

Dans un deuxième temps, au bénéfice des explications fournies, la commission des travaux vous invite, Mesdames et Messieurs les conseillers, à accepter la proposition PR-225 par 12 oui (2 S, 2 AdG/SI, 2 AdG/TP, 2 DC, 2 R, 1 Ve, 1 L), 1 non (L) et 1 abstention (L) et à voter le projet d'arrêté ci-dessous, étant précisé qu'à l'article 3 la durée d'amortissement a été ramenée à 3 annuités, à la demande des services financiers.

PROJET D'ARRÊTÉ CORRIGÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu le plan directeur des chemins pour piétons de la Ville de Genève;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 690 000 francs destiné à l'étude de la restauration de la campagne Rigot, parcelle N° 2182, fe 80, commune Genève-Petit-Saconnex.

Art. 2. – 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 690 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon l'étude sera amortie en 3 annuités.

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

Le président. Je rappelle qu'il a été décidé de lier ces deux rapports et d'en débattre simultanément.

M. Michel Ducret, président de la commission de l'aménagement et de l'environnement (R). Monsieur le président, je dois dire que j'ai trouvé la décision de lier ces points un peu farfelue, en ce sens que les objets sont en réalité assez différents. D'une part, il s'agit d'une passerelle sur les voies CFF, qui per-

mettra de rejoindre, depuis le quartier de Sécheron, la campagne Rigot, le nouveau collège Sismondi et la future Maison de la paix qui va être construite en amont, c'est-à-dire une couture urbaine importante. D'autre part, il s'agit de la restauration de la campagne Rigot, d'une étude d'aménagement, dont effectivement la passerelle fait partie mais qui pose une problématique totalement différente. Ce sont deux approches assez dissemblables, il n'y a guère que le lieu qui soit commun. Voilà la remarque que j'avais à faire.

J'aimerais encore souligner que, dans le rapport PR-201 A, il y a une recommandation assez importante à laquelle, à titre personnel, je tiens beaucoup et sur laquelle nous reviendrons dans le débat.

Premier débat

M^{me} Monique Cahannes (S). Comme tout un chacun peut le constater, le secteur Sécheron-Organisations internationales est en pleine mutation. Ces mutations concernent aussi bien les aménagements urbains que les réseaux de circulation. Nous sommes donc saisis de deux demandes de crédits concernant ce secteur, l'une pour une passerelle et l'autre pour l'aménagement de la campagne Rigot.

Le projet de passerelle s'inscrit dans ce développement et permettrait, entre autres, d'assurer une continuité des mobilités douces et de compléter le plan piétons dans ce secteur. Cet ouvrage revêt aussi une importance particulière en relation avec la branche de tram et l'arrêt «Sécheron», la future halte RER, le parking relais et, bien sûr, avec la nouvelle construction du collège Sismondi. Les socialistes voteront ce crédit, en souhaitant vivement que les besoins des usagers handicapés, à mobilité réduite, ou transportant des poussettes soient pris en compte.

En ce qui concerne la proposition PR-225, soit l'aménagement de la campagne Rigot, nous rappelons que celle-ci a été offerte par l'Etat en droit de superficie et qu'il s'agit maintenant pour la Ville de l'aménager. Certaines parcelles de cette campagne sont déjà affectées: citons la villa Rigot, bien sûr, qui va être rafraîchie et dont les accès seront restaurés, le parc que nous souhaitons ouvert au public, la reconstruction, comme je l'ai déjà mentionné, du collège Sismondi, et la construction de la Maison de la paix.

Soulignons également que ce projet permettrait l'articulation du parc avec les parcs existant dans ce secteur, avec les pénétrantes de verdure ainsi qu'avec le plan piétons. Le Parti socialiste souhaite que l'aménagement de ce parc réponde aux souhaits exprimés par les habitants, qui ont été consultés, qui se sont constitués en association et qui nous ont fait remarquer que le quartier comportait très peu d'espaces pour les adolescents et les préadolescents. Un espace sera donc

réservé à leur usage, entre autres pour des activités sportives telles que le football, le basket ou le roller. Les habitants souhaitent également un endroit qui permette des rencontres interculturelles, intergénérationnelles, ainsi que l'organisation de fêtes, à l'instar de ce qui se fait au parc des Croupettes. En outre, les propriétaires de chiens ont fait remarquer qu'il n'y avait pas non plus d'espace réservé à la gent canine; ils souhaiteraient aussi que ce point soit pris en compte.

Enfin, nous souhaitons que les associations de quartier puissent participer à l'élaboration du cahier des charges, ainsi qu'à son évaluation. Le Parti socialiste votera donc ce crédit d'étude.

M. Michel Ducret (R). Pour sa part, le groupe radical a décidé d'accepter les deux propositions qui nous sont soumises, appuyées des recommandations qui ont été formulées et acceptées en commission.

J'insisterai plus particulièrement, en ce qui concerne la proposition PR-225, sur l'aspect patrimonial des constructions subsistantes de l'ancienne campagne Rigot. Cela suppose un aménagement de type naturel, sans minéralisation trop forte du futur parc, ce qui est actuellement une tendance des aménagistes de jardins, des architectes paysagistes, qui, par mode, rivalisent d'imagination pour bâtir de plus en plus les différents parcs. Ces solutions ne s'harmonisent pas avec un parc traditionnel, conçu pour une ancienne maison de maître.

La commission a mené cette réflexion et a voulu signifier son désir que soit maintenu un aménagement respectueux de l'esprit des anciennes maisons de maître, qui évite d'une part une trop forte minéralisation des sols, trop de constructions, trop de bâti, et qui renonce d'autre part à toute construction dans la partie inférieure du parc qui couperait l'effet de perspective. Actuellement, le coup d'œil est totalement dégagé au bas de la parcelle, grâce au fait que le regard passe par-dessus les voies CFF. A cet égard, les deuxième et troisième recommandations qui ont été acceptées par la commission sont partie intégrante de la proposition et conditionnent notre acceptation.

La dernière recommandation demande de faire participer les associations de quartier à l'élaboration du programme du concours et nous approuvons cette proposition. Les associations de quartier se sont montrées extrêmement intéressées à ce que deviendra le secteur; à ce titre, nous avons rejeté la première recommandation, qui décrivait déjà les besoins, alors que c'est bien aux associations de quartier, dans le cadre de la concertation, de s'exprimer sur les besoins réels des habitants.

Voilà ce qu'il y a à dire sur cette proposition concernant la campagne Rigot, qui va lancer l'étude en vue d'une restauration de cet espace naturel.

En ce qui concerne la passerelle de Sécheron, je rappelle au Conseil municipal – qui vient d’être, pour une bonne part, renouvelé – que notre Conseil a accepté, il y a quelques mois, l’idée que j’avais lancée d’examiner la possibilité d’implanter à cet endroit le Musée d’ethnographie. Cette passerelle doit relier la campagne Rigot au quartier de Sécheron, en desservant un point extrêmement important, qui est la future halte RER de Sécheron, et le futur *park and ride* à construire. Pour que cette passerelle ne soit pas un simple passage, vaguement éclairé, avec des hauts murs, voire des grillages, qui serait fortement dissuasif pour le passage des piétons et des vélos, l’idée était d’étudier la possibilité d’y implanter une construction utile pour notre collectivité, qui marque le lien entre un quartier de la ville accueillant des activités – Serono est en train de s’y installer, les travaux ont commencé – un quartier où se déroule la vie de tous les jours, où les gens arrivent et repartent, et le secteur de Rigot, des organisations internationales. Quoi de mieux pour établir ce lien entre nous-mêmes et nos hôtes internationaux que de construire là le Musée d’ethnographie? Voilà le sens de ma proposition, Mesdames et Messieurs, qui est de combiner cette passerelle avec le Musée d’ethnographie.

Cette étude mériterait d’être menée, parce que, croyez-moi, franchir les voies CFF à cet endroit-là, sur une simple passerelle de plusieurs dizaines de mètres, ne sera pas forcément très agréable pour les futurs utilisateurs. Au contraire, si le passage se situait au rez d’un musée, d’une institution d’importance, qui pourrait offrir des lieux d’accueil, des vitrines, aux piétons qui traverseront le no man’s land actuel, je pense que ce serait là quelque chose de bien pour notre avenir, d’autant que l’endroit n’est pas exploitable autrement. On ne peut y envisager d’autres activités, alors que le Musée d’ethnographie pourrait parfaitement s’accommoder de la situation et aurait un rôle à la fois symbolique et utile. Sachant qu’on peut chercher encore longtemps un endroit où implanter le Musée d’ethnographie sans risquer de multiples oppositions, je pense qu’on tient là une réelle possibilité, grâce à une construction de type pont sur trois appuis, soit la station RER, le côté Sécheron et le côté Rigot.

Ce n’est pas une idée farfelue, Mesdames et Messieurs, ce genre de construction existe depuis des décennies. A Florence, l’ancien pont sur l’Arno montre qu’il est parfaitement possible de combiner une activité de passage avec une activité de loisir, d’agrément et d’exposition. Au-dessus du passage public sur l’Arno, il y a une galerie de peinture: c’est exactement la même solution que nous proposons dans cette troisième recommandation, que je vous prie d’accepter telle qu’elle a été votée par la commission des travaux.

Le président. Monsieur Ducret, je ferai voter les recommandations qui accompagnent le projet d’arrêté, mais je rappelle que celles-ci n’ont absolument aucune valeur contraignante pour le Conseil administratif.

M. Michel Ducret (R). Dans ce cas, je déposerai un amendement à l'arrêté!

M. Alain Marquet (Ve). Mesdames et Messieurs, vous vous doutez que les Verts accueillent favorablement la proposition PR-201, qui permettra de créer un passage sécurisé pour les piétons et les cyclistes entre deux espaces de notre ville. Comme l'a dit M. Ducret, il faudra aussi que le Conseil administratif prenne en compte la nécessité de rendre cette passerelle attractive pour qu'elle soit utilisée au mieux. Cela d'autant plus qu'elle s'inscrira parfaitement dans l'interface pour le transfert modal que deviendra inévitablement la zone de Sécheron.

Concernant la proposition PR-225, les Verts avaient eu des velléités de proposer que ce parc subisse un autre traitement que le traitement habituel. En l'occurrence, on va faire de ce parc un parc classique. Il est vrai qu'il se situe autour d'une maison qui tendrait à le demander, mais nous avons imaginé que la proximité du Jardin botanique justifierait de voir autre chose sur cet espace que les habituels massifs floraux, l'arborisation habituelle en arbres censés devenir massifs au cours des siècles... Nous avons imaginé quelque chose d'un peu plus sauvage. Nous nous sommes rapidement rendu compte qu'il fallait revenir à la raison et que cet endroit ne s'y prêtait pas. Toujours est-il que cette demande que nous avons tenté de formuler pour obtenir quelque chose qui ressemblât à une friche urbaine ou à quelque chose d'approchant, nous aimerions que le Conseil administratif la prenne en compte dans une prochaine proposition, où elle pourrait être plus facilement applicable. Nous lui en saurons gré le moment venu.

M. Georges Queloz (L). Si nous pouvons comprendre le choix qui a été fait de lier ces deux propositions, nous dirons néanmoins oui à l'un des projets, c'est-à-dire la passerelle, et non à la proposition PR-225 concernant le concours d'idée pour l'aménagement de la campagne Rigot.

J'expliquerai la position du groupe libéral sur le rapport PR-225 A de la commission des travaux, c'est-à-dire le crédit de 690 000 francs pour l'étude de l'aménagement de la campagne Rigot. Pour ce qui est de la passerelle, je laisserai le soin à l'un de mes collègues de la commission de l'aménagement et de l'environnement de s'exprimer et de vous dire toutes les raisons que nous avons de voter cette passerelle.

Pour ce qui est de la campagne Rigot, la problématique se pose de la manière suivante. Sachant que 690 000 francs représentent 10% du crédit de réalisation qui va suivre, le coût nous paraît tout simplement démesuré. Les données du problème, les règles qui prévalent lors de l'établissement du cahier des charges pour lancer le concours, c'est là que la chatte a mal aux pieds. Je ne connais personne

parmi vous qui, ayant l'intention d'aménager son appartement, irait chez le marchand de meubles en disant: «Mettez-m'en pour 100 000 francs!» Vous cherchiez toutes et tous à savoir pour quel montant vous avez la meilleure solution. Cela pour dire que la question du prix n'est pas en jeu dans les concours; c'est ce que nous déplorons, c'est ce que nous remettons sérieusement en question. En effet, ceux qui vont participer au concours ne vont pas se gêner pour en mettre pour 7 millions, puisque le gagnant sera rémunéré au prorata du montant dépensé. En revanche, si on ouvrait un concours avec mise en compétition du prix, les participants proposeraient peut-être une idée qui nous donnerait entière satisfaction pour la moitié du prix, si ce n'est le quart. Voilà la raison pour laquelle nous disons non à cette proposition.

