
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Onzième séance – Mercredi 10 septembre 2003, à 20 h 30

Présidence de M. André Kaplun, président

La séance est ouverte à 20 h 30 dans la salle du Grand Conseil.

Font excuser leur absence: *MM. André Hediger et Patrice Mugny*, conseillers administratifs, *M^{me} Linda de Coulon*, *M. Alain Fischer*, *M^{mes} Vanessa Ischi Kaplan, Liliane Johner*, *MM. Pierre Losio et Jean-Pierre Oetiker*.

Assistent à la séance: *M. Christian Ferrazino*, maire, *M. Pierre Muller*, vice-président, et *M. Manuel Tornare*, conseiller administratif

CONVOCATION

Par lettre du 28 août 2003, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 9 septembre et mercredi 10 septembre 2003, à 17 h et 20 h 30.

1. Communications du Conseil administratif.

Néant.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Néant.

3. Rapports de majorité et de minorité de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition intitulée: «Pour la démolition-reconstruction de l'immeuble de la route des Franchises 28» (P-80 A/B)¹.

Suite du premier débat

M. François Sottas (AdG/SI). Je suis désolé que M. Froidevaux ne soit pas là, mais je lui réponds quand même et il me lira dans le Mémorial... M. Froidevaux nous a fait la leçon, comme il en a l'habitude, en disant que les personnes qui voulaient maintenir cet immeuble n'avaient rien à dire. Je suis désolé: je crois habiter depuis assez longtemps dans ce quartier pour avoir quelque chose à dire sur le sujet, et je ne suis pas le seul!

Nous sommes en début de séance et il est un peu difficile de répondre aux commentaires qui ont été faits à notre séance de 17 h, mais je dois dire que je suis étonné de l'intervention de notre collègue Vert. Si mes souvenirs sont bons, quand nous avons créé l'Alternative en 1991, les Verts étaient très susceptibles sur la question de la densification. Combien de fois n'avons-nous pas dû «négocier» avec les Verts, au sein de l'Alternative, par rapport à ces problèmes de densification! Maintenant, à entendre M. Sidler, j'ai l'impression qu'on va pouvoir recommencer à surdensifier cette ville et à bâtir des gabarits démesurés. Les Verts sont en train de changer leur fusil d'épaule et j'en suis vraiment très étonné. Je signale que ce quartier est déjà très densifié, ceux qui siègent à la commission de l'aménagement et de l'environnement le savent. Je ne dis pas que l'on ne doit plus construire du tout dans ce quartier, ce n'est pas ce que je suis en train de dire, mais il faudrait aussi prévoir de construire dans des quartiers qui sont beaucoup moins densifiés que celui-ci.

¹ Rapports, 1635.

M. Roman Juon (S). Monsieur le président, vous transmettez à M. Froidevaux que j'ai trouvé son discours très intéressant. Cela m'a rappelé les années 50, où les discours étaient exactement les mêmes, où on construisait, mais où on démolissait surtout beaucoup! C'est à cette époque qu'il y a eu un changement de politique, que des lois restrictives ont été votées et que des associations de défense du patrimoine se sont créées, pour sauver Genève des pelleteuses et des engins de démolition. Ce soir, j'ai eu l'impression d'entendre exactement ce que j'avais lu dans les *Mémoriaux* de l'époque... Voilà ce que je voulais dire, Monsieur le président.

Le président. Excusez-moi, Monsieur Juon, j'étais tellement surpris que vous ayez déjà fini que j'ai loupé la fin de votre intervention! Je passe la parole à M. Savioz.

M. Frédy Savioz (UDC). Le groupe UDC votera en faveur de la démolition de cet immeuble, pour deux raisons: le mauvais entretien actuel de l'immeuble et sa typologie. D'autre part, la reconstruction permettra d'augmenter le nombre de logements, ce qui est bien nécessaire actuellement.

M. Alain Marquet (Ve). Pour répondre brièvement à l'attaque de M. Sottas concernant la densification, je dirai que nous restons bien évidemment attachés aux critères de densification, nous continuons à combattre la surdensification de certains quartiers, comme nous le faisons depuis de nombreuses législatures. Il se trouve toutefois que le cas de figure qui nous occupe est passablement différent de celui du triangle Rod-Soret-Soubeyran, par exemple, pour lequel nous nous étions battus. En l'occurrence, les projets qui nous ont été montrés prouvent que la densité ne sera pas altérée de manière significative, et la visite sur place nous a également convaincus que la préservation du patrimoine – puisque c'est ce qui pourrait être souhaitable – ne déboucherait, comme l'a aussi dit M. Froidevaux tout à l'heure, que sur une utilisation quasi muséale de l'endroit. Ce n'est visiblement pas l'utilisation qui est souhaitée et une utilisation à but locatif exigerait une intervention si lourde qu'elle mettrait en péril la représentativité patrimoniale de l'immeuble.

Nous avons donc dû trancher entre ces deux options, nous avons fait un choix et nous l'assumons. Nous maintenons que la seule possibilité de conserver cet immeuble n'est pas entre nos mains, mais qu'elle est entre les mains des propriétaires. Or il se trouve que ce n'est pas l'option que ceux-ci ont choisie et nous en prenons acte. Par ailleurs, nous sommes d'avis qu'il est important de montrer que sur le territoire de la Ville de Genève, dans un endroit qui pose un tel problème de conservation patrimoniale, l'on peut quand même faire du locatif. C'est un geste que nous faisons avec bonne volonté, nous entendons assumer ce choix et nous irons jusqu'au bout.

M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio (S). Je dois m'élever contre ce qui vient d'être dit. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, il ne s'agit pas de faire une conservation muséale: des études dignes de ce nom ont montré qu'on pouvait réhabiliter cet immeuble de manière significative, avec un financement assuré et des usages qui correspondront aux besoins de différentes populations. Le projet a été chiffré, les variantes ont été étudiées. Si je peux comprendre que certains partis prônent la démolition, je dois dire qu'en aucun cas on n'aurait osé prôner une rénovation sans avoir un projet à proposer, un projet réalisable.

Deuxième débat

Le président. Monsieur Sottas, vous aviez demandé l'appel nominal. Etes-vous suivi? (*Plus de quatre conseillers municipaux lèvent la main.*) Je constate que c'est le cas, nous passons donc au vote des conclusions du rapport de majorité, à l'appel nominal.

Mises aux voix à l'appel nominal, les conclusions de la majorité de la commission des pétitions sont acceptées par 38 oui contre 22 non.

Ont voté oui (38):

M. Guillaume Barazzone (DC), M. Alexis Barbey (L), M. Didier Bonny (DC), M. Mathias Buschbeck (Ve), M. Michel Chevrolet (DC), M. Sylvain Clavel (UDC), M^{me} Marguerite Contat Hickel (Ve), M^{me} Renate Cornu (L), M. Roland Crot (UDC), M. Alpha Dramé (Ve), M. Alain Dupraz (T), M^{me} Nathalie Fontanet (L), M. Eric Fourcade (UDC), M^{me} Claudine Gachet (R), M. Jean-Marie Hainaut (L), M^{me} Catherine Hämmerli-Lang (R), M^{me} Nelly Hartlieb (UDC), M. Blaise Hatt-Arnold (L), M. Eric Ischi (UDC), M^{me} Florence Kraft-Babel (L), M. Alain Marquet (Ve), M. Guy Mettan (DC), M^{me} Anne Moratti Jung (Ve), M. Olivier Norer (Ve), M. Jean-Pierre Oberholzer (L), M^{me} Frédérique Perler-Isaaz (Ve), M. Georges Queloz (L), M. Lionel Ricou (DC), M^{me} Bérengère Rosset (L), M. Eric Rossiaud (Ve), M. Pascal Rubeli (UDC), M. Marc-André Rudaz (UDC), M. Pierre Rumo (T), M^{me} Alexandra Rys (DC), M. Frédy Savioz (UDC), M. Armand Schweingruber (L), M. Damien Sidler (Ve), M^{me} Marie-France Spielmann (T).

Ont voté non (22):

M. Sébastien Bertrand (AdG/SI), M^{me} Nicole Bobillier (S), M^{me} Monique Cahannes (S), M. David Carrillo (S), M. Olivier Coste (S), M. Gérard Deshusses (S),

M^{me} Hélène Ecuyer (T), M. Jean-Louis Fazio (S), M^{me} Vera Figurek (AdG/SI), M. Jacques François (AdG/SI), M^{me} Catherine Gaillard-lungmann (AdG/SI), M. Roman Juon (S), M^{me} Virginie Keller Lopez (S), M. David Metzger (S), M. Jacques Mino (AdG/SI), M^{me} Annina Pfund (S), M^{me} Sandrine Salerno (S), M. François Sottas (AdG/SI), M^{me} Gisèle Thiévent (AdG/SI), M. Gilles Thorel (S), M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio (S), M. Christian Zaugg (AdG/SI).

Etaient excusés à la séance ou absents au moment du vote (19):

M^{me} Marie-Thérèse Bovier (L), M. Roberto Broggin (Ve), M. Alain Comte (T), M^{me} Linda de Coulon (L), M. Michel Ducret (R), M. Alain Fischer (R), M. Jean-Marc Froidevaux (L), M^{me} Béatrice Graf Lateo (S), M. René Grand (S), M^{me} Vanessa Ischi Kaplan (Ve), M^{me} Liliane Johner (T), M^{me} Ruth Lanz Aoued (AdG/SI), M. Pierre Losio (Ve), M. Pierre Maudet (R), M. Jean-Pierre Oetiker (UDC), M. Patrice Reynaud (L), M. Jean-Charles Rielle (S), M^{me} Caroline Schum (Ve), M. René Winet (R).

Présidence:

M. André Kaplun (L), président, n'a pas voté.

Les conclusions sont ainsi conçues:

CONCLUSIONS

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'appuyer la demande de démolition du bâtiment route des Franchises 28.

4. Clause d'urgence sur la motion de MM. Michel Ducret, Christian Zaugg, Roman Juon, Jean-Marie Hainaut, M^{mes} Alexandra Rys et Marie-France Spielmann: «Stop à la démolition du *Valais!*» (M-384)¹.

M. Michel Ducret (R). Je crois que l'urgence de cette motion est évidente, pour la bonne raison que le bateau *Valais* a été emmené avant-hier par la Compagnie générale de navigation (CGN), en direction des chantiers navals de Lausanne, pour y être démolé. La démolition a commencé hier matin, elle a été interrompue par intervention de justice à 16 h hier après-midi. Notre motion urgente demande donc simplement de surseoir à cette démolition, jusqu'à ce qu'on puisse éclaircir un peu mieux les pistes qui ont été suggérées pour réutiliser ce bateau comme restaurant et appontement dans notre rade. Voilà pourquoi l'urgence me paraît indispensable, Mesdames et Messieurs, sachant qu'elle n'engage qu'à un sursis.

Mise aux voix, la clause d'urgence de la motion est acceptée par 51 oui contre 8 non (1 abstention).

5. Motion de MM. Michel Ducret, Christian Zaugg, Roman Juon, Jean-Marie Hainaut, M^{mes} Alexandra Rys et Marie-France Spielmann: «Stop à la démolition du *Valais!*» (M-384)².

PROJET DE MOTION

Nonobstant la réponse inacceptable du Conseil administratif à la motion M-328 et considérant:

- le fait que diverses associations de préservation du patrimoine et un certain nombre de citoyens déposent ces jours mêmes une demande de protection pour ce bateau auprès du Conseil d'Etat, rejoignant en cela la quasi-unanimité de notre Conseil;
- que les travaux de démolition du *Valais* ont commencé ce matin même à Lausanne, où il a été subrepticement transféré par la Compagnie générale de navigation hier;

¹ Annoncée, 1165.

² Urgence acceptée, 1710.

- que le rapport du conservateur cantonal des monuments en confirme l'intérêt patrimonial,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'intervenir sans délai auprès du Conseil d'Etat afin qu'il obtienne un sursis à la démolition du bateau *Valais* par la Compagnie générale de navigation, cela au moins jusqu'à ce que toutes les pistes visant à la préservation de ce bâtiment datant de 1913, au moins comme embarcadère au Jardin anglais et restaurant dans la rade de Genève, aient pu être sérieusement examinées.

