu par les motionnaires quant à une réalisation rapide, mais en plus on multiplierait les coûts pour un élément de mobilier urbain qui, par nature, est extrêmement simple! Raison pour laquelle le Conseil administratif ne peut pas aller dans ce sens.

En revanche, nous proposons – et je me ferai fort de vous l'indiquer par écrit pour autant que vous envoyiez cette motion au Conseil administratif – d'installer un dispositif sur les lieux d'attente publics, en particulier à proximité des aribus, en lien avec les TPG, parce qu'il y a là un réel besoin. Nous proposons également de renforcer les campagnes ponctuelles et ciblées sur certains emplacements et à certains moments de l'année, je pense à l'été et au pourtour de la rade. Ainsi,

nous comptons distribuer cet été, à la sortie des animations cinématographiques sur la rade notamment, des cendriers portatifs, qui ne constituent pas des déchets en eux-mêmes et qui sont réutilisables. Et puis, nous souhaitons poursuivre, au-delà des tests que nous faisons actuellement sur le TCMC, l'intensification de l'implantation de ces cendriers.

Mesdames et Messieurs, et j'en conclurai par là, le Conseil administratif ne veut bien sûr pas se rendre complice d'homicides! J'aimerais relever ici l'argumentation intéressante du conseiller municipal Jacques Baud qui soulignait le paradoxe suivant: 80% de la population demande que l'on serre la vis aux fumeurs, qu'on les éjecte en quelque sorte des lieux publics fermés tels que les bistrots, et de l'autre côté on devrait investir des sommes assez considérables – car, je le répète, un dispositif complet tel que demandé nécessiterait des sommes considérables, en termes d'effectifs, de matériel et autres – à l'endroit d'une catégorie de personnes que l'on identifie comme des pollueurs! Ce n'est pas le moindre des paradoxes que nous devons régler en matière de gestion des déchets.

En l'état, le Conseil administratif, pour autant que vous souhaitiez l'associer par complicité d'homicide à cette réflexion intéressante, se fera un plaisir de répondre par ma plume à cette motion que vous lui enverrez peut-être tout à l'heure.

M. Vincent Maitre (DC). Je ferai deux remarques sur ce qui vient d'être dit par M. Maudet à propos du coût et du rôle de la municipalité. Sachez, Mesdames et Messieurs, que bon nombre de partenaires privés sont prêts à prendre en charge une bonne partie, voire la totalité des coûts de ces cendriers. Par ailleurs, M. Maudet a soulevé le problème des lieux publics: effectivement, quid des arrêts TPG, des espaces attenants aux universités, aux hôpitaux, aux bureaux de l'administration? Si c'est au propriétaire de prendre en charge de telles infrastructures, très bien! Dans ce cas, le Parti démocrate-chrétien est tout à fait d'accord avec la proposition de compromis de M. Maudet et accepte de renvoyer cette motion directement au Conseil administratif.

M^{me} Danièle Magnin (L). Mesdames et Messieurs, comme j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire récemment, la population s'infantilise, jette tout par terre, pensant qu'une maman ou un papa passera pour ramasser... En l'occurrence, le mégot est un objet très petit dont on ne pense pas qu'il puisse, une fois accumulé, causer autant de dégâts. Il y a un autre objet qui pollue notre ville et dont on trouve des traces absolument partout, en étant très heureux si on a évité de marcher dessus: vous l'avez compris, il s'agit des chewing-gums!

Pour notre part, nous soutiendrons le renvoi de cette motion au Conseil administratif, dans l'idée qu'il convient de mettre en place une prévention, une information, et des punitions! Au lieu de concentrer l'ensemble des forces sur les automobilistes, il faut affecter des forces à surveiller les gens qui salissent notre ville et qui lui donnent un aspect désécurisant!

Mise aux voix, la motion est acceptée par 55 oui contre 13 non.

Elle est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'étudier le concept de cendriers urbains esthétiques, modulables (par exemple, adaptables à du mobilier urbain déjà existant tel que poubelles, barrières, abribus, etc.) et peu onéreux;
- d'organiser, dans ce but, un concours ouvert aux artisans, designers, écoles d'art genevois;
- de réunir un jury de professionnels neutres et sans parti pris, composé d'architectes, urbanistes, décorateurs, designers, etc.;
- d'étudier tous les lieux publics stratégiques qui nécessiteraient la pose de tels cendriers (par exemple, parcs, rues piétonnes, places et quartiers à forte densité de cafés, restaurants, bars) et d'en proposer la réalisation.