Je voudrais encore apporter une précision. Bien sûr, on peut faire le Musée d'ethnographie ici ou là, mais on peut aussi le faire à la campagne Rigot, j'en suis persuadé, il suffit d'en avoir la volonté politique. Lorsque le référendum a été lancé contre le musée à la place Sturm, c'est nous qui avions proposé de construire le Musée d'ethnographie à la campagne Rigot. On s'est alors empressé, pour faire capoter ce projet – qui n'est peut-être pas totalement enterré – de classer cette campagne en zone verte, mais nous pourrions certainement obtenir une dérogation pour un tel bâtiment d'utilité publique. C'est ce que je souhaite pour Genève, pour l'ethnographie et pour toute la population.

M. Christian Ferrazino, maire. Je dirai deux mots concernant la proposition de M. Ducret, formulée sous forme de recommandation dans le rapport PR-225 A et qui va être déposée, si j'ai bien compris, sous forme d'amendement. Je vous invite à la rejeter, cela pour les raisons suivantes.

M^{me} Cahannes a expliqué tout à l'heure que ce quartier était en pleine mutation: c'est vrai et c'est le cas de part et d'autre. Il n'y a pas que la zone industrielle et Serono, il n'y a pas que le projet du collège Sismondi: il y a aussi la parcelle du Foyer sur laquelle, grâce à la décision du Conseil municipal d'acquérir ces terrains, nous allons lancer un concours d'urbanisation, qui permettra d'offrir une cinquantaine de logements et une cinquantaine de lits EMS, sans parler des équipements publics. Un peu plus haut, on vient d'en parler, il y a l'aménagement de la campagne Rigot. Enfin, nous avons tous en tête la prochaine arrivée du tram à la place des Nations. Tiens, la place des Nations, précisément, est un projet qui nous est cher. Nous souhaitons revaloriser cette place et, à ce propos, je vous donne une information: nous avons reçu aujourd'hui une décision du Tribunal administratif déclarant irrecevable le recours interjeté par le Touring Club Suisse (TCS) contre la décision qui nous permet d'aménager cette place. Une nouvelle fois, le TCS, par ses recours dilatoires et non fondés, a retardé de deux ans un projet d'aménagement, mais enfin il a eu le succès qu'il méritait, à savoir qu'il a été totalement débouté.

Je reviens au projet qui nous occupe pour dire que nous nous devons de réfléchir en tenant compte de l'ensemble des paramètres. En l'occurrence, il y a deux paramètres auxquels vous avez fait allusion et sur lesquels j'entends revenir, qui sont dans le périmètre immédiat de la passerelle; c'est, d'une part, le projet de la Maison de la paix et, d'autre part, la halte RER qui va être érigée à proximité immédiate de la passerelle. Enfin, un troisième paramètre, dont on n'a pas parlé mais qui devrait intervenir sous peu, c'est le parking d'échange, ce fameux P + R qui devrait abriter un peu plus de 800 places de parc, en dessus du chantier de Serono, c'est-à-dire tout près des voies de chemin de fer. Avec tous les projets que je viens de citer, comment imaginer que l'on puisse encore implanter le Musée d'ethnographie – dont vous connaissez le cahier des charges – en dessus des voies CFF? Même en faisant des miracles, je vous le dis, on n'y arrivera tout simplement pas. Les contraintes physiques, matérielles, sans parler de l'accessibilité pour les futurs usagers, font qu'il n'est tout simplement pas possible d'envisager sérieusement d'y ériger un musée.

Si d'aventure vous étiez encore hésitants, sachez qu'au niveau des délais de réalisation ce n'est pas possible non plus. En effet, vous avez déjà voté un premier crédit pour les piliers de cette future passerelle, dans le cadre des travaux de la halte RER. Si ces piliers devaient, en plus de la passerelle, supporter un musée de la taille du Musée d'ethnographie, ils devraient être beaucoup plus larges, beaucoup plus importants et donc beaucoup plus onéreux. Aujourd'hui, nous n'avons pas le temps d'y revenir, sauf à bloquer et à retarder la halte RER, qui est, je le rappelle, un projet prévu par l'Etat. Enormément d'arguments militent donc contre cette proposition et je tenais à vous les donner, pour qu'il n'y ait pas de confusion tout à l'heure, lorsque l'amendement de M. Ducret vous sera présenté. Votre idée, Monsieur Ducret, est peut-être sympathique, mais elle n'est tout simplement pas réaliste, eu égard au site considéré et compte tenu des délais d'intervention pour les différents projets.

J'ajouterai encore un argument supplémentaire: lors du concours d'architecture que la Confédération a mis sur pied, avec l'Etat et la Ville de Genève, pour la Maison de la paix, si les participants avaient su qu'en face de la Maison de la paix serait construit un futur Musée d'ethnographie, sur une passerelle piétonne, ils auraient très certainement fait un projet différent. Peut-être même qu'ils n'auraient tout simplement pas concouru, ou qu'ils n'auraient pas choisi d'ériger la Maison de la paix à cet endroit-là. C'est donc un argument supplémentaire: il faut donner les règles du jeu au départ et ne pas les changer en fin de parcours.

Voilà ce que je souhaitais vous dire. J'ai entendu les propos des uns et des autres; il est vrai que cette passerelle a tout son sens, non seulement pour desservir la halte RER et pour faire le lien entre la campagne Rigot et le P + R, mais aussi dans le cadre de la pénétrante que nous souhaitons développer – d'entente avec le Canton, je m'empresse de le rappeler – depuis le lac jusqu'au Grand-

Saconnex, en passant par la place des Nations. Dans ce quartier en mutation, nous le disions tout à l'heure, c'est un plus très important pour les habitants du quartier et pour la Genève internationale, pour tous ceux qui travaillent dans les organisations des Nations Unies, avec qui nous sommes régulièrement en contact, notamment dans le cadre de la semaine de la mobilité, mais aussi le reste de l'année. C'est un sujet qui nous tient à cœur et nous avons des contacts privilégiés avec les Nations Unies pour leur vanter les mérites de la campagne Rigot et pour leur rappeler que nous avons des projets qui permettront à bon nombre de collaborateurs des Nations Unies d'accéder à leur bureau autrement qu'en voiture. Le projet qui nous occupe ce soir permettra, justement, de les inciter à opter davantage pour un autre type de déplacement. C'est un argument supplémentaire, s'il en fallait; à entendre les différentes interventions, je crois que vous en avez déjà relevé suffisamment pour que ces projets puissent être votés ce soir, si possible sans la recommandation de M. Ducret.

M. Michel Ducret (R). Cela tombe très bien que j'aie la parole! J'aimerais tout de même dire au magistrat que ce n'est pas une proposition de dernière minute! Cette idée a été émise aussitôt connu le refus du projet de musée à Ferdinand-Hodler. Il est vrai qu'au sein du Conseil administratif certains se sont peut-être réjouis de ce refus, mais ils n'avaient pas de propositions crédibles en réserve...

Mesdames et Messieurs, si vous voulez vraiment avoir un jour un nouveau Musée d'ethnographie, c'est là une des rares chances de le réaliser sur le territoire de notre Ville. Autrement, il n'y en aura pas. Je m'adresse à ceux qui veulent un nouveau Musée d'ethnographie: croyez-moi, c'est le moment de lancer au moins une étude. Je ne dis pas que c'est la solution, mais que c'est une solution qui peut être étudiée. Quant au problème technique des piliers, croyez-moi, il se résoudra très facilement. Actuellement, on peut faire tout ce qu'on veut. Ce n'est pas parce qu'à Genève on a l'habitude des solutions à la petite semaine que le génie civil d'aujourd'hui ne sait pas résoudre ce genre de problème de manière tout à fait satisfaisante. On peut enjamber, même sans pilier intermédiaire, l'ensemble de l'espace occupé par les voies CFF, tout en reliant la station RER.

Franchement, certains arguments me laissent songeur. Monsieur le magistrat, vous dites qu'il y aurait des problèmes de desserte pour le futur Musée d'ethnographie. Sachant qu'à cet endroit il y a le RER, le tram, un parking et un réseau piétons et vélos, je dois dire qu'on ne peut imaginer meilleure desserte. Du reste, c'est même un argument en faveur de mon idée; à cette aune-là, on peut au moins lancer l'étude, quitte à ce qu'elle aboutisse à la conclusion que cette réalisation n'est pas possible. Pour ma part, je pense que si on veut on peut! Je persiste: c'est une bonne idée, non pas parce que c'est la mienne, mais parce que j'en ai parlé avec différents aménageurs du territoire et que beaucoup pensent que c'en est une. Ainsi, la réflexion sur

l'aspect symbolique du lien ne vient pas de moi: elle vient de quelqu'un qui fait autorité en matière d'aménagement dans cette ville. Lorsqu'une idée est bonne, elle mérite d'être examinée; si ensuite on doit admettre qu'elle n'est pas réalisable, s'il y a de vrais arguments qui montrent qu'elle n'est pas valable, alors on s'arrête. Mais donner des arguments fallacieux, rejeter l'idée parce qu'on ne veut pas modifier le projet en cours n'est pas acceptable. C'est dommage par rapport à l'avenir de notre cité car, croyez-moi, cette idée vaut le coup.

C'est pourquoi je vous invite, Mesdames et Messieurs, à accepter cette recommandation, que j'ai maintenant déposée sous forme d'amendement à l'arrêté de la proposition PR-201, introduisant un nouvel article 2:

Projet d'amendement

«Art. 2 (nouveau). – La réalisation éventuelle d'un musée d'ethnographie qui assurerait aussi le rôle de passerelle sera également étudiée.»

Je vous demande d'accepter cet amendement pour que nous ayons au moins une étude sérieuse, qui nous permette de nous faire une réelle opinion quant à l'opportunité ou non de cette réalisation.

En ce qui concerne la proposition PR-225, j'ai déposé deux amendements qui reprennent, dans un article 2 et un article 3 nouveaux, les recommandations formulées et acceptées par la commission des travaux:

Projets d'amendements

«Art. 2 (nouveau). – L'étude d'aménagement évitera une minéralisation des espaces naturels.

»Art. 3 (nouveau). – La partie inférieure de la campagne Rigot ne sera pas réservée pour la construction d'un éventuel nouveau musée d'ethnographie ou toute autre construction qui obstruerait le dégagement vers l'est.»

Voilà ce que j'avais à dire sur ces trois amendements, que je vous demande d'accepter.

M^{me} Nicole Valiquier Grecuccio (S). J'interviens suite aux propos qu'a tenus tout à l'heure M. Ducret. Sans doute mon indignation vient-elle de ma fraîcheur dans cette enceinte, mais j'espère conserver mon sens de l'indignation! Je ne peux pas accepter d'entendre dire que les architectes paysagistes sont des faiseurs de mode, qui ne seraient là que pour faire de la pseudo-décoration florale, de la

décoration pseudo-paysagère... Les concours patronnés par M. Ferrazino sur les places Simon-Goulart, du Pré-l'Evêque et Longemalle sont là pour nous rappeler que l'espace public mérite toute notre attention. Nous ne pouvons que nous féliciter que des générations de jeunes paysagistes donnent sens à des projets sur l'ensemble du territoire. Je profite du fait que j'ai la parole pour confirmer que le Parti socialiste n'entrera pas en matière sur les amendements proposés.

M. Georges Queloz (L). Pour une fois que j'ai l'occasion d'être d'accord avec le magistrat Ferrazino et de partager son point de vue... (*exclamations*)... je ne vais pas me priver de le dire! Je crois que le magistrat a raison et qu'il est prudent lorsqu'il dit qu'on ne peut pas installer le Musée d'ethnographie à cet endroit. Le meilleur moyen de faire capoter le projet, c'est de vouloir prendre un chausse-pied pour l'implanter une fois de plus sur une parcelle trop petite. Soyons un peu plus généreux pour le Musée d'ethnographie! Je rappelle que la parcelle Rigot compte plus de 55 000 m². Le musée qui était prévu à la place Sturm avait une assise au sol de 4600 m² et la parcelle à disposition était plus petite de 600 m². Le Musée d'histoire naturelle repose, lui, sur une surface de 23 000 m² et a une assise au sol de 3900 m². C'est dire que, si on veut un musée accueillant, agréable, il convient de le réaliser à un endroit où on peut respirer, où il y a de l'espace, ce qui ne pourra que le valoir. Il faut donc insister pour que le projet se réalise là où nous l'avons préconisé il y a quelque temps, c'est-à-dire à la campagne Rigot. Monsieur le magistrat, je vous invite à tout faire pour permettre la réalisation de ce musée à cet endroit.

M. Christian Ferrazino, maire. En écoutant les propos de M. Ducret, il m'est venu un argument supplémentaire pour rejeter sa proposition concernant le Musée d'ethnographie. Vous imaginez bien, Monsieur Ducret, que le Conseil administratif n'est pas resté les bras croisés sur cet objet. Mon collègue Mugny et moi-même nous rencontrons régulièrement avec MM. Beer et Moutinot, ainsi qu'avec les représentants de l'Association des communes genevoises. Souvenez-vous: nous étions, de part et d'autre de cette enceinte, d'accord pour dire qu'un projet de cette nature, pour avoir une chance d'aboutir, devait être porté non seulement par la Ville, mais également par les communes et par le Canton, puisqu'il s'agissait d'un projet dont l'envergure dépassait nettement les frontières municipales.