M. Michel Ducret (R). Comme je l'ai dit, il y a une véritable urgence dans cette affaire. La motion ne demande pas de ne pas démolir le *Valais*; elle demande simplement que le Conseil administratif intervienne sans délai auprès du Conseil d'Etat, auprès de l'Etat de Vaud, afin que la démolition soit stoppée.

Ce bateau de 1913 a une réelle valeur patrimoniale. Il encombre actuellement la CGN, qui craint de devoir investir de l'argent sur un bateau qui ne lui profite pas, puisqu'il n'est pas apte à naviguer. A cet égard, dans la motion M-328 «Sauvons le *Valais*», que nous avons acceptée à une très large majorité en février dernier, nous n'avons pas souhaité que ce bateau navigue à nouveau. Il s'agit de le restituer à sa fonction d'appontement, à sa fonction de bureau pour la CGN et à sa fonction de restaurant dans la rade, parce qu'avec celui des bains des Pâquis c'est le seul restaurant sur l'eau en ville de Genève. S'il est supprimé, ce sera un restaurant de moins sur l'eau et je pense que ce serait dommage. Ce bateau est un atout touristique pour notre rade; il peut être restauré, car sa coque est en meilleur état, selon le conservateur du patrimoine de notre canton, que certaines unités qui naviguent actuellement, il faut le savoir.

Il faut savoir aussi que les montants vertigineux articulés par certains, concernant la restauration de ce navire, ont été calculés pour un navire qui naviguerait, avec changement des machines, etc. Ce n'est pas ce que nous demandons. Nous demandons qu'on puisse récupérer ce bateau, qu'on le sorte, à la limite, de la flotte de la CGN en tant que telle et qu'il devienne, comme nous l'avions suggéré dans la motion M-328, la propriété d'une société mixte, qui comprendrait la Ville de Genève, par exemple, et l'Etat de Genève. Ce dernier devra de toute manière investir plus d'un million pour les nouveaux appontements au Jardin anglais qui remplaceront le *Valais* et il y aura donc, de toute façon, des dépenses publiques qui devront être consenties. Le *Valais* pourra être exploité par un restaurateur ou un groupe de restauration, qui pourrait financer une rénovation intérieure beaucoup plus respectueuse de l'architecture navale que ce n'était le cas jusqu'ici. Il est en effet nécessaire de rénover l'intérieur du bateau de manière correcte, comme un restaurant, et non pas comme un bateau ancien. L'extérieur doit être digne d'un

bateau de la flotte lémanique; par contre, à l'intérieur, il n'y a pas de réelle restauration possible, sinon un aménagement plus intelligent que ce qui avait été fait dans le restaurant que nous avons connu et qui était si mal exploité jusqu'à ces dernières années.

Mesdames et Messieurs, je vous demande d'accepter cette motion urgente. Il faut impérativement surseoir à cette démolition, parce qu'une fois le bateau démoli on ne pourra plus revenir en arrière. Les bateaux, comme d'autres éléments de notre héritage industriel, font partie de notre patrimoine, au même titre que des constructions. A Genève, on se veut très en avance concernant la protection du patrimoine; je ne vois pas pourquoi, sous prétexte qu'ils n'appartiennent pas au domaine du bâti, on ne devrait pas protéger des éléments de notre environnement qui le méritent et qui représentent quelque chose de valable pour notre population. Voilà pourquoi je vous prie d'accepter cette motion, qui ne demande qu'un sursis. Je vous le rappelle: nous ne prendrons pas de décision ce soir quant au devenir du navire, nous obtiendrons simplement un sursis.

M. Christian Zaugg (AdG/SI). Ainsi, malgré la motion M-328 très largement votée par le Conseil municipal, le Conseil administratif n'a pas levé le petit doigt pour sauver le *Valais*, le bateau le plus photographié du monde, l'un des emblèmes de notre rade, participant à l'image de Genève. Et tout cela s'est passé en catimini, un peu avant la séance de notre Conseil, le lundi 8 septembre vers 16 h, comme si, et on ne sait diable pourquoi, la CGN s'était empressée de nous empêcher de recourir contre cette décision. On s'est donc bien gardé d'informer notre Conseil de la décision de démolir cette unité prestigieuse, inscrite depuis le 24 novembre 1999 à l'inventaire vaudois des monuments protégés, après que le canton de Vaud eut consulté notre Conseil d'Etat à ce sujet. Je relève que le *Valais*, dont on disait qu'il n'était pas en très bon état, a pu quand même, remorqué par le *Léman*, faire le retour Genève-Ouchy sans se démembrer, un retour qui apparaît comme un chemin de croix vers une fin lamentable: sa démolition pure et simple dans la morgue vaudoise! Et, pourtant, sait-on que ce bateau, amarré depuis trente-sept ans au Jardin anglais, a été l'un des plus beaux de la flotte de la CGN? J'ai ici des photos qui montrent sa prestance avant qu'on n'enlève la marqueterie, les boiseries et les sculptures en ronde bosse qui ornaient son salon et son grand escalier, pour les transférer sur le *Montreux*. Le *Valais* apparaissait alors comme l'un des plus beaux fleurons de la flotte lémanique qui soit.

Alors, tout n'est pas encore perdu et j'adjure le Conseil municipal et le Conseil administratif de s'associer au sauvetage de ce bateau, mais aussi des autres unités menacées de la CGN. Il s'agit de notre patrimoine lémanique, que diable! Allons-nous accepter que, faute de soins, le *Savoie*, le *Vevey*, l'*Italie*, la *Suisse*, l'*Helvétie*, le *Rhône* et le *Simplon* passent un jour, les uns après les autres,

à la casse, sans sourciller, sans faire le moindre geste? Qu'ils passent à la casse ou coulent par le fond, comme cela avait été prévu pour le *Valais*, qui tel un *Titanic*, devait disparaître de la surface bleue du Léman. A cet égard, je rappelle que le *Major Davel*, l'*Evian*, le *France*, le *Général Dufour* et le *Lausanne* ont d'ores et déjà disparu...

Le montant de la facture globale est connu: 80 millions, que l'Etat de Vaud propose de partager avec les cantons riverains, Genève en prenant une partie. La Ville a l'occasion de faire ici un investissement qui serait compris par toute la population genevoise, et ce d'autant que la Ville s'est engagée à prendre en charge 40% du déficit de la CGN, qui incombe au Canton, sous forme de subvention.

Ce sont les raisons pour lesquelles j'invite le Conseil administratif à prendre langue avec la CGN et le Conseil d'Etat, afin d'étudier les modalités du sauvetage in extremis du *Valais* et de nous présenter un projet d'arrêté proposant le crédit nécessaire à sa restauration partielle. J'indique qu'il est également possible de trouver d'autres solutions de réhabilitation, comme cela s'est fait autrefois pour le *Genève*, qui aurait bien besoin aussi, soit dit en passant, d'un bon coup de pouce afin de restaurer ses machines.

Allons, après avoir restauré le Restaurant du Parc des Eaux-Vives, on ne pourrait en faire autant pour l'emblème de notre rade, notre *Valais* qui, bien restauré, deviendrait ainsi l'un des plus beaux restaurants qui soient? Un recours a été déposé par le locataire contre l'ordonnance de démolition et la pelle des démolisseurs a dû s'arrêter net avant d'avoir pu commencer. L'APV (Action Patrimoine vivant) a déposé, elle aussi, une demande urgente de mise à l'inventaire du *Valais*. Les jours et les heures étant comptés, je vous invite donc, chers collègues, à voter cette motion et j'enjoins au Conseil administratif de corriger sa réponse et de décrocher son téléphone rouge afin de manifester son opposition à la destruction du bateau, car il faut se presser pour sauver le *Valais*, merveilleux élément constitutif de notre rade genevoise.

M. Roman Juon (S). Monsieur le président, enclenchez le chronomètre, s'il vous plaît! Le Parti socialiste soutiendra le sauvetage du *Valais*, pour les multiples raisons qui ont été évoquées. Je pense que le Conseil administratif a été submergé par la vague culturelle, par les déclarations d'un de ses membres et que cette affaire lui a sans doute échappé, car cela m'étonnerait qu'il n'ait pas pris une décision favorable au maintien du *Valais*.

Ne serait-ce qu'à cause de son nom, je pense que cette démolition est un peu un affront vis-à-vis des 50 000 Valaisans qui ont dû quitter le Valais! Je rappelle qu'à une époque c'est M. Jaques Vernet, conseiller d'Etat libéral, comme vous le

savez, qui avait réussi à sauver le *Genève*. Concernant le *Valais*, je crois qu'il ne faut pas rater l'occasion, d'autant plus qu'il y aurait un repreneur pour le restaurant. Il est clair qu'actuellement la CGN, avec ses nouveaux bateaux, ne fait pas nécessairement un accueil très favorable à cette restauration, mais les citoyens sont très attachés à ces vieux bateaux. Nous accepterons donc cette motion.

Préconsultation

M. Eric Ischi (UDC). Je suis un amoureux du lac, je le pratique depuis de très nombreuses années et je dois dire – en dehors de toute considération politique, je le précise – que c'est bien la première fois que j'entends que le *Valais* est le bateau le plus photographié et qu'il fait partie de l'ornement de cette rade. Je peux vous assurer qu'à de nombreuses reprises, aussi bien dans les associations que dans les clubs, ou même à la Commission cantonale des installations portuaires, j'ai entendu des réactions totalement contraires. On disait que ce bateau ne faisait qu'enlaidir le Jardin anglais, qu'il n'était pas salubre, qu'il n'était pas entretenu. Jusqu'à ce que je prenne connaissance de cette motion, je n'avais jamais entendu quelqu'un dire qu'il était prêt à défendre ce restaurant flottant, qui se dégradait gentiment, à tel point que de moins en moins de monde le fréquentait.

Je connais aussi très bien le responsable de la CGN qui a son bureau sur ce bateau et, très honnêtement, je n'ai pas l'impression qu'il se battrait pour sauvegarder le *Valais*. Concernant la flotte historique de la CGN, je crois ne pas me tromper en disant qu'elle compte encore cinq unités qui doivent réellement être maintenues en parfait état. Cela représente des sommes énormes et je ne crois pas que cette société trouvera les fonds nécessaires pour restaurer un bateau comme le *Valais*. D'ailleurs, je crois savoir que l'association Patrimoine du Léman ne s'est jamais prononcée à ce sujet et pour cause. C'est la raison pour laquelle, en ce qui nous concerne, nous n'allons pas pouvoir accepter cette motion urgente.

M^{me} Marie-France Spielmann (T). Je précise que, depuis le départ du *Valais*, la CGN n'a plus de bureau de marketing, car le bâtiment du quai du Mont-Blanc n'est pas équipé pour rendre ce service. Donc, j'insiste: le *Valais* doit retrouver sa place au Jardin anglais.

Mise aux voix, la motion est acceptée à la majorité (opposition de l'Union démocratique du centre et des Verts et quelques abstentions libérales).

Elle est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'intervenir sans délai auprès du Conseil d'Etat afin qu'il obtienne un sursis à la démolition du bateau *Valais* par la Compagnie générale de navigation, cela au moins jusqu'à ce que toutes les pistes visant à la préservation de ce bâtiment datant de 1913, au moins comme embarcadère au Jardin anglais et restaurant dans la rade de Genève, aient pu être sérieusement examinées.

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

- 6. Rapport de la commission des finances chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 19 septembre 2001 en vue de l'ouverture de deux crédits extraordinaires:**
- de 261 363 francs, porté à 715 000 francs, destiné à l'acquisition de 80 appareils de saisie portables dédiés au contrôle du stationnement des zones bleues de la ville de Genève;
 - de 83 300 francs destiné aux frais de maintenance de ces appareils lors de la première année (PR-161 A1)¹.

Rapporteuse: M^{me} Sandrine Salerno.

