MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Cinquante-huitième séance – Mardi 18 mai 1999, à 17 h

Présidence de M. Daniel Pilly, président

La séance est ouverte à 17 h dans la salle du Grand Conseil.

Font excuser leur absence: *M. André Hediger*, maire, *M. Alain Vaissade*, conseiller administratif, *MM. Pierre de Freudenreich*, *Michel Ducret*, *Alain Dupraz*, *Pierre Huber*, *Jan Marejko*, *M^{me} Françoise Pellet Erdogan*, *MM. Jean-Luc Persoz*, *Manuel Tornare* et *Pierre-André Torrent*.

Assistent à la séance: *M. Pierre Muller*, vice-président, *M^{me} Jacqueline Burand* et *M. Michel Rossetti*, conseillers administratifs.

CONVOCATION

Par lettre du 5 mai 1999, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 18 mai et mercredi 19 mai 1999, à 17 h et 20 h 30.

1. Communications du Conseil administratif.

M. Michel Rossetti, conseiller administratif. Je prends la parole pour faire le point sur le fonds bosniaque. Vous vous souvenez sans doute que, le 1^{er} juillet 1998, le Conseil d'Etat a décidé d'accorder aux réfugiés bosniaques titulaires d'un permis de séjour collectif et se trouvant sous l'obligation de partir une tolérance de séjour exceptionnelle jusqu'au 31 juillet 1999.

J'aimerais faire le point à la date du 30 mars 1999, car la situation n'a pratiquement pas évolué depuis cette date. Au 30 mars 1999, sur 900 personnes, il y avait encore 203 personnes à Genève bénéficiant d'une tolérance de séjour. Les départs, qui ont été contrôlés, s'élèvent à 414 tandis que 283 personnes font l'objet d'une ouverture de procédure d'asile ou d'octroi d'asile, d'admission provisoire individuelle, d'octroi d'une autorisation de séjour relevant du domaine du droit des étrangers ou de départ dans un autre canton; ce nombre tient aussi compte des décès.

Le fonds de 300 000 francs n'a pratiquement pas été touché, il est intact. Cela montre en tout cas une chose, c'est que les Bosniaques appartiennent à une collectivité bien organisée, ils ne tendent pas la main, ils ont des réseaux, ils sont dans les familles. Cela est quand même un élément à relever.

Nous avons donc mis en place un dispositif qui a fonctionné et, régulièrement, nous nous sommes rencontrés pour faire le point. Il s'agira maintenant de déposer un rapport final au Conseil d'Etat et nous l'encouragerons certainement à accorder un séjour supplémentaire aux personnes qui sont encore à Genève, compte tenu du fait que la situation en Bosnie n'évolue pas favorablement. Voilà, Mesdames et Messieurs, ce que je voulais vous dire aujourd'hui.

Le président. A ce point de l'ordre du jour, il y a aussi la communication de M. Rossetti à propos des perspectives pour la petite enfance. Pour cela, vous avez reçu un important dossier qui se trouve sur les tables, à l'entrée de la salle des pas perdus. (*M. Rossetti lève la main.*) Monsieur Rossetti.

M. Michel Rossetti, conseiller administratif. Je ne vais pas faire la synthèse de ce rapport, qui est quand même important, puisqu'il dépasse cinquante pages. En tout premier lieu, j'aimerais féliciter la commission consultative de la petite enfance, en particulier son président et les membres municipaux ici présents, pour le travail remarquable qui a été accompli. J'avais un peu spéculé, puisque j'avais pensé que tout pourrait être terminé à la fin du mois de janvier. Mais il est vrai que le dossier transmis à la commission était volumineux et je me suis rendu compte que c'était une tâche impossible, raison pour laquelle nous avons prolongé le délai.

La commission consultative, à la majorité, propose la création d'une fondation de droit public. Je me permets de vous rappeler que, au début de l'année 1997, nous étions arrivés à la conclusion que, dans son organisation actuelle, la petite enfance avait atteint ses limites et qu'elle était victime de son succès. Il fallait donc modifier son organisation pour augmenter ses performances. Les comités – formés de bénévoles, je le rappelle – étaient pris en tenaille entre le professionnalisme des nurses et des personnes qui s'occupent de la petite enfance et la Délégation de la petite enfance, dont l'influence, avec le temps, s'est accrue dans ce domaine. Nous avons constaté que cette situation créait des problèmes. Nous avons donc chargé M. Bari de faire un bilan. M. Bari était arrivé à la conclusion qu'un changement de structures était nécessaire et qu'il fallait si possible donner à la petite enfance un toit unique, c'est-à-dire un employeur unique.

Ces possibilités ont été examinées une à une dans le cadre d'une consultation très large, puisqu'elle a réuni à peu près une centaine de partenaires. Le scénario de la municipalisation a retenu les faveurs de la grande majorité des partenaires, puisque 60% d'entre eux se sont exprimés en sa faveur, principalement en raison des garanties que donne le statut du personnel de la Ville de Genève. Mais les raisons financières nous ont conduits à écarter une municipalisation, puisqu'il faudrait ajouter en tout cas 15 millions supplémentaires au budget, dans les cinq ans, et il est clair que, dans la situation actuelle, le ménage municipal ne peut pas supporter une charge si lourde.

Ensuite, le scénario mixte, qui prévaut à Lausanne, a été étudié, mais il a été écarté à la quasi-unanimité par les partenaires. Restait le scénario de la fondation, qui n'a pas suscité au départ un enthousiasme particulier, précisément parce que tout le monde préférerait la municipalisation. La fondation nous permet d'obtenir tous les avantages sans avoir les inconvénients financiers et, donc, je propose de retenir l'option de la fondation de droit public. Si la volonté politique s'affirmait sur ce scénario-là, j'imagine que, au début de l'année prochaine, on pourrait voir la naissance d'une fondation de droit public.

Le rapport que je dépose a été fait en mon nom, parce que je ne voulais pas obliger le Conseil administratif à prendre une décision, je voulais lui donner la possibilité de réfléchir. Il appartiendra donc au prochain Conseil administratif de retenir la solution qui lui paraîtra la plus favorable, de saisir le Conseil municipal d'une proposition et, si tout le monde le veut, une fondation pourra constituer ce toit unique dont la petite enfance a besoin pour se développer davantage. C'est évidemment ce que je souhaite et ce que nous souhaitons tous ensemble, puisque la volonté politique affirmée, dès 1990, est de faire de la politique de la petite enfance une priorité de la Ville de Genève. Voilà, Mesdames et Messieurs. Pour le reste, je me réfère au contenu du rapport qui vous a été remis à l'entrée de la salle des pas perdus et qui est reproduit ci-dessous.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Le président. J'ai trois communications à faire. La première pour vous rappeler que demain, aux environs de 18 h 30, nous rendrons un hommage aux conseillers municipaux qui quittent ce Conseil. La deuxième communication concerne une proposition pour que, demain, nous cessions nos travaux à 19 h. Le bureau est un peu hésitant, vu la longueur de l'ordre du jour, et il vous propose de remettre cette décision à ce soir, à 22 h, pour un meilleur aperçu de la situation. Vers 22 h, je vous soumettrai à nouveau cette proposition et nous verrons ce que vous déciderez.

La troisième communication se rapporte à une réunion avec l'ancien bureau et les nouveaux chefs de groupe, pour autant qu'ils soient désignés. Lors de cette réunion, prévue pour le lundi 31 mai à midi au Palais Eynard, nous devons mettre au point un certain nombre de choses, entre autres: la répartition des places dans cette salle où nous siégeons, puisqu'il y a un nouveau parti, et la répartition des places destinées au bureau, puisqu'il y aura sept personnes au bureau et qu'il n'y a pas assez de chaises ici, à la tribune. Ensuite, nous ferons un tour d'horizon sur les présidences de commissions, comme cela se fait chaque année. Pour tout cela, une lettre sera envoyée aux nouveaux chefs de groupe que l'on connaît, mais il faudra qu'ils la fassent suivre s'il y a une erreur. La séance aura donc lieu lundi 31 mai, à 12 h 15, au Palais Eynard.

3. Proposition du Conseil administratif en vue du bouclage de divers crédits d'études de planification de l'aménagement local, terminés sans demande de crédit complémentaire (N° 463).

Cette proposition a pour but de présenter à votre Conseil le décompte final de trois crédits d'études d'urbanisme, dont la responsabilité incombe au Département municipal de l'aménagement, des constructions et de la voirie. Dans ces trois cas, il s'agit de bouclages de comptes, sans demande de crédit supplémentaire.

Mis à part deux crédits votés récemment (Plan piétons et maquette), le Service d'urbanisme ne conservera ainsi plus qu'une ancienne ligne de crédit, créée en 1986 pour les études relatives aux plans d'utilisation du sol et dont le projet est encore discuté.

1. Etude de l'alvéole, 2^e phase de l'étude de l'aménagement de la ville de Genève

Préambule

Le crédit voté le 30 janvier 1979 correspond à la 2^e phase des études générales d'aménagement entreprises en 1976 sous le titre «étude de l'alvéole Ville de Genève».

Cette étude a permis de tester les lignes directrices d'aménagement proposées par la première phase d'étude, notamment par:

- des études localisées d'aménagement dans différents types de quartier de la ville (centre, quartiers anciens, zone de développement);
- des études ciblées sur les thèmes particuliers: conditions du maintien de l'habitat dans le centre-ville, offre et besoin en équipements communaux, stationnement pour les habitants, réseaux cyclables et piétonniers, etc.;
- le développement de l'information à la population.

L'étude s'est achevée en 1981 par la publication d'un rapport de synthèse (schéma directeur de la ville de Genève) et de 11 documents relatifs aux sujets évoqués ci-dessus. Après avoir examiné très attentivement les analyses et propositions, le Conseil municipal décide le 27 juin 1983 de former une commission ad hoc (aujourd'hui commission de l'aménagement et de l'environnement) afin «d'accompagner les travaux de la troisième phase de l'étude d'aménagement» et d'examiner les projets «qui pourraient avoir une influence sur la structure ou le développement de la ville». Le Conseil municipal exprime ainsi son intérêt aux questions traitées par l'étude et sa volonté de s'impliquer plus directement dans les décisions d'aménagement.

Les dépenses comprennent non seulement les honoraires à des bureaux spécialisés mais également les salaires et charges sociales du personnel temporaire engagé par la Ville de Genève: l'étude a en effet été réalisée antérieurement à la création du Service d'urbanisme qui n'a obtenu son propre budget de fonctionnement qu'en 1985.

Boucllement des comptes

Fr.

– Crédit d'étude, selon proposition de crédit N° 234, votée par le Conseil municipal le 30 janvier 1979	2 700 000,00
– Subventions fédérales et cantonales à déduire	765 000,00
	<hr/> 1 935 000,00
– Coûts de l'étude (honoraires architectes et urbanistes)	1 852 218,85
– Salaires	449 408,40

Proposition: crédits d'études de l'aménagement local terminés

– Publications	84 260,00
	<hr/>
– Subventions fédérales et cantonales octroyées à déduire	2 385 887,25
– Dépenses finales pour la Ville de Genève	645 547,00
– Différence (solde)	<hr/> 1 740 340,25
	194 659,75

2. Révision du schéma directeur de la ville de Genève*Préambule*

La forte croissance des années 80, des décisions importantes (adoption de la LDTR, puis du règlement transitoire sur les plans d'utilisation du sol en 1988, adoption du plan directeur cantonal en 1989) et des interdépendances toujours plus marquées au niveau régional amènent le Conseil administratif à proposer l'établissement d'un nouveau document de synthèse et de communication: quelle image donner à la ville, quels grands projets, quelles grandes infrastructures pour assurer son équilibre?

Le crédit est voté par le Conseil municipal le 28 novembre 1989. Dans son exposé des motifs, le Conseil administratif précise que le crédit est destiné à financer essentiellement l'attribution de mandats à des agences d'urbanistes et à des experts afin de réaliser des études (850 000 francs) et d'opérer leur synthèse (150 000 francs).

Afin d'assurer une qualité de communication, une part du budget est réservée à l'information (300 000 francs).