Nous nous employons donc à faire ce travail, nous avons réexaminé le cahier des charges et, dans le cadre de nos différentes réflexions, le problème du site s'est évidemment posé. En l'occurrence, c'est vrai, il y a toujours beaucoup d'idées, y compris celles qui peuvent paraître les plus saugrenues, comme l'idée des voies CFF. A cet égard, M. Ducret n'a pas parlé des conséquences du passage des trains sous le musée: je ne veux pas entrer dans les détails, mais on peut les imaginer sans être ingénieur ou architecte...

Sachant donc que nous ne pouvions pas travailler sur quinze, vingt ou trente sites à la fois – nous n'en aurions pas les moyens et, même si nous les avions, nous ne dépenserions pas l'argent de cette manière – nous avons dû nous raisonner et nous limiter à un certain nombre de sites. Il en reste peu en lice, certains ont été cités. Je ne veux pas priver mon collègue Mugny des effets d'annonce, puisqu'il semble les aimer, et je ne dirai donc rien en son absence. Je lui laisserai le soin de donner cette information lui-même, mais je peux vous dire que nous travaillons de manière sérieuse et approfondie avec l'Etat et avec les communes et que, très prochainement, vous saurez quel site a été choisi, sur lequel nous allons développer l'étude plus à fond. Ce site, vous l'avez compris, Monsieur Ducret, n'est pas celui des voies CFF à Sécheron!

Deuxième débat

Le président. Nous prenons le rapport PR-201 A.

Je ferai voter, tout d'abord, la recommandation de la commission, puis le projet d'amendement de M. Ducret, enfin le projet d'arrêté... (*Remarque de M. Ducret.*) Monsieur Ducret, je ne peux pas retirer, ni de mon autorité, ni de la vôtre, une recommandation qui se trouve dans le rapport. Tout à l'heure, j'ai simplement attiré votre attention sur le fait que de telles recommandations n'avaient pas de valeur contraignante pour le Conseil administratif.

Mise aux voix, la recommandation de la commission est refusée à la majorité (abstention de l'Entente et de l'Union démocratique du centre.)

Le président. Nous passons au vote de l'amendement de M. Ducret, qui reprend cette recommandation sous forme d'un nouvel article 2: «La réalisation éventuelle d'un musée d'ethnographie qui assurerait aussi le rôle de passerelle sera également étudiée.»

Mis aux voix, l'amendement de M. Ducret est refusé à la majorité (abstention des groupes libéral, radical et de l'Union démocratique du centre.)

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté est accepté à la majorité (une opposition et quelques abstentions).

Propositions: restauration de la campagne Rigot et passerelle à Sécheron

L'arrêté est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu le plan directeur des chemins pour piétons de la Ville de Genève;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif 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.

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 842 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense sera ajoutée à celle-ci et amortie sur la durée totale d'amortissement de la réalisation.

En l'absence de réalisation, le crédit sera amorti au moyen de 5 annuités dès l'année suivant l'abandon du projet d'étude.

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

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

Le président. Je passe maintenant au rapport PR-225 A et je fais voter tout d'abord la deuxième recommandation, qui se trouve à la page 10 du rapport.

Mise aux voix, la deuxième recommandation de la commission est acceptée à la majorité (1 opposition, abstention des groupes libéral, radical et de l'Union démocratique du centre).

SÉANCE DU 10 SEPTEMBRE 2003 (soir) 1763
Propositions: restauration de la campagne Rigot et passerelle à Sécheron

Mise aux voix, la troisième recommandation de la commission est acceptée à la majorité (quelques oppositions et nombreuses abstentions).

Mise aux voix, la quatrième recommandation de la commission est acceptée à la majorité (quelques oppositions et nombreuses abstentions).

Les recommandations sont ainsi conçues:

RECOMMANDATIONS

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

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.

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

Le président. Je fais voter les amendements de M. Ducret au projet d'arrêté. Le premier consiste à ajouter un nouvel article 2: «L'étude d'aménagement évitera une minéralisation des espaces naturels.» (*Remarques.*) Je lis ce qui est écrit, demandez à M. Ducret qu'il vous traduise! (*Le président est interpellé par M. Ducret.*) Monsieur Ducret, ne vous énervez pas! Vous admettez que vous avez eu tout le temps d'intervenir, il ne faut pas dire qu'on ne vous donne pas la parole...

Mis aux voix, l'amendement ci-dessus est refusé à la majorité (nombreuses abstentions).

Le président. Le dernier projet d'amendement propose un nouvel article 3... (*Remarque de M. Ducret.*) Je vous prie de vous taire, Monsieur Ducret, parce que cela devient agaçant! Je lis: «La partie inférieure de la campagne Rigot ne sera pas réservée pour la construction d'un éventuel nouveau musée d'ethnographie ou toute autre construction qui obstruerait le dégagement vers l'est.»

Propositions: restauration de la campagne Rigot et passerelle à Sécheron

Mis aux voix, l'amendement ci-dessus est refusé à la majorité (nombreuses abstentions).

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

L'arrêté est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu le plan directeur des chemins pour piétons de la Ville de Genève;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 690 000 francs destiné à l'étude de la restauration de la campagne Rigot, parcelle N° 2182, fe 80, commune Genève-Petit-Saconnex.

Art. 2. – 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 690 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon l'étude sera amortie en 3 annuités.

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

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

9. Rapport de la commission des finances chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 18 avril 2002 en vue d'un échange foncier de 2075 m2 environ entre la Ville de Genève et la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI) dans le périmètre des rues Le-Royer, Boissonnas et Eugène-Marziano, domaine public communal 3724, 3725 et 3720 et les parcelles 3878, 3879, 3877 et 3814, feuilles 88 et 89 de la commune de Genève, section Plainpalais, afin de permettre l'extension de l'entreprise Montres Rolex SA, située dans le site de la zone industrielle des Acacias (PR-206 A)¹.

Rapporteur : M^{me} Marie Vanek.

La commission a traité de cet objet dans ses séances du 12.06.02 et du 18.06.02, sous la présidence de M^{me} Hélène Ecuyer.

La commission a auditionné M. Christian Ferrazino, vice-président du Conseil administratif, chargé du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, et ses collaborateurs.

Le rapporteur remercie vivement la procès-verbaliste pour ses notes de séance qui lui ont grandement facilité la tâche.

Audition de M. Christian Ferrazino

M. Ferrazino explique que la société Rolex souhaite s'étendre et construire de nouveaux bâtiments. Ses services et notamment le Service d'urbanisme se sont employés à répondre aux demandes présentées par Rolex, notamment en ce qui concerne la privatisation d'une partie de la rue Le-Royer.

La Ville a prévu un droit de réversibilité du droit de superficie. La FTI s'engage à restituer cette parcelle au domaine public de la Ville de Genève à l'échéance du droit de superficie, mais également au cas où l'entreprise Montres Rolex SA se désengagerait de tout ou partie de ce secteur ou que d'autres besoins se feraient sentir.

Seule la question de la mobilité du personnel continue de poser problème. Bien qu'une partie de son parking actuel soit utilisée par des tiers, cette société souhaite construire 225 places de parking supplémentaires, en sus du projet existant. Ce raisonnement ne peut être avalisé.

¹ «Mémorial 159^e année»: Proposition, 6455.

Mais concernant les places de parking, la Ville ne peut que donner un préavis. C'est l'Office des transports et de la circulation (OTC) qui prend la décision, en fonction des normes retenues pour les entreprises. La norme actuelle est d'une place pour 6 employés. Aujourd'hui, la société Rolex dispose de 600 places, dont 200 non utilisées par les employés.

Des commissaires s'inquiètent de savoir comment les personnes qui utilisaient ces terrains jusqu'ici comme parking vont être informées et si d'autres places seront prévues ailleurs.

M. Ferrazino répond que c'est l'affaire de l'OTC et que personne, jusqu'ici, n'a fait part d'une telle demande. Au cas où une telle demande devait parvenir à la Ville, celle-ci serait heureuse de l'examiner.

Par ailleurs, le futur tram 16 est prévu pour décembre 2004. Il desservira ce secteur de manière très satisfaisante. Pour arriver au centre-ville sans encombre, mieux vaudra utiliser les parkings d'échange aux entrées de la cité.

Discussion et vote

Un commissaire souhaite que l'on auditionne également l'OTC, du fait qu'il y a modification de deux tronçons de route.

La question des places de parking est reposée. A droite, l'on souhaite voir se créer 225 places supplémentaires, du fait notamment que Rolex pratique les trois-huit. L'Alternative pense que ces nouvelles places créeraient plus de problèmes qu'elles n'en résoudraient.

Mise aux voix, la proposition d'auditionner l'OTC est refusée par 7 non (2 AdG/SI, 1 S, 3 L, 1 R), 2 oui (2 Ve) et 4 abstentions (2 AdG/TP, 1 S, 1 DC).

Mis aux voix, l'arrêté est accepté à l'unanimité moins une abstention (1 Ve).

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

Premier débat

M. Alain Marquet (Ve). J'aimerais obtenir une confirmation de la part de M. Ferrazino sur cet objet. A propos de l'extension du parking demandée par Rolex, le maire a précisé, lors de son audition, que ce raisonnement ne pouvait pas être avalisé, sachant que cette société utilise une partie du parking existant pour louer des places à des tiers. M. Ferrazino a donc dit que ce raisonnement ne pouvait pas être avalisé, mais que la Ville ne pouvait donner qu'un préavis en matière de places de parking.

J'aimerais savoir, de la part de M. Ferrazino, si la Ville a émis un tel préavis, s'il figure quelque part, ou à quel moment il figurera quelque part...

Le président. Souhaitez-vous répondre, Monsieur le maire?

M. Christian Ferrazino, maire. Oui, Monsieur le président. Veuillez m'excuser, il n'est pas habituel que cela aille si vite et je n'avais pas suivi... (*Rires.*) Je disais cela sans arrière-pensée aucune!

Rolex a en effet déposé une demande d'agrandissement du parking. C'est une société que nous apprécions beaucoup, mais qui n'a pas comme qualité première d'être très sensible à l'écomobilité, pour utiliser un euphémisme... J'ai déjà eu l'occasion de m'entretenir avec le directeur du personnel, qui ne partage pas, c'est le moins que je puisse dire, nos préoccupations dans ce domaine, mais nous ne désespérons pas et nous poursuivons nos contacts avec l'entreprise. Dans le cadre de la demande d'autorisation de construire, il y avait cette demande d'augmenter le nombre de places de parking, qui étaient déjà beaucoup trop nombreuses, et je suis donc intervenu, comme je le fais traditionnellement. Le parking existant aujourd'hui est surdimensionné, il était donc légitime de demander au requérant d'utiliser d'abord les places à disposition, avant d'en demander de nouvelles.

Le préavis de la Ville a été celui que je viens d'indiquer et que j'avais indiqué à la commission, étant précisé que, *in fine*, la décision appartient au Canton et non à la commune. Dans le cadre des autorisations de construire délivrées par le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL), il y a toujours un préavis de l'Office des transports et de la circulation, celui-ci procédant à des calculs en fonction de la zone. Je n'ai pas connaissance de la décision finale qui a été rendue par le DAEL; j'ose espérer que le préavis de la Ville sera suivi et je vous tiendrai au courant.

Quoi qu'il en soit, le raisonnement que nous avons fait pour Rolex est exactement le même que celui que nous faisons pour tout type de requête. C'est celui que nous avons fait pour Serono et nous avons d'ailleurs réussi à convaincre M. Bertarelli et son équipe de réduire substantiellement le nombre de places de parking qu'ils avaient sollicitées. Serono s'est en effet rendu compte, suite à la discussion que nous avons eue, que c'était aussi un argument en faveur de l'entreprise. Comme certaines entreprises sont fières de montrer qu'elles font des efforts pour préserver l'environnement, d'autres sont fières de montrer qu'elles essayent de développer une mobilité alternative. Nous souhaitons que de telles entreprises soient encore plus nombreuses et nous nous y employons.

Dans le cadre de cette fameuse «Semaine de la mobilité», nous consacrons la journée du 18 septembre aux déplacements des entreprises, aux plans mobilité des entreprises et je peux vous annoncer que 50 entreprises de plus de 100 personnes ont déjà répondu qu'elles seraient présentes. C'est vous dire que cette préoccupation est largement partagée et que ce n'est pas une obsession de celui qui vous parle... Bien entendu, nous nous employons, c'est notre rôle, à faire en sorte que ces principes soient respectés dans chaque projet et nous le ferons également pour le projet de Rolex.

M^{me} Alexandra Rys (DC). Le groupe démocrate-chrétien vient d'entendre avec plaisir que le maire a adopté un slogan démocrate-chrétien, que nous avons souvent répété l'an passé. Il s'agit de «convaincre plutôt que de contraindre», nous l'avons entendu dans votre bouche à l'instant, Monsieur le maire, et nous en sommes vraiment ravis. Nous pensons effectivement que la nouvelle mobilité passe d'abord par des efforts pour enseigner aux gens un nouvel art du transport.

Deuxième débat

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté est accepté à l'unanimité.