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

8. Motion du 7 novembre 2007 de M^{mes} Florence Kraft-Babel, Danièle Magnin, Anne-Marie Gisler, Claudia Heberlein Simonett, Anne Moratti Jung, Annina Pfund, Andrienne Soutter, Martine Sumi, Hélène Ecuyer, Catherine Gaillard, MM. Jacques Baud, Richard North, Vincent Maitre, Robert Pattaroni et Gilles Garazi: «Signons les Engagements d'Aalborg!» (M-732)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- que Genève a l'ambition d'être exemplaire en matière de développement durable au niveau international;
- que la Ville a signé la Charte d'Aalborg et que les Engagements d'Aalborg sont une suite des engagements pris dans cette charte;
- que, dans le processus d'Aalborg, 500 villes européennes et du monde entier s'engagent à améliorer leur empreinte écologique de manière continue (parmi elles les capitales Paris, Rome, Madrid, Riga et Stockholm);
- que, en Suisse, pour l'heure, il n'y a que Saint-Gall et Aarau qui ont signé ou sont dans le processus de signer les engagements;
- que Genève a l'infrastructure, le personnel et la volonté politique prêts à délivrer les résultats demandés par les engagements;
- qu'il est nécessaire d'intensifier nos efforts vers un développement plus durable en vue des effets locaux du réchauffement climatique à venir, une diversité sociale et culturelle croissante et pour conserver, voire augmenter, l'attractivité économique de notre cité,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à signer les Engagements d'Aalborg.

M^{me} Danièle Magnin (L). Nous, Ville de Genève, avons adhéré à la Charte d'Aalborg, qui est la charte européenne pour la durabilité. Aujourd'hui, les motionnaires demandent à la Ville de signer les Engagements d'Aalborg. Comme la plupart d'entre vous ignorent, j'imagine, ce que sont ces engagements, je vais brièvement en citer les dix titres.

Tout d'abord, la gouvernance grâce à des processus décisionnels stimulés par un recours accru à la démocratie participative. Là, je pense que nous sommes déjà tout à fait au point et que ce n'est pas quelque chose qui nous demandera un

¹ Annoncée, 2569.

grand effort. Ensuite, la gestion locale vers la durabilité. Cela consiste à mettre en application des cycles efficaces de gestion, de la formulation à l'évaluation via la mise en place. Troisièmement, l'engagement de protéger les biens naturels communs, soit à réduire la consommation d'énergie primaire et à augmenter la part des énergies renouvelables notamment. Le quatrième engagement est relatif à la consommation responsable et au choix du style de vie. Nous pratiquons déjà cela en partie, mais nous pourrions l'améliorer. Cela consisterait à éviter ou à réduire les déchets, à accroître la réutilisation et le recyclage, à gérer et traiter les déchets selon des normes de bonne pratique, etc. Le cinquième engagement intitulé «Planification et conception», concerne l'urbanisation. Le sixième engagement est intitulé «Mobilité améliorée et trafic limité». Le septième, «Actions locales pour la santé». Le huitième, «Economie locale vivante et durable», consiste à adopter notamment des mesures qui stimulent et soutiennent l'emploi local et les entreprises émergentes. Le neuvième engagement parle d'équité sociale et de justice. Enfin, le dernier, «Du local au global», consiste à s'engager à assumer notre responsabilité globale pour atteindre la paix, la justice, l'équité, le développement durable et la protection climatique.

Il est évident qu'il s'agit là d'un gros travail et qu'avant de se lancer dans la signature de ces engagements il faut les étudier. La charte était une déclaration d'intention et les engagements sont un pas de plus. Nous souhaitons donc étudier cette motion à la commission Agenda 21 avant de l'envoyer au Conseil administratif, pour déblayer le travail éventuel de M^{me} Salerno. D'autre part, nous, libéraux, sommes sensibles à la notion de ville responsable, mais sous conditions. La première sera de s'assurer que les propositions sont adéquates par rapport aux particularismes genevois. La deuxième consistera à formuler un ordre des priorités, un calendrier et un budget. Enfin, il ne s'agit pas de voter un blanc-seing au Conseil administratif sans savoir exactement de quoi il retourne, notamment au plan financier. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons que cette motion soit renvoyée à la commission Agenda 21.