Cet objet a été envoyé une première fois à la commission des finances le 10 octobre 2001. Le 27 août 2002, le crédit proposé a été refusé par la commission des finances pour les motifs suivants:

- le magistrat souhaitait équiper les agents de sécurité municipaux de nouveaux appareils de saisie alors que les collaborateurs ne le souhaitaient pas;
- les assurances fournies par le département municipal relatives à la protection des données ne satisfaisaient pas certains groupes politiques de l'Entente;
- le système des macarons et la gestion des zones bleues nécessitaient pour certains commissaires une réflexion nouvelle.

¹ «Mémorial 160^e année»: Rapport, 5182. Renvoi en commission, 5220.

Lors de son traitement en séance plénière, le 24 février 2003, la proposition a été une nouvelle fois renvoyée en commission des finances en raison d'une demande d'adjonction (cf. document annexé).

Ainsi, l'objet a été étudié une seconde fois, sous la présidence de M^{me} Hélène Ecuycer, le 27 mai 2003. Les notes de séance ont été prises par M^{me} Gisèle Spescha que nous remercions pour la qualité de son travail.

Séance du 27 mai 2003

Audition de M. André Hediger, maire de la Ville de Genève, chargé du département des sports et de la sécurité, ainsi que de M. André Schmidlin, du Service des agents de ville et du domaine public

Le magistrat plaide pour l'acquisition d'appareils de saisie portables en arguant que ces derniers sont synonymes de l'accomplissement plus rapide du travail de gestion des zones bleues. Il rappelle qu'avec le carnet à souche le traitement administratif est très long. Il informe les commissaires que, si ses agents doivent continuer à travailler dans les conditions actuelles, il faudra inscrire au budget 2004 une dizaine de postes administratifs supplémentaires (ces postes sont à mettre en corrélation avec le vote du Conseil municipal, lors du budget 2003, de 84 nouveaux postes d'agents municipaux chargés de la surveillance des zones bleues). Il faudra, en outre, également prévoir des locaux supplémentaires afin d'accueillir le supplément de personnel et prévoir des crédits pour l'acquisition de matériel et mobilier.

Ainsi, si la proposition du Conseil administratif reçoit un accueil favorable, une potentielle économie de 10 postes de travail est réalisée. En outre, les appareils de saisie nécessitant beaucoup moins de papier, cela permettra une économie de l'ordre de 100000 francs par année. Le crédit extraordinaire pourrait ainsi être rapidement amorti.

Le magistrat relève que le choix des appareils a été fait en relation avec la Direction des systèmes d'information.

En ce qui concerne la protection des données, la conseillère d'Etat en charge du Département de justice, police et sécurité (DJPS), M^{me} Micheline Spærri, a, dans son courrier du 25 septembre 2002, précisé que «...les données recueillies ne pourront en aucune façon être utilisées à des fins étrangères au strict contrôle du stationnement ou au respect de la loi...» Il n'y aurait donc pas de soucis à se faire sur un hypothétique détournement des données de la part des services municipaux, puisque ce dernier serait illégal.

Questions – réponses

Un commissaire s'interroge sur la nécessité d'acquérir 80 appareils. Il y aura certes 84 agents municipaux, mais ces derniers ne seront pas tous dans la rue au même moment.

Il lui est répondu que ces appareils pourront également être utilisés par les agents de sécurité municipaux (ASM).

Le magistrat rappelle qu'à ce jour 30 agents municipaux (AM) ont été engagés. Le 2 juin 2003, il faudra compter 20 personnes supplémentaires et 20 autres, le 1^{er} juillet. A ces collaborateurs, il faut ajouter 86 ASM. L'intervenant met en exergue la lenteur de la procédure liée au recrutement des futurs AM. Ces derniers doivent fournir certains documents (certificat de bonne vie et mœurs, extrait du casier judiciaire central, attestation de la Chambre tutélaire précisant que la personne n'est pas sous tutelle, attestation de l'Office des poursuites, attestation du bureau des automobiles précisant que la personne en question n'a pas eu d'amendes) qui sont examinés par le DJPS, puisque c'est le département cantonal qui doit donner son aval aux candidatures soumises. Les futurs AM suivent, avant leur entrée en fonction, une formation de deux semaines, dispensée par la Ville, sur les règles de stationnement.

Un commissaire demande à recevoir les cahiers des charges des ASM et AM ainsi qu'un document retraçant les compétences requises pour accéder aux deux fonctions.

Le magistrat fera parvenir ultérieurement les documents souhaités.

N.d.l.r.: Ces derniers ne sont jamais parvenus aux membres de la commission des finances.

Un autre commissaire souligne qu'il y a quelques mois les ASM ne désiraient pas travailler avec les appareils proposés, car ils les jugeaient trop encombrants et inutiles. Qu'en est-il aujourd'hui?

Il lui est répondu que ce sont avant tout les AM qui travailleront avec ce nouveau matériel. La position des ASM ne semble pas avoir changée. Cela étonne le magistrat, qui en déduit qu'il s'agit avant tout d'une résistance au changement de la part de ses collaborateurs.

Un autre commissaire se déclare sceptique en ce qui concerne la protection des données. La réponse de M^{me} Spærri, au lieu de le rassurer, l'inquiète. Par ailleurs, il aimerait savoir à quel moment les données seront détruites.

Le magistrat explique que les données retranscrites sont identiques à celles contenues dans le carnet à souche. Elles concernent le numéro de plaque, la rue et l'heure à laquelle l'amende a été mise.

Elles seront effacées dès que la personne paiera l'amende.

Un autre commissaire s'enquiert de savoir s'il ne serait pas possible d'acheter des appareils moins encombrants, afin de satisfaire les ASM.

La réponse est négative.

Il est aussi demandé si le service n'a pas déjà acquis les fameux appareils.

Il est répondu que le service a reçu quelques appareils provenant de diverses sociétés, afin de pouvoir évaluer l'ergonomie opérative.

Un commissaire désire savoir si les AM et ASM remplaceront la Brigade du trafic.

Il lui est répondu que l'effectif de cette brigade est en diminution. Il est possible qu'elle disparaisse un jour, mais cela n'est pas certain.

Un commissaire souhaite savoir ce qui se passe lorsqu'une voiture en infraction porte des plaques françaises ou provenant d'un autre pays étranger.

Le magistrat admet que cela n'est pas toujours facile à gérer. Lorsqu'il s'agit d'une plaque 74 ou 01, cela ne pose pas de problème, car très souvent le conducteur travaille à Genève. Si la voiture vient de plus loin, on transmet l'amende à la gendarmerie et c'est elle qui se charge de percevoir l'amende. Or, on sait que la gendarmerie a parfois de la peine à récupérer la somme due, malgré les accords internationaux.

Discussion et vote

La commission ne désirant plus d'informations complémentaires, elle décide par 14 oui (2 AdG/SI, 1 AdG/TP, 2 Ve, 2 S, 2 DC, 3 L, 2 R) et 1 abstention (AdG/TP) de passer au vote séance tenante.

Un représentant du Parti démocrate-chrétien (PDC) souligne que la création de 84 postes d'AM modifie la position de son parti. Il s'agit en effet d'être cohérent avec le vote du budget 2003. On ne peut pas voter des postes puis refuser l'acquisition de matériel. C'est la raison pour laquelle les représentants du PDC accepteront cette fois-ci la proposition du Conseil administratif.

Cette position est partagée par les groupes de l'Alternative, pour lesquels une gestion rigoureuse et systématique des zones bleues signifie notamment une amélioration de la qualité de vie dans les quartiers.

Le groupe libéral annonce qu'il refusera une nouvelle fois ce crédit. Les réponses liées à la protection des données ne le satisfont pas. Par ailleurs, ce groupe était opposé à la création des 84 postes d'AM. Finalement, l'appareil qui a circulé en séance est jugé lourd.

SÉANCE DU 10 SEPTEMBRE 2003 (soir)
Proposition: appareils pour le contrôle des zones bleues

1719

Le groupe radical ne votera pas non plus le crédit et se rallie aux arguments développés par le groupe libéral.

Mis aux voix, le projet d'arrêté I est accepté par 9 oui (2 AdG/SI, 1 AdG/TP, 2 Ve, 2S, 2 DC), 5 non (3 L, 2 R) et 1 abstention (AdG/TP).

Mis aux voix, le projet d'arrêté II est accepté par 9 oui (2 AdG/SI, 1 AdG/TP, 2 Ve, 2S, 2 DC), 5 non (3 L, 2 R) et 1 abstention (AdG/TP).

Arrivée au terme de ses travaux sur cet objet, la commission des finances recommande au Conseil municipal d'accepter la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit extraordinaire d'un montant global de 798 300 francs destiné, d'une part, à l'acquisition de 80 appareils de saisie portables et, d'autre part, aux frais de maintenance de ces appareils lors de la première année.

(Voir ci-après le texte des arrêtés adoptés sans modification.)

Annexe mentionnée.

Demande d'adjonction à la proposition du Conseil administratif (PR 161) du 19 septembre 2001 en vue de l'ouverture d'un crédit extraordinaire d'un montant de 261 363 francs destiné à l'acquisition d'appareils de saisie portables dédiés au contrôle du stationnement des zones bleues de la ville de Genève.

Adjonction : Vu les indications ci-après, nous devons disposer de 80 appareils de saisie d'un montant de 715'000.00 francs, ainsi qu'un crédit budgétaire supplémentaire de 83'300.00 francs destiné aux frais de maintenance de ces appareils lors de la première année.

La modification de la loi sur la police (F 1 05) déléguant à l'autorité municipale des compétences de police ainsi que l'entrée en vigueur du règlement sur les agents de sécurité municipaux (F 1 05.37) accordent la compétence de contrôler le stationnement et de sanctionner les infractions relevées. Dans ce cadre, le règlement prévoit que le produit des amendes reste acquis à la commune exerçant ledit contrôle.

Par son vote du 7 décembre 2002, le Conseil Municipal de la Ville de Genève a décidé d'augmenter l'effectif du Service des agents de ville et du domaine public de 84 postes d'agents municipaux affectés essentiellement au contrôle du stationnement :

- en zones bleues
- en zones parcomètres
- des cases de livraison
- des passages pour piétons
- des lignes de sécurité (arrêt interdit)
- des pistes et bandes cyclables
- etc.

Cette mission répond à la volonté politique de réduire le stationnement pendulaire en ville afin de réduire le trafic pendulaire et de régulariser le stationnement en ville.

Il convient par conséquent de doter les agents municipaux de l'équipement technique nécessaire à l'instar des corps de police suisses ou étrangers chargés de la même mission.

La décision de choisir une solution de saisie des infractions à l'aide de terminaux portables repose sur une étude qui a mis en évidence les éléments suivants:

1. L'agent dispose d'un outil moderne et spécifiquement adapté au contrôle des espaces de stationnement. Il ne s'agit plus de traiter ponctuellement un cas d'infraction, mais bien de gérer des zones de parcage à haute densité de stationnement.
2. Les terminaux portables de dernière génération permettent le relevé d'infractions et l'édition de la fiche y relative tout en permettant l'utilisation conjointe de bases de données intégrées, mises à jour à chaque dépose de l'appareil sur son support fixe (Nom des rues, articles de loi, chiffres d'infractions)

3. D'éventuelles erreurs d'enregistrement sont détectées au stade de la saisie de l'amende par un contrôle interne et automatisé qui compare le saisi de l'agent aux informations contenues dans le terminal. Les litiges ultérieurs avec les contrevenants sont ainsi réduits à un taux insignifiant.
4. En l'absence de ces appareils l'engagement de 5 à 10 personnes chargées de la saisie, pour faire face à l'augmentation considérable d'infractions, serait indispensable.
5. La reprise des informations dans le système central est entièrement automatisée. Elle ne repose plus sur du personnel spécialisé de saisie qui peut, lui aussi, être à l'origine d'erreurs, sources également de litiges ultérieurs.