Il est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu l'article 11, chiffre 2, lettre b), de la loi sur le domaine public du 24 juin 1961;

vu l'accord de principe intervenu entre le Conseil administratif de la Ville de Genève et la Fondation pour les terrains industriels de Genève au terme duquel une partie des parcelles domaine public de la Ville de Genève N^{os} 3724, 3725 et 3720 (2075 m² environ) sera échangée contre la parcelle N^o 3877 et une partie des parcelles N^{os} 3814, 3878 et 3879 appartenant à la FTI (2075 m² environ), ceci en vue d'un changement de l'assiette foncière du domaine public communal d'une partie de la parcelle N^o 3724 sise rue Le-Royer, contre une nouvelle

assiette foncière du domaine public communal formée par la parcelle N° 3877 et une partie des parcelles N°s 3814, 3878 et 3879, reliant la rue Le-Royer à la rue Boissonnas;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Le susdit accord est ratifié et le Conseil administratif est autorisé à le convertir sous la forme d'un acte authentique.

Art. 2. – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toutes servitudes à charge et au profit des parcelles mentionnées dans l'accord visé sous l'article premier.

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

10.a) Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion de M. René Winet, renvoyée en commission le 4 décembre 2001, intitulée: «Giratoire esthétique à l'entrée de la rue des Chaudronniers» (M-208 A)¹.

Rapporteur: M. Gérard Deshusses.

La commission de l'aménagement et de l'environnement s'est réunie les 10 décembre 2002 et 8 janvier 2003, sous la présidence de M. Michel Ducret, pour étudier cette motion. Que MM. Pouyan Farzam et Christophe Reuland qui ont assuré la prise de notes de ces séances soient remerciés de leur remarquable travail.

Texte de la motion

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à procéder au remplacement du giratoire temporaire actuel à l'entrée de la rue des Chaudronniers par un aménagement définitif s'intégrant au caractère et à l'esthétique du cadre

¹ «Mémorial 159^e année»: Développée, 3030.

1770

SÉANCE DU 10 SEPTEMBRE 2003 (soir)
Motion et proposition: circulation à la Vieille-Ville

qui l'environne. Un giratoire qui pourrait être d'aspect minéral, car malheureusement, à notre époque, les gens n'ont plus le respect des aménagements floraux.

Travaux de la commission

10 décembre 2002

Audition de M. René Winet, motionnaire

M. Winet explique aux membres de la commission que l'aménagement de la rue des Chaudronniers est déplorable et indigne d'une ville telle que Genève. Non seulement le dispositif actuel ne permet pas une réelle réduction du trafic motorisé, si tant est que ce soit l'objectif poursuivi, mais il n'offre aucune sécurité aux usagers du domaine public et la laideur des lieux est repoussante. Ce n'est pas de cette façon que la Cité de Calvin répond aux exigences de son histoire, à sa réputation d'accueil ni à l'attente des touristes qui ne peuvent que désirer aller dépenser leur argent ailleurs, au grand dam des commerçants.

C'est pourquoi M. Winet demande la réalisation d'un giratoire esthétique qui commanderait l'entrée de la rue des Chaudronniers et contribuerait à son embellissement.

Discussion de la commission

Un commissaire Vert émet le désir que la motion M-208 soit liée à la proposition PR-224. Cette demande est acceptée par la commission qui décide que cet objet sera traité par le même rapporteur, mais séparément.

Trois auditions concernant tant la proposition PR-224 que la motion M-208 sont alors demandées, selon le nouveau plan de travail. Il s'agit d'entendre un(e) représentant(e) des îlotier(ère)s du quartier de la Vieille-Ville, un(e) représentant(e) du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, ainsi qu'un(e) représentant(e) du Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement.

Ces trois demandes sont acceptées par la commission.

28 janvier 2003

Audition de M^{me} Danièle Jonin, îlotière à la Ville de Genève pour le quartier de la Vieille-Ville.

Audition de M. Jean-Pierre Lewerer, représentant du Service des monuments et sites auprès du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement.

Audition de M. Philippe Matthey, secrétaire adjoint en charge du domaine des transports et de la circulation auprès du Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement.

Remarque du rapporteur: Le contenu de ces auditions se trouve relaté dans le rapport concernant la PR-224. Prière de s'y référer.

Discussion de la commission

Dans un premier temps, vu le sort donné à la proposition PR-224, c'est-à-dire son rejet, le président de la commission propose, soit de suspendre l'étude de la motion M-208 jusqu'à ce que le Conseil administratif présente une proposition modifiée satisfaisante, soit de voter cette motion en précisant que le giratoire n'est pas la bonne solution, mais que la commission de l'aménagement et de l'environnement est favorable au principe d'un aménagement plus esthétique et plus satisfaisant du point de vue de la circulation, à la rue des Chaudronniers.

Les commissaires socialistes, pour leur part, préconisent de retenir de la motion M-208 son exigence en matière d'esthétisme et de lui donner un caractère plus général, demandant un aménagement de qualité et respectueux du patrimoine dans l'ensemble des rues concernées. En d'autres termes, montrer l'ambition esthétique de la commission de l'aménagement et de l'environnement par rapport au secteur de la Vieille-Ville.

Les commissaires libéraux rejoignent les socialistes. La motion est sans intérêt, d'autant plus qu'elle propose d'installer un giratoire sur une route à sens unique et dans un virage. En revanche, la proposition d'amendement pour considérer les objectifs qualitatifs permet d'aboutir à un vote cohérent de la commission de l'aménagement et de l'environnement, à savoir le refus, les explications de ce refus dans un rapport, et les objectifs que la commission désire dans la motion.

Pour les Verts, l'idée de cet amendement est intéressante, mais restrictive. Aussi proposent-ils de faire un amendement qui supprime la dernière phrase (sur le giratoire). Le texte remanié s'arrêterait à: «...du cadre qui l'environne.»

Les libéraux, à leur tour, considèrent cette proposition comme insuffisante. La commission de l'aménagement et de l'environnement veut le pavage de la rue de l'Hôtel-de-Ville, la suppression des trottoirs, l'aménagement des escaliers de la Taconnerie, pour le moins. Il faut être plus ambitieux.

Les radicaux, quant à eux, précisent que M. Winet ne tient pas outre mesure au giratoire. Il veut simplement un aménagement esthétique de cet ordre-là. Ils estiment néanmoins qu'il n'est pas correct d'étendre une motion qui vise à améliorer une rue à tout un secteur de la ville.

Les socialistes insistent, affirmant que les vœux de la commission rejoignent ceux de M. Winet. Il conviendrait de formuler l'amendement proposé par les Verts de la manière suivante: «...du cadre qui l'environne, et plus largement à réaliser des aménagements au caractère esthétique et d'usage (suppression des trottoirs, généralisation des pavages, notamment) dans l'ensemble du secteur Vieille-Ville.»

Conclusions et vote de la commission

Le président met au vote l'amendement suivant:

«...du cadre qui l'environne et plus largement à réaliser des aménagements au caractère esthétique et d'usage (suppression des trottoirs, généralisation des pavages, notamment) dans l'ensemble du secteur Vieille-Ville.»

Cet amendement est accepté par 13 oui (3 L, 2 R, 2 AdG/SI, 2 AdG/TP, 2 Ve, 2 S) et 1 abstention (DC).

Au bénéfice des explications fournies, la commission de l'aménagement et de l'environnement vous invite, Mesdames et Messieurs les conseillers, à accepter la motion M-208 amendée.

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à procéder au remplacement du giratoire temporaire actuel à l'entrée de la rue des Chaudronniers par un aménagement définitif s'intégrant au caractère et à l'esthétique du cadre qui l'environne, et plus largement à réaliser des aménagements au caractère esthétique et d'usage (suppression des trottoirs, généralisation des pavages, notamment) dans l'ensemble du secteur Vieille-Ville.

10.b) Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 24 mai 2002 en vue de l'ouverture d'un crédit de 932 500 francs destiné à l'aménagement des accès automobiles au quartier de la Vieille-Ville (PR-224 A)¹.

Rapporteur: M. Gérard Deshusses.

La commission de l'aménagement et de l'environnement s'est réunie les 10 décembre 2002 et 8 janvier 2003, sous la présidence de M. Michel Ducret, pour étudier cette proposition. Que MM. Pouyan Farzam et Christophe Reuland qui ont assuré la prise des notes de séances soient remerciés de leur remarquable travail.

Bref rappel de la proposition

Il convient de rappeler qu'à la réalisation du parking de Saint-Antoine sont liées plusieurs mesures d'accompagnement, parmi lesquelles l'amélioration des cheminements piétonniers et la suppression du stationnement automobile à l'intérieur de la Vieille-Ville. La mise en place de ces mesures a été longuement discutée entre les associations locales et les autorités cantonales et municipales.

Malheureusement, l'application de ces mesures a toujours fait défaut, malgré la présence et les négociations quotidiennes des ilotiers, de la gendarmerie et des agents de sécurité municipaux avec les automobilistes irrespectueux.

Il est donc nécessaire d'intervenir au niveau même de l'aménagement urbain et c'est pourquoi il est proposé, dans un premier temps, d'équiper les accès automobiles à ce quartier d'éléments dissuasifs, affichant en outre une information claire des conditions d'accès aux ayants droit.

Travaux de la commission

10 décembre 2002

Audition de M. Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public, et de M. Jean-Pierre Zoller, chef du Service d'entretien du domaine public

¹ «Mémorial 160^e année»: Proposition, 2870.

M. Gfeller rappelle tout d'abord que la réalisation du parking Saint-Antoine implique toute une série de mesures d'aménagements complémentaires dans le quartier de la Vieille-Ville, visant globalement à limiter le trafic et le stationnement des véhicules motorisés, ainsi qu'une facilitation des déplacements piétons.

Le 5 décembre 1995, un arrêté de circulation provisoire a placé enfin l'ensemble du secteur nord de la Vieille-Ville dans un régime de «rue résidentielle» et une partie plus concentrée autour de la cathédrale en «zone piétonne». Le régime de circulation est modifié, cette dernière étant interdite entre 20 h et 7 h, sauf pour les ayants droit.

Ces dispositions ont néanmoins été à l'origine de nombreuses plaintes du fait des difficultés d'application rencontrées tant par la gendarmerie que par les agents municipaux, souvent dépassés par la tâche, vu le nombre de contrevenants.

C'est pourquoi, explique M. Gfeller, il convient d'apporter une réponse en termes d'aménagement au problème posé, en concertation avec les associations locales, en tenant compte des spécificités et des besoins d'un quartier de 24 hectares abritant quelque 3000 habitants, assurant 7200 emplois et recevant journalièrement plusieurs centaines de visiteurs.

Après une réflexion approfondie des services concernés, qui a conduit notamment à renoncer à la mise en place d'un système de bornes amovibles pour des raisons de coût et de praticabilité, c'est le choix d'un dispositif de resserrement des principaux accès à la Vieille-Ville qui a été retenu, qui présentera à chaque fois un panneau d'information dont le contenu sera fonction du lieu et assuré par l'Office des transports et de la circulation.

L'élément architectural à édifier est simple et respectueux du site dans lequel il doit s'inscrire, comme du patrimoine environnant. Ces rétrécissements de la chaussée s'accompagneront d'un changement des matériaux de sol, facilitant visuellement la lecture même de la fermeture voulue, notamment pour les automobilistes.

Ainsi, ajoute M. Gfeller, plans en main, ces réalisations concernent les rues Saint-Léger, Colladon, Théodore-de-Bèze, des Chaudronniers et de la Taconnerie. Il a été prévu de construire à chaque fois un muret en pierre blanche d'une épaisseur de 60 cm et d'une hauteur variant de 45 à 50 cm, s'abaissant jusqu'au niveau de la chaussée qui sera pavée. Ces éléments laisseront le passage libre aux véhicules d'urgence.

Discussion en présence de MM. Gfeller et Zoller

Au cours de cet échange, de nombreuses informations sont encore apportées. C'est ainsi que la commission apprend notamment que l'installation d'éléments auto-réfléchissants sur les murets devraient éviter tout danger pour les utilisateurs de deux-roues, même les plus distraits.

Par ailleurs, si les voitures qui s'engageront dans la rue Théodore-de-Bèze pourront toujours faire demi-tour à la hauteur de la rue des Chaudronniers, ce ne sera pas le cas des poids lourds.

M. Gfeller confirme enfin que des niches seront réservées pour la mise en place éventuelle de bornes amovibles dans les années futures, quand bien même leur coût, 50000 francs pièce, rend pareille réalisation bien aléatoire.

Discussion de la commission

Un commissaire écologiste émet le désir que soit liée à cette proposition PR-224 la motion M-208 de M. René Winet intitulée: «Giratoire esthétique à l'entrée de la rue des Chaudronniers». Cette demande est acceptée par la commission qui décide que cet objet sera traité par le même rapporteur, mais séparément.

Trois auditions concernant tant la proposition PR-224 que la motion M-208 sont alors demandées, selon le nouveau plan de travail. Il s'agit d'entendre un(e) représentant(e) des îlotier(ère)s du quartier de la Vieille-Ville, un(e) représentant(e) du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, ainsi qu'un(e) représentant(e) du Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement.

Ces trois demandes sont acceptées par la commission.

28 janvier 2003

Audition de Mme Danièle Jonin, îlotière à la Ville de Genève pour le quartier de la Vieille-Ville.