M^{me} Claudia Heberlein Simonett (Ve). Mesdames et Messieurs, je me permets de compléter les explications de ma préopinante libérale, qui a déjà bien éclairé le sujet. Aalborg se situe au Danemark. Les engagements d'Aalborg que nous proposons, dans cette motion, de faire signer par la Ville proviennent de processus initiés au Sommet mondial de Rio pour le développement durable. Pour réaliser le plan d'action nommé Agenda 21 que vous connaissez, en vue d'un développement durable, un mouvement d'autorités locales ont formulé en 1994 les principes de durabilité dans la Charte d'Aalborg. Celle-ci a été signée par 2500 villes, dont Genève.

Dix ans après, une deuxième conférence à Aalborg a renforcé l'engagement pour le développement durable. Une précision des promesses faites a eu lieu. Dix

priorités ont été identifiées, et chacune a cinq objectifs spécifiques. Ces Engagements d'Aalborg, quant à eux, ont été signés cinq cents fois jusqu'à présent, engageant les villes signataires à rendre des rapports sur des activités censées permettre d'atteindre ces objectifs. Il n'existe pas d'organe de contrôle et les villes définissent elles-mêmes les démarches à suivre pour atteindre les dix objectifs.

Que signifierait cette signature des Engagements d'Aalborg pour Genève? D'abord, Genève n'est pas la seule ville à se vanter d'avoir un Agenda 21 local plus ou moins ambitieux. Des centaines de villes en Europe ont déjà réalisé plein d'actions courageuses, avec parfois beaucoup plus d'envergure que Genève. Si nous voulons qu'au niveau international Genève garde une position phare dans le domaine du développement durable, il est indispensable que nous suivions le processus d'Aalborg. De nos jours, il est de plus en plus important pour une ville de rester compétitive, non seulement en termes de conditions économiques mais également en termes de développement durable. Les Engagements d'Aalborg, et le mouvement des villes signataires, nous assurent un contact et un échange régulier avec les villes les plus ambitieuses en termes de développement durable.

Deuxièmement, les Engagements d'Aalborg fournissent un cadre de référence pour organiser notre propre Agenda 21, tout en laissant à la Ville la souveraineté de définir ses priorités. Lors des auditions de la commission Agenda 21 concernant le rapport D-33, rapport de législature du Conseil administratif en matière d'Agenda 21, il est ressorti très clairement que la prochaine étape était de se doter d'un solide état des lieux ainsi que d'un cadre de référence tel qu'il est proposé par les Engagements d'Aalborg. Signer ces engagements nous permettra de mettre en place ces deux instruments, en concordance avec d'autres villes européennes, mais aussi de mesurer dans le temps notre propre avancement et de le comparer avec celui d'autres villes.

On pourrait me rétorquer qu'au lieu de nous lancer dans un mouvement international, il vaudrait mieux concentrer nos forces à l'intérieur. Mais, en fait, comme je l'ai déjà évoqué, il ne s'agit que de se servir de tout ce que l'ensemble de ces villes a déjà développé, et de profiter de leurs expériences, afin de les appliquer dans le contexte de Genève.

Dans cette perspective, on comprend que nous ne pourrions que profiter de ce mouvement auquel nous adhérierions avec cette signature. Je veux aussi rassurer ceux qui pensent que cela coûtera trop cher et que le Service Agenda 21 est déjà surchargé. Nous ne nous engageons pas à des dépenses exorbitantes non prévues au budget: il s'agit d'actions déjà prévues dans le cahier des charges de l'unité Agenda 21. Cela implique-t-il une énorme charge de travail pour l'unité? Oui et non, sachant que le rapport D-33 en matière d'Agenda 21 demande déjà clairement la mise en place d'un système de référence, des objectifs chiffrés, comme prochaine étape, après une phase de sensibilisation du personnel, démarche qui a déjà eu lieu.

Finalement, les Engagements d'Aalborg permettront à la Ville de mieux indiquer aux citoyennes et aux citoyens où nous en sommes en termes de développement durable, grâce à ces objectifs chiffrés et aux rapports à livrer. Je vous invite donc, Mesdames et Messieurs, à voter en faveur de la réputation internationale de Genève et à accepter cette motion.

M. Richard North (UDC). Je vais être succinct. Nous demandons au Conseil administratif de bien vouloir signer ces Engagements d'Aalborg afin que Genève devienne citoyenne mondiale!

M^{me} Martine Sumi (S). La charte des villes européennes pour la durabilité, intitulée «Charte d'Aalborg», a été adoptée par les participantes et participants à la Conférence européenne sur les villes durables, qui s'est tenue à Aalborg, au Danemark, le 27 mai 1994. C'est en fait une déclaration d'engagement des villes européennes de participer au processus local de l'Action 21, et de mettre en réseau leurs expériences, afin d'agir de concert, en bonne synergie avec les autres communes, pour permettre un développement durable à l'échelle de l'Europe, voire de la planète.