Appel d'offres

Le service a pratiqué l'appel d'offres sur invitation. Les sociétés concernées ont été priées de présenter une offre répondant aux conditions suivantes:

Conditions de l'appel d'offres

Hardware et logiciels

1. 50 appareils de saisie, accessoires et périphériques nécessaires (carte de transport, câbles, accumulateurs, etc.)
2. 5 stations de chargés exploités sur le site des agents municipaux.
3. 50 licences d'exploitation pour les stations de saisie.
4. 1 licence de gestion et d'exploitation des données (intégration, sécurité, gestion des bases, transfert dans l'application de traitement, gestion des données bases données, etc.)
5. 1 interface avec l'application de traitement des infractions Epinal en exploitation (Epilcon Software Solutions SA)

Prestations

1. Conduite et coordination du projet.
2. Adaptation du logiciel de saisie intégré au terminal (concept, adaptation logiciel, installation, tests)
3. Implémentation technique sur site.
4. Formation du personnel sur site.
5. Interface avec l'application de traitement en production (concept, adaptation logiciel, installation et tests)

Installation

La décharge des appareils est à prévoir sur 1 site. La décharge doit être entièrement automatisée.

Maintenance

Les prestataires de maintenance doivent être intégrés à l'offre. Celle-ci serait détaillée par ligne de charge.

Conditions générales

L'offre sera rédigée pour faire apparaître la charge TVA et devra être complétée par la citation de références.

Description du système retenu

A l'échéance de l'appel d'offres, une seule société avait répondu de façon complète et satisfaisante aux conditions minimales fixées par le service.

Il convient de relever que seul le respect des conditions fixées permettait une exploitation conforme à nos besoins.

La dotation de base comprend 80 appareils de saisie ainsi que 6 stations de contrôle. Les appareils sont livrés avec l'ensemble des accessoires nécessaires, le projet couvrant les besoins de connexion, d'installation, de paramétrage et la formation des utilisateurs.

Le système retenu s'intègre avec l'application du traitement des infractions actuellement en production. Cette application ne nécessitera aucune adaptation.

En mars 2003, les références du système retenu font état de son exploitation dans les villes de Zurich (170), Bâle (60), Berlin (296), Rome (135), Francfort (119), La Haie (95), Amsterdam (80), Melbourne (55), Luxembourg (54), Bonn (50)

Les données saisies sont sécurisées, la destruction de l'appareil n'empêche pas la reprise des informations (après extraction du module de mémoire) L'accès au terminal est protégé par un mot de passe utilisateur crypté.

L'appareil est ambidextre et répond aux normes de protection de l'industrie (ruissellement d'eau, poussière et choc IP 52 et IP 64) Il conserve ses aptitudes au fonctionnement après un choc correspondant à une chute de 2 mètres.

Le système répond aux dispositions de la Loi sur les informations traitées automatiquement par ordinateur (B 4 35) ainsi qu'à son règlement d'exécution (B 4 35.01)

L'évaluation du système ainsi que le choix du matériel ont été traités en collaboration avec la Direction des services d'information (DSI).

Mise en œuvre du terminal

Phase de préparation

Mise sous tension.

Identification de l'agent par l'introduction du code d'identification personnel.

Saisie du N° de la première fiche du carnet d'infractions.

Recherche du nom de la rue dans laquelle commence le contrôle.

Phase de contrôle

Introduction des données complémentaires en fonction de la progression de l'agent (N° de plaques, marque, code d'infraction, N° de la rue)

Impression du relevé d'infraction.

Pose du PV sur le véhicule.

Le terminal offre la possibilité de gérer les infractions mémorisées (paiement immédiat, annulation, correction après 2^e passage, saisie abrégée, etc.)

Fin de service

Fermeture de l'accès logiciel (sécurisation du terminal)

Pose de l'appareil sur son support.

Fin.

Gestion des consommables – bilan écologique

Les fiches nécessaires à l'exploitation de ce système sont dépourvues de copies et ne nécessitent pas l'adjonction d'une liste des infractions. Outre le bilan écologique favorable, il nous est également possible d'exprimer cette économie sur le plan financier.

Calcul effectué pour 1 million de fiches devis du 17.01.2003	
Fiches manuelles	Fiches terminaux de saisie
Fiches frs 218'000.00	Fiches frs 207'000.00
Liste des infractions frs 93'000.00	
Total 311'000.00	Total 207.000.00

La consommation annuelle de l'ensemble du service est estimée à 1/6 Million de fiches par année. L'économie annuelle sur le budget de fonctionnement peut être évaluée à Frs 166'400.00

Récapitulatif financier

Designation	Prix hors TVA Fra.
Fournitures et licences	
80 terminaux portables complets	469000.00
6 stations REMOTE	20700.00
80 licences de base (terminaux)	60400.00
80 licences d'application spéciale	86200.00
6 licences pour stations Remote	7200.00
Interface Epsilon (application de gestion des infractions)	7000.00
Interface Epsi	6000.00
Prestations	
Concluse de projet	11750.00
Adaptation des logiciels	9720.00
implémentation technique sur site	10380.00
Formation sur site	4000.00
Installation de l'Interface Epsilon	4740.00
Total	683680.00
TVA 7,5 %	50464.00
Total du projet TVA incluse	734144.00
Financement total	734144.00
Arrosés A	734144.00
Mobilisation actuelle TVA incluse	63279,10
Arrosés A	63279,10

Programme Spécial Qualité (PSQ)

Ce projet ne figure pas au 2^o programme financier « Développement quinquennal 2002-2006 ».

Budget prévisionnel d'exploitation

Les acquisitions prévues entraînent une charge de fonctionnement annuelle supplémentaire de 33 279.15 francs à inscrire pour la première fois au budget 2004.

Quant à la charge financière annuelle concernant les intérêts au taux de 3,25% et l'amortissement au moyen de 5 annuités pour les machines et le matériel, elle s'élève à 107 248,00 francs.

Matériel d'ouvrage et matériel d'usage

Service technique	Service des agents de ville et du Commerce
Service technique	Service des agents de ville et du Commerce

Au bénéfice de vos explications, nous vous remercions, Messieurs les Conseillers, et approuvons les projets d'achat.

Premier débat

M. Pierre Maudet (R). Je donnerai brièvement la position du groupe radical, qui a changé d'avis entre les deux législatures sur cet objet. Nous approuverons finalement ce crédit, considérant que si la Ville se dote – et nous l'avions appelé de nos vœux – de 84 postes d'agents municipaux, il est normal que nous les équipions du matériel afférent. Nous ne partageons pas les récriminations libérales à l'endroit de la protection des données. En effet, si nous pouvons comprendre l'idée un peu paranoïaque qu'aujourd'hui l'on risque d'être pisté, suivi à la trace par les cartes de crédits et toutes sortes de moyens électroniques, en revanche, nous pensons que le fait d'inscrire dans un fichier le numéro de plaques et le nom d'une personne ne constitue pas en soi une atteinte à la protection des données.

L'élément essentiel qui nous a fait changer d'avis sur cet objet, c'est la nécessité de donner aux agents de ville les moyens de faire leur travail. Nous partageons en cela l'avis du magistrat – pour une fois qu'on lui fait plaisir, vous lui transmettez, Messieurs les conseillers administratifs, puisqu'il n'est pas parmi nous ce soir – et nous voulons donner les moyens nécessaires aux agents de ville pour qu'ils puissent travailler.

Le président. M. Hediger sera certainement saisi par vos propos, Monsieur Maudet!

M. Jean-Pierre Oberholzer (L). Nous espérons que cette confiance dans le magistrat ne sera pas détruite après trente jours ou après paiement de l'amende!

Cela dit, notre groupe n'entend pas changer la position qui était la sienne lors du premier rapport et que nous avons maintenue lors de cette seconde mouture proposée par le magistrat Hediger. Nous avons en effet quelques soucis concernant ces appareils; nous considérons qu'en termes de protection des données ils sont peu sûrs. Nous avons déjà eu le plaisir de dire, lors de l'entrée en matière, que, si nous avons une confiance certaine dans le magistrat André Hediger pour ne pas faire un usage abusif de ces données, nous avons en revanche quelques soucis concernant un éventuel successeur, dans je ne sais combien de législatures...

Je tiens encore à relever que ces appareils sont jugés lourds, encombrants et peu pratiques par ceux qui sont appelés à les utiliser. Je vois là, Mesdames et Messieurs, le souci que vous avez des collaborateurs de la fonction publique, qui vont devoir trimbaler un appareil qui pèse quand même un certain poids et qui va quelque peu compliquer leur tâche... Maintenant, on peut se poser une autre question: nous savons que la majorité a décidé de porter à quatre-vingt-quatre le

nombre d'agents municipaux, lors du dernier budget, mais finalement allons-nous vraiment voir 80 pandores sillonner nos rues, traquer la zone bleue, traquer l'automobiliste fautif, et avons-nous vraiment besoin de 80 appareils? A notre sens, quarante auraient dû amplement suffire, sachant que toute l'équipe des agents municipaux ne sera certainement pas en même temps sur le terrain.

Pour toutes ces raisons, le groupe libéral – qui est évidemment isolé ce soir, puisque les radicaux ont changé d'avis, ce qui est leur droit le plus strict – vous invite à refuser cette demande de crédit.

M. Eric Fourcade (UDC). Le stationnement en ville de Genève est un sport que je qualifierai de rude; pour trouver une place de parc en ville de Genève, il faut se lever tôt le matin! Cela étant, les places sont chères: horodateurs, contraventions, dépassement du temps ou, encore plus fort, enlèvement de votre belle auto! Le joli macaron que vous avez si bien collé sur votre pare-brise ne vous garantit pas de trouver une place de parc dans votre quartier, sachant qu'il a été vendu plus de 4000 macarons – on tiendra compte du phénomène de rotation – ce qui fait que, l'un dans l'autre, près de 2000 habitants ne trouveront pas de places de parc dans les cases prévues à cet effet et se feront amender. Il se peut que, las de prendre des P.-V. sur votre pare-brise, vous vous disiez: «J'achète un vélo.» Hélas, trois fois hélas, 10 000 vélos sont volés en ville de Genève chaque année. Les AM et les ASM, les agents municipaux et les agents de sécurité municipaux, ne devraient-ils pas plutôt surveiller les personnes qui empruntent votre vélo, plutôt que de coller des papillons sur les pare-brise en hiver? Pour ces raisons, le groupe de l'Union démocratique du centre ne soutiendra pas la présente proposition.

M. Didier Bonny (DC). Cette proposition découle d'une certaine logique, suite au vote du budget 2003. C'est en fait à ce moment-là qu'il aurait fallu combattre ces appareils, puisque, dès lors que les postes d'agents municipaux ont été votés, il faut effectivement être cohérent et leur donner de quoi faire leur travail. En l'occurrence, je reconnais là toute la cohérence du Parti libéral, qui s'était opposé à ces postes d'agents municipaux et qui refuse donc logiquement cette proposition. En ce qui nous concerne, nous avons accepté ces postes et c'est pourquoi nous soutenons cette proposition. Je tiens à mettre en avant le fait que, si ces appareils n'étaient pas votés, il faudrait engager dix personnes supplémentaires pour saisir manuellement les amendes qui ont été infligées. Cela ne serait pas raisonnable, surtout après la nouvelle que nous a donnée M. Muller à 17 h concernant les prévisions fiscales 2004. Evitons d'augmenter encore la fonction publique de dix postes supplémentaires!

1728

SÉANCE DU 10 SEPTEMBRE 2003 (soir)
Proposition: appareils pour le contrôle des zones bleues

Deuxième débat

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté I est accepté à la majorité (opposition des groupes libéral et de l'Union démocratique du centre).

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté II est accepté à la majorité (opposition des groupes libéral et de l'Union démocratique du centre).

Les arrêtés sont ainsi conçus:

ARRÊTÉ I

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit d'un montant de 715000 francs destiné à l'acquisition d'appareils de saisie portables dédiés au contrôle des zones bleues de la ville de Genève.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 715000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 5 annuités qui figureront au budget de la ville de Genève de 2004 à 2008.

ARRÊTÉ II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit budgétaire supplémentaire d'un montant de 83 300 francs destiné aux frais de maintenance des appareils de saisie portables dédiés au contrôle du stationnement des zones bleues de la ville de Genève.

Art. 2. – La dépense prévue à l'article premier sera financée par une économie équivalente dans le budget de fonctionnement 2003 de la Ville de Genève ou par un revenu équivalent.

Art. 3. – La charge mentionnée à l'article premier sera imputée aux comptes budgétaires 2003 sur la rubrique N° 31516, cellule 400700, Service des agents de ville et du domaine public.