Ainsi que le relate l'annexe 3 du plan directeur communal «Genève 2001» (pp. 126-127), les trois ans d'études ont été marqués par plusieurs modifications de la conjoncture:

- première phase: des études préparatoires confiées à neuf agences privées (coordination des études, communication, utilisation du sol, substance bâtie, domaine public et espaces libres, application de l'Ordonnance fédérale sur le bruit) ont permis de rassembler des inventaires, analyses et propositions;
- phase intermédiaire: les signes de plus en plus évidents du changement de conjoncture économique mettent en évidence de nouvelles priorités et ouvrent de nouveaux champs d'investigation. La tenue du colloque Genève 2001 en mars 1991 confirme par ailleurs la disparité entre la minutie des préoccupations locales et l'imprécision de l'idée d'agglomération transfrontalière. Ce contexte amène le Service d'urbanisme à recentrer la réflexion sur les échelles et domaines de l'aménagement sur lesquels la Ville de Genève a compétence pour agir;

Proposition: crédits d'études de l'aménagement local terminés

- phase finale: le document final «Plan directeur communal Genève 2001» est conçu et réalisé pour l'essentiel durant l'année 1992. Il rassemble des informations recueillies durant la première phase et de nouvelles expertises sur des sujets apparus comme sensibles: taxe d'équipement, activités industrielles en ville, programmation scolaire, par exemple. Sa rédaction et sa présentation visent à le rendre aisément compréhensible et agréable de lecture.

Par choix politique et contrairement à la 2^e phase de l'étude d'aménagement, l'étude n'a pas fait l'objet d'une demande de subvention auprès des autorités cantonales.

Boucllement des comptes selon PFQ 120.05

Fr.

- Crédit d'étude, selon proposition de crédit N° 193, votée par le Conseil municipal le 28 novembre 1989	1 300 000,00
1. Etude préparatoire janvier-septembre 1990	
- Honoraires d'architectes, d'urbanistes et d'ingénieurs	978 585,40
- Frais de reproduction de documents	23 389,80
	<u>1 001 955,20</u>
2. Synthèse intermédiaire et colloque Genève 2001 - 5 mars 1991	
- Honoraires agence de communication, graphiste et publication «Options d'une politique urbaine»	59 313,70
- Frais d'organisation du colloque - 5 mars 1991	42 003,30
	<u>101 317.—</u>
3. Synthèse finale, consultations et publication du plan directeur communal (septembre 1991 - mai 1993)	
- Honoraires agence de communication pour rédaction et mise en page, y compris sous traitance pour travaux graphiques, photos et corrections	159 685,35
- Frais d'impression - 1500 exemplaires	29 382,30
- Frais conférence de presse et information après publication	4 710.—
	<u>193 777,35</u>
- Dépenses finales pour la Ville de Genève	1 297 049,55
- Différence (solde)	2 950,45

3. Elaboration d'une conception globale de la circulation en ville de Genève*Préambule*

En mars 1986 entre en vigueur l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air, en application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983. C'est dans ce contexte que, dans son discours de début de législa-

Proposition: crédits d'études de l'aménagement local terminés

ture en juin 1987, le Conseil administratif annonçait son ferme souhait de voir se réaliser une étude sur les moyens à mettre en œuvre en matière de circulation pour réduire pollution de l'air et bruit. En été 1987 il était convenu d'une étude commune entre la Ville et le Canton, soit le Département de justice et police (M. Bernard Ziegler) et le Département municipal des affaires sociales, des écoles et de l'environnement (M. Guy-Olivier Segond), financée à 50% par chacun des partenaires.

Le Conseil administratif proposa une demande de crédit de 1,1 million le 30 mars 1988, qui fut votée par le Conseil municipal le 13 septembre de la même année avec deux objets: l'élaboration d'une conception globale de la circulation, et les études pour une traversée de la rade.

La conception globale de la circulation

Le montant est de 500 000 francs pour la Ville, le Département de justice et police participant pour un montant équivalent.

Les travaux préparatoires donnèrent lieu à une première phase de mandat «Environnement-Ville-Transports» (EVT: septembre 1988 à juin 1990), comprenant la mise en place d'une procédure de consultation des associations.

A la fin de cette première phase, la Ville a dépensé 173 214,85 francs.

La création de l'Office des transports et de la circulation (OTC) donna lieu à une deuxième phase de mandats, dont le résultat fut le «Plan des mesures à prendre dans le domaine de la politique des transports pour l'assainissement de l'air à Genève (août 1990)», adopté par le Conseil d'Etat le 27 mars 1991. La Commission consultative de la circulation (CCC) est créée le 3 septembre 1990.

Ces études ont été suivies de l'étude «Tout doux les Pâquis» (septembre 1989 à septembre 1991) et du projet «Circulation 2000» (mai 1990 à août 1992).

La part de la Ville dans cette deuxième phase s'est élevée à 267 236,60 francs.

Le montant total dépensé par la Ville en mandats d'études de 1988 à 1992 se monte à 439 035,45 francs.

Dès mars 1992, l'OTC prend en main Circulation 2000 et constitue un groupe de travail de suivi des études dans lequel la Ville sera représentée (SAUEP et SU), ainsi que le Département des travaux publics et les Transports publics genevois. Le groupe aménagement de la CCC en est l'organe consultatif. Le 16 juillet 1992 le rapport «Circulation 2000» est remis aux autorités cantonales et municipales pour examen et présenté à l'ensemble des partenaires politiques du canton le 31 août 1992.

Les traversées de la rade

Le débat sur une traversée – petite ou moyenne – de la rade est relancé en septembre 1985, suite à une lettre du président du DTP, M. Grobet, demandant au Conseil administratif son avis sur l'option d'une *petite traversée*. En janvier 1986, une initiative populaire pour une traversée de la rade (IN 16) est déposée. Au printemps 1987, le Conseil administratif demande l'étude d'une *moyenne traversée* et en juillet de la même année annonce qu'il demandera au Conseil municipal un crédit d'études dans ce but. Nous avons vu plus haut qu'il a été voté en septembre 1988.

Une première phase, mandatée conjointement par le DTP et la Ville a donné lieu au *Rapport intermédiaire N° 1 du groupe de travail Etat-Ville*, août 1989.

Cette première phase a coûté à la Ville 135 987 francs.

Sur la base de ce rapport, le Conseil administratif a demandé au président du DTP de mandater une équipe interdisciplinaire pour la suite des études. Cette équipe composée de plusieurs bureaux d'ingénieurs et d'architectes a produit en mars 1991 le *Rapport intermédiaire N° 2*. Ce rapport proposait un pont en amont de l'agglomération.

Cette deuxième phase a coûté à la Ville 513 267,75 francs.

Au total, les études pour une traversée de la rade ont coûté à la Ville, de 1988 à 1991, la somme de 647 838,75 francs.

Conclusion

Au bouclement du compte, 1 088 290,20 francs ont été dépensés, sous forme de mandats à des bureaux privés, pour ces différentes études.

Bouclement des comptes PFQ 120.03

Fr.

– Crédit d'étude, selon proposition de crédit N° 95, votée par le Conseil municipal le 13 septembre 1988, soit:	
a) Conception globale de la circulation	500 000,00
b) Etude de la moyenne traversée de la rade	500 000,00
c) Complément à l'étude de la petite traversée	100 000,00
	<hr/>
	1 100 000,00
– Conception globale de la circulation, honoraires bureaux d'études	439 035,45
– Traversée de la rade, honoraires bureaux d'études	647 838,75
– Dépenses finales pour la Ville de Genève	<hr/>
	1 088 290,20
– Différence (solde)	11 709,80

Proposition: crédits d'études de l'aménagement local terminés

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

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Approuve le boucllement de compte relatif au crédit d'étude de l'alvéole, 2^e phase de l'étude de l'aménagement de la ville de Genève (proposition N° 234).

Art. 2. – Approuve le boucllement de compte relatif au crédit de révision du schéma directeur de la ville de Genève (proposition N° 193).

Art. 3. – Approuve le boucllement de compte relatif au crédit d'élaboration d'une conception globale de la circulation en ville de Genève (proposition N° 95).

La parole n'étant pas demandée en préconsultation, la proposition est prise en considération et son renvoi à la commission des finances est accepté sans opposition (1 abstention).

4. Proposition du Conseil administratif, sur demande du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, en vue de l'adoption:

- du projet de loi abrogeant pour partie le plan d'extension N° 21795-2-136 du quartier de Contamines sur le territoire de la Ville de Genève, section Eaux-Vives;
- du projet de plan de site N° 29020-136 situé à l'angle des rues Michel-Chauvet et de Contamines, aux Eaux-Vives (N° 468).

A l'appui des plans mentionnés ci-dessus, le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement nous a transmis les explications suivantes:

«Le périmètre faisant l'objet du présent projet de loi est situé à l'angle de la rue de Contamines et de la rue Michel-Chauvet et est constitué de la parcelle N° 1234, index 1, feuille 35 du cadastre de la Ville de Genève, section Eaux-Vives.

Cette parcelle est comprise dans le périmètre du plan localisé de quartier N° 21795-2-136, adopté par le Conseil d'Etat le 14 janvier 1949, dans un secteur destiné à des «installations d'intérêt public». Ce plan localisé de quartier a été déclaré plan d'extension par le Grand Conseil le 12 janvier 1952, ce qui confère au terrain précité le statut d'utilité publique, permettant au Conseil d'Etat, le cas échéant, de l'exproprier pour autant qu'un intérêt public prépondérant le justifie. A l'époque, le législateur avait à l'esprit, en particulier, la construction d'un bâtiment scolaire sur ce terrain. Ce bâtiment a finalement été érigé sur la parcelle voisine N° 1235.

En 1990, la société immobilière propriétaire de la parcelle a approché la Ville de Genève pour savoir si cette dernière entendait toujours faire valoir un intérêt public sur ce terrain. La Ville de Genève s'est déclarée prête à y renoncer du fait que, l'école de Contamines ayant été construite sur le terrain adjacent, les besoins scolaires étaient satisfaits.

Une convention fut alors conclue entre la Ville de Genève et le propriétaire de la parcelle stipulant principalement que la maison existante, dite villa Joly, serait cédée gratuitement à la Ville de Genève ainsi qu'une assiette de 3000 m² de terrain en contrepartie de la réalisation, le long de la rue Michel-Chauvet, d'un bâtiment d'environ 7450 m² de surface brute de plancher, destiné principalement au logement, correspondant à une densité de 1,3.

Le Conseil administratif de la Ville de Genève a ensuite saisi le Conseil d'Etat d'un projet de plan localisé de quartier, en vertu de l'art. 1, al. 3 de la loi sur

l'extension des voies de communication et l'aménagement des quartiers ou localités, du 9 mars 1929 (LEXT).

Ce projet de plan qui définissait l'aménagement de ce secteur conformément aux termes de la convention précitée a fait l'objet d'un préavis favorable du Conseil municipal de la Ville de Genève, par arrêté du 14 mai 1996.

Cependant, un référendum ayant été lancé contre cet arrêté, celui-ci a été rejeté en votation populaire le 8 juin 1997.

En septembre 1997, le nouveau propriétaire du terrain, faisant usage de son droit prévu à l'article 13, alinéa 1 LEXT, a proposé au Conseil administratif de la Ville de Genève l'achat de la parcelle. Celui-ci a décliné cette offre en maintenant sa position quant à l'absence d'intérêt public.

Parallèlement, l'Etat de Genève a, lui aussi, confirmé ne pas être intéressé à acquérir cette parcelle.

Compte tenu de ce qui précède, le propriétaire a mandaté un bureau d'architecte afin de déposer une requête en autorisation de construire visant la réhabilitation de la maison Joly (bât. G 77) aux fins d'y résider lui-même et sa famille, ainsi que la transformation du rural (bâtiment G 76) en bureaux, avec une extension d'environ 260 m² d'un seul niveau comprenant une salle de conférence et un bureau supplémentaire ainsi qu'une piscine.

La requête prévoit également la réhabilitation du logement de service (bât. G 78) situé à l'angle de la rue de Contamines et de la rue Michel-Chauvet ainsi que la construction d'un garage.

La réalisation de ce projet nécessite, toutefois, l'abrogation de la clause d'utilité publique grevant cette parcelle.

A cette fin, il est proposé d'abroger la partie du plan d'extension N° 21795-2-136 constituée par la parcelle N° 1234, index 1.