M^{me} Jonin répond d'emblée à de nombreuses questions. Elle explique ainsi dans un premier temps que la rue des Chaudronniers présente une signalisation peu lisible pour les usagers motorisés et qu'en conséquence la discipline peine à s'y établir. La création d'un giratoire, à son avis, permettrait d'améliorer la situation, un obstacle étant alors bien visible.

M^{me} Jonin ajoute ensuite qu'en termes de circulation c'est la situation de l'ensemble de la Vieille-Ville qui laisse à désirer, que les automobilistes ne se sont pas encore familiarisés avec les nouvelles dispositions et qu'il est nécessaire de verbaliser pour que la loi soit appliquée. Malheureusement, les agents de ville ne sont pas assez nombreux pour une tâche qui se révèle immense. De plus le secteur de la Vieille-Ville, faute d'effectifs, s'étend jusqu'aux confins de Champel. Une telle étendue réduit d'autant l'efficacité de leur action. Néanmoins, une comptabilité de leurs interventions a été faite portant sur une période courant de mai à décembre 2002, et il apparaît que les agents sont intervenus environ 10 000

fois, alors même que la fréquence des contrôles, vu la lourdeur de la tâche (un double relevé à deux heures d'écart assuré par la même personne), est de l'ordre d'une unité par jour, mais couvrant l'ensemble des rues.

Un commissaire estime que depuis dix-huit mois la gendarmerie a désinvesti en matière de contrôle de la circulation, M^{me} Jonin s'inscrit en faux contre cela. Selon elle, la gendarmerie effectue son travail avec une ardeur égale. Reste qu'il n'y a pas autant d'infractions qu'on ne le pense généralement. Par exemple, commente l'îlotière, la semaine dernière, alors qu'elle était de service de nuit, elle a contrôlé toutes les rues de la Vieille-Ville entre 19 et 21 h. Seules 40 voitures étaient en infraction.

A un autre commissaire qui s'inquiète qu'un aménagement en zone piétonne sans obstacle pour les voitures soit réalisé à la rue Colladon, M^{me} Jonin répond que les automobilistes qui viennent se parquer dans ces rues sont des habitués qu'au pire deux ou trois amendes se chargent aisément d'assagir. Par ailleurs, ce type de situation sera d'autant plus gérable que le nombre de véhicules non autorisés diminue régulièrement et qu'une fois le corps des agents augmenté il sera plus facile d'assurer un contrôle efficace et régulier.

M^{me} Jonin explique par ailleurs que les agents disposent d'une réelle latitude pour apprécier les diverses situations dans le cadre d'une verbalisation. Il n'en demeure pas moins qu'ils travaillent au plus proche de la loi et savent apprécier chaque situation. En outre, la loi elle-même fait preuve de souplesse: ainsi, pour l'exemple, les habitants peuvent obtenir des autorisations spéciales de 2 heures (avec mention du jour et de l'horaire précis), pour des livraisons, etc.

Audition de M. Jean-Pierre Lewerer, représentant du Service des monuments et sites auprès du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement

M. Lewerer tient tout d'abord à insister sur la distinction entre la Commission des monuments, de la nature et des sites (CMNS) et le service qu'il représente. Puis il informe les commissaires qu'il y a eu réelle concertation sur ce dossier, réunissant à répétition reprises tous les acteurs concernés, afin de trouver la solution idoine permettant de réduire la circulation en Vieille-Ville.

M. Lewerer assure que, très rapidement, il a attiré l'attention sur le fait que la réalisation des seuils d'accès à la Vieille-Ville tels qu'ils sont proposés risquait, pour des raisons d'esthétique, notamment, de rencontrer l'opposition de la CMNS. Le projet a néanmoins été déposé et la CMNS a pris position le 9 octobre 2002. Son préavis fait une différence entre les accès qui correspondent à des murets et celui de la rue Théodore-de-Bèze qui est traité différemment. Sa conclusion est défavorable tant à cause de la confusion que provoque l'utilisation de matériaux différents qu'à cause de l'efficacité jugée très relative du dispositif.

Suite à ce préavis, le service a reçu l'architecte et certains représentants de la Ville, mais cette rencontre n'a pas débouché, pour l'heure, sur un nouveau projet.

Reste encore qu'il existe d'autres préavis que celui de la CMNS, ainsi celui de la Commission de l'architecture notamment, commission consultative elle aussi, qui est également défavorable, tout en demandant une modification du projet initial, ce qui constitue une ouverture.

Note du rapporteur: à la demande de plusieurs commissaires, ces deux préavis seront communiqués intégralement à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

Discussion en présence de M. Lewerer

A un commissaire qui demande s'il y a véritable concertation avec les services concernés de l'Etat dans le cadre de l'établissement de tels projets, M. Lewerer répond par l'affirmative, en rappelant toutefois que les solutions ne sont pas faciles à trouver. Reste que les préavis, même négatifs, prennent en compte le problème et acceptent que quelque chose soit réalisé. Pour une commission qui s'occupe du patrimoine, le problème devrait pouvoir être résolu par le respect des règles; or, la CMNS sait qu'à cause de l'incivilité ce n'est guère possible. Elle accepte donc une entrée en matière sur le principe d'obstacles physiques (tout en préférant des solutions différentes), mais elle n'a pas de réponse toute faite.

Audition de M. Philippe Matthey, secrétaire adjoint en charge du domaine des transports et de la circulation auprès du Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE)

M. Matthey rappelle dans un premier temps qu'un arrêté de circulation a été mis en vigueur début 1999, qui reprend les mesures exploratoires qui avaient été prises, à titre d'essai, durant les 18 mois précédents. Le résultat de cette mise en œuvre est un compromis qui permet de stabiliser la situation (l'arrêté expérimental avait une durée limitée). En 2000, un bilan a été fait de la mise en œuvre de cet arrêté (avec les magistrats cantonaux et communaux), qui montre que, s'il y a défaut au niveau du contrôle, les mesures ne sont pas mauvaises. Par la suite, le DIAE a reçu le mandat de reprendre les travaux pour améliorer la question des accès à la Vieille-Ville.

Les mesures envisagées après plus d'une année de réflexion ont été présentées aux différentes associations intéressées, qui n'ont pas fait de remarque, mais

qui ont relevé la nécessité d'intensifier les contrôles. Dès le départ, la Société d'art public a été sollicitée, ainsi que la CMNS, de sorte que les propositions du DIAE soient consensuelles et puissent être acceptées par une majorité.

La conclusion de ces concertations fut une invitation à faire quelque chose, même si les mesures devaient être revues par la suite. Au moment où les travaux concernant les propositions soumises à la commission de l'aménagement et de l'environnement furent relancés, les ingénieurs de la Ville ne montraient plus beaucoup d'enthousiasme, car certains d'entre eux en étaient à leur quatrième exercice et montraient une certaine lassitude. Ils se sont néanmoins laissés convaincre de refaire de nouvelles propositions d'aménagement, qui ne soient pas simplement une reproduction de ce qui avait déjà été imaginé à plusieurs reprises. La solution envisagée paraissait alors non seulement esthétique, mais semblait aussi correspondre aux vœux des uns et des autres: montrer qu'aux entrées de la Vieille-Ville, l'usager change de statut, que le périmètre est différent, sans édifier de fortifications, alors même que les bornes rétractables, qui ne sont pas perçues favorablement par tout le monde et posent des problèmes d'exploitation non négligeables, ne peuvent être retenues.

Pour le solde, les contrôles devraient être renforcés, le stationnement des deux-roues bien délimité et les revêtements de chaussée adaptés au nouveau statut des rues.

Discussion en présence de M. Matthey

M. Matthey explique encore qu'au départ l'idée était de régler le problème simplement avec un agent de circulation et quelques panneaux, mais que, rapidement, la nécessité de trouver des solutions plus conséquentes s'est imposée et qu'en conséquence un bureau d'urbaniste a été mandaté par la Ville.

M. Matthey souligne une fois de plus, face à un commissaire qui insiste sur le bien-fondé de l'utilisation de bornes amovibles, la dimension consensuelle de la solution proposée et note, en outre, que ces bornes peuvent tomber en panne, que leur usage n'est pas simple du fait du nombre d'ayants droit et qu'elles n'empêchent pas les motos de passer. Enfin, lorsqu'elles sont baissées, tous les problèmes ne sont pas réglés.

A un autre commissaire qui s'interroge sur le fait que l'arrêté de février 1999 concernant les zones piétonnes contienne une interdiction formulée aux agents de ville de fermer les chaînes dont certaines rues seraient munies, M. Matthey apporte confirmation de la disposition et fera parvenir une copie dudit arrêté à la commission de l'aménagement et de l'environnement. Il précise qu'à de nom-

breux endroits où des chaînes ont été posées le problème n'est pas leur ouverture ou fermeture, mais leur bris régulier. Tous les problèmes ne peuvent pas se résoudre par le biais d'une dynamique constructive. Le contrôle reste nécessaire.

Discussion de la commission

Les commissaires radicaux, pour leur part, renvoient aux positions de la CMNS et de la Commission de l'architecture, qui annoncent un recours. Ils recommandent donc d'écouter ces deux commissions et de suggérer aux auteurs de la proposition de refaire un tour de table, afin de ne pas aller devant un refus et de devoir tout reprendre à zéro ensuite.

Les libéraux, quant à eux, reconnaissent que le site est sensible. La question, selon eux, est celle de la concertation avec les associations d'habitants, les usagers du quartier et les spécialistes des différents services, défendue par tous les groupes et incontournable de l'avis des professionnels, mais si difficile. Or, la CMNS a exprimé son désaccord avec ce projet; pour elle, une architecture résolument moderne et plus compatible avec les qualités du site conviendrait beaucoup mieux. Au titre de la concertation, il faut considérer la valeur de la position de la CMNS, lui donner la force qu'il convient et, par conséquent, ne pas aller de l'avant. En outre, la démarche qui consiste à remodeler les rues plutôt que de créer des portails est compatible non seulement avec les objectifs de la CMNS, mais aussi avec ceux des habitants du quartier. Il y a plus à gagner en prolongeant la réflexion dans la concertation qu'en adoptant une solution qui ne contente que l'une ou l'autre des parties. Il convient donc de ne pas chercher le bras de fer avec la CMNS, qui est d'accord avec les principes de la proposition, mais opposée à sa forme. Il vaut mieux examiner la forme avec elle. De toute façon, l'objectif de fermeture est impossible car le nombre d'ayants droit est trop important et les portes resteront toujours suffisamment ouvertes. En revanche, des aménagements adéquats amèneront la réduction du trafic et la modération de la vitesse. Tout le monde est tombé d'accord, depuis 10 ans, sur le fait que l'aménagement de la Vieille-Ville est pitoyable. Mais si la situation n'évolue pas, c'est parce que le Conseil administratif ne s'en donne pas les moyens.

Les démocrates-chrétiens estiment que le dossier n'est pas mûr et qu'il ne faut pas voter de proposition minimaliste. Il faut poursuivre la réflexion.

Les socialistes, pour ce qui les concerne, ne sont pas satisfaits des travaux entrepris pour l'instant. Le Conseil administratif doit reprendre impérativement le dossier, rediscuter avec la CMNS et trouver un consensus satisfaisant toutes les parties. Il convient donc de renvoyer la proposition au Conseil administratif pour étude.

Les Verts pensent de même. Le projet n'est pas abouti, ni consensus mais, ajoutent-ils, sur cet objet, il n'y aura jamais de consensus, car il y aura toujours un certain nombre de privations d'usage de liberté. La recommandation des Verts vise à trouver une solution qui intègre la mise en place d'éléments physiques permettant de gérer l'accessibilité du périmètre de la Vieille-Ville, soit des bornes ou des chaînes amovibles. Ce moyen fonctionne dans toute l'Europe et il est le seul qui assurera l'application des accords longuement négociés. Concernant la proposition proprement dite, la situation étant insatisfaisante, les Verts sont favorables au renvoi du projet au Conseil administratif pour compléments.

L'AdG/SI se dit sur le fil du rasoir (*media acies*): les arguments invoqués ce soir ont été entendus et compris, mais la proposition sera soutenue néanmoins, sans que cela induise à faire un rapport de minorité.

L'AdG/TP soutient pour sa part la position des socialistes et des Verts.

Conclusions et vote de la commission

Au bénéfice des explications fournies, la commission de l'aménagement et de l'environnement vous invite, Mesdames et Messieurs les conseillers, à refuser la proposition PR-224, par 9 non (2 S, 2 AdG/TP, 1 DC, 1 R et 3 L), 3 oui (2 AdG/SI, 1 R) et 2 abstentions (Ve) et à rejeter le projet d'arrêté ci-dessous:

PROJET D'ARRETÉ REFUSÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 932 500 francs destiné à l'aménagement des accès automobiles au quartier de la Vieille-Ville.

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 932 500 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation, soit en principe de 2003 à 2022.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, modifier, épurer et radier toutes servitudes à charge et au profit des parcelles comprises dans cette opération.

Premier débat

M. René Winet (R). J'aimerais remercier la commission de l'aménagement pour son travail, ainsi que le rapporteur. Je suis très satisfait et je ne peux que souhaiter que les délais de réalisation de ces projets soient un peu plus courts que ceux qui ont été nécessaires à l'aboutissement de la motion M-208.