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

- 7. Rapport de la commission des finances chargée d'examiner la motion de MM. Alain Marquet, Georges Breguet, Paul Ober-son, Damien Sidler, Pierre Losio, Roberto Broggin, Jean-Pascal Perler, M^{mes} Michèle Künzler, Vanessa Ischi et Christina Matthey, renvoyée en commission le 25 juin 2001, intitulée: «Vers un compte routier communal: enfin la vérité des coûts de la circulation privée en ville de Genève» (M-174 A)¹.**

Rapporteur: M. Jean-Marie Hainaut.

Préambule

Cette motion a fait l'objet de plusieurs séances de la commission des finances, sous la présidence de M. André Kaplun. Les notes de séances ont été prises par M^{mes} Gisèle Spescha, Arlette Mbarga et Véronique Meffre, que le rapporteur remercie pour leur travail de qualité.

¹ «Mémorial 159^e année»: Développée, 214.

Rappel de la motion renvoyée à la commission des finances

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de procéder à une évaluation globale des coûts d'entretien de la voirie communale;
- de définir, dans cette évaluation, quelle est la part directement imputable au trafic automobile privé des habitants de notre commune et des habitants extérieurs à notre ville et canton;
- de fournir une grille permettant de définir les économies que représenterait une diminution du trafic automobile privé.

Entrée en matière du Conseil municipal sur la motion M-174

Le débat d'entrée en matière sur cet objet s'est tenu en séance plénière le 25 juin 2001. La présentation de la motion M-174 a donné lieu à une discussion au cours de laquelle ont été développées les positions des différents partis. Ce débat nourri a débouché sur la présentation de deux amendements.

Tout d'abord, un représentant de l'AdG/SI a proposé que la deuxième invite soit complétée par le membre de phrase suivant: «...des habitants de notre commune et des habitants extérieurs à notre ville et canton.»

De son côté, le Parti libéral a proposé d'ajouter une quatrième invite libellée comme suit: «– d'évaluer les pertes pour l'économie privée que provoquerait une diminution du trafic automobile privé.»

Le premier amendement a été accepté à une large majorité, alors que la seconde proposition a été refusée par 34 non, contre 26 oui et 1 abstention.

Travaux de la commission des finances**Séance du 7 novembre 2001***Audition des motionnaires*

Les motionnaires exposent que la principale idée de la motion est d'obtenir des éléments d'information qui permettront dans un premier temps de comprendre comment se répartissent les coûts de la voirie en fonction des différents catégories de moyens de transport, puis de sensibiliser la population au fait qu'une gestion raisonnée de la voiture en ville pourrait réduire ces coûts. L'objectif est de faire passer dans la population une meilleure compréhension de la manière dont on pourrait utiliser l'automobile dans une agglomération

urbaine. Pour les motionnaires, l'évaluation proposée devrait être entreprise sous l'égide de la Ville de Genève, et rester ainsi dans la maîtrise de l'autorité publique.

S'agissant de l'usage qui serait réservé aux économies réalisées conséquemment à la modification de comportement de la population, les motionnaires ne donnent pas d'indications précises, si ce n'est qu'ils n'envisagent pas que des moyens supplémentaires soient consacrés à la construction de parkings au centre-ville.

Séance du 20 novembre 2001

Audition de MM. Ruffieux, directeur de la Division de l'aménagement et des constructions, et Choffat, directeur de la Division de la voirie

Commentant les considérants de la motion, les représentants de l'administration municipale formulent les remarques suivantes:

- les sommes budgétées pour l'entretien des routes portent sur l'ensemble du domaine public, y compris les trottoirs, places, espaces, éclairages, égouts, mobilier urbain, etc. Il n'est donc pas possible de déterminer avec précision le montant qui a trait spécifiquement à la chaussée. L'administration municipale ne dispose pas aujourd'hui d'une comptabilité analytique suffisamment détaillée qui permettrait d'effectuer ce calcul;
- si les communes sont légalement tenues d'entretenir leur voirie, les dispositions légales ne fixent pas la manière dont elles doivent le faire. L'usure de la chaussée est fonction du trafic, lui-même lié au plan de circulation. Modifier le plan de circulation entraînerait un changement de la sollicitation de l'infrastructure également;
- en ce qui concerne l'OPAir, le délai fixé en 1994 est déjà dépassé. Les objectifs déterminés par le Conseil d'Etat ne sont certainement pas atteints. Pour l'OPBruit, le délai initialement fixé au 1^{er} avril 2002 sera repoussé par la Confédération à 2007. Un certain nombre de modifications sont à apporter et des aménagements doivent être faits pour diminuer la circulation et rendre la chaussée moins bruyante.

L'administration municipale n'est pas en mesure actuellement de procéder à l'évaluation demandée. Il lui manque des moyens externes et une évaluation fiable prendrait du temps. Seule une estimation «à la louche» pourrait être faite.

M. Choffat précise encore que les trams ne causent pas de dégâts à la chaussée. Les transports publics sur pneus en provoquent moins que si les passagers qui les empruntent roulaient chacun dans son propre véhicule. Les lieux sensibles sont les arrêts de bus, lesquels ont fait l'objet de renforcements.

Séance du 19 décembre 2001*Audition de M. Sami Kanaan*

Auditionné en qualité de professionnel de l'évaluation des activités publiques, M. Kanaan souligne que de telles évaluations peuvent rendre service aux collectivités, mais qu'il est difficile de s'entendre sur les paramètres et référentiels autour desquels doit s'articuler l'analyse. Une évaluation devrait permettre de distinguer entre la part des coûts imputables à chaque catégorie de moyen de transport. On peut essayer de faire la même analyse pour les coûts indirects, par exemple les coûts liés à la santé, les coûts liés aux accidents, les coûts liés à d'autres effets induits tels que les besoins d'entretien des façades.

M. Kanaan explique que le Programme national de recherche N° 41 constitue une source de renseignements. Dans le cadre de ce programme, une étude a été menée sur la politique des transports et des conclusions ont été tirées par rapport au problème du transport et de l'environnement, y compris en Europe. Un des volets de ce programme de recherche a porté sur les coûts, concluant par exemple que les subventions se font souvent au mauvais endroit par rapport aux besoins.

Selon M. Kanaan, il n'existe pas de méthode standard d'évaluation des coûts pouvant être appliquée à la lettre. Si la présente motion débouche sur une évaluation, il conviendra de confier à l'évaluateur un «bon» mandat, soit un mandat bien défini et attribué par appel d'offre public. Il ajoute que si l'institut auquel le mandat est confié travaille de manière professionnelle, il indiquera les éléments de son analyse pour lesquels il y a une marge d'interprétation.

Répondant à un commissaire, M. Kanaan explique qu'il est possible de distinguer entre trafic public et privé en cumulant et pondérant de manière adéquate les kilomètres parcourus, les nuisances, l'impact sur les façades, les accidents. Bien que la causalité entre une nuisance et un élément de transport soit toujours délicate à établir, il estime que si l'analyse se contentait déjà de se pencher sur les liens de causalité évidents, cela représenterait déjà un travail considérable. Il pense qu'un mandat de ce genre prendrait entre 3 et 6 mois.

Séance du 8 janvier 2002*Audition de M. Frédy Wittwer, directeur de l'Office des transports et de la circulation*

Au sujet des invites de la motion, M. Wittwer fait les commentaires suivants:

- L'Office des transports et de la circulation a un observatoire de la mobilité, c'est-à-dire des deux-roues, des voitures, des transports publics, etc., ce qui permet de récolter beaucoup de données. Pour les véhicules lourds, notam-

ment ceux des TPG, le freinage et l'accélération sont liés à des forces énormes, et il est plus difficile et coûteux de prendre des mesures. En ce qui concerne les coûts liés au bruit, les normes fédérales prescrivent qu'il appartient à celui qui génère le bruit d'assumer les frais d'assainissement. La Ville de Genève est placée en zone de sensibilité bruit 3 (il y a quatre degrés de sensibilité), ce qui correspond à 60 décibels la nuit et 65 décibels la journée;

- M. Wittwer expose qu'environ la moitié du trafic est générée par les habitants de la ville, et l'autre moitié par le trafic de transit. Dans la petite ceinture, on compte à peu près 80% de trafic de transit;
- en ce qui concerne la troisième invite, M. Wittwer s'interroge sur la corrélation entre les frais d'entretien (peinture, infrastructure, bitume) et la densité du trafic automobile privé. Quant à la problématique du bruit, il faut réduire le trafic de moitié si l'on veut diminuer le bruit d'environ 3 décibels, ce qui signifie une réduction de 75% si l'on veut diminuer le bruit d'environ 7 décibels. La mise en place du plan de circulation et la création de l'autoroute de contournement ont permis une diminution de 15% à 20% du trafic en ville. Une réduction de trafic de 20% ne signifie toutefois pas une diminution des coûts du même ordre.

Répondant à un commissaire, M. Wittwer explique que l'étude d'impact liée à une traversée de la rade par un pont ou par un tunnel prévoyait un déplacement d'environ 30000 véhicules par jour, soit un tiers, du pont du Mont-Blanc vers Frontenex.

Au sujet de la limitation du bruit en ville, M. Wittwer explique qu'en réduisant le trafic environ de moitié il a été possible de diminuer de 4 à 5 décibels le bruit au boulevard Georges-Favon. Ce sont avant tout les pneus qui génèrent du bruit en ville. Par temps de pluie, le bruit augmente. Des moyens techniques tels que l'amélioration de la fluidité du trafic et le choix du revêtement de la chaussée permettent de baisser le bruit de 3 décibels. La modification du revêtement de la route entraîne des coûts inférieurs à ceux liés à la pose de double vitrage sur les bâtiments.

M. Wittwer expose encore que, dans l'hypercentre, le trafic actuel aux heures de pointe est identique à celui de 1970. Toutefois, les heures de pointe s'allongent, car les gens préfèrent anticiper ou différer leur trajet plutôt que de modifier leur comportement et d'emprunter un autre moyen de transport.

Séance du 29 janvier 2002

Audition de M. Claude Jeanrenaud, professeur à l'Institut de recherches économiques et régionales de Neuchâtel

Le professeur Jeanrenaud explique que les coûts d'infrastructure et d'entretien ne sont pas les plus importants, car il n'est pas démontré que la mobilité indi-

viduelle entraîne des coûts d'entretien très élevés. Il donne en exemple le fait qu'un gros camion occasionne une usure égale à celle provoquée par 100000 voitures.

L'analyse des coûts de la mobilité doit tenir compte de plusieurs facteurs:

1. coûts d'infrastructure: ils concernent la construction, l'aménagement et l'entretien des routes;
2. coûts pour les usagers: c'est avant tout les pertes de temps. Plus il y a d'utilisateurs des routes, plus le temps de déplacement est élevé;
3. coûts pour la population: on vise là la santé et le bien-être de la population, non seulement en raison de la pollution et du bruit engendrés par la circulation, mais aussi à cause des accidents. A cela s'ajoutent les dommages causés aux bâtiments.

La congestion du trafic entraîne des retards et des pertes de temps que l'on peut évaluer entre 20 et 30 centimes par véhicule et par kilomètre. La pollution de l'air engendre moins de la moitié du coût de congestion. S'agissant des dommages causés aux bâtiments, l'analyse faite à Neuchâtel a montré qu'il faut refaire les façades deux fois plus souvent lorsqu'il y a beaucoup de circulation.

Les études visant à identifier les mesures possibles proposent les solutions suivantes:

- accès au centre de la ville aux porteurs d'une vignette ou prélèvement d'une taxe si l'on se rend seul en ville. Des mesures de ce genre ont été mises en place à Singapour et en Norvège;
- gestion des places de parc, notamment en prévoyant un macaron pour les habitants du quartier;
- augmentation du prix du carburant, ce qui ne permet pas de cibler uniquement les habitants de la ville;
- réduction de la vitesse;
- mise en place de fenêtres anti-bruit;
- amélioration de la vitesse et des performances des transports publics;
- promotion du trafic combiné, en créant des parkings près des arrêts des transports publics.