Parallèlement au projet de loi, il est envisagé d'adopter un plan de site sur ce même périmètre, ce plan ayant pour effet d'abroger, pour partie, le plan localisé de quartier (à l'époque dénommé plan d'aménagement) approuvé le 14 janvier 1949. L'adoption de ce plan de site vise à préserver la parcelle 1234 susvisée et notamment le caractère historique et architectural de l'ancienne villa Joly et de ses dépendances. Son règlement précise dans ses articles 3 à 7 les dispositions prévues à cet effet.

En cas de rénovation ou de transformation de ces bâtiments, leurs éléments architecturaux caractéristiques devront être sauvegardés et les matériaux et les teintes, ainsi que les aménagements extérieurs, seront choisis en harmonie avec le caractère de l'ensemble.

Tous les projets seront soumis pour préavis à la Ville de Genève, ainsi qu'à la Commission des monuments, de la nature et des sites (CMNS).

Enfin, à l'exception des bâtiments projetés prévus par le plan, à savoir l'extension précitée du bâtiment G 76 ainsi que le garage, aucune autre construction ne pourra être autorisée.

Ce projet de plan de site, qui porte le numéro 29020, sera mis à l'enquête publique simultanément au présent projet de loi, et devra être approuvé par le Conseil d'Etat, après l'abrogation, par le Grand Conseil, de la clause d'utilité publique.»

En conformité aux articles 43 et 44 de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986, il est attribué les degrés de sensibilité II et III au terrain concerné par le plan de site susmentionné.

Le projet de loi qui sera soumis au Grand Conseil est le suivant:

PROJET DE LOI

Le Grand Conseil de la République et canton de Genève,

Décrète ce qui suit

Article unique. – Le plan d'extension N° 21795-2-136 du quartier de Contamines, sur le territoire de la Ville de Genève, section Eaux-Vives, adopté le 12 janvier 1952 par le Grand Conseil, est abrogé dans sa partie formée par la parcelle N° 1234, index 1.

Le Conseil administratif approuve les motivations qui conduisent à cette proposition soumise pour préavis à la Ville de Genève et, au vu de ce qui précède, vous invite, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet d'arrêté suivant:

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – De donner un préavis favorable à l’abrogation du plan d’extension N° 21795-2-136 du quartier de Contamines, sur le territoire de la Ville de Genève, section Eaux-Vives, dans sa partie formée par la parcelle N° 1234, index 1.

Art. 2. – De donner un préavis favorable à l’adoption du projet de plan de site N° 29020-136, situé à l’angle des rues Michel-Chauvet et de Contamines, aux Eaux-Vives.

Art. 3. – D’autoriser le Conseil administratif à constituer, épurer ou radier toute servitude dans les limites du plan mentionné à l’article 2.

Préconsultation

M^{me} Michèle Künzler (Ve). Nous, les Verts, nous nous demandons si cela est vraiment judicieux d'envoyer cette proposition en commission, étant donné la volonté populaire qui a été exprimée; les immeubles et l'abrogation du plan de site ont été refusés. Le préavis négatif a été donné par la population et je pense qu'il faudrait suivre cette proposition et ne pas revenir à la charge avec un projet qui n'est pas celui que la population désire. Il faudra peut-être encore attendre des dizaines d'années pour avoir un parc ouvert au public, mais il faut laisser cette possibilité ouverte.

Nous ne nous opposerons pas à l'envoi de cette proposition en commission, mais nous vous informons déjà que notre préavis sera négatif.

Le président. Madame Künzler, au point de vue de la procédure, il y a un problème avec les préavis sur les questions d'aménagement. Si vous ne donnez pas de réponse et que vous renvoyez la proposition au Conseil administratif, on considère que vous l'avez acceptée. Il faudrait alors avoir une discussion immédiate et donner un préavis défavorable. Est-ce cela que vous proposez? (*Acquiescement de M^{me} Künzler.*)

M. Sami Kanaan (S). Le groupe socialiste accueille cette proposition avec des sentiments très mitigés. Nous avons dû constater, à la lecture de cette proposition du Conseil administratif, que nous avions malheureusement raison à l'époque du débat au Conseil municipal, en mai 1996, comme l'a confirmé d'ailleurs la votation référendaire du 8 juin 1997 qui a fait suite à ce débat.

Au contraire, nous sommes entièrement favorables à un renvoi en commission, car c'est une occasion unique de refaire le point sur tous les aspects d'un dossier hautement symbolique, à notre avis, des enjeux d'aménagement du territoire de cette législature finissante. Symbolique aussi d'une certaine manière de discuter ces enjeux. Dans ce cas particulier, à l'époque, nous avons opté pour ce qu'on pourrait appeler un compromis, qui valait ce qu'il valait, mais qui était acceptable de notre point de vue. Face à ce compromis, une partie des formations politiques actives en ville ont réagi très vivement. Sur la base de nombreux arguments, peut-être pertinents dans l'absolu, mais pas nécessairement dans ce cas particulier, ces formations politiques ont désapprouvé ce compromis et prétendu qu'on pouvait faire mieux. Elles ont fait des promesses; elles ont dit qu'en refusant le compromis on pourrait nettement mieux sauvegarder l'intérêt public; qu'il était possible d'éviter une densification et de préserver l'intérêt général.

Ces deux formations – l'Alliance de gauche et les Verts pour ne pas les nommer – ont pris une responsabilité. Nous sommes curieux de voir comment ils l'assumeront aujourd'hui. Je rappelle que la votation populaire a abouti au rejet de la solution de l'époque; nous ne pouvons donc absolument pas préjuger de ce que pense ce Conseil ou la population de la ville de Genève de la situation actuelle.

La situation actuelle est assez simple. Il a été prouvé à maintes reprises que la clause d'utilité publique qui grève actuellement la parcelle N° 1234 n'est plus valable. L'école qu'on avait prévu d'y bâtir a été construite ailleurs et, de plus – M^{me} Burnand nous l'avait déjà expliqué en 1996 – en matière de jurisprudence européenne des droits de l'homme, les clauses d'utilité publique sont appliquées d'une manière très restrictive et la législation cantonale genevoise dans ce domaine est excessive par rapport au droit privé.

En ce qui nous concerne, nous ne sommes pas très enthousiastes de ce genre de jurisprudence; mais le fait est qu'on ne peut plus utiliser les clauses d'utilité publique aussi facilement que par le passé. Par conséquent, les propriétaires privés récupèrent leur droit entier sur cette parcelle.

Aujourd'hui, nous constatons que ce que nous craignons à l'époque est en train d'arriver: le propriétaire de la villa à usage strictement privé se trouvant sur cette parcelle peut s'y installer et construire sa piscine. Nous ne contestons absolument pas les intérêts privés de ce propriétaire; je dirais même qu'il a raison d'en faire usage. Mais nous constatons avec une certaine déception et une certaine surprise qu'il existe en quelque sorte une alliance de faits entre des intérêts privés et particuliers et des formations politiques qui, normalement, prétendent défendre l'intérêt général. A l'époque, ces dernières avaient promis que nous pourrions éviter cette situation. Aujourd'hui, je le répète, elles sont placées devant leurs responsabilités.

Nous insistons pour que ce dossier aille en commission, afin que nous puissions auditionner les différentes parties concernées, à commencer par le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL), bien sûr, mais aussi les privés concernés demandant cette abrogation de la clause d'utilité publique. Nous nous réjouissons de voir les conclusions et nous attendons des propositions concrètes, non une théorie politique en matière de protection de l'intérêt général en ville de Genève. Nous plaidons donc pour le renvoi en commission de l'aménagement et de l'environnement.

Mise aux voix, la discussion immédiate est refusée à la majorité (quelques abstentions).

Mis aux voix, la prise en considération de la proposition et son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement sont acceptés à la majorité (quelques oppositions et abstentions).

5. Proposition du Conseil administratif en vue:

- de l'adoption du projet de résolution relative à la nécessité de la construction d'un parking et de sa dimension;
- de l'ouverture d'un crédit de 230 000 francs, complémentaire au crédit de 300 000 francs, voté le 25 juin 1996, destiné à l'organisation d'un concours restreint d'architecture pour l'aménagement de places et de rues;
- de l'ouverture d'un crédit de 700 000 francs destiné à l'information publique.

Rapport relatif à la rénovation des bâtiments propriété de la Ville de Genève dans le quartier de Saint-Gervais (N° 469).

Table des matières

1. Préambule
2. Aménagement du quartier
 - 2.1 Objectifs d'aménagement du Conseil municipal
 - 2.2 Examen de la nécessité de la construction d'un parking et de sa dimension dans le quartier de Saint-Gervais
 - 2.2.1 Etude du besoin en stationnement et scénarios d'offre
 - 2.2.2 Accessibilité
 - 2.2.3 Accessibilité des livraisons de La Placette
 - 2.2.4 Faisabilité technique et constructive
 - 2.2.5 Faisabilité financière
 - 2.3 Proposition du Conseil administratif
3. Aménagement du domaine public
 - 3.1 Orientations d'aménagement urbain
 - 3.2 Concours d'architecture pour l'aménagement de places et de rues
 - 3.3 Proposition du Conseil administratif
4. Information publique
 - 4.1 Remarques générales
 - 4.2 Proposition du Conseil administratif
5. Rapport relatif à la rénovation de bâtiments et à la construction
 - 5.1 Rénovation des bâtiments appartenant à la Ville de Genève
 - 5.2 Rénovation des bâtiments appartenant à des propriétaires privés
 - 5.3 Construction sur les parcelles rue du Cendrier, 1-3, propriétés de la Ville de Genève
 - 5.3.1 Possibilités de bâtir
 - 5.3.2 Proposition du Conseil administratif

Mesdames et Messieurs les conseillers,

1. Préambule

A la suite de la proposition du Conseil administratif N° 31 en vue de l'ouverture d'un crédit de 2 602 000 francs destiné à couvrir les frais d'études à engager en 1996 et 1997 pour les projets inscrits au 15^e programme financier quadriennal concernant la réhabilitation des bâtiments propriétés de la Ville de Genève dans le quartier de Saint-Gervais, le Conseil municipal a attribué le 25 juin 1996 un premier crédit d'étude de 300 000 francs concernant la nécessité de la construction d'un parking et sa dimension dans le quartier de Saint-Gervais et les frais d'organisation d'un concours restreint pour l'aménagement du quartier.

Il a attribué le 18 septembre 1996 un crédit de 550 000 francs destiné à couvrir les frais d'étude pour la réhabilitation, selon la variante retenue, des immeubles N°s 14 et 16, rue Rousseau, et N°s 9 et 10 de la rue Lissignol, figurant respectivement sous les rubriques 12.36.3, 12.88, 12.87 et 12.40.1 du 15^e plan financier quadriennal.

Le Conseil municipal a attribué le 16 avril 1997 un crédit de 1 290 000 francs destiné à couvrir les frais d'étude pour la réhabilitation des immeubles N°s 9, 15, 17 et 21, rue des Etuves, ainsi que de ceux des N°s 2 et 9, place Grenus, figurant respectivement sous les rubriques 12.41.2, 12.41.3, 12.41.4, 11.51, 12.41.5 et 12.86 du 15^e programme financier quadriennal.

Il faut rappeler que, concernant la participation à l'information, la commission ad hoc Saint-Gervais n'a pas soumis de conclusions au Conseil municipal.

Aujourd'hui, le Conseil administratif présente:

- une proposition de résolution relative à la nécessité de la construction d'un parking et de sa dimension;
- une proposition de crédit d'étude complémentaire à celui voté le 25 juin 1996 destiné à un concours d'architecture pour l'aménagement de places et de rues;
- une proposition de crédit reprenant celle du 12 septembre 1995, destinée à la mise en place de l'information publique;
- une proposition afin de favoriser la réalisation d'un immeuble sur les parcelles de la Ville de Genève, à la rue du Cendrier 1-3;
- un rapport relatif à la rénovation des bâtiments propriétés de la Ville de Genève.