La ville et son territoire étant assurément au cœur de la bonne gouvernance du XXI^e siècle, cela devient une évidence pour la Ville de Genève que de signer ces engagements. Je vous invite à le faire en envoyant cette motion M-732 directement au Conseil administratif.

M^{me} Hélène Ecuyer (AGT). Après la Charte d'Aalborg, qui était à l'époque une prise en considération des problèmes climatiques, la suite logique était la concrétisation d'actions dans ce domaine. Ces Engagements d'Aalborg ont donc été rédigés pour mettre toutes les villes et tous les pays sur la même longueur d'ondes. Les villes qui y adhèrent s'engagent à les prendre en considération, à ne pas rester sur des discours mais à agir. Maintenant, c'est le temps de l'action, et cette signature permettra à la Ville de développer ce qu'elle fait déjà, et d'encourager également les citoyens à la suivre dans cette voie.

M^{me} Anne-Marie Gisler (R). Ainsi que deux de mes préopinantes l'ont dit, les Engagements d'Aalborg font suite à la charte du même nom qui, elle, a déjà été signée par la Ville. Ces engagements consistent essentiellement à faire, dans un premier temps, un état des lieux des réalisations et des objectifs dans les dix domaines cités par ma préopinante libérale. Dans un second temps, il s'agira de fixer des priorités parmi les objectifs en question.

Ces engagements, à notre sens, constituent un outil de structuration de l'action publique; c'est un canevas qui permettra d'établir un plan de mesures, avec des objectifs chiffrés. Pour nous, il s'agit en somme d'une autre manière de rendre compte des activités de l'unité Agenda 21 actuelle de la Ville. En soi, la signature des Engagements d'Aalborg ne nécessite pas la mise en œuvre d'autres moyens que ceux actuellement dévolus aux diverses thématiques dont il est question.

Ainsi qu'il a été dit également par l'une de mes préopinantes, Genève, en tant que ville internationale, nous paraît à même de pouvoir jouer le jeu des comparaisons au niveau européen, avec une première évaluation de son activité et de ses actions en 2010, et ensuite une évaluation régulière tous les cinq ans. C'est pourquoi le groupe radical renverra la motion directement au Conseil administratif.

Le président. Après toutes ces interventions des motionnaires, j'ouvre enfin le tour de préconsultation, et je passe la parole à M. Fazio!

Préconsultation

M. Jean-Louis Fazio (S). Monsieur le président, j'aurai juste une demande à vous faire: pourriez-vous demander à tous les motionnaires de reprendre une nouvelle fois la parole pour m'expliquer les Engagements d'Aalborg? En effet, je n'ai pas bien compris... (*Rires et exclamations.*) Mesdames et Messieurs, si vous pouviez tous vous exprimer une deuxième fois, ce serait très gentil...

Le président. Monsieur le conseiller municipal, attendez que le rapport revienne de commission: le même débat aura certainement lieu...

Il n'y a plus d'intervenant inscrit. Je fais donc voter la prise en considération de la motion, puis son renvoi éventuel à la commission Agenda 21.

Mise aux voix, la prise en considération de la motion est acceptée à l'unanimité (62 oui).

Mis aux voix, son renvoi à la commission Agenda 21 est refusé par 58 non contre 7 oui.

Le président. Cette motion sera donc directement adressée au Conseil administratif.

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à signer les Engagements d'Aalborg.

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

Le président. Nous passons aux objets annoncés...

Des voix. Encore une! Traitons encore une motion!

Le président. Non! Nous venons de passer vingt minutes sur une motion signée par tous les partis et donc censée être traitée rapidement. Par conséquent, j'arrête là!

Je vais annoncer les nouveaux objets et je vous signale, pour la petite histoire, qu'en une séance supplémentaire nous n'arrivons pas à traiter autant d'objets que vous n'en déposez! C'est dire que nous n'avancions pas vraiment...