Le professeur Jeanrenaud explique que dans des villes comme Genève et Neuchâtel – et à l'inverse de Zurich – les transports publics sont des moyens captifs qui ne sont utilisés que par ceux qui n'ont pas d'autre choix. Pour passer d'une logique de transport individuel aux transports publics, il faut offrir à la

population des transports publics performants. La gratuité des transports publics ne semble pas une solution, puisque des expériences françaises ont montré des effets pervers.

S'agissant du trafic privé, le professeur Jeanrenaud constate que, lorsqu'il s'agit de l'utilisation de la voiture, les gens perdent toute rationalité.

Répondant à un commissaire, le professeur Jeanrenaud explique qu'il est possible de mesurer les coûts que le bruit occasionne sur la santé. Toutefois, cette étude coûterait cher dans le cas de la Ville de Genève, car cela prendrait beaucoup de temps. Il serait possible de procéder à une méta-analyse, en adaptant à Genève ce qui a été mesuré ailleurs. Si l'on veut évaluer les coûts de la congestion, il faut se mettre d'accord sur la valeur que l'on donne au temps. Ces enquêtes particulières coûtent cher.

Séance du 29 janvier 2002

Audition de M. Giuseppe Pini, directeur de l'Observatoire universitaire de la mobilité à l'Université de Genève

M. Pini expose que divers cantons réfléchissent à l'établissement d'un compte routier. Une telle démarche, difficile, est faisable et nécessite que l'on intègre les coûts externes de façon à les agréger aux coûts directs des transports. M. Pini explique que les coûts externes sont ceux supportés par la collectivité en lieu et place de ceux qui les engendrent. Il fait référence à la loi sur la protection de l'environnement qui prévoit le principe du pollueur payeur. En Suisse, les coûts externes s'élèvent à 10 milliards de francs par an, soit 6 milliards pour le trafic routier et 4 milliards pour le trafic ferroviaire.

Ces coûts externes sont difficiles à répartir. En Ville de Genève, les contribuables de la Ville ne sont pas les seuls à générer des coûts externes.

S'agissant de la répartition des charges entre les différentes collectivités publiques, M. Pini apporte les éclaircissements suivants.

La construction, l'aménagement et l'entretien des routes nationales sont à la charge de la Confédération. Pour les autoroutes, les coûts sont pris en charge par la Confédération et par les cantons, dans des proportions différenciées: pour l'autoroute de contournement, par exemple, le financement a été pris en charge à concurrence de 45% par la Confédération et 55% par le Canton de Genève. Pour les routes principales, les coûts sont partagés par moitié entre la Confédération et les cantons. Pour les routes communales, la proportion est encore différente.

Les taxes prélevées sur les carburants (80 centimes par litre) sont affectées au réseau routier: 30 centimes pour les routes nationales et 50 centimes pour les routes cantonales et communales. Les autres recettes figurant dans un compte routier sont le produit de la taxe sur l'importation des véhicules, des taxes de stationnement, des taxes de ventes de plaques d'immatriculation et de l'impôt cantonal. C'est au regard de ces recettes que doivent être calculés les coûts.

S'agissant des poids lourds, la redevance permet d'adapter la contribution au nombre de kilomètres parcourus. La redevance est de 3 centimes multipliés par le nombre de kilomètres parcourus, multiplié par le poids du camion. Ces recettes doivent faire l'objet d'une répartition visant à couvrir les externalités.

M. Pini est d'avis que l'analyse des coûts liés au trafic est possible à effectuer, d'autres l'ayant fait. Le coût et la durée d'une telle étude dépendent des objectifs que l'on fixe.

Séance du 5 mars 2002

Discussion de la commission

De manière générale, les commissaires s'accordent à reconnaître l'intérêt que revêt la motion, en particulier dans un but de mieux connaître les coûts induits par l'ensemble du trafic routier. Il apparaît toutefois difficile de retenir le critère public ou privé du trafic comme élément central de l'analyse. Les auditions ont en particulier mis en évidence le fait que le trafic des poids lourds portait une responsabilité importante dans l'ensemble des coûts du trafic.

Au terme des travaux de la commission, différents amendements sont proposés:

- les Verts proposent de remplacer la première invite par «de lui communiquer les coûts d'entretien de la voirie communale». Cet amendement est accepté à l'unanimité;
- les démocrates-chrétiens proposent de formuler ainsi la deuxième invite: «de définir quelle est la part directement imputable au trafic routier par catégories de véhicules». La fin de la phrase est supprimée. Cet amendement est accepté à l'unanimité;
- les Verts proposent enfin d'amender la troisième invite en demandant au Conseil administratif «de se mettre en relation avec le Conseil d'Etat et l'Association des communes genevoises pour l'élaboration d'un compte routier communal». Cet amendement est accepté à l'unanimité.

La commission vote finalement à l'unanimité la motion M-174 ainsi amendée.

PROJET DE MOTION AMENDEÉ

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à lui communiquer les coûts d'entretien de la voirie communale;
- à définir quelle est la part directement imputable au trafic routier par catégories de véhicules;
- à se mettre en relation avec le Conseil d'Etat et l'Association des communes genevoises pour l'élaboration d'un compte routier communal.

Premier débat

M. Alain Marquet (Ve). Nous sommes satisfaits des conclusions de la commission sur cet objet. Je me plairai toutefois à relever un certain nombre de points qui sont apparus au cours des travaux de ladite commission, notamment pendant les auditions, certains pour les apprécier, d'autres pour les critiquer. Il est notamment dit en page 5 du rapport, sous l'audition de M. Wittwer, directeur de l'Office des transports et de la circulation: «La modification du revêtement de la route entraîne des coûts inférieurs à ceux liés à la pose de double vitrage sur les bâtiments.» Il faut quand même rappeler ici qu'en changeant le revêtement des voies de circulation on parvient certes, grâce à des procédés modernes, à diminuer le bruit d'émission du roulement des véhicules, mais qu'on ne change en rien le niveau de pollution de l'air de notre ville. Nous sommes contraints par deux ordonnances essentielles en la matière, l'OPB, l'ordonnance pour la protection contre le bruit, et l'OPAir; en l'occurrence, l'OPB sera satisfaite, l'OPAir ne le sera point.

Il est dit un peu plus loin, sous l'audition du professeur Jeanrenaud de Neuchâtel, que «l'analyse faite à Neuchâtel a montré qu'il faut refaire les façades deux fois plus souvent lorsqu'il y a beaucoup de circulation». On pourra mettre cela en regard des frais d'entretien qui incombent à la Ville à chaque fois qu'elle entreprend des rénovations de son patrimoine. M. Ferrazino sera certainement d'accord avec moi: si ces factures pouvaient baisser, on ne pourrait qu'en être satisfait. Il semble que, pour voir ces factures baisser, la nécessité impérieuse soit une diminution de la circulation, comme nous le disons depuis fort longtemps. Le professeur Jeanrenaud ajoutait d'ailleurs – et j'aime à le relever sous forme de boutade – que, «s'agissant du trafic privé, on constate que, lorsqu'il s'agit de l'utilisation de la voiture, les gens perdent toute rationalité». Il est utile, je crois, d'y penser chaque fois qu'on monte dans son véhicule...

Il reste que la commission est arrivée à des conclusions consistant à inviter le Conseil administratif «à communiquer au Conseil municipal les coûts d'entretien

de la voirie communale; à définir quelle part est directement imputable au trafic routier par catégories de véhicules et à se mettre en relation avec le Conseil d'Etat et l'Association des communes genevoises pour l'élaboration d'un compte routier communal». Nous espérons que le Conseil administratif fera diligence en la matière, de manière à obtenir rapidement un outil qui nous permettra des choix cohérents en termes sanitaires, environnementaux et économiques.

Deuxième débat

Mise aux voix, la motion amendée par la commission est acceptée sans opposition (2 abstentions de l'Union démocratique du centre).

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à lui communiquer les coûts d'entretien de la voirie communale;
- à définir quelle est la part directement imputable au trafic routier par catégories de véhicules;
- à se mettre en relation avec le Conseil d'Etat et l'Association des communes genevoises pour l'élaboration d'un compte routier communal.

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

8.a) Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 12 avril 2002 en vue de l'ouverture d'un crédit de 842 000 francs destiné à l'étude d'une passerelle piétonne et cyclable au-dessus des voies ferrées, entre le secteur de Sécheron et le chemin Rigot (PR-201 A)¹.

Rapporteur: M. Gérard Deshusses.

La commission de l'aménagement et de l'environnement s'est réunie le 3 septembre 2002, sous la présidence de M. Michel Ducret, pour étudier cette proposition. Que M^{me} Yvette Clivaz-Beetschen qui a assuré la prise de notes de cette séance soit remerciée de ce remarquable travail.

Bref rappel de la proposition

Le quartier de Sécheron tout comme celui des organisations internationales sont en pleine mutation et subissent des réaménagements urbanistiques profonds qui affectent, de part et d'autre des voies ferrées, les réseaux de circulation et de transport. C'est ainsi que la branche de tramway «Sécheron» est en cours de réalisation, qu'une halte du réseau express régional va être créée, liée à un parc relais.

Dans le cadre même de ce développement urbain, la réalisation d'une passerelle piétonne et cyclable est prévue, afin d'assurer une continuité des mobilités dites «douces» au travers du domaine ferroviaire, entre les ponts de l'avenue de la Paix et de l'avenue de France. A relever que l'étude de cette passerelle fait l'objet d'un concours d'architecture – en accord avec la loi sur les marchés publics – organisé par la Ville de Genève, en collaboration avec l'Etat de Genève et les Chemins de fer fédéraux. Le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement prend cette phase de l'opération à sa charge. A la suite, la Ville de Genève confiera un mandat d'étude au lauréat, afin de mener l'avant-projet jusqu'à la définition d'un dossier de requête en autorisation de construire. Ce dossier suivra les procédures usuelles d'enquête publique cantonale et fédérale, vu la situation de l'objet. Cette phase est l'objet de la présente demande de crédit d'étude.

¹ «Mémorial 159^e année»: Proposition, 6397.

Travaux de la commission (3 septembre 2002)*a) Audition de M. Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public*

M. Gfeller souligne, en préambule, que ce projet de passerelle s'inscrit dans le cadre du plan piétons et qu'il constitue l'élément indispensable d'un parcours urbain jugé prioritaire. Il rappelle de surcroît que cette réalisation figurait déjà dans le premier projet de réaménagement de la place des Nations. En conséquence, explique M. Gfeller, ce crédit d'étude, s'il était accepté, permettrait de concrétiser un vœu formulé de longue date.

Cette passerelle, poursuit le chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public, devrait se situer quelque 6 ou 7 mètres au-dessus des voies et être conçue en deux tronçons de 75 mètres, afin de limiter au maximum les piliers intermédiaires.

Cette liaison devrait enfin se révéler essentielle dès l'ouverture du nouveau collège de Sismondi, pour une population scolaire importante.

b) Discussion en présence de M. Gfeller

Au cours de la discussion qui suit cette présentation, il apparaît que le coût global du projet devrait s'élever à quelque 5 ou 6 millions de francs, qu'une étude d'un passage sous voie a été effectuée, mais qu'une telle réalisation n'a pas été retenue, du fait que l'exploitation même des voies de chemin de fer imposait tout à la fois un travail de nuit et une majoration des prix à la construction, tout en posant des problèmes de sécurité.

M. Gfeller déclare par ailleurs que l'accès des personnes handicapées reste à étudier, mais qu'il sera pris en compte, tout comme le parcage des bicyclettes à proximité de la halte de l'express régional. Cette gare sera réalisée sur deux niveaux et les accès seront assurés par une rampe ou/et un ascenseur.

c) Discussion de la commission

Cette proposition ne suscite aucune demande d'audition complémentaire.

Un commissaire radical rappelle, quant à lui, qu'il a déposé la motion M-276 demandant l'étude de la construction d'un musée d'ethnographie sur cette parcelle, liée à celle prévue du parc relais. En conséquence, il propose d'ajouter à la présente proposition PR-201 une recommandation hors arrêté demandant d'intégrer dans l'étude la réalisation éventuelle d'un musée d'ethnographie qui assurerait aussi le rôle de passerelle.