Dans son rapport intermédiaire N° 31 A, la commission ad hoc Saint-Gervais tenait à souligner «... que la réhabilitation du quartier de Saint-Gervais qui représente, avec la Vieille-Ville, le deuxième site historique de Genève est un objectif

prioritaire en ce qui concerne l'urbanisme de Genève. La réhabilitation de ce quartier implique de prendre une position quant à deux types de problèmes:

- l'aménagement du quartier;
- la restauration des bâtiments appartenant à la Ville.»

2. Aménagement du quartier

2.1 Objectifs d'aménagement du Conseil municipal

Dans son rapport intermédiaire N° 31 A, la commission ad hoc Saint-Gervais a indiqué les objectifs d'aménagement à poursuivre:

- «– la place Grenus devrait être restituée aux piétons, ce qui implique la suppression des trémies d'accès au parking de La Placette;
- le parking de la place Simon-Goulart devrait être supprimé et cette place devrait être réaménagée;
- la place de Saint-Gervais devrait être réhabilitée;
- les rues piétonnes ou accordant la priorité aux piétons devraient, dans la mesure du possible, être conçues sans trottoir et sans place de stationnement;
- un nouvel accès devrait être trouvé pour les camions desservant La Placette. Si cela s'avère nécessaire, la réalisation de ce nouvel accès pourra impliquer la suppression des logements de l'immeuble du XIX^e siècle appartenant à La Placette, situé dans la rue Rousseau. Au cas où la réalisation d'un nouvel accès pour les camions de La Placette impliquerait la démolition de l'immeuble, il conviendra, dans la mesure du possible, d'essayer d'en préserver la façade.»

2.2 Examen de la nécessité de la construction d'un parking et de sa dimension dans le quartier de Saint-Gervais

A la demande du Conseil municipal, le Conseil administratif a fait procéder à plusieurs études en vue de déterminer si la construction d'un nouveau garage collectif était nécessaire, compte tenu des objectifs d'aménagement du Conseil municipal et en matière de circulation et de transports de l'Etat de Genève, s'il était techniquement constructible et à quel coût et si, enfin, le financement de la réalisation était viable.

Trois démarches indépendantes ont été confiées à différents experts:

1. étude des besoins en stationnement et scénarios d'offre, insertion dans le réseau de circulation;
2. faisabilité technique et constructive;
3. scénarios de financement.

Par ailleurs, il s'est agi d'analyser les conséquences du déplacement de l'accès de livraisons de La Placette, rendu nécessaire par la suppression des rampes d'accès actuelles, ainsi que le fonctionnement de la halle de livraisons existante, ne répondant plus aux besoins actuels.

Enfin, le Conseil administratif propose un projet de résolution qui permettra de concrétiser les conclusions des études menées.

2.2.1 Etude du besoin en stationnement et scénarios d'offre

Pour la première fois en Ville de Genève, le projet d'un garage collectif public, sa taille, la définition du mode de parcage sont définis en fonction de la connaissance de la situation existante du stationnement dans un quartier et des objectifs de la municipalité.

Tout d'abord, il fallait connaître la situation existante du stationnement public, dans les rues comme dans le garage souterrain de Grenus, suivant les différents types de durée et au fil de la journée. Puis, le Conseil administratif a déterminé des principes, des réponses aux multiples besoins, aux différents clients, par une offre circonstanciée en matière de stationnement et de transports. Cela défini, des scénarios d'offres quantitatives – c'est-à-dire d'extension ou non, plus ou moins grande, du garage actuel – et qualitatives – c'est-à-dire de modes de gestion horaire du stationnement, ou encore d'éventuel «macaron» pour les résidents – ont été évalués.

Dans le quartier, l'offre de stationnement est de 1300 places. Près de la moitié est de caractère privé, ce qui laisse peu de marge de manœuvre pour une politique de stationnement public. Sur les quelque 700 places publiques, la moitié se trouve dans le garage souterrain de Grenus (327 places) – mais qui est fermé la nuit – et la moitié dans les rues, avec généralement une limite de stationnement de 90 minutes.

L'observation a permis de répartir les usagers de ce stationnement en périodes de longue durée (supérieur à 4 heures), de moyenne durée (1 heure et demie à 4 heures), de courte durée (moins de 1 heure 45).

Globalement, ce sont près de 6000 usagers qui utilisent quotidiennement l'offre existante de 1300 places. Compte tenu de la tarification progressive du garage de Grenus, celui-ci fonctionne de manière satisfaisante, plutôt en faveur de l'accueil des visiteurs que des pendulaires. Par contre, étant fermé la nuit, il présente une réserve de capacité importante à mettre au service des usagers du soir et des résidents.

Le stationnement existant dans les rues, censé être de courte durée, est tout au contraire de moyenne à longue durée, utilisé d'abord par les pendulaires. Cette

offre dans les rues est saturée dès 10 heures jusqu'en soirée. Cela amène les résidents à devoir déplacer leur véhicule le jour. Cela entraîne également un important stationnement illicite, tant dans le dépassement de temps accordé par les parcomètres que dans l'occupation abusive des surfaces piétonnes.

Dans son Plan d'assainissement de l'air et dans sa conception de Circulation 2000, le Conseil d'Etat a présenté ses options en matière de déplacement et de stationnement. Le Conseil administratif s'est référé aux mêmes orientations dans son Plan directeur communal. Dès lors, au vu de la situation existante, les objectifs pour satisfaire les besoins connus sont les suivants:

- pour les visiteurs de courte durée, accroître l'offre, principalement dans le garage de Grenus, vu le caractère commerçant du quartier;
- pour les usagers de durée moyenne, maintenir l'offre dans le garage de Grenus, vu la présence de nombreuses activités de service dans le quartier;
- pour les usagers de longue durée, réduire l'offre de stationnement pour les pendulaires, mais favoriser l'amélioration des transports collectifs, ce qui est le cas notamment avec la mise en œuvre des nouvelles lignes de tramway;
- pour les résidents, accroître l'offre, tant par de nouvelles places que par une nouvelle gestion sur le domaine public de ce type de stationnement;
- pour les visiteurs nocturnes, maintenir l'offre actuelle, étant donné l'importance des garages collectifs publics déjà existants dans le secteur.

Par ailleurs, du point de vue de l'aménagement urbain, les orientations proposées par le Conseil municipal et le projet de schéma directeur entraînent l'accroissement des surfaces offertes aux piétons et, en conséquence, la suppression de quelque 155 places sur les 700 qui existent au long des rues.

La réponse à ces objectifs passe par une modification de l'offre existante, en termes de mode de gestion des places et – c'est à vérifier – en termes de nombre de places.

Sur le plan quantitatif, deux projets sont déjà connus: la proposition d'un promoteur privé de réaliser une extension de 500 places au garage de Grenus existant; une étude de la Ville de Genève permettant de réaliser 130 nouvelles places sous la place Grenus. Par ailleurs, la situation existante, sans changement, a également été considérée. Sur le plan qualitatif, deux modes de gestion ont été évalués, soit la situation existante, soit la suppression du stationnement de longue durée et d'une partie de moyenne durée sur le domaine public.

Il ressort de cette évaluation que la situation existante n'est pas satisfaisante. Le résultat de ce scénario est de priver la moitié des usagers potentiels du stationnement de courte durée de toute possibilité de parcage. Il apparaît également que

le projet privé d'accroissement de 500 places de stationnement est surdimensionné pour les besoins reconnus ici. L'amélioration de l'offre en stationnement, au vu du constat actuel et pour satisfaire les objectifs d'aménagement pour les piétons, demande la réalisation d'une extension du garage souterrain actuel de Grenus et une modification de la gestion du parcage de surface. Quatre variantes se dégagent:

- 180 à 200 places supplémentaires, si aucune mesure particulière n'est prise pour le stationnement diurne des résidents;
- 250 à 300 places supplémentaires, si le stationnement des résidents est favorisé au sein du garage collectif par des abonnements spécifiques;
- 230 à 270 places supplémentaires, si le stationnement des résidents est favorisé sur le domaine public par l'attribution de macarons aux résidents et le stationnement de courte durée favorisé au sein du garage collectif;
- 180 à 200 places supplémentaires, si le stationnement des résidents est favorisé sur le domaine public par l'attribution de macarons aux résidents et une partie seulement du stationnement de courte durée favorisée au sein du garage collectif.

2.2.2 Accessibilité

Vu les objectifs d'aménagement de nouveaux espaces piétonniers et de suppression des rampes d'accès actuelles du garage souterrain de Grenus, il s'agit de recomposer l'ensemble du système d'entrée et de sortie pour celui-ci et son extension.

Au niveau local, il est prévu que l'ensemble du quartier forme une zone «rue résidentielle» ou «piétonne», à l'image du périmètre de la Vieille-ville, ce qui interdirait toute autre circulation que les livraisons et les diverses catégories d'ayants droit ou les riverains. La rue de Coutance, dévolue aux transports collectifs, est déjà une «rue marchande». Deux boucles desserviraient alors l'intérieur du quartier depuis les carrefours principaux et le réseau collecteur.

Au niveau du réseau principal et collecteur, le système d'accès et de sortie proposé doit tenir compte du concept de Circulation 2000. Dans cette partie de la ville, les rues du Temple, des Terreaux-du-Temple et de Chantepoulet, qui encadrent Saint-Gervais, sont conçues comme collectrices, de manière à favoriser l'accessibilité des quartiers, mais éviter les mouvements de transit à travers la ville. Suivant les destinations, le trafic automobile est renvoyé vers la ceinture de la rade ou la moyenne ceinture urbaine. L'organisation de ces rues doit également tenir compte de l'insertion prochaine d'une nouvelle ligne de tramway, ainsi que du futur Transport collectif en site propre.

Au premier abord, sept accès ont été envisagés, dont deux ont été finalement retenus:

- par la rue du Cendrier, depuis le carrefour de Chantepoulet, variante finalement retenue pour les accès et sortie depuis le nord-ouest de la ville;
- par la place Saint-Gervais, rejetée, car trop dommageable pour le site;
- par la rue Paul-Bouchet, techniquement irréalisable;
- par la rue Grenus, depuis la rue Rousseau, éliminée, car située trop à l'intérieur du réseau de voies internes au quartier, en zone «rue résidentielle» ou «piétonne»;
- par la rue Grenus, depuis la rue de Coutance, éliminée pour les mêmes raisons, la rue de Coutance étant de plus une «rue marchande»;
- par la rue Grenus, depuis la rue du Temple, variante finalement retenue pour les accès et sortie depuis le sud-est de la ville;
- par la rue Rousseau, depuis la rue Cornavin, techniquement irréalisable.

La capacité proposée et l'affectation du garage collectif de Grenus ne nécessitent pas une double rampe d'accès et de sortie. Toutefois, l'organisation générale des circulations dans le secteur et la volonté de rendre l'accès de ce garage collectif possible depuis toutes les provenances de la ville entraînent la proposition de réaliser le système complet:

- par la rue du Cendrier, depuis le carrefour à feux de Chantepoulet, utilisation de l'accès existant au parking de l'ensemble immobilier Cendrier-Plaza et doublement de la trémie pour la sortie dans le futur immeuble rue du Cendrier 1-3, un tunnel reliant le nouveau garage collectif de Grenus par la rue Rousseau, sous les immeubles du N° 9 de cette rue;
- par la rue Grenus, depuis un nouveau carrefour à feux à la rue du Temple, implantation d'une double trémie et d'un tunnel ralliant le nouveau garage collectif par la rue Grenus.

2.2.3 Accessibilité des livraisons de La Placette

Etant donné un système de vente de produits de grande consommation en limitant les stocks, le magasin La Placette reçoit une centaine de véhicules chaque jour, à raison de 6 à 12 par heure, de 6 heures à 16 heures. Il s'agit principalement de camions, mais également de fourgonnettes et de quelques semi-remorques.

Actuellement, ces livraisons s'effectuent essentiellement par les rampes de la place Grenus. Mais, tôt le matin, quelques véhicules plus importants desservent directement les entrées principales du magasin. Le fonctionnement de la halle actuelle de livraison est insatisfaisant, car trop exigü.

La Placette dispose d'une concession pour l'utilisation des rampes de la place Grenus jusqu'en 2050. Toutefois, dans le cadre de la rénovation des immeubles leur appartenant, situés à l'angle des rues Rousseau et Cornavin, Maus Frères SA a présenté une requête au Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement pour créer un accès à une nouvelle halle de livraison souterraine, partiellement sur son domaine privé et partiellement sous le domaine public.