M. Roman Juon (S). C'est vraiment l'histoire qui avance! Les propos tenus par le digne représentant du Parti radical qui vient d'amorcer cette discussion sont extraordinaires! Je me souviens de ceux qui étaient les voix de référence de la Vieille-Ville, il y a très longtemps, à l'époque où nous devons nous battre contre un certain Pierre-Charles George, notre ancien collègue membre du Parti radical, et contre son association, contre le Touring Club, contre M. de Tolédo, tous opposés à la fermeture de la Vieille-Ville à la circulation. Je ne sais pas si vous vous en souvenez: le Bourg-de-Four était un immense parking; sur la Treille, pendant les séances du Conseil municipal et du Grand Conseil, c'était vraiment le carnage! Cela va un peu mieux, en effet, et quand je lis ces rapports, quand j'entends l'impatience de M. Winet, je dois dire que cela traduit tout à fait l'état d'esprit actuel. Aujourd'hui, au sein de nos associations de quartier, que ce soient celles des commerçants ou des habitants, nous nous parlons, nous buvons des verres ensemble et nous négocions pas mal de choses, pour améliorer la situation.

Cela étant, chacun est d'accord pour dire que la proposition PR-224 ne convient pas. Les aménagements proposés ne font pas l'unanimité, la Commission des monuments, de la nature et des sites est contre, la Société d'art public également... Pour ma part, je trouve que ce qui se passe est assez fou. Sans aller jusqu'en France ou en Italie, il faut voir ce qui s'est fait à Lausanne, à Bâle, à Zurich, à Sion... L'autre jour, j'étais à Viège: la surface de la zone piétonne est impressionnante, c'est incomparable par rapport à Genève! Ici, les zones piétonnes sont un serpent de mer. Visiblement, tout le monde est d'accord de restreindre la circulation à la Vieille-Ville, d'améliorer les cheminements piétons, mais pourtant on ne trouve pas la solution. Certains disent que les gendarmes et

les agents municipaux n'ont qu'à travailler la nuit, mais quand on interroge ces derniers ils nous demandent de mettre des bornes, parce qu'avec leurs effectifs ils n'arrivent pas à suivre. Avec tout ce qui se passe à Genève, que ce soit le G8 ou autre, on imagine bien que les effectifs des gendarmes et des agents municipaux ne sont pas suffisants. Ils accumulent des heures supplémentaires qu'ils ne vont jamais pouvoir rattraper.

Le Parti socialiste va donc renvoyer ces projets au Conseil administratif pour étude, avec l'espoir que des mesures seront appliquées, mais je crois que c'est aussi aux associations de quartier de bouger, de réagir, de manifester, pour que la situation s'améliore.

M. Damien Sidler (Ve). Il est important de dire deux mots sur le refus de la proposition PR-224 par la commission de l'aménagement et de l'environnement. Ce refus est motivé, d'une part, par une question esthétique, par l'intégration des aménagements dans le patrimoine de la Vieille-Ville. La CMNS a du reste émis quelques réserves sur l'aspect purement esthétique. L'autre problème qui s'est posé à la commission était de trouver un moyen d'empêcher, je dirai concrètement, les voitures qui n'ont pas le droit de circuler en Vieille-Ville d'y pénétrer. De l'avis d'une majorité de la commission, il est clair que, sans un obstacle physique en travers de la route, on n'y arrivera pas. Nous, les Verts, proposons donc que M. Ferrazino revienne avec un projet de bornes rétractables ou, si vraiment ce n'était pas possible, avec un système de chaînes amovibles. Comme l'a dit M. Juon, mettre et enlever ces chaînes poserait des problèmes aux agents de ville suivant les heures et, pour notre part, nous sommes prêts à investir un peu plus d'argent dans un système de bornes rétractables, qui a fait ses preuves dans certains quartiers de la Ville de Genève et dans bien des villes en Europe.

M. Christian Ferrazino, maire. Si j'ai bien compris les raisons qu'ont certains d'entre vous de refuser la proposition PR-224 dans sa globalité, j'aimerais quand même vous proposer deux amendements, que je vais expliquer. L'un concerne la rue Théodore-de-Bèze, l'autre la rue Colladon. La raison d'être de ces amendements, c'est que nous avons obtenu les autorisations de construire et que nous pouvons réaliser, pour autant que nous ayons le financement, les travaux pour les accès Théodore-de-Bèze et Colladon, qui ne posent pas de problème. Les réserves de la CMNS, que vous avez relevées avec raison, portaient surtout sur les aménagements de la Taconnerie et de la rue Saint-Léger, auxquels nous avons renoncé, convaincus par ses arguments.

A la rue Théodore-de-Bèze – je vous rappelle que c'est la rue qui monte vers le collège, pour arriver précisément sur ce giratoire dont parlait M. Winet tout à

l'heure – il y a lieu d'intervenir assez rapidement et c'est le sens de ma première proposition d'amendement que, d'entente avec votre président, nous appellerons arrêté I. Je vous demanderai donc de substituer à la proposition d'origine ce nouvel arrêté I que je vous lis:

Projet d'amendement

«ARRÊTÉ I

(...)

»vu l'autorisation de construire DD 97 922, accordée le 29 janvier 2003, pour l'aménagement des accès à la Vieille-Ville, rue Théodore-de-Bèze;

(...)

»Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 78 850 francs destiné à l'aménagement des accès automobiles au quartier de la Vieille-Ville.

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 78 850 francs.»

Les articles 3 et 4 restent inchangés par rapport à la proposition initiale.

Le deuxième arrêté concerne la rue Colladon. Vous savez que nous avons un projet de qualité pour cette rue, un projet de piétonisation, qui nécessite bien entendu davantage d'interventions et qui est par conséquent d'un coût supérieur:

Projet d'amendement

«ARRÊTÉ II

(...)

»vu l'autorisation de construire DD 97 930-1 accordée le 12 mai 2003, pour l'aménagement des accès à la Vieille-Ville, rue Colladon;

(...)

»Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 355 500 francs destiné à l'aménagement des accès automobiles au quartier de la Vieille-Ville.

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 355 500 francs.»

Les articles 3 et 4 restent inchangés par rapport à l'arrêté initial.

Nous aurons ainsi réglé ces deux cas et montré notre volonté d'aller de l'avant. Parallèlement, nous reprendrons l'étude avec les associations d'habitants de la Vieille-Ville et les différentes associations concernées, et nous reviendrons devant vous dans les meilleurs délais, avec des solutions qui permettront d'améliorer tous les accès de la Vieille-Ville, et pas seulement ces deux accès, même si ces derniers sont importants.

Mesdames et Messieurs, vous m'excuserez de vous présenter ces deux projets d'arrêtés un peu tardivement. Je suis prêt à répondre aux éventuelles questions qui pourraient se poser le cas échéant.

M^{me} Sandrine Salerno (S). J'ai bien compris la teneur du premier projet d'amendement déposé par le magistrat; en revanche j'ai moins bien compris le second...

Le président. Madame Salerno, en réalité ce sont plus que des projets d'amendements: le projet d'arrêté initial ayant été refusé par la commission, M. le maire nous propose ce soir deux nouveaux projets d'arrêtés I et II, le premier pour l'aménagement de la rue Théodore-de-Bèze, le second pour l'aménagement de la rue Colladon. Cela vous suffit-il? Bien, je passe la parole à M. Winet.

M. René Winet (R). Je trouve très intéressant ce que propose M. Ferrazino, mais j'estime que ces arrêtés doivent être renvoyés à la commission de l'aménagement et de l'environnement pour étude. Je trouve un peu court de voter ce soir deux arrêtés qui nous ont été présentés en cinq minutes et je vous propose de renvoyer ces projets en commission.

M. Damien Sidler (Ve). Le premier arrêté concernant la rue Théodore-de-Bèze ne nous pose pas de problème, sachant que nous étions plus ou moins d'accord avec la proposition initiale pour cette rue. En ce qui concerne la rue Colladon, je pense qu'avant d'engager les 355 500 francs que le magistrat nous demande, un petit détour en commission serait bienvenu, à moins que vous nous apportiez ce soir quelques précisions, Monsieur Ferrazino. Il semble que le projet

prévoyait le pavement de cette rue et un trottoir le long de la rue de la Croix-Rouge, mais aucun obstacle physique. Or les agents municipaux que nous avons auditionnés nous ont clairement expliqué que, chaque nuit, nous offririons ainsi un superbe parking aux voitures et que ce serait certainement ingérable. En fait, si vous ne pouvez pas nous garantir qu'il y aura un obstacle physique au parage, nous ne pourrons pas voter ces 355 500 francs.

M^{me} Alexandra Rys (DC). Nous saluons le fait que le magistrat ait été attentif aux différents reproches qui ont été faits au projet initial. Ce qu'il nous propose ce soir est assez intéressant, mais le groupe démocrate-chrétien ne peut pas voter plus de 400 000 francs sur le siège et il souhaite que ces deux projets d'arrêtés retournent en commission.

M. Christian Ferrazino, maire. Je crois que le premier projet ne pose pas beaucoup de problèmes, Madame Rys, puisqu'il a déjà été examiné par la commission et qu'il n'y a absolument rien de nouveau.

Quant au second, c'est exactement le projet qui a été évoqué. Quand on parle de la rue Colladon, vous voyez certainement de quelle rue l'on parle: c'est la petite rue devant le Palais Eynard, que vous empruntez sans doute quotidiennement pour aller à vos réunions de commission et où des voitures sont régulièrement mal parquées aujourd'hui. La proposition que nous faisons et qui a été agréée par l'autorité cantonale, c'est une piétonisation de la rue Colladon, avec un pavage qui lui donnera une qualité et qui tient compte de l'endroit où elle se trouve, c'est-à-dire en V i e i l l e - V i l l e .

Je ne peux pas vous garantir que des personnes peu attentionnées ne gareront pas leur véhicule dans cette rue. Mais, si nous devons mettre des potelets, des obstacles, des chicanes partout où des véhicules pourraient stationner, nous devrions en mettre tout autour de la rade. En effet, je peux vous dire que, quand je rentre chez moi le soir, aux Eaux-Vives, je vois beaucoup de voitures garées au bord des quais, et cela malheureusement trop souvent, je le dis à mon collègue Hediger... Notre philosophie – et je suis convaincu que nous la partageons, Monsieur Sidler – c'est que la voiture doit s'adapter à la ville et non le contraire. En d'autres termes, nous n'allons pas mettre des chicanes un peu partout. Si vous votez cette piétonisation de la rue Colladon, nous serons ensuite, forts de cet aménagement, fondés à intervenir auprès des agents de sécurité municipaux, des gendarmes et de l'îlotier pour qu'ils réagissent si, d'aventure, des voitures devaient stationner de manière illégale dans cette zone piétonne.

Nous vous demandons de pouvoir faire ces deux expériences. L'aménagement à la rue Théodore-de-Bèze coûte beaucoup moins cher, puisqu'il ne s'agit que d'un trottoir traversant. A la rue Colladon, il est prévu un pavage sur l'en-

semble de la rue, qui est bitumée aujourd'hui; cela a un certain coût, mais je crois que le jeu en vaut la chandelle. En l'occurrence, soit vous estimez qu'on peut y aller et vous votez tout de suite ces deux crédits; soit vous estimez – à l'image de M. Winet, qui est un peu comme saint Thomas: il veut voir pour croire – qu'il faut renvoyer ces projets en commission et donc reporter les travaux. Pour ma part, je pense que non seulement les habitants de la Vieille-Ville, mais aussi tous ceux qui fréquentent le site seraient assez heureux de voir une réalisation pas trop tardive et qu'ils l'attendent avec une certaine impatience.

M. Damien Sidler (Ve). Je ne peux pas imaginer, Monsieur Ferrazino, que vous ayez la naïveté de croire que les gens vont respecter un simple revêtement de sol. Je vous donnerai deux exemple: sur la promenade Saint-Antoine, qui est parfaitement bouclée avec des potelets et des chaînes, il n'y a pas de voitures, alors que, sur la place du Rhône où il y a quelques brèches, des voitures sont régulièrement garées. Si vous voulez avoir à gérer les mêmes problèmes de stationnement qu'à la place du Rhône, alors réalisez cet aménagement, mais, pour notre part, nous ne voterons pas ce projet sans obstacles physiques.

Deuxième débat

Le président. La parole n'est plus demandée; je fais voter tout d'abord la motion M-208 amendée par la commission.

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

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à procéder au remplacement du giratoire temporaire actuel à l'entrée de la rue des Chaudronniers par un aménagement définitif s'intégrant au caractère et à l'esthétique du cadre qui l'environne, et plus largement à réaliser des aménagements au caractère esthétique et d'usage (suppression des trottoirs, généralisation des pavages, notamment) dans l'ensemble du secteur Vieille-Ville.

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

Le président. Je dois maintenant faire voter les conclusions de la commission sur la proposition PR-224, qui proposent le refus du projet d'arrêté initial.

Mises aux voix, les conclusions de la commission demandant le refus du projet d'arrêté sont acceptées à l'unanimité.

Le président. Le renvoi en commission de l'aménagement et de l'environnement des nouveaux projets d'arrêtés I et II présentés à l'instant par M. Ferrazino a été demandé. Je mets aux voix le renvoi; s'il est refusé, nous voterons les projets d'arrêtés sur le siège.