Conclusions et vote de la commission

Dans un premier temps, la recommandation radicale est mise aux voix:

«Le Conseil municipal recommande d'intégrer dans l'étude la réalisation éventuelle d'un musée d'ethnographie qui assurerait aussi le rôle de passerelle.»

Au vote, cette recommandation est acceptée par 7 oui (2 R, 2 DC, 3 L) contre 5 non (2 S, 2 Ve, 1 AdG /TP) et 2 abstentions (2 AdG/SI).

Dans un deuxième temps, au bénéfice des explications fournies, la commission de l'aménagement et de l'environnement vous invite, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, à l'unanimité des 14 commissaires présents, à accepter la proposition PR-201 et à voter le projet d'arrêté ci-dessous.

(Voir ci-après le texte de l'arrêté adopté sans modification.)

8.b) Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 22 mai 2002 en vue de l'ouverture d'un crédit de 690 000 francs destiné à l'étude de la restauration de la campagne Rigot, parcelle 2182, feuille 80 de la commune de Genève-Petit-Saconnex (PR-225 A)¹.

Rapporteur: M. Gérard Deshusses.

La commission des travaux s'est réunie le 8 janvier, le 5 mars, les 16 et 30 avril 2003 sous la présidence de M^{me} Linda de Coulon pour étudier cette proposition. Que M^{me} Ursi Frei et M. Patrick Nicollier qui ont assuré la prise des notes de ces séances soient remerciés de cet important travail.

Bref rappel de la proposition

L'Etat de Genève a offert la campagne Rigot en droit de superficie à la Ville de Genève, à laquelle il appartient désormais d'assurer, après étude, l'aménagement de ce nouveau patrimoine vert de la Ville de Genève. Il s'agit d'une surface d'environ 53000 m².

Le 28 juillet 1999, la villa Rigot et ses abords ont été classés monument historique par le Conseil d'Etat. L'ensemble du périmètre est l'objet d'un projet de déclassement en zone de verdure lancé par la Ville de Genève, à l'exclusion

¹ «Mémorial 160^e année»: Proposition, 2904.

Propositions: restauration de la campagne Rigot et passerelle à Sécheron

d'une surface de 12 000 m² dévolue à une zone de développement 3 affectée à de l'équipement public pour la reconstruction du collège Sismondi, tel que présenté dans le plan N° 28988, en cours d'examen par le Grand Conseil et le Conseil municipal, parallèlement à une procédure d'opposition après la mise à l'enquête publique du projet. La situation de ces deux nouvelles zones n'interdit pas une revalorisation soignée du parc, bien au contraire, mais en assurant la mixité des usages. Au sein de la campagne, il est prévu que les pavillons de l'Institut universitaire des hautes études internationales soient démolis, leur activité étant transférée dans la future Maison de la paix, sur les parcelles N° 2096, fe 83, commune Genève-Petit-Saconnex, propriété des CFF, et N° 2120, fe 83, commune Genève-Petit-Saconnex, propriété de l'Etat de Genève, redonnant ainsi la campagne à sa vocation d'origine.

C'est dire que, si la volonté de restaurer cette propriété ancienne est évidente, il faut aussi relever que cet espace est au centre d'un ensemble de projets. Dans ces conditions, les enjeux de l'étude présentée consistent à définir pour une part le devenir même de cette campagne et, pour une autre part, à formuler des recommandations en vue des aménagements riverains futurs.

Ainsi, le long de l'avenue de France, le parc de la campagne Rigot sera délimité par les voies de tramway, ce qui impliquera d'apporter un soin tout particulier au traitement des lieux. De même, à la hauteur du chemin Rigot, il conviendra tout à la fois de respecter les conditions du site et d'assurer une inscription correcte du collège Sismondi comme de la Maison de la paix. C'est également sur ce chemin qu'aboutira la passerelle piétonne et cyclable venant de Sécheron et dont le Conseil administratif propose la construction au-dessus des voies ferrées.

Travaux de la commission

Séance du 8 janvier 2003

Audition de M. Michel Ruffieux, directeur de la Division de l'aménagement et des constructions

M. Ruffieux précise tout d'abord que cette proposition PR-225 fait suite à la volonté exprimée par le Conseil municipal de rétablir la parcelle Rigot en zone de verdure, en parfait accord avec le Conseil d'Etat qui accordera sur ce terrain un droit de superficie à la Ville. L'idée de construire un musée d'ethnographie dans cet espace n'est en revanche plus d'actualité.

Diverses constructions occupent la campagne Rigot: le collège Sismondi, la villa Rigot et différents baraquements provisoires. Le collège Sismondi sera démoli et reconstruit en bordure du parc sur une surface déjà délimitée. Les courts de tennis seront déplacés et les activités qui ont pris place dans le bâti provisoire devraient trouver leur place dans la nouvelle Maison de la paix. La villa Rigot,

quant à elle, sera bien entendu préservée et ses anciens accès restaurés. Dans cette optique, il est prévu de lancer un concours de paysagistes et le cahier des charges devrait demander de rétablir les éléments historiques. Ce secteur sera ouvert au public.

Le parc s'inscrit dans un ensemble qui se développe progressivement dans le quartier de Sécheron avec, notamment, la création de la ligne de tram mais aussi une continuation des liaisons piétonnes et l'édification d'une passerelle au-dessus des voies CFF. Les piétons devraient ainsi pouvoir rejoindre le lac depuis la place des Nations en toute quiétude. Une halte RER trouvera également place dans ce secteur. Un concours international a été lancé pour la construction de la Maison de la paix et un premier choix effectué. L'aménagement paysager devra être harmonisé et fera l'objet lui aussi d'une mise au concours.

Discussion en présence de M. Michel Ruffieux

M. Ruffieux ajoute, dans un premier temps, que les mandats ont été attribués selon les normes réservées aux marchés publics et que plusieurs architectes ont été mis en concurrence. Il souligne qu'il faudrait retenir non pas uniquement le critère financier, soit le montant des honoraires, mais aussi et surtout l'approche architecturale choisie par les différents professionnels.

Un commissaire s'inquiète quant à lui du coût final de l'opération projetée. En effet, assure-t-il, s'il convient de multiplier par dix le montant du crédit d'étude pour obtenir le coût des travaux envisagés, il constate avec stupeur que l'aménagement de ce parc s'élèvera à quelque 7 millions de francs pour une surface de 53000 m².

M. Ruffieux explique qu'il faut réhabiliter un espace qui n'est pas organisé en un parc à l'heure actuelle. De plus, il faut établir des jonctions avec les voies du tram, réaliser des cheminements piétonniers et mettre en place un éclairage public. Pour ce faire, il va de soi que les différents services municipaux concernés travaillent de façon coordonnée.

Discussion de la commission

Le groupe libéral estime le coût de cet aménagement bien trop élevé et se refuse à voter cette proposition en l'état. Il convient de rechercher une solution plus économique.

Les représentants socialistes, pour leur part, ne sont pas étonnés du coût qu'impose une pareille réalisation, dans la mesure où la création d'un parc s'apparente, en termes d'importance, à la construction d'un édifice majeur. En

Propositions: restauration de la campagne Rigot et passerelle à Sécheron

revanche, ils souhaitent recevoir des informations complémentaires pour cette raison même, et c'est cette démarche qui permettra peut-être de faire quelques économies.

Les radicaux sont favorables à la création de ce parc, mais ils s'abstiendront pour les mêmes raisons que le groupe libéral.

Les Verts, pour leur part, s'étonnent de ce que certains groupes refusent des investissements à long terme de la Ville de Genève pour des parcs, alors même que cette cité en tire une partie non négligeable de sa renommée. Ils voteront le crédit demandé.

L'AdG/SI et l'AdG/TP ne se disent pas choquées du montant proposé et soutiendront la proposition, à l'inverse du groupe démocrate-chrétien qui rejoint les positions libérale et radicale.

Suite à ce premier tour de table, la proposition est néanmoins formulée d'étudier plus à fond l'aménagement de ce parc, tel que le propose le Conseil administratif, afin d'en réduire le coût dans la mesure du possible. En effet, pour une majorité de la commission, il faut réfléchir à une réalisation plus modeste débouchant sur un entretien d'un coût raisonnable. Les Verts proposent l'aménagement d'une friche urbaine et pour le moins d'amender la proposition pour montrer clairement que la commission émet des réserves.

Les socialistes rappellent, quant à eux, que le désordre organisé en ville coûte relativement cher. L'expérience de la couverture des voies CFF n'a pas été facile et le prouve si besoin est, même si l'idée mérite réflexion. Ils ne trouvent en revanche pas judicieux de diminuer la somme proposée et demanderaient plutôt d'inclure dans le concours de nouveaux paramètres, quitte à établir pour l'heure un rapport intermédiaire.

Le groupe démocrate-chrétien demande en conséquence une nouvelle audition de M. Ruffieux.

Mise au vote, cette proposition est acceptée par 11 oui (2 L, 1 R, 2 S, 2 AdG/TP, 2 AdG/SI, 2 DC), 1 non (R) et 2 abstentions (Ve).

Séance du 5 mars 2003

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

M. Gfeller indique tout d'abord que les différentes études concurrentes en cours concernent l'aménagement de la campagne Rigot proprement dite, alors qu'un mandat autre consiste à effectuer un plan précis de l'arborisation actuelle

ainsi qu'un relevé des éléments historiques subsistant dans cette zone de verdure, vestiges de l'ancien parc qu'il conviendrait de sauvegarder ou de réhabiliter.

L'une des parcelles appartenant à l'Etat comprendra la ligne de tram et cette infrastructure impliquera des variations de niveau du sol. Par ailleurs, le collège Sismondi sera reconstruit en dur et le chemin Rigot élargi. Ensuite, la Maison de la paix sera réalisée et l'espace occupé aujourd'hui par des baraquements libéré. Une passerelle sera construite au-dessus des voies CFF. En 2007-2008 seulement pourra commencer la restauration de la campagne. Un grand nombre d'arbres d'espèces diverses importées des cinq continents s'y trouvent, dont l'état de santé n'est pas toujours excellent. Selon des examens effectués par l'Etat, 10% d'entre eux sont même sérieusement atteints. Des discussions ont eu lieu entre le Canton et le Service des espaces verts et de l'environnement pour les remplacer. De plus, si la volonté perdure d'ouvrir cette propriété au public, il faut également pouvoir y accueillir différents types d'utilisateur-trice-s. L'objectif est ainsi de créer une promenade entre le lac et la place des Nations.

Discussion en présence de MM. Michel Ruffieux et Philippe Gfeller

Au cours de la discussion qui s'engage, il apparaît que les travaux envisagés visent la mise en valeur des éléments architecturaux, la création de cheminements pour un parc, l'étude de l'arborisation actuelle et l'établissement d'un éclairage public dans cette surface de 53 000 m², sans compter l'aménagement des abords de la boucle du tram.

M. Ruffieux précise aussi que l'établissement du cahier des charges du mandat mis au concours est bien avancé et que les critères d'évaluation sont définis. Il rappelle à cette occasion que ses services ne font qu'appliquer les normes en vigueur concernant les marchés publics et préconisées par les SIA. En revanche, le cahier des charges du concours n'est pas encore terminé et doit encore être approuvé par les experts avant toute diffusion qui de toute façon doit rester confidentielle.

A un commissaire qui demande de recevoir le règlement et la procédure du concours, M. Ruffieux souligne que les procédures de la Ville de Genève sont transparentes et contrôlées; pour le surplus, une commission des concours SIA intervient en cas de non-respect, situation qui ne s'est encore jamais produite avec notre municipalité.

Discussion de la commission

Aux yeux de nombreux commissaires, le coût semble très élevé, bien qu'il leur paraisse difficile de refuser le crédit, dans la mesure où la valorisation de cet espace est indispensable.

Propositions: restauration de la campagne Rigot et passerelle à Sécheron

Le groupe socialiste remarque que l'aménagement d'un parc est assez coûteux, surtout lorsqu'il est à l'abandon, et qu'en conséquence il n'est pas surpris par la somme annoncée; il votera le crédit. L'AdG/SI est du même avis.