Du point de vue de l'accessibilité, deux variantes sont envisageables:

- par la rue Rousseau, depuis la rue Paul-Bouquet, suivant le projet présenté par Maus Frères SA, la conséquence étant de rendre la circulation d'une dizaine de véhicules par heure, entre 6 heures et 16 heures, compatible avec la circulation d'ayants droit au sein d'une zone «rue résidentielle» ou «piétonne»;
- par la rue Grenus, depuis la rue du Temple, la conséquence étant de supprimer ces mouvements au sein du quartier, mais d'entraîner un surcoût de construction des tunnels d'accès au nouveau garage collectif de Grenus d'environ 20%.

Le remplacement de l'accès de livraison à La Placette est un préalable à la suppression des rampes existantes pour réaménager la place Grenus et, ou, à toute extension du garage souterrain actuel.

Le déplacement de l'accès de livraison et l'amélioration de la halle de déchargement peuvent trouver une réponse dans le cadre de la rénovation ou de la reconstruction des immeubles de la rue Rousseau pour autant que les conditions de circulation, de compatibilité avec une zone «rue résidentielle» ou «piétonne», ainsi que d'insertion architecturale soient résolues. Par ailleurs, ceci entraîne une dérogation au règlement transitoire des plans d'utilisation du sol de la Ville de Genève et à la loi sur les démolitions, transformations et rénovation d'immeubles.

Le problème principal est l'attitude de Maus Frères SA vis-à-vis du projet d'extension du garage souterrain actuel. Ce propriétaire doit analyser, d'une part, son propre intérêt à une amélioration de son accès de livraison, qui n'est aujourd'hui plus viable et qui crée des nuisances dans le quartier et, d'autre part, à l'accroissement des possibilités de stationnement de courte durée pour sa clientèle comme pour l'amélioration de l'environnement piétonnier de ce grand magasin. Le droit de superficie accordé par la Ville de Genève n'est aujourd'hui plus adapté à l'évolution prise par le mode de livraison de La Placette et correspond à un système d'accès qui crée des nuisances dans le quartier.

2.2.4 Faisabilité technique et constructive

La récupération de surfaces au profit des piétons, le déplacement de la rampe d'accès actuelle et l'évolution du stationnement entraînent l'agrandissement du garage souterrain de Grenus selon les variantes déjà définies plus haut:

- 180 à 200 places si aucunes mesures particulières ne sont prises pour le stationnement diurne des résidents;
- 250 à 300 places si le stationnement des résidents est favorisé au sein du garage collectif par des abonnements spécifiques;
- 230 à 270 places si le stationnement des résidents est favorisé sur le domaine public par l'attribution de macarons aux résidents et le stationnement de courte durée favorisé au sein du garage collectif;
- 180 à 200 places si le stationnement des résidents est favorisé sur le domaine public par l'attribution de macarons aux résidents et une partie seulement du stationnement de courte durée favorisée au sein du garage collectif.

L'accessibilité de ce garage collectif depuis le réseau principal, suivant l'organisation prévue dans la conception Circulation 2000, nécessite un double système d'accès et de sortie, par la rue du Cendrier et depuis la rue du Temple.

Plusieurs projets ont déjà été établis. Le plus récent est la demande préalable N° 16960 d'agrandissement du parking actuel de 526 places.

Un garage collectif représente un équipement dans une politique de stationnement, de circulation et de transports avant d'être une action de promotion, de construction. Il doit obéir à des «conditions cadres» de besoins en stationnement, d'accessibilité et d'insertion urbaine. Ces éléments connus et avant d'évaluer un plan financier, il s'agit de connaître la faisabilité technique et le coût effectif d'une telle opération. C'est l'exercice qui a été confié à un expert indépendant sur la base d'un projet d'extension de 300 places, avec un double système d'accès; ceci indépendamment des scénarios quantitatifs présentés plus haut.

Le parc souterrain lui-même est constitué de 6 niveaux en relation avec ceux du garage de Grenus. La dalle supérieure est à 1,50 m du sol afin de permettre tout réaménagement de surface.

Les accès sont communs, le garage de Grenus et son extension devenant publics. Depuis la rue du Cendrier, les deux voies du tunnel d'accès se trouvent côte à côte, l'une reprenant l'accès au garage souterrain de l'ensemble Cendrier-Plaza et l'autre implantée dans les parcelles de la Ville de Genève, rue du Cendrier 1-3, pour ensuite se superposer au niveau de la rue Rousseau et traverser, en sous-œuvre, l'immeuble de la rue Rousseau 9 - place Grenus 6. Depuis la rue du Temple, par la rue Grenus, le tunnel d'accès comporte deux voies superposées.

La durée des travaux est estimée à environ deux ans et demi.

Le coût de construction est de quelque 25 millions de francs. A cela s'ajoutent des frais financiers, de l'ordre de 4,5 millions de francs. Dès lors, l'investissement total est estimé à 29,5 millions de francs.

Suivant l'expert, «Le coût total de l'opération est élevé, surtout si on le rapporte uniquement au nombre de places supplémentaires à celles existantes du parking Placette. Il faut souligner l'importance du coût des voies d'accès (Cendrier, Grenus) qui représente env. 40% du prix global du gros œuvre.» (Rapport technique, décembre 1997.)

Le coût de construction établi ici représente la «vérité des coûts». Dans ce coût, le parc de stationnement représente environ 9,7 millions de francs et les tunnels d'accès 15,3 millions de francs.

2.2.5 Faisabilité financière

Une fois l'estimation de coût de construction connue, une expertise a été confiée à un expert qui ne se trouve pas engagé dans les projets connus pour Saint-Gervais. L'avis de la Fondation des parkings a été également requis.

Dans cette opération, c'est la réalisation des accès par tunnels qui grève le coût de construction. En effet, si le coût de construction à la place d'un garage collectif en milieu urbain avoisine 55 000 francs, le coût à la place est ici de quelque 98 000 francs pour l'ensemble de la réalisation, mais d'environ 40 000 francs en ne considérant que le parc souterrain. Ramené à la surface de la «zone piétonne» à revaloriser, le coût des tunnels d'accès représente environ 6000 francs le mètre carré, proche du coût d'acquisition d'un terrain en milieu urbain.

Outre la réponse à l'objectif de revaloriser les places et rues du quartier, les parcours piétonniers, cette réalisation est également motivée par la création de 20 places de stationnement pour l'immeuble à réaliser sur les parcelles de la Ville de Genève, rue du Cendrier 1-3, et, éventuellement, de places pour les locataires des immeubles rénovés par la Ville de Genève, en complément de l'offre de stationnement sur le domaine public, gérée par le biais d'un «macaron».

Pour amortir ce coût excédentaire, une première possibilité est de diviser l'intervention suivant les infrastructures. Le secteur privé réalise l'extension du garage collectif de Grenus pendant que les pouvoirs publics assument la réalisation des tunnels d'accès, étant donné que la réalisation de ces derniers est indispensable pour rendre la place Grenus piétonne et pour supprimer la boucle d'accès et de sortie du parking dans le quartier.

Un deuxième ensemble de possibilités est de maintenir unique l'opération financière, mais de rechercher des moyens différents de la financer: «Afin de rendre la structure financière attractive pour les futurs investisseurs, il est nécessaire de prévoir une subvention à fonds perdus de 13 millions de francs. Les moyens pour la recevoir sont à chercher vers les bénéficiaires de l'opération, soit:

- les propriétaires riverains dont le patrimoine immobilier va être réévalué par la réalisation de l'ensemble de l'opération;
- la Ville de Genève qui est le principal bénéficiaire à long terme de l'amélioration des conditions dans l'ensemble du quartier;
- éventuellement les fonds de stationnement sur chaussée en Ville de Genève.

Ce montage financier risque de ne pas trouver de banque pour octroyer les prêts hypothécaires: ratio prêt hypothécaire/fonds propres trop important» (Recherche de faisabilité financière, janvier 1999).

La répartition entre les hypothèques et les prêts obligataires peut être adaptée afin de correspondre aux usages des banques, des assurances ou des investisseurs institutionnels. L'opération est alors viable financièrement.

Une troisième possibilité est que «La valeur de la structure existante est représentée par le parking Grenus actuel. Pour éviter des frais de transactions immobilières compliquées et coûteuses, ce sont simplement les recettes d'exploitation du parking existant qui sont données à la nouvelle société, en contrepartie, les frais d'exploitation sont à la charge de celle-ci.» (Recherche de faisabilité financière, janvier 1999). L'opération est viable financièrement et génère un rendement acceptable.

2.3 Proposition du Conseil administratif

La Ville de Genève ne peut, seule, assumer la réalisation d'un garage public sans l'intéressement des autres partenaires économiques du quartier de Saint-Gervais.

Pour répondre au besoin en stationnement et répondre à l'objectif de revalorisation du quartier, l'extension du parc souterrain actuel par un garage public de 180 à 300 places apparaît optimal. En regard, 155 places pourront être supprimées en surface pour revaloriser les espaces publics, le solde étant dévolu aux résidents et aux artisans du quartier.

L'opération est viable pour autant qu'un coût de 13 à 15 millions de francs soit absorbé par un investissement à fonds perdu ou par son intégration dans un plan financier global.

Une autre conséquence est le déplacement de l'accès des livraisons de La Placette du centre de la place Grenus au sein de l'îlot rue Rousseau-rue Cornavin, dans le cadre d'une opération de rénovation ou de reconstruction des bâtiments situés à l'angle des rues Rousseau et Cornavin. Cela nécessite une dérogation du règlement transitoire du plan d'utilisation du sol de la Ville de Genève et à la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de logements, justifiée par

l'intérêt public de la revalorisation du quartier. En contrepartie, Maus Frères SA sera appelé à participer à la réalisation d'un immeuble résidentiel sur les parcelles de la Ville de Genève, rue du Cendrier 1-3. Les 20 places de stationnement liées à ces immeubles seront incluses dans l'extension du garage existant de Grenus.

En conclusion, le Conseil administratif propose au Conseil municipal un projet de résolution relative à la nécessité de la construction d'un parking et de sa dimension, qui lui donne mandat d'exécution de ce projet avec les partenaires intéressés.

3. Aménagement du domaine public

3.1 Orientations d'aménagement urbain

Dans son rapport intermédiaire N° 31 A, la commission ad hoc Saint-Gervais a indiqué les objectifs d'aménagement à poursuivre. Concernant l'aménagement du domaine public plus précisément, voici ses premières orientations:

- «– la place Grenus devrait être restituée aux piétons, ce qui implique la suppression des trémies d'accès au parking de La Placette;
- le parking de la place Simon-Goulart devrait être supprimé et cette place devrait être réaménagée;
- la place de Saint-Gervais devrait être réhabilitée;
- les rues piétonnes ou accordant la priorité aux piétons devraient, dans la mesure du possible, être conçues sans trottoir et sans place de stationnement;
- ...»

La volonté de supprimer les trémies d'accès du garage souterrain de Grenus, le projet d'extension de ce parc de stationnement collectif, ainsi que les projets de rénovation de bâtiments appartenant à la Ville de Genève ou à des propriétaires privés offrent l'occasion à la Ville de Genève de repenser globalement l'aménagement du domaine public en lien avec les affectations riveraines.

On peut considérer le quartier de Saint-Gervais comme le pendant de la Vieille-Ville sur la rive droite. La rénovation urbaine a profondément modifié ses structures, mais les caractéristiques territoriales fondamentales ont été préservées. Et c'est cela que l'aménagement du domaine public peut contribuer à remettre en valeur.

Il faut noter, à l'intérieur du quartier, la permanence des traces des fossés successifs dans l'implantation des rues ou des limites parcellaires, la coïncidence des limites du quartier avec le tracé des fortifications de la Réforme, la permanence du parcours de l'Ile à Cornavin.

Le tissu médiéval préexistant a vu de profondes modifications: construction des Bergues sur les terrains des anciennes indiennes, dénoyautage de l'îlot du XV^e siècle avec la création de la place Grenus, construction de logements ouvriers à la rue Lissignol et à la rue Vallin.