Mis aux voix, le renvoi du projet d'arrêté I à la commission de l'aménagement et de l'environnement est refusé à la majorité.

Mis aux voix, le renvoi du projet d'arrêté II à la commission de l'aménagement et de l'environnement est accepté à la majorité (quelques oppositions).

Le président. Le renvoi en commission ayant été refusé, je mets aux voix l'arrêté I présenté par M. Ferrazino.

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté I est accepté à la majorité (opposition de l'Entente et de l'Union démocratique du centre et 2 abstentions).

L'arrêté est ainsi conçu:

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu l'autorisation de construire DD 97 922, accordée le 29 janvier 2003, pour l'aménagement des accès à la Vieille-Ville, rue Théodore-de-Bèze;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 78 850 francs destiné à l'aménagement des accès automobiles au quartier de la Vieille-Ville.

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 78 850 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation, soit en principe de 2003 à 2022.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, modifier, épurer et radier toutes servitudes à charge et au profit des parcelles comprises dans cette opération.

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

11. Rapports de majorité et de minorité de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 19 juillet 2002 en vue de l'ouverture d'un crédit de 5 882 950 francs destiné à l'auscultation et à l'entretien de diverses voies publiques (PR-241 A/B)¹.

A. Rapporteur de majorité: M^{me} Marie-France Spielmann.

La commission des travaux s'est réunie le 25 septembre 2002, sous la présidence de M^{me} Linda de Coulon, pour examiner le projet du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 5 882 950 francs destiné à l'auscultation et à l'entretien de diverses voies publiques. Les notes de séance ont été prises par M^{me} Ursi Frey.

M. Jean-Pierre Zoller, chef du Service entretien du domaine public, présentait aux membres de la commission les propositions du Conseil administratif. Dans le budget 1996, le Conseil administratif a réduit de 3 millions de francs les rubriques destinées à assurer l'entretien annuel courant des voies publiques de la Ville. L'objectif de ces dépenses d'entretien est de répondre aux dispositions

¹ «Mémorial 160^e année»: Proposition, 1029.

légales de la loi sur les routes ainsi que d'assurer une sécurité optimale pour les usagers du domaine public communal. Jusqu'en 1995, le financement de ces travaux était assuré par le budget. Depuis 1996, il est nécessaire de présenter des demandes de crédit d'investissement, afin de pouvoir confier ces travaux d'auscultation et d'entretien à des tiers.

Les dernières auscultations routières du réseau datent de 1995. Afin de réactualiser le bilan de l'état du réseau routier et de planifier les travaux à entreprendre, une nouvelle série de mesures doivent être faites. Ces mesures sont de trois ordres, à savoir:

- la portance des chaussées au moyen d'un déflectographe, un instrument qui permet de mesurer la souplesse de la chaussée. L'enrobé étant assez souple, il peut se «fatiguer» à la longue et la portance diminue;
- la planéité des chaussées à l'aide de l'analyseur de profil en long;
- la glissance des chaussées à l'aide du skiddomètre.

A ces mesures s'ajoutent les relevés visuels des dégradations apparentes. La compilation de l'ensemble de ces données permet de connaître l'état de la chaussée ainsi que le degré d'urgence d'une intervention de renforcement ou de construction.

La dernière auscultation complète du réseau routier date de 1995, il est donc nécessaire, aujourd'hui, de refaire une auscultation pour examiner l'évolution de la situation. Les axes principaux totalisent une longueur de 65 km et les axes secondaires environ 200 km. Cependant, toutes les rues ne sont pas mesurées. Une partie du crédit concerne également l'entretien et une campagne de colmatage de fissures et des travaux sur les regards. Ces travaux ne provoqueront pas de modification de la typologie routière.

Ces travaux doivent être approuvés par l'Office des transports et de la circulation.

Il est tenu compte, dans les nouveaux revêtements, du futur passage des camions de 40 tonnes qui pourront circuler à Genève dans quelques années et il s'agit de savoir si les artères résistent à ces poids lourds. Pour cela, il faut justement ausculter les chaussées, surtout par rapport à la durée de cette utilisation. Grâce aux travaux proposés, on connaîtra la situation actuelle et l'on pourra la comparer au résultat de l'étude entreprise il y a cinq ans. A noter que les bus des Transports publics genevois, même s'ils ne pèsent pas 40 tonnes, sont déjà assez lourds et usent les chaussées. Un examen des ouvrages d'art se fera dans le cadre d'une demande pour un autre crédit. L'auscultation donne l'état de santé de la chaussée et permet de se rendre compte des travaux qu'il faut entreprendre. Le réseau est en mauvais état et la portance peut se détériorer très rapidement suivant

1790

SÉANCE DU 10 SEPTEMBRE 2003 (soir)
Proposition: entretien de diverses voies publiques

les véhicules qui passent sur les routes. En ce qui concerne le coût, une répartition a été faite et une liste des travaux existe pour chaque artère.

La note suivante concernant la nature des travaux a été remise aux membres de la commission:

Pour l'analyse des besoins de gestion et des coûts, il est nécessaire de pouvoir caractériser l'état d'une chaussée à un instant donné et de prévoir l'évolution de cet état dans l'avenir. Les paramètres permettant d'apprécier l'état d'une chaussée sont principalement les suivants :

- la portance
- la planéité longitudinale
- la glissance

Le coût des mesures permettant de définir ces paramètres, fait l'objet du point a/ de cette demande de crédit.

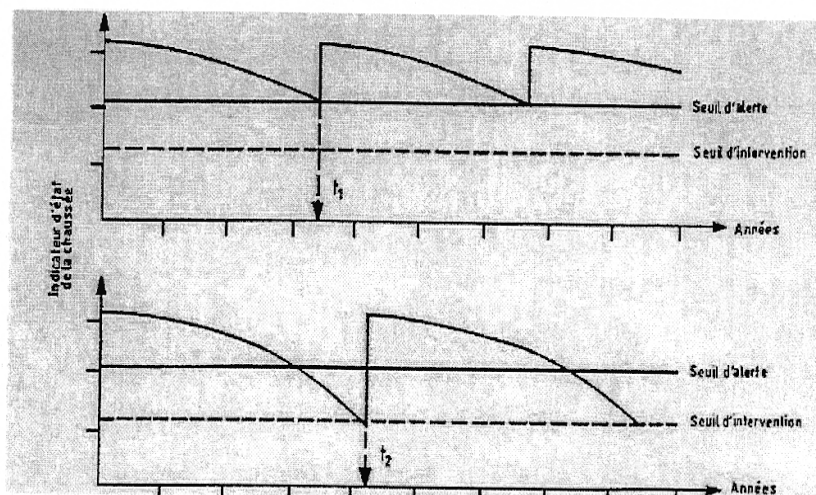
A cela, s'ajoute encore d'autres critères, tels le trafic et les données de construction de la chaussée.

La connaissance de l'état des chaussées permet d'élaborer des stratégies d'entretien permettant de définir les budgets de fonctionnement et les crédits d'investissement pour le maintien du patrimoine routier.

La figure suivante montre deux stratégies. Dans le premier cas, les travaux sont effectués à un certain seuil d'alerte tandis que, dans le deuxième cas, on ne les effectue que lorsque le seuil d'intervention est atteint.

Le coût des travaux d'entretien à la période t2 peut-être deux à trois fois plus élevé que si les travaux avaient eu lieu à t1.

Exemples de deux stratégies d'entretien différentes



Ceci illustre le fait qu'il est nécessaire de connaître l'état des chaussées grâce notamment aux paramètres précités.

Explications concernant l'estimation du coût

Les longueurs, en kilomètres, figurant dans l'estimation du coût de la demande de crédit PR 241 ont été calculées en fonction des programmes précédents et en séparant les axes principaux des axes secondaires.

Les différences de kilomètres proviennent des appareils de mesures, certains ne pouvant pas effectuer de mesures à vitesse constante dans des rues trop courtes.

Quant aux montants indiqués, ils résultent d'une liste de prix courants par kilomètre, d'un laboratoire routier, avec un rabais d'environ 20 %.

Les prix par kilomètre sont identiques pour les axes principaux et secondaires soit :

Fr. 817.40 pour la portance
Fr. 304.30 pour la planéité longitudinale
Fr. 220.50 pour la glissance

La plus-value pour mesures de nuit est de Fr. 32.35 et est appliquée sur l'ensemble des kilomètres de mesures effectuées par les différents appareils utilisés.

Les Verts voteront la première partie, soit 380 000 francs. Pour le solde, ils demandent des compléments d'étude. D'autres commissaires demandent un rapport intermédiaire partiel sur l'auscultation.

Au vote, les propositions d'amendement sont refusées par 10 non (2 DC, 2 AdG/TP, 1 AdG/SI, 2 R, 3 L) et 1 oui (1 Ve).

Au vote final, le projet d'arrêté de la proposition est accepté par 9 oui (2 DC, 2 AdG/TP, 1 AdG/SI, 2 R, 2 L), 1 non (1 Ve) et 1 abstention (1 L).

Un rapport de minorité est annoncé par le groupe des Verts.

PROJET D'ARRÊTÉ

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 de 5882 950 francs destiné à l'auscultation et à l'entretien de diverses voies publiques.

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 5882950 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la date de mise en exploitation, soit de 2004 à 2023.

30 juillet 2003

B. Rapporteur de minorité: M. Roberto Brogini.

L'arrêté unique de la proposition PR-241 soumis au Conseil municipal se rapporte à deux parties de crédit, a) et b), pour un montant total de 5 882 950 francs.

La première partie consiste en l'auscultation du réseau routier pour une longueur de quelque 60 km d'axes principaux et de 200 km d'axes secondaires, cela comprenant, pour les deux postes mentionnés dans la proposition, des mesures sur la portance (mesures au déflactographe Lacroix), la planéité longitudinale et la glissance, ainsi qu'une plus-value pour travail de nuit, la circulation devant être maintenue la journée. Le total de ces deux postes, avec en sus la TVA (7,6%), les frais de promotion (4%) et les intérêts intercalaires, se monte à 383700 francs. Le domaine roulable de notre cité étant fortement mis à contribution, et même souvent abusivement, il semble opportun que notre municipalité puisse connaître l'état des chaussées se trouvant sur son territoire, quand bien même elle ne décide pas des affectations, cela étant du ressort cantonal, selon le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Ville de Genève sur, notamment, l'entretien des voies publiques de la Ville. Les Verts ne s'opposent pas à cette auscultation et à son coût.

La seconde partie de la proposition, et c'est là que l'on entre dans le vif du sujet, consiste en l'entretien des voies publiques. Quelles sont ces voies publiques?

Il y a la rue Eynard, qui se cache derrière la salle des Abeilles et qui est typiquement une rue appartenant au réseau secondaire, d'où l'on peut déduire qu'elle doit être entièrement à la charge de notre municipalité. Il n'en va pas de même pour les autres tronçons que sont l'avenue de Frontenex (pénétrante) et de la place des Eaux-Vives (fortement sollicitée par les Transports publics genevois), le boulevard Helvétique et le boulevard des Tranchées. Ces quatre tronçons sont de toute évidence des routes, ou des artères, d'importance cantonale. Et ce serait, selon la proposition, à notre seule municipalité d'en supporter la charge, alors que nous ne pouvons même pas aménager la dernière de nos impasses sans en référer à l'Office des transports et de la circulation (qui dépend du Canton).

Plus grave encore, il n'est, à l'heure actuelle, pas prévu de modifier ou d'adapter la voirie de ces chaussées. Le chef du Service entretien du domaine public a été très clair devant la commission: «Il faudrait demander aux services concernés si des modifications sont à l'étude afin de pouvoir intervenir en conséquence.» Cela nous incite donc à penser que nous nous trouvons face à une demande de crédit de la part d'un seul service qui n'en a pas référé à d'autres services. Preuve en est, en page 4 de la proposition, le point 5: «Le service gestionnaire est le Service entretien du domaine public. Le service bénéficiaire est le Service entretien domaine public.» Il s'agit donc uniquement d'entretien, et non pas d'éventuelles modifications ou améliorations, mais un maintien *in situ*, et cela pour 5 499 250 francs. Si l'on ajoute 750 francs pour le bouquet, on arrive au chiffre rond de 5,5 millions pour faire du colmatage de fissures, des changement de regards et un nouvel enrobé bitumineux dont on ne nous dit même pas s'il sera phono-absorbant.

A propos de la place des Casemates, on nous propose rien de moins que d'y laisser un parking à 185 francs/m², pour uniquement une réfection bitumineuse. Ce qui équivaut à poser un «bletz» sur une vieille chambre à air pour le prix d'une roue neuve.

Pour information, selon la nouvelle péréquation financière entre la Confédération et les cantons, ces derniers ne sont plus astreints à l'entretien des routes nationales. L'Office fédéral des routes décharge donc les cantons de charges financières, mais, à Genève, c'est toujours la Ville qui doit payer les artères cantonales se trouvant sur son territoire, selon le protocole cité plus haut. Il convient dès lors que le Conseil administratif revoie les engagements financiers respectifs avec l'Etat concernant les routes dites «d'importance cantonale».