Les commissaires radicaux estiment, quant à eux, que la commission devrait voter le crédit d'étude, un concours ne pouvant être évité. Que les candidats rivalisent d'imagination, tel est leur vœu! Les parcs de Genève sont, en principe, d'une extrême sobriété, et leur valeur est liée aux essences plantées et à l'histoire même de la République qu'il est nécessaire de respecter. Les radicaux s'inquiètent aussi de la procédure et craignent que le Conseil administratif veuille par trop bâtir, ce qui serait regrettable. Il conviendrait de se contenter de rafraîchir la zone, de démolir les baraquements provisoires et de redonner de la place à la nature. Toutefois, il est certain que même un aménagement de ce type coûte de l'argent.

Les libéraux refuseront cette proposition par trop onéreuse et qui conduit à dépenser des sommes toujours plus importantes, alors même que la situation économique mondiale se péjore et que notre Ville sera appelée, elle aussi, à se serrer la ceinture.

Au terme de cette discussion, il apparaît que toutes les réponses n'ont pas été données, ne serait-ce que parce que les bonnes questions n'ont pas été posées à MM. Ruffieux et Gfeller, ou qu'il serait nécessaire d'auditionner le Conseil administratif lui-même. Enfin il convient de relever que plusieurs informations souhaitées ne peuvent être fournies, le projet de mandat n'étant pas suffisamment avancé.

(Intelligenti pauca.)

La proposition est faite alors de suspendre les travaux et de reprendre l'étude de cette proposition ultérieurement.

Au vote, cette proposition est acceptée par 8 oui (2 DC, 2 S, 1 R, 3 L), 1 non (AdG/SI) et 2 abstentions (1 AdG/SI, 1 AdG/TP).

Séance du 16 avril 2003

Audition de M^{mes} Magali Fornachon, présidente de l'Association des nouveaux immeubles de Montbrillant, Caroline Fornachon, membre, et Evelyne Filipovic, ancienne présidente de l'association

M^{me} Magali Fornachon explique que, depuis 1991, l'association se préoccupe des intérêts de ce quartier. Il s'agit notamment de prendre en charge l'animation, de s'occuper des services d'entraide et de garder un œil attentif sur ce qui se passe dans le secteur.

A son avis, le quartier est déjà généreusement pourvu en espaces verts pour promeneurs, amateurs de tranquillité (Jardin botanique, parc de l'Ariana) et en places de jeux pour les tout-petits. En revanche, elle relève qu'il y a peu

d'espaces à disposition pour les adolescents et préadolescents, qui sont actuellement très nombreux dans cette partie de la ville, et quasiment aucun lieu ouvert à la gent canine exclusivement.

M^{me} Fornachon rappelle par ailleurs que durant les années 1990 à 1995 beaucoup de logements ont été construits dans le périmètre de Montbrillant-Les Colombettes, et qu'un grand nombre de familles avec des enfants en bas âge y ont emménagé à l'époque. Aujourd'hui, les gosses ont grandi et sont devenus des adolescents qui méritent aussi que leurs besoins soient pris en considération. C'est pourquoi, au nom de son association, M^{me} Fornachon formule les demandes suivantes:

- un espace, qui serait un lieu de rencontres interculturelles et intergénérationnelles où pourraient être organisées des fêtes, à l'image de ce qui a été réalisé dans le parc des Croupettes;
- une place de jeux adaptée aux aspirations de la population des jeunes de 10 à 19 ans, comprenant notamment un terrain de foot, un autre de basket et des rampes de skate-board;
- un espace exclusivement réservé aux chiens;
- dans la mesure du possible, un parcours Vita intégré dans cet espace.

Cette dernière demande découle de la fermeture des terrains de sport de Varembe en dehors des heures d'entraînement et du prochain réaménagement de la place Châteaubriand qui ne comportera plus, selon M^{me} Fornachon, ni skate-park ni espace canin. L'aménagement de la campagne Rigot est l'occasion qui fait le larron, ce d'autant que cet espace vert est suffisamment éloigné des immeubles pour que les activités sportives et ludiques qui pourraient s'y dérouler ne troublent pas le sommeil des habitants des immeubles de Montbrillant, au contraire de ce qui se passe à l'heure actuelle, puisque toute cette jeunesse se retrouve dans le parc intérieur des immeubles, soit sous les fenêtres des chambres à coucher de nombreux locataires.

M^{me} Filipovic pour sa part indique qu'elle est déléguée par les propriétaires de chiens. Elle relève tout d'abord qu'il y a 12 000 chiens en ville de Genève et assure la commission que la majorité des propriétaires sont des gens responsables. Elle rappelle que ces propriétaires paient une taxe annuelle de 80 francs et que leur(s) bête(s), pour bien être éduquées, doivent pouvoir être libres de leurs mouvements dès leur plus jeune âge. Elle remarque que la rive droite est beaucoup moins pourvue de parcs à chiens que la rive gauche, et que celui de Châteaubriand a tout bonnement disparu du nouvel aménagement, en dépit du cahier des charges du concours d'architecture demandant son maintien.

M^{me} Filipovic souligne encore qu'il existe nombre de personnes âgées dans ce quartier qui ne peuvent se déplacer trop loin pour promener leur(s) chien(s).

Propositions: restauration de la campagne Rigot et passerelle à Sécheron

Discussion en présence des personnes auditionnées

Dans le cours de cet échange, la commission apprend également de M^{me} Magali Fornachon qu'elle n'a pas participé à l'élaboration du règlement du concours pour l'aménagement de la campagne Rigot. M^{me} M. Fornachon complète en outre ses propos, expliquant que le parc intérieur de ces immeubles de Montbrillant a un énorme défaut: de fait, c'est une véritable cage de résonance, puisque les bâtiments sont construits en forme de U. Et ce sont à chaque fois les chambres à coucher qui donnent sur cette cour intérieure! L'association avait installé des cages de football pour les adolescents et préadolescents, mais suite à de nombreuses plaintes elle a dû les ôter, sans que, d'ailleurs, cela ne modifie quoi que ce soit, puisque les jeunes, et pour cause, sont toujours là.

Discussion de la commission

La présidente de la commission rappelle qu'il est convenu d'entendre une deuxième association, le Groupement des habitants de Vermont, avant d'entamer le débat proprement dit et de passer au vote. La discussion est donc suspendue.

Séance du 30 avril 2003

Audition de Mme Kindler, présidente du Groupement des habitants de Vermont, et de M. Frigerio, secrétaire

M. Frigerio explique, dans un premier temps, que le Groupement des habitants de Vermont souhaite, de fait, être auditionné depuis le 23 mars 2002, lorsqu'il a été convoqué par M. Ferrazino au sujet de l'aménagement de la campagne Rigot. A cette occasion, le groupement avait appris que les travaux prévus relevaient du Canton, soit du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, et qu'aucune modification n'était plus possible. Aux yeux du groupement, la consultation démocratique a pris ce jour-là une tournure plutôt curieuse, vu la difficulté à se faire entendre. Or le groupement tient à souligner que c'est lui, et lui seul, qui est à l'origine de la démarche concernant la campagne Rigot. Il est favorable, en outre, à la reconstruction du collège Sismondi, mais au bas de la parcelle, car le bruit provenant de l'avenue de la Paix est infernal dans le secteur réservé à l'établissement scolaire.

M^{me} Kindler souligne, de son côté, qu'elle connaît des personnes habitant près de l'avenue de France et qui ont déménagé à cause du bruit occasionné par la circulation automobile. Il lui semble donc difficile que des élèves puissent étudier correctement en un pareil lieu. Le mieux serait de bâtir ce collège le long du chemin Rigot, à proximité de la nouvelle halte RER.

Discussion en présence des personnes auditionnées

M. Frigerio apprend encore à la commission que le Groupement des habitants de Vermont avait d'autres griefs à l'encontre du projet d'aménagement de la campagne Rigot, mais qu'il a fait des concessions, notamment pour ce qui touche à la boucle du tram et à l'emplacement de la Maison de la paix.

Enfin, M. Frigerio, de façon générale et conclusive, souhaite que la concertation entre les autorités et la population s'améliore et qu'il soit à l'avenir mieux tenu compte des diverses opinions exprimées.

Discussion de la commission

Le groupe démocrate-chrétien est disposé à voter cette proposition d'aménagement, mais souhaite qu'une protection phonique soit réalisée pour protéger le collège Sismondi des nuisances routières.

Les commissaires socialistes rappellent, pour leur part, que, concernant le collège précité, vu l'état d'avancement du projet, il est bien trop tard pour remettre sa réalisation en cause. Ils voteront par ailleurs la proposition PR-225, en souhaitant vivement que le Conseil administratif en réduise le coût de réalisation.

Les membres radicaux de la commission feront de même, mais ils tiennent néanmoins à émettre une réserve au sujet du musée d'ethnographie. Ils estiment en effet que l'espace prévu doit demeurer libre de toute construction et leur groupe s'opposera à toute édification d'un musée à cet endroit; il s'agit de respecter le site, de ne pas le bétonner, ni de le bitumer, ni même de le couvrir de pierres et de cailloux divers, mais de verdure uniquement. Enfin, si musée il devait y avoir, ce serait, selon ce groupe, sur les voies CFF proches.

Les Verts s'estiment quant à eux satisfaits, surtout s'ils pouvaient avoir l'assurance que la communication entre la population, le Conseil administratif et le Conseil d'Etat allait s'améliorer. Quant à la campagne Rigot, elle doit retrouver son état originel et donc être préservée de toute minéralisation.

L'AdG/SI partage l'inquiétude des Verts, de même que l'AdG/TP.

Le groupe libéral ne mâche pas ses mots au sujet de la concertation dont le mode de fonctionnement lui paraît être au moins à deux vitesses. Il maintient les réserves exprimées antérieurement et informe la commission qu'il attend toujours que lui soient fournis les règlements concernant les cahiers des charges des concours et du jury, alors même qu'il les a demandés depuis des mois. Il est d'avis de geler le projet et il ne le votera en tous les cas pas.

Conclusion et vote de la commission

Dans un premier temps quatre recommandations, une venant du groupe démocrate-chrétien, deux du groupe radical et une enfin du groupe socialiste, sont mises aux voix.

Première recommandation (DC):

«Le Conseil municipal recommande que soient prises en considération les demandes suivantes de l'Association des immeubles de Montbrillant:

- un espace, qui serait un lieu de rencontres interculturelles et intergénérationnelles où pourraient être organisées des fêtes, à l'image de ce qui a été réalisé dans le parc des Cropettes;
- une place de jeux adaptée aux aspirations de la population des jeunes de 10 à 19 ans, comprenant notamment un terrain de foot, un autre de basket et des rampes de skate-board;
- un espace exclusivement réservé aux chiens.»

Mise au vote, cette recommandation est refusée par 6 non (2 R, 1 Ve, 1 AdG/SI, 2 AdG/TP), 5 oui (2 DC, 2 S, 1 L) et 3 abstentions (1 AdG/SI, 2 L).

Deuxième recommandation (R):

«Le Conseil municipal recommande que l'étude d'aménagement évite une minéralisation des espaces naturels.»

Mise au vote, cette recommandation est acceptée par 13 oui (2 R, 1 Ve, 2 AdG/SI, 2 AdG/TP, 1 DC, 2 S, 3 L) et 1 non (DC).

Troisième recommandation (R):

«Le Conseil municipal souhaite que la partie inférieure de la campagne Rigot ne soit pas réservée pour la construction d'un éventuel nouveau musée d'ethnographie ou toute autre construction qui obstruerait le dégagement vers l'est.»

Mise au vote, cette recommandation est acceptée par 7 oui (2 R, 1 Ve, 2 AdG/TP, 2 S), 6 non (1 DC, 1 Ve, 2 AdG/SI, 2 L) et 1 abstention (L).

Quatrième recommandation (S):

«Le Conseil municipal recommande de faire participer les associations de quartier à l'élaboration du programme du concours puis au jugement de ce dernier.»

Mise au vote, cette recommandation est acceptée par 9 oui (2 S, 1 DC, 1 Ve, 2 AdG/TP, 2 AdG/SI, 1 L) et 4 abstentions (1 DC, 2 R, 1 L).