Les limites du quartier sur l'eau et son image théâtrale se sont précisées dans la première moitié du XIX^e siècle avec la création du front du quai des Bergues et du pont par Guillaume-Henri Dufour. De même, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, la ceinture fazyste a enserré le quartier, la première régulation volontaire du Rhône a été menée au pont de la Machine.

La première moitié de ce siècle a vu les opérations de rénovation urbaine de l'architecture moderne – Hôtel du Rhône, Terreaux-du-Temple, Le Plaza – qui n'ont jamais été achevées et ont amené la réaction de conserver les structures restantes et les réhabiliter.

Ainsi, l'enjeu urbanistique actuel est de comprendre et prolonger cette histoire. Un cas emblématique est l'achèvement de l'opération du Plaza sur des parcelles de la Ville de Genève. Mais cela concerne également la réhabilitation des immeubles de logement ou le réaménagement des diverses places urbaines.

Afin d'accompagner ses propres projets, de conseiller les projets privés et d'orienter le concours d'architecture pour l'aménagement de places et de rues, la Ville de Genève s'est dotée d'un schéma directeur d'aménagement urbain. Celui-ci met en évidence les affectations et les caractères architecturaux des espaces publics, les tracés fondamentaux, les parcours piétonniers, cyclables et automobiles. Ce faisant, il est le pendant des documents connus – tels les plans de site de Coutance et de la rade – qui présentent les destinations et les caractéristiques architecturales des édifices. Il accompagne et complète également les indications de circulation et de transports relevées dans la conception de Circulation 2000.

La réhabilitation des espaces publics du quartier devrait passer par une revalorisation des anciens tracés historiques. Les rues du Temple et de Coutance ont déjà leur spécificité marquée, dont il suffirait de marquer l'aménagement. Par contre, la rue Rousseau devrait faire l'objet d'une attention particulière. Elle apparaît comme la charnière entre le secteur des Bergues-Chantepoulet et celui de Grenus-Coutance, parcourant le quartier du «haut» en «bas».

Les parcours piétonniers majeurs traversent le quartier, du «haut» de Cornavin au «bas» des passages du Rhône: la rue de Coutance, la rue Rousseau, la rue Winkelried. Plus que d'aménagement proprement dit, il s'agirait plutôt d'accroître les surfaces dévolues à la déambulation, au chalandage.

Les places représentent aujourd'hui des lieux de halte et de repère. Elles résultent de situations urbaines fort différentes: de relation avec l'extérieur du quartier, de dénoyautage du tissu urbain préexistant, de parc ou de cours urbains. Leur requalification représente l'intervention principale d'aménagement urbain.

Du point de vue de la circulation, des parcours piétonniers et cyclables, ce type d'aménagement peut trouver sa pleine expression au sein d'une zone «rue résidentielle» ou «piétonne» qui permet de contrôler l'accessibilité et le stationnement, de privilégier la marche et de permettre le passage généralisé des cycles. Deux boucles de circulation distribuent l'ensemble du quartier depuis les rues collectrices.

3.2 Concours d'architecture pour l'aménagement de places et de rues

Les orientations de base existent pour la mise sur pied d'un concours restreint d'architecture pour l'aménagement de places et de rues du quartier.

Du point de vue de l'aménagement, le Conseil municipal a émis les premiers principes. Le Département de justice et police et des transports et la Ville de Genève élaborera un schéma de circulation et de transports qui tienne compte de la conception Circulation 2000 et de l'impact du nouveau garage collectif, qui présente le concept d'une zone «rue résidentielle» ou «piétonne» pour Saint-Gervais. Le Conseil administratif dispose d'un schéma directeur d'aménagement urbain du quartier. Enfin, plusieurs projets d'aménagement urbain sont engagés dans le cadre de la mise en œuvre de la conception du «Fil du Rhône» pour le quai des Bergues, le pont de la Machine et le pont des Bergues.

En regard de l'aménagement des places et des rues, les diverses interventions de la Ville de Genève et des propriétaires privés apportent également des indications utiles quant à l'affectation des rez-de-chaussée, les passages ou les cheminements, les lieux à visiter, à desservir depuis le domaine public.

Le concours traitera de trois périmètres suivant des approches différentes:

1. projets d'aménagement des places de Saint-Gervais, Chevelu, de Grenus, de Coutance-Cornavin et Simon-Goulart;
2. projets d'aménagement complémentaires dans le quartier, notamment la «rue marchande» de Coutance et la rue «piétonne» Rousseau;
3. interventions ponctuelles complémentaires dans le restant du quartier.

Le projet sera mené au travers d'un concours restreint à dix architectes ou architectes-paysagistes genevois, suisses et étrangers suivant les règles usuelles de la SIA.

Budget prévisionnel du concours d'aménagement et de l'étude:

1. Concours d'architecture pour l'aménagement des places et rues	Fr.
– préparation, expertises	75 000
– indemnités du jury	50 000
– indemnités des experts	10 800
– indemnité des concurrents, prix et mentions	60 000
– divers	<u>30 000</u>
Total arrondi à	225 000
2. Développement du projet lauréat	
Total arrondi à	<u>186 000</u>
Soit	411 000

3.3 Proposition du Conseil administratif

Le schéma directeur d'aménagement propose les principes suivants en complément de ceux déjà émis par le Conseil municipal:

- création d'une zone «rue résidentielle» qui permette la circulation des ayants droit, le stationnement des livraisons, le stationnement des résidents et des artisans avec un «macaron», la circulation généralisée des cycles, la continuité des parcours piétonniers;
- la création de boucles de distribution pour la circulation des ayants droit depuis le réseau collecteur;
- la revalorisation de la rue de Coutance, «rue marchande» destinée au marché et aux transports collectifs;
- la revalorisation de la rue Rousseau, avec suppression du stationnement et suppression des trottoirs;
- la création d'une zone «piétonne» et la mise en valeur de la place Grenus, avec les rues limitrophes Grenus et des Etuves, de manière à favoriser les affectations commerciales, de cafés et de restaurant, des rez-de-chaussée et les divers cheminements internes;
- continuité avec les aménagements du quai des Bergues dans le cadre de la conception du «Fil du Rhône» et des ponts de l'Ile-place Saint-Gervais.

Un concours d'architecture pour l'aménagement de places et de rues concrétisera ces principes.

Frais à engager:	Fr.
Concours d'architecture et développement du projet lauréat	411 000
Etudes effectuées	<u>120 048</u>
Solde du crédit d'étude de 300 000 francs, du 25 juin 1996	<u>179 952</u>
Soit crédit complémentaire	231 048
arrondi à	230 000

Le 18^e programme financier quadriennal intégrera un programme de réfection progressive du réseau collecteur EU/EP et des aménagements de surface.

L'objet est inscrit au 17^e programme financier quadriennal sous le N° 102.38 à hauteur de 300 000 francs et a été voté par le Conseil municipal le 25 juin 1996. Le crédit complémentaire demandé n'est pas inscrit dans le 17^e programme financier quadriennal; il apparaîtra dans le 18^e programme.

La dépense prévue de 230 000 francs est compensée par le retrait du projet d'aménagement d'un espace public dans le «triangle de Soret» pour un montant de 7 500 000 francs, suite au référendum du 27 septembre 1998 consécutif au vote du Conseil municipal du 27 janvier 1998 pour l'acquisition d'une première étape des parcelles nécessaires, sous la rubrique 90.61 du 17^e programme financier quadriennal. Le solde du montant disponible pour de nouveaux projets est de 5 576 000 francs.

Le gestionnaire et le bénéficiaire de l'opération est le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public.

4. Information publique

4.1 Remarques générales

De nombreux contacts ont eu lieu entre le Conseil administratif, le Conseil d'Etat et différents investisseurs privés du quartier concernant les projets de rénovation d'immeubles et concernant la réalisation d'un garage collectif. Diverses associations locales, notamment les Habitants associés de Saint-Gervais et l'Association «Le Faubourg Saint-Gervais» sont intervenues à divers titres.

Dans le cadre de la proposition du Conseil administratif N° 31, une participation de la Ville de Genève de 200 000 francs aux démarches d'information publique était demandée.

Dans ce contexte, le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement avait promis une participation à l'information publique. Compte tenu de la non entrée en matière du Conseil municipal, il conviendra d'estimer avec l'Etat de Genève si sa participation est toujours d'actualité.

L'importance de la communication pour quelque projet d'aménagement que ce soit n'est plus à démontrer. Cette communication est d'autant plus nécessaire lorsqu'il s'agit d'un projet de l'envergure de celui de la réhabilitation du quartier de Saint-Gervais.

Le principe de base du concept de communication proposé est de renoncer à une communication uniquement informative, soit du concepteur aux destinataires, pour s'engager dans une communication basée sur l'échange et le dialogue. On peut utiliser le terme de «communication associative».

L'objectif de la communication est donc non seulement pour la Ville de Genève de présenter et de défendre les objectifs des divers projets, mais également d'y associer les partenaires et interlocuteurs : associations d'habitants, de commerçants, de parents d'élèves, etc. ainsi que les entreprises et les personnes responsables de ce projet.

Afin que cette communication soit facilement identifiable, il est proposé, comme cela a été le cas pour le projet d'ensemble de la couverture des voies ferrées à Saint-Jean, de créer un logo, un personnage qui incarne le projet et l'accompagne durant toute sa durée.

Le concept de communication se déclinera à travers différents supports, humains et matériels. Ces différents moyens ont pour but d'informer avec clarté et convivialité, ainsi que de créer une dynamique avec les intéressés.

Malgré l'avancée d'autres moyens technologiques, les supports papier s'avèrent encore indispensables. Il peut s'agir de lettres, d'affichettes, de prospectus envoyés directement aux habitants, distribués par les commerçants du quartier ou encore d'une feuille d'information distribuée à tous les ménages ou avec le journal de l'association des intérêts. En s'appuyant sur le concept de communication associative, on peut imaginer qu'une partie rédactionnelle de ce mini-journal sera mise à la disposition des associations, des habitants et autres partenaires.

De surcroît, une plus large information par des communiqués ou des annonces dans la presse pourra parfois s'avérer nécessaire.

Suivant l'évolution des travaux de rénovation et d'aménagement urbain, qui dureront plusieurs années, des conférences de presse seront organisées par les autorités de la Ville de Genève.

Les panneaux de chantier sont également un bon support de communication.

Des pages d'Internet présentant et suivant l'évolution des travaux seront réalisées dans le cadre du site Ville de Genève, comme c'est déjà le cas par exemple pour l'aménagement du quartier des Grottes et la couverture des voies ferrées de Saint-Jean. Dans ce cadre-là, les interlocuteurs pourront s'exprimer et questionner par courrier électronique.

La nouvelle arcade d'information de la Ville de Genève au pont de la Machine est idéalement située comme lieu d'exposition de l'aménagement de Saint-Gervais. La disposition des lieux le permet. Une maquette du quartier de Saint-Gervais sera une pièce maîtresse de cette exposition. De surcroît, au sein du quartier, «L'Infomobile» peut également être utilisée. Dans le lieu d'exposition, une boîte aux lettres sera mise à la disposition du public.

Des réunions publiques ponctueront les grandes phases de projet et d'avancement des travaux. D'autres réunions, plus restreintes, pourront avoir lieu ponctuellement afin de recueillir les remarques des riverains. Ces séances pourront se tenir de manière conviviale au sein du quartier, autour d'un café-croissant ou d'un verre de l'amitié, dans les établissements du quartier.

Des manifestations peuvent également annoncer le début de travaux. Un stand de la Ville de Genève peut être également monté au sein des manifestations du quartier.

Il est certain que des travaux d'une telle envergure dans l'espace et dans le temps provoqueront des débats, des critiques, des doléances. La démarche informative proposée doit assurer la continuité de la communication et du dialogue. Elle doit pouvoir rester souple et savoir s'adapter aux circonstances.

4.2 Proposition du Conseil administratif

Le montant total des études et des travaux inscrits dans le 17^e programme financier quadriennal pour le quartier de Saint-Gervais avoisine 60 millions de francs pour les prochaines années. Le budget prévu pour la communication correspond à environ 1,2% de ce montant. La réalisation de ce concept de communication souple et associative est estimée à 700 000 francs.