9. Propositions des conseillers municipaux.

Le président. Ont été déposés le projet d'arrêté et les motions suivants:

- PA-76, de *M^{mes} Salika Wenger, Maria Casares, Hélène Ecuyer, Vera Figurek, Catherine Gaillard, Charlotte Meierhofer, Maria Pérez, Marie-France Spielmann, MM. Christian Zaugg, Pierre Rumo, Gérard Deshusses, M^{mes} Nicole Valiquer Grecuccio et Annina Pfund*: «Externalisations et privatisations»;
- M-776, de *MM. Simon Brandt, Rémy Burri, Guy Dossan, Olivier Fiumelli, Grégory Baud, M^{mes} Anne-Marie Gisler, Patricia Richard, Virginie Jordan et Christine Camporini*: «Relogement systématique pour les artisans, PME et commerçants en cas de réaffectation de leurs locaux»;

- M-777, de *M^{me} Salika Wenger*, *MM. Christian Zaugg, Gérard Deshusses* et *M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio*: «Pour la création d'un recueil systématique des règlements de la Ville de Genève»;
- M-778, de *MM. Yves de Matteis, Gilles Garazi, Eric Rossiaud*, *M^{mes} Claudia Heberlein Simonett, Sarah Klopmann, Anne Moratti Jung, Anne Pictet, Marie-Pierre Theubet, Sophie de Weck Haddad, Marguerite Contat Hickel, Frédérique Perler-Isaaz, Sandrine Burger, Hélène Ecuyer, Catherine Gaillard, Andrienne Soutter, Martine Sumi*, *MM. Christian Lopez Quirland, Vincent Maitre* et *Robert Pattaroni*: «Pour une promotion du vélo à assistance électrique comme solution de remplacement au scooter et à la moto».

10. Interpellations.

Néant.

11. Questions écrites.

Le président. Ont été déposées les questions écrites suivantes:

- QE-281, de *M. Thierry Piguet* et *M^{me} Diana Duarte Rizzolio*: «Aménagement urbain: les caissettes sont-elles dans la ligne?»;
- QE-282 de *MM. Thierry Piguet, Christophe Buemi* et *M^{me} Véronique Paris*: «Que de théâtres au sein d'une même fondation».

Mesdames et Messieurs, je vous souhaite une bonne fin de soirée et vous donne rendez-vous au mois de mars.

Séance levée à 23 h.

SOMMAIRE

- | | |
|---|------|
| 1. Communications du Conseil administratif | 4470 |
| 2. Communications du bureau du Conseil municipal | 4470 |
| 3. Motion du 15 octobre 2007 de M. Jean Sanchez, M ^{mes} Nathalie Fontanet, Fabienne Aubry Conne, Florence Kraft-Babel, Laetitia Guinand, MM. Alexandre Chevalier et Alexis Barbey: «Aspirons les poubelles sous terre!» (M-720) | 4470 |
| 4. Motion du 15 octobre 2007 de MM. Simon Brandt, Olivier Fiumelli, Grégory Baud, Rémy Burri, Guy Dossan, M ^{mes} Anne-Marie Gisler, Virginie Jordan, Patricia Richard et Christine Camporini: «Pour un véritable pont entre les Vernets et la rue de l'Ecole-de-Médecine!» (M-722) | 4477 |
| 5. Motion du 7 novembre 2007 de M ^{mes} Nathalie Fontanet, Laetitia Guinand, Fabienne Aubry Conne, MM. Alexis Barbey, Alexandre Chevalier et Jean Sanchez: «Coup de balai dans l'administration: quel prix pour le contribuable?» (M-729) | 4486 |
| 6. Motion du 7 novembre 2007 de M ^{mes} Marie Chappuis, Anne Carron-Cescato, Nelly Hartlieb, Alexandra Rys, Odette Saez, MM. Jean-Charles Lathion, Alain de Kalbermatten, Vincent Maitre et Robert Pattaroni: «Pour une bourse au permis de conduire!» (M-730) | 4494 |
| 7. Motion du 7 novembre 2007 de MM. Vincent Maitre, Jean-Charles Lathion, Alain de Kalbermatten, Robert Pattaroni, M ^{mes} Anne Carron-Cescato, Marie Chappuis, Nelly Hartlieb, Alexandra Rys et Odette Saez: «Ne mégotons pas pour des cendriers urbains» (M-731) | 4499 |
| 8. Motion du 7 novembre 2007 de M ^{mes} Florence Kraft-Babel, Danièle Magnin, Anne-Marie Gisler, Claudia Heberlein Simonett, Anne Moratti Jung, Annina Pfund, Andrienne Soutter, Martine Sumi, Hélène Ecuver, Catherine Gaillard, MM. Jacques Baud, Richard North, Vincent Maitre, Robert Pattaroni et Gilles Garazi: «Signons les Engagements d'Aalborg!» (M-732) | 4508 |

9. Propositions des conseillers municipaux	4513
10. Interpellations	4514
11. Questions écrites	4514

La mémorialiste:
Marguerite Conus