Nous constatons donc que, dans cette proposition, aucune modification des voiries n'est proposée, par exemple la modération de la circulation ou le respect des normes fédérales OPAir et OPBruit que notre commune se doit d'appliquer au plus vite, que l'on ne tient pas compte des degrés de sensibilité au bruit, que l'on ne profite pas de ce crédit pour envisager une réflexion entre les différents services et intervenants, usagers riverains, que la Ville continue de payer et que le Canton commande (en l'occurrence, celui qui paie se tait).

Les voiries actuelles ont été définies selon des modèles obsolètes; les glorieuses années de l'ingénieur cantonal de la circulation Jean Krähenbühl et de ses fameuses ondes vertes (pour les voitures uniquement) sont révolues. A cette époque, on ne pouvait imaginer les demandes de mobilités actuelles, qui ne peuvent être assumées par la seule automobile. Les simples colmatages ne sont qu'un pis-aller. Une véritable réflexion doit être menée sur la destination de nos voiries.

En conclusion, les Verts s'étonnent que la commission des travaux ait été si peu regardante pour une somme de cette importance qui ne concerne finalement qu'une infime partie de notre réseau de circulation. Nous n'avons là que deux boulevards, une avenue, deux places (dont on s'occupe uniquement de la chaussée roulante) et une rue. Si nous multiplions ce crédit par l'ensemble de nos voies de circulation, nous dépasserons le milliard de francs. Et cela pour des entretiens qui durent à peine vingt ans. Cela, de toute évidence, n'entre pas dans le cadre de l'Agenda 21.

Les Verts proposent donc aux conseillers municipaux de voter la partie du crédit concernant l'auscultation du réseau et de refuser son entretien pharaonique qui, de surcroît, n'améliorera pas les voiries.

En conséquence, nous vous soumettons le projet d'arrêté amendé suivant:

PROJET D'ARRÊTÉ AMENDÉ

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 de 383 700 francs destiné à l'auscultation de diverses voies publiques.

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 383 700 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la date de mise en exploitation, soit de 2004 à 2023.

M^{me} Marie-France Spielmann, rapporteur de majorité (T). Mesdames et Messieurs, permettez-moi brièvement de revenir sur le rapport de minorité de notre collègue Broggin. Dans ce rapport, il y a une affirmation fautive: le rapporteur parle d'un «nouvel enrobé bitumeux, dont on ne nous dit même pas s'il sera phono-absorbant», alors que cette question a été posée en commission et qu'il nous a été dit que deux produits sont proposés et qu'on arrive même à des prix intéressants pour un revêtement phono-absorbant. Il me fallait donc rectifier. Pour le surplus, je voudrais encore préciser que, si l'on fait l'auscultation de notre réseau routier, il me semble intelligent d'entreprendre ensuite les réparations urgentes qui s'imposent. L'on sait par expérience que, si l'on retarde les réparations, elles sont ensuite beaucoup plus chères, sans parler des risques d'accident. La proposition qui nous est faite porte sur des réparations limitées au strict minimum, soit l'entretien, le colmatage des fissures ainsi que des travaux sur les regards.

Par ailleurs, des chiffres sont faux dans le rapport de minorité. D'après ces chiffres, le coût des travaux de réparation serait très faible, de l'ordre de 1,60 franc pour 100 mètres! M. le rapporteur écrit en effet que 77 676 km d'axes principaux sont concernés, alors qu'il s'agit de 60 km. De même pour les routes secondaires: ce ne sont pas 261 812 km de route, mais quelque 200 km. (*Corrigé au Mémorial.*) Mesdames et Messieurs, je vous invite à voter cette proposition.

M. Roberto Brogginì, rapporteur de minorité (Ve). Je remercie M^{me} la rapporteure de majorité d'avoir rectifié les chiffres que j'ai donnés dans mon rapport. Bien entendu, la Ville de Genève, malgré toute la grandeur qu'on peut reconnaître à notre bonne commune, n'a pas ces dimensions-là et vous aurez rectifié de vous-mêmes. Vous voudrez bien m'excuser pour cette mauvaise transcription des données. Je ne sais pas comment j'ai pu faire cette erreur, mais enfin je l'ai faite et je m'en excuse.

Il n'empêche que, sur le fond, nous devons quand même nous poser des questions. Comment se fait-il que la commission ait pu voter si facilement près de 6 millions? 6 millions, n'est-ce donc pas grand-chose? Hier, nous avons ergoté sur 30 millions destinés à l'achat d'un immeuble à la rue du Stand, nous avons renvoyé la proposition PR-295 en commission pour étude, alors que cet achat pouvait entraîner des économies pour notre collectivité. En revanche, les routes, c'est sacré, même si, dans ce cas, il n'y a pas beaucoup de kilomètres! Le boulevard des Tranchées, le boulevard Helvétique et la rue des Casemates ne représentent même pas 3 km linéaires, mais cela coûtera 5 millions. Je me souviens qu'il y a quelques années nous avons voté 1 million pour 300 mètres; ces travaux ne sont d'ailleurs toujours pas réalisés...

En l'occurrence, ce crédit est demandé par un seul service, qui n'a même pas consulté les autres services pour savoir si des aménagements ou des modifications des voiries devront intervenir. En outre, on nous dit que ces aménagements tiendront vingt ans. Pour ma part, je ne crois pas qu'une route tienne vingt ans, avec la circulation qui existe actuellement. Cette intense circulation nous obligera à voter d'autres crédits d'entretien. Du reste, je le souligne: cette proposition ne comporte que des travaux d'entretien. Il ne s'agit pas de créer de nouvelles voiries ou de nouveaux cheminements, ni de modifier quoi que ce soit. Non, on répare, on pose des «bletz», tout cela pour 5 millions! La commission trouve normal de voter 5 millions pour le simple entretien de 3 km linéaires de routes. La rapporteure de majorité vient de dire qu'il y a 60 km d'axes principaux: calculez le prix pour refaire toutes ces routes!

Je crois que nous devons donc revoir, un jour, le protocole d'accord de 1974 qui avait été conclu entre la Ville et le Canton pour l'entretien des voiries. Je rappelle que ces voiries ne sont pas des voiries à destination locale; ce sont des voiries d'importance cantonale, si ce n'est d'importance nationale. Je ne citerai que le pont du Mont-Blanc, qui est l'axe le plus important de Suisse, avec plus de 80 000 passages de véhicules par jour.

Par ailleurs, il conviendrait de déterminer des priorités en matière d'entretien des voiries. L'axe le plus important de Genève, que Jules César empruntait déjà en 57 av. J.-C., est dans un triste état. Je parle des ponts de l'Ile, qui sont empruntés tous les jours par presque toutes les lignes des Transports publics genevois et

qui sont dans un état absolument lamentable. Nous n'avons reçu aucune demande de crédit pour rénover les ponts de l'Ile, mais je peux vous dire qu'il faudra bien plus de 5 millions. Citons aussi le pont de la Machine qui, lors des dernières réfections dans les années 1970, a été fort mal rénové et dont toute la structure est corrodée. J'ai appris que c'était une somme de 6 millions, approximativement, qui devra être dépensée pour relier les deux rives.

Tout cela, ce sont des priorités, mais la commission a préféré voter ce crédit de 5 millions, comme cela, sans faire d'autres auditions. Nous avons demandé d'autres auditions, la commission les a refusées. Je rappelle que, sur les boulevards des Tranchées et Helvétique, il y a des écoles, mais qu'aucun aménagement n'a été pensé pour donner une autre accessibilité à ces écoles. On pense qu'il est normal de laisser s'écouler le flux des automobiles tel qu'il avait été défini dans les années 1970, comme je le dis dans mon rapport de minorité, à l'époque Krähenbühl, où tout était prévu pour la voiture, sans autre réflexion. Visiblement, une grande majorité dans ce Conseil municipal veut continuer dans ce «tout à la voiture», en contradiction avec nos préoccupations relatives à la modération de la circulation et des déplacements automobiles en ville. Ce n'est pas en allant dans cette direction que nous arriverons à des résultats probants pour une meilleure qualité de la vie en ville.

Dans la proposition PR-241, le Conseil administratif nous dit que l'entretien des routes répond à des obligations légales. Moi, je veux bien, mais il existe d'autres obligations légales, je pense au respect des normes OPAir et OPB. On n'en parle pas, on passe comme chat sur braises sur ces normes, qui devraient d'ailleurs déjà être respectées. Vous savez tous qu'isoler les immeubles représentera un coût énorme pour notre collectivité municipale. Vous connaissez aussi les coûts des pollutions sonores ou atmosphériques pour la santé. Nous avons reçu les premiers chiffres concernant cet été: nous connaissons l'état déplorable dans lequel se trouve la couche d'ozone et les incidences sur la santé, notamment des plus faibles, c'est-à-dire les enfants, les asthmatiques, les personnes âgées...

Je n'ai pas beaucoup d'espoir que vous votiez le rapport de minorité défendu par les Verts pour une autre politique des transports, mais je vous y invite. Si vous pensez continuer à voter ce genre de crédits, multipliez les chiffres par les autres kilomètres de chaussées que nous avons en Ville et vous arriverez à la facture finale. Si vous voulez l'assumer, vous voterez ce crédit, mais, pour ma part, je le déplorerai.

Premier débat

M. Georges Queloz (L). Le groupe libéral s'opposera à cette proposition, pour les raisons suivantes, qui ne sont pas celles des Verts. Nous entendons entretenir nos routes de la même manière que nous entretenons notre patrimoine immobilier, qu'il

fasse partie du patrimoine financier ou du patrimoine administratif. Néanmoins, cela ne veut pas dire que nous acceptons de voter des crédits la tête dans le sac, sans savoir quelles interventions sont prévues à court, moyen ou long terme, à quels endroits de la ville, ni quelle nécessité il y a d'entreprendre ces rénovations. En l'occurrence, c'est comme si le Conseil administratif nous demandait 10 ou 12 millions pour entretenir nos immeubles, sans donner d'explication.

Mesdames et Messieurs, on prévoit «d'ausculter» nos routes, comme il est dit dans le titre de cette proposition, pour une durée de vingt ans. Quand vous allez chez le médecin, vous ne lui dites pas: «Il faudra m'opérer dans dix ans, auscultez-moi aujourd'hui!» Les auscultations que l'on peut faire aujourd'hui, qui seront amorties sur vingt ans, ne seront plus valables dans deux ou trois ans déjà. C'est la raison pour laquelle nous considérons que l'entretien de nos routes doit faire l'objet de crédits bien précis pour chaque objet, aussi bien pour l'auscultation que pour les travaux d'entretien.

Je dois dire que cette proposition, en particulier pour ce qui est des études ou auscultations, nous a certainement été présentée parce que le magistrat et ses services s'étaient fait taper sur les doigts... Ils avaient pris du retard sur les grands chantiers qui ont été ouverts tant à la rue de Lausanne que pour le tronçon du tram 17, l'Etat ayant fait le forcing, et ils se sont dit que, par précaution, ils allaient faire une analyse de la situation sur l'ensemble du territoire de la ville, de façon que les choses soient déjà connues au moment où il faudrait intervenir. Malheureusement, je ne suis pas persuadé que ces analyses et ces expertises seront encore d'actualité le jour où il faudra intervenir, que ce soit de façon lourde ou légère.

M. Jean-Louis Fazio (S). Les socialistes ont toujours soutenu le développement des transports publics et autres modes de transport non polluants, tels que vélo, roller, trottinette, etc. Si nous voulons encourager la population à utiliser des moyens de transports non polluants, nous devons avoir les moyens de notre politique, c'est-à-dire entretenir nos routes en ville. D'autre part, j'ajoute que nous sommes obligés par des lois cantonales d'entretenir nos rues. Nous accepterons donc ce soir le rapport de majorité.

M^{me} Marie-Thérèse Bovier (L). Je rejoins notre collègue Broggini, pour une fois! Monsieur Ferrazino, des travaux, encore des travaux, toujours des travaux, c'est une obsession en ville de Genève et on en a un peu assez! En plus des gaz d'échappement qui nous gênent, il y a la poussière que la population respire; elle en a marre, elle suffoque.

Alors que toute la ville est ouverte, on veut nous faire voter ce soir 383 000 francs pour ausculter la ville, pour savoir si les 40 tonnes vont pouvoir circuler en

ville ou non. Je vous rappelle que le trafic transfrontalier passe déjà par Genève. On veut également nous faire voter ce soir 5 millions pour des travaux qui ne sont pas si indispensables pour l'instant; puisqu'on a attendu cinq ans, on peut bien attendre encore un peu. Je pense qu'il faudrait attendre la fin des chantiers du tram avant de continuer à ouvrir des chantiers de rénovation de routes, encore et encore... On pourrait très bien repousser ces travaux en 2004. C'est pourquoi, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je vous demande de reporter ces réalisations de quelques années, de les reporter provisoirement. La ville est déjà assez ouverte, je vous demande donc d'être raisonnables et de reporter ces chantiers après la fermeture des chantiers du tram.

Deuxième débat

Mis aux voix article par article, l'arrêté initial est accepté par 38 oui contre 28 non (1 abstention).

L'arrêté est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

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 de 5882950 francs destiné à l'auscultation et à l'entretien de diverses voies publiques.

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 5882950 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la date de mise en exploitation, soit de 2004 à 2023.

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