Cette somme se répartit de la manière suivante:	Fr.
Réalisation complémentaire de la maquette	10 000
Création et déclinaison des différents supports du concept de communication	45 000
Réalisation, production, media	420 000
Manifestations, événements, expositions	120 000
Suivi du dossier pendant six ans et frais administratifs	105 000
soit	<u>700 000</u>

L'objet est inscrit dans le 17^e programme financier quadriennal sous le N° 12.96 pour un montant de 200 000 francs, estimé pour couvrir les dépenses durant les deux premières années, et avait été présenté au Conseil municipal le 12 septembre 1995 au sein de la proposition N° 31. La présente proposition répond aux questions de la commission ad hoc.

La dépense prévue de 700 000 francs est compensée par le retrait du projet d'aménagement d'un espace public dans le «triangle de Soret» pour 7 500 000 francs, suite au référendum du 27 septembre 1998 consécutif au vote du Conseil municipal du 27 janvier 1998 pour l'acquisition d'une première étape des parcelles nécessaires, sous la rubrique 90.61 du 17^e programme financier quadriennal. Le solde du montant disponible pour de nouveaux projets est de 8 876 000 francs.

Le gestionnaire et le bénéficiaire de l'opération est la Division de l'aménagement et des constructions.

5. Rapport relatif à la rénovation de bâtiments et à la construction

5.1 Rénovation des bâtiments appartenant à la Ville de Genève

D'une manière générale, la Ville de Genève possède un important parc immobilier construit et peu de terrains libres. Dans le quartier de Saint-Gervais, elle possède un quart des propriétés immobilières. Aussi, son intervention est importante dans le processus, mais pas décisive; c'est l'ensemble des intervenants, tant privés que publics, qui formera progressivement l'image du futur quartier.

Il faut encore préciser qu'il existe un fort lien entre la rénovation des logements et l'aménagement du domaine public, car on peut penser que la population souhaitée ou attendue au travers du programme de rénovation aura des attentes différentes de l'organisation des places et des rues, suivant sa composition démographique et socioculturelle.

Dès le 14^e programme financier quadriennal, vu les difficultés budgétaires de la Ville de Genève et le transfert de la promotion de logements à des détenteurs de droits de superficie, on a assisté à une diminution de l'investissement municipal, tant en nombre d'opérations qu'en valeurs d'investissement. Toutefois les intentions de rénover le parc immobilier municipal restent.

Dans les 12^e et 13^e programmes financiers quadriennaux, on constate que les investissements sont concentrés dans les quartiers des Grottes, de Villereuse, des Deux-Ponts et des Philosophes. Dès le 16^e programme, les projets à présenter au Conseil municipal se trouvent dans le quartier des Grottes – laissant à penser que l'action de rénovation de ce quartier n'est pas encore achevée – et dans celui de Saint-Gervais, démontrant ainsi la volonté du Conseil administratif de privilégier à l'avenir la rénovation de ce quartier (extrait d'un essai de cartographie du programme financier quadriennal, S. Maury, décembre 1996).

Actuellement, dans le quartier de Saint-Gervais, l'investissement d'études diverses, de rénovation et de construction, est de quelque 2,5 millions de francs pour une vingtaine d'immeubles. Au sein du 17^e programme financier quadriennal, il est engagé 37 millions de francs pour des rénovations.

Les projets de rénovation de chaque bâtiment sont adaptés aux situations rencontrées et à l'histoire de l'édifice. Les études ont été entreprises en respectant les critères de la commission ad hoc de Saint-Gervais: des interventions rationnelles, minimales et économiques, sans oublier la sauvegarde du patrimoine.

Pour faire suite à la décision prise au sein de la délégation de l'habitat du Conseil administratif, les plans financiers sont calculés avec un prix de location d'au maximum, après travaux, 3500 francs la pièce. Afin d'atteindre cet objectif, le bonus conjoncturel à la rénovation est demandé au Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement et, si nécessaire, une aide complémentaire pour le maintien du patrimoine sera prise en charge par la Ville de Genève.

Les projets de rénovation de ces immeubles ainsi que les devis estimatifs sont soumis au Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement. Une fois les autorisations obtenues, un crédit de rénovation pour chaque bâtiment est soumis au Conseil municipal.

L'opération d'ensemble de rénovation se déroulant en plusieurs chantiers, la Ville de Genève pourra offrir des solutions de déménagements, de rocades, de relogements à ses locataires.

Un plan de coordination des opérations immobilières permettra de suivre les nombreuses procédures administratives en cours et l'organisation de l'ensemble des chantiers, des mouvements des locataires, en relation également avec les opérations privées et l'aménagement du domaine public (base de données cartographique).

L'état d'avancement des projets est le suivant :

Rue du Cendrier, 4, 6, 8, 10

Le Conseil municipal a voté le 12 mars 1996 un crédit de 5 230 000 francs pour les travaux de rénovation.

Celle-ci est maintenant achevée.

Rue des Etuves, 3-5

Le Conseil municipal a voté le 14 février 1995 un crédit d'étude de 160 000 francs.

L'immeuble de la rue des Etuves 5 est appelé à être restauré et celui de la rue des Etuves 3 à être démoli et reconstruit.

La requête en autorisation a été présentée le 27 octobre 1998.

Le coût de cette réalisation est estimé à 3 550 000 francs.

Rue des Etuves, 9

Le Conseil municipal a voté le 16 avril 1997 un crédit d'étude de 190 000 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 2 novembre 1998.

Le coût de cette réalisation est estimé à 1 850 000 francs.

Rue des Etuves, 11

Le Conseil municipal a voté le 25 avril 1989 un crédit d'étude de 176 530 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 29 octobre 1998.

Le coût de cette réalisation est estimé à 1 300 000 francs.

Rue des Etuves, 15

Le Conseil municipal a voté le 16 avril 1997 un crédit d'étude de 240 000 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 17 novembre 1998.

Le coût de cette réalisation est estimé à 2 650 000 francs.

Rue des Etuves, 17

Le Conseil municipal a voté le 16 avril 1997 un crédit d'étude de 290 000 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 17 novembre 1998.

Le coût de cette réalisation est estimé à 3 200 000 francs.

Rue des Etuves, 21

Le Conseil municipal a voté le 16 avril 1997 un crédit d'étude de 170 000 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 29 mars 1999.

Le coût de cette réalisation est estimé à 1 400 000 francs.

Place Grenus, 2

Le Conseil municipal a voté le 16 avril 1997 un crédit d'étude de 210 000 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 17 novembre 1998.

Le coût de cette réalisation est estimé à 1 800 000 francs.

Place Grenus, 9

Le Conseil municipal a voté le 16 avril 1997 un crédit d'étude de 190 000 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 13 novembre 1998.

Le coût de cette réalisation est estimé à 1 400 000 francs.

Rue Lissignol, 1-3

Le Conseil municipal a voté le 12 septembre 1995 un crédit d'étude complémentaire de 25 000 francs.

La prévision des travaux est inscrite dans le 17^e programme financier quadriennal pour 4 300 000 francs.

Rue Lissignol, 8

Le Conseil municipal a voté les 25 avril 1989 et 15 février 1994 deux crédits d'étude de 200 000 francs au total.

Le projet fait l'objet d'une conciliation avec les locataires.

Le montant des travaux a été estimé en 1995 par l'architecte mandataire à 2 075 000 francs.

Rue Lissignol, 9

Le Conseil municipal a voté le 17 septembre 1996 un crédit d'étude de 140 000 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 10 mars 1999.

Le montant des travaux a été estimé en 1995 par l'architecte mandataire à 2 700 000 francs.

Rue Lissignol, 10

Le Conseil municipal a voté le 17 septembre 1996 un crédit d'étude de 550 000 francs pour les immeubles de la rue Lissignol 9 et 10, ainsi que ceux de la rue Rousseau 14 et 16.

La requête en autorisation a été présentée le 10 mars 1999.

Le montant des travaux a été estimé en 1995 par l'architecte mandataire à 2 675 000 francs.

Rue Rousseau, 7

Le Conseil municipal a voté le 15 février 1994 un crédit d'étude de 160 000 francs.

Les requêtes en autorisation ont été présentées le 26 novembre 1997 pour la rénovation du bâtiment et le 3 décembre 1998 pour le réaménagement de la cour. Le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement a accordé le bonus à la rénovation le 22 décembre 1998 et la Ville de Genève attend l'autorisation de construire.

Le montant des travaux a été estimé en 1995 par l'architecte mandataire à 2 370 000 francs.

Rue Rousseau, 14

(voir rue Lissignol, 10)

L'autorisation de construire a été délivrée le 8 janvier 1991 et une demande complémentaire a été présentée le 7 juillet 1997. La Ville de Genève attend l'autorisation complémentaire et l'octroi du bonus à la rénovation.

Le montant des travaux a été estimé en 1995 par l'architecte mandataire à 2 600 000 francs.

Rue Rousseau, 16

Le Conseil municipal a voté le 17 septembre 1996 un crédit d'étude de 140 000 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 22 mars 1999.

Le montant des travaux a été estimé en 1995 par l'architecte mandataire à 2 996 000 francs.

5.2 Rénovation des bâtiments appartenant à des propriétaires privés

En complément, il faut souligner que des opérations immobilières sont programmées par des propriétaires privés, dont la Ville de Genève connaît l'évolution par l'engagement des procédures:

Place Grenus, 6-8, rue Rousseau, 9

Cette opération de l'ensemble de propriétaires SI Place Grenus 6, Dafinco SA, SI Le Lys Martagon et MM. P.-A. Schussel et P. Rochat, a reçu une autorisation de construire le 25 février 1997 et le chantier a été ouvert le 1^{er} décembre 1997.

Rue de Coutance, 6, 8-8bis - rue des Etuves, 1 - place Grenus, 3

Cette opération de la SI Coutance-Grenus SA et de la Fondation immobilière «Patrimoine» a reçu une autorisation de construire le 4 décembre 1997 et le chantier a été ouvert le 15 avril 1998.

Rue Rousseau, 1 - rue des Etuves, 20

Cette opération de la SI Rousseau 1 a reçu une autorisation de construire le 15 décembre 1997 et le chantier a été ouvert le 15 avril 1998.

Rue de Coutance, 14, 16, 18

Cette opération de la SI rue de Coutance 16 et de Bell SA fait l'objet d'une demande définitive déposée le 2 juillet 1997, qui se trouve en cours d'instruction.

5.3 Construction sur les parcelles rue du Cendrier, 1-3, propriétés de la Ville de Genève

5.3.1 Possibilité de bâtir

Angle rue Rousseau et rue du Cendrier, la Ville de Genève possède un terrain libre de constructions de quelque 650 m². Dans le cadre de la rénovation d'ensemble du quartier de Saint-Gervais, une réalisation immobilière est envisageable.

Il s'agit d'interpréter la confrontation existant entre la restructuration inachevée du XX^e siècle – avec la construction des tours et de la pointe contre la rue de Chantepoulet par Marc Saugey – et le reste du secteur, considéré comme restructuré au XIX^e siècle. Le traitement de la partie non construite de la rue du Cendrier doit se réaliser en continuité de celle existante, du rez-de-chaussée aux étages. Par contre, du côté de la rue Lissignol et du bâtiment scolaire, la liaison est architecturalement plus délicate.

La proposition est de rechercher un achèvement de la restructuration de la rue du Cendrier par la poursuite du dispositif du rez-de-chaussée et l'adaptation de l'entresol afin de permettre la réalisation de logements également à ce niveau. La création d'une cage d'escalier et d'un espace de distribution en mitoyenneté avec le bâtiment scolaire permet d'assurer la distribution de la nouvelle construction de logements au-dessus.

Le règlement transitoire relatif au plan d'utilisation du sol prévoit une répartition de 70% de logement dans la surface constructible.

La surface de plancher constructible avoisine 2400 m², répartie en 1500 à 1900 m² de surface habitable et 500 à 800 m² de surface d'activités commerciales.

Localement, ce qui n'est pas très illustratif, l'indice d'utilisation du sol est de 3,6 - 3,7.

5.3.2 Proposition du Conseil administratif

Le projet architectural devrait faire l'objet d'un concours d'architecture.

Une fois l'autorisation de construire obtenue par la Ville de Genève, cette réalisation pourrait être confiée à la caisse de pension de l'entreprise Maus Frères SA, sous la forme d'un droit de superficie, en compensation au déplacement de l'accès de livraison de la place Grenus à la rue Rousseau et à la réaffectation des immeubles situés à l'angle des rues Rousseau et Cornavin, dans le cadre de la dérogation au règlement transitoire du plan d'utilisation du sol et à la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de logements.

L'objet est inscrit dans le 17^e programme financier quadriennal sous le N° 11.36.02 pour un montant de 8 750 000 francs.

Au bénéfice de ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver les projets de résolution et d'arrêtés ci-après:

PROJET DE RÉOLUTION

relative à la nécessité de la construction d'un parking et de sa dimension

- Vu le rapport intermédiaire partiel de la commission ad hoc Saint-Gervais chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 2 602 000 francs destiné à couvrir les frais d'études à engager en 1996 et 1997 pour les projets inscrits au 15^e programme financier quadriennal concernant la réhabilitation des bâtiments propriétés de la Ville de Genève dans le quartier de Saint-Gervais N° 31 A, approuvé par le Conseil municipal le 25 juin 1996;
- vu les objectifs d'aménagement du quartier poursuivis :
 - la place Grenus devrait être restituée aux piétons, ce qui implique la suppression des trémies d'accès au parking de La Placette;
 - le parking de la place Simon-Goulart devrait être supprimé et cette place devrait être réaménagée;
 - la place de Saint-Gervais devrait être réhabilitée;
 - les rues piétonnes ou accordant la priorité aux piétons devraient, dans la mesure du possible, être conçues sans trottoir et sans place de stationnement;
 - un nouvel accès devrait être trouvé pour les camions desservant La Placette. Si cela s'avère nécessaire, la réalisation de ce nouvel accès pourra impliquer la suppression des logements de l'immeuble du XIX^e siècle appartenant à La Placette, situé dans la rue Rousseau. Au cas où la réalisation d'un nouvel accès pour les camions de La Placette impliquerait la démolition de l'immeuble, il conviendra, dans la mesure du possible, d'essayer d'en préserver la façade;

LE CONSEIL MUNICIPAL

invite le Conseil administratif :

- à promouvoir la réalisation d'un garage collectif souterrain de 300 places destinées aux visiteurs du quartier, dont 20 places sont réservées aux locataires de l'immeuble locatif de la rue du Cendrier 1-3, complémentaire au garage existant de Grenus;
- à introduire les actes fonciers nécessaires à la mise à disposition du domaine public communal au Conseil municipal;
- à intervenir auprès du Département de justice et police et des transports afin de supprimer 155 places de stationnement en surface et affecter le solde aux résidents et artisans du quartier, par le biais de macarons, ainsi qu'aux livraisons et aux visites de très courte durée;
- à intervenir auprès de Maus Frères SA afin que le garage actuel soit placé sous le régime des garages collectifs publics;
- à favoriser la réalisation d'un nouvel accès de livraison des véhicules de La Placette dans le cadre de la rénovation des immeubles propriétés de Maus Frères SA, à l'angle des rues Rousseau et Cornavin.

PROJET D'ARRÊTÉ I

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, 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 230 000 francs, complémentaire au crédit de 300 000 francs, voté le 25 juin 1996, destiné à l'organisation d'un concours restreint d'architecture pour l'aménagement de places et de rues du quartier de Saint-Gervais.

Art. 2. – Il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen de rescriptions, d'avances ou de bons de caisse à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 230 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le montant de 300 000 francs du crédit destiné à couvrir les frais d'une étude

concernant la nécessité de la construction d'un parking et sa dimension dans le quartier de Saint-Gervais et les frais d'organisation d'un concours restreint pour l'aménagement du quartier, sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 6 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la première dépense.

Art. 4. – Les frais d'étude du projet seront, en cas de réalisation de celui-ci, intégrés au crédit de construction. En cas de non-réalisation du projet, ils feront l'objet d'un arrêté à soumettre au Conseil municipal, dans le cadre des comptes rendus financiers annuels, prévoyant notamment leurs modalités d'amortissement.

PROJET D'ARRÊTÉ II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, 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 700 000 francs destiné à l'information publique.

Art. 2. – Il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen de rescriptions, d'avances ou de bons de caisse à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 700 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 6 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la première dépense.

Préconsultation

M. Guy Valance (AdG). Très rapidement, Monsieur le président, puisqu'il me reste peu de temps. (*Protestations.*) Je vais tout de même juste dire un mot sur cette proposition. On a l'impression d'entendre une petite musique qui a déjà été jouée et, finalement, fort mal jouée; il n'y manque actuellement que la concertation exemplaire. A n'en pas douter, cela devrait venir bientôt.

Voilà encore une proposition d'agrandissement d'un parking au centre-ville. Il semble que la leçon n'ait pas été comprise... Le prochain responsable du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie aura, peut-être – mais j'en doute un peu – une autre politique. Cela dit, il est fort possible que nous soyons à nouveau obligés d'avoir recours au référendum, car il s'agit pour nous d'un principe absolument fondamental: pas d'encouragement à la circulation automobile au centre-ville. Toute augmentation de places de parking au centre attire bien entendu les voitures.

L'aménagement de la place Grenus est effroyable et il est nécessaire de rendre cette place – qui, d'ailleurs, est magnifique – aux piétons. La proposition de gagner ce parking par le biais de trémies à la rue du Cendrier, ou ailleurs, pourquoi pas, peut être une excellente proposition. Encore faut-il s'assurer que, en creusant un tunnel dessous, on ne porte pas atteinte aux splendides bâtiments de la rue Rousseau. Mais il est vrai qu'il faut absolument étudier de nouvelles possibilités d'accès à ce parking. On ne va pas le combler, mais de là à augmenter les places de parking, il y a une différence. Tout cela est inadmissible. Je tiens à le dire d'entrée.

Je sais que la procédure va être longue, je sais que la proposition N° 469 va être envoyée en commission, qu'il va y avoir quelques changements, mais je tiens à dire tout de suite quel sera notre son de cloche, à savoir: un refus de principe de l'augmentation des places de parking au centre-ville. J'espère vivement que ce Conseil municipal comprendra, suite à l'épisode malheureux de la place Neuve, qu'il n'est pas nécessaire de persévérer dans cette direction, mais que la population de cette ville souhaite ardemment une autre politique de la mobilité, du déplacement en ville.

M. Roberto Brogini (Ve). Tout d'abord, je m'étonne que, lors de la prise en considération de la proposition N° 469, le Conseil administratif ne fasse pas une déclaration concernant le quartier. Depuis, j'ai vu M^{me} Burnand lever la main; les interventions du préopinant lui donnent probablement de l'urticaire, et je le comprends, parce qu'elle n'a certainement pas compris la leçon de la place Neuve.

Pour en revenir à ce sujet extrêmement important, je voudrais rappeler que *minor Geneva*, ainsi qu'on désignait le quartier de Saint-Gervais au Moyen Age, a vu le jour avant Jésus-Christ; c'est un quartier historique de notre cité, mais, semble-t-il, cela n'intéresse pas outre mesure le Conseil administratif et je ne peux que le déplorer. Saint-Gervais est le lieu de la fabrique, de la création, des idées révolutionnaires, mais, visiblement, le Conseil administratif n'en tient pas compte dans cette proposition et cette présentation devant ce Conseil municipal.

Ce quartier a été voué à la destruction par les hygiénistes des années trente, puis par les promoteurs du «tout auto», lorsque l'on projetait de faire l'autoroute entre la Suisse alémanique et la France, qui devait passer «à la parisienne» sur Saint-Gervais. Heureusement, cela est oublié; à Paris, le maire – qui n'est pas forcément d'une sensibilité verte – veut maintenant restituer les quais de la Seine aux piétons et à la flânerie.

La Ville, qui s'est portée acquéreur d'un certain nombre d'immeubles, ne les a pas entretenus depuis cinquante ans. Je pense notamment aux immeubles de la rue des Etuves dont certains datent du XVI^e siècle, date de l'extension du quartier de Saint-Gervais qui, à l'époque, se trouvait à l'emplacement actuel de l'Hôtel du Rhône.

Il y a quarante ans, une grave erreur a été commise par ce Conseil: un droit de superficie a été accordé à La Placette. Nous en mesurons aujourd'hui les conséquences néfastes et, cela, dans le rapport figurant au point 5 de la proposition N° 469, le Conseil administratif est obligé de l'avouer. Il le dit, le droit de superficie accordé par la Ville de Genève n'est aujourd'hui pas adapté à l'évolution et cela crée des nuisances pour le quartier. Enfin, on le reconnaît!

Avec cette proposition, je salue enfin un pas de plus pour la réhabilitation du quartier de Saint-Gervais et je ne peux que m'en féliciter. Mais la proposition du Conseil administratif n'est pas satisfaisante. Lorsque, en page 4 de la proposition N° 469, je lis: «Pour la première fois en ville de Genève, le projet d'un garage collectif public, sa taille, la définition du mode de parcage sont définis en fonction de la connaissance de la situation existante du stationnement dans un quartier et des objectifs de la municipalité», les chaussettes m'en tombent! Pour la première fois, cela veut dire que jusqu'à ce jour cela n'a jamais été étudié. Cela veut dire que lorsque le Conseil administratif nous avait proposé le projet de la place Neuve, il ne l'avait pas étudié. C'est écrit noir sur blanc, c'est un aveu. Maintenant, semble-t-il, suite à des référendums, suite aux batailles qui ont été menées par certains groupes de ce Conseil, par les habitants et par d'autres associations, la Ville se met à réfléchir. J'en suis ravi! Je suis heureux que la Ville et le Conseil administratif se mettent à réfléchir!

Mais je trouve quand même cela hallucinant. Ce quartier est cerné de parkings: le parking du Sujet, de la Gare, des Alpes, des Cygnes, des Arcades, le parking sous-lacustre du Mont-Blanc – car, depuis celui-ci, on peut accéder facilement à Saint-Gervais par deux ponts, un, exclusivement réservé aux piétons, le pont de la Machine, et l'autre, mixte (vélos et piétons), le pont des Bergues. Nous voyons que nous avons sept parkings qui enserrant Saint-Gervais, sans compter le parking Grenus.

M. Gilbert Mouron (R). Ils sont toujours pleins!

M. Roberto Brogginì. Ce n'est pas vrai, Monsieur Mouron. De surcroît, il y a des squares qui servent de parking, ce sont les squares Chantepoulet et Pradier.

Dans la proposition du Conseil administratif, une option n'a pas été retenue, c'est l'option zéro, ou la fermeture du quartier aux voitures. Cette option n'a pas été retenue, alors que, dans le rapport N° 31 A de M^{me} Brunier, elle était évoquée, mais le Conseil administratif n'en tient pas compte, il n'en a pas envie. Cela est malheureux. On ne tient pas compte d'une initiative fédérale qui vient d'être déposée, qui voudrait qu'on revienne aux normes de 1960. Cela pourrait être une piste, parce que ce Conseil a accordé un droit de superficie à La Placette dans les années 60. Il faudrait peut-être se demander pourquoi, dans les années 60, on a accordé ce droit de superficie. Cela non plus, malheureusement, n'est pas évoqué dans cette proposition.

M. Valance l'a dit, la population genevoise ne veut plus de parking au centre-ville. Cette option a été clairement définie, notamment par les Verts au sein de ce Conseil, et a été entérinée par la population à une large majorité il y a encore peu de temps. Dans cette optique, il serait bon de déplacer les trémies d'accès au parking de La Placette afin de restituer la place Grenus aux piétons. Cette place devait constituer un poumon d'aération au centre de ce quartier, alors, faisons-le!

D'autre part, je m'étonne que La Placette n'ait pas été sérieusement mise à contribution pour le financement du déplacement des trémies. Cela non plus n'apparaît pas dans le rapport. On connaît la position de La Placette suite aux propos tenus par M. Kronegg, ingénieur du groupe Placette, devant la commission ad hoc Saint-Gervais, il y a maintenant quatre ans de cela. Celui-ci, avec une désarmante sincérité, nous disait que son groupe s'intéressait uniquement au tiroir-caisse, que l'environnement du magasin lui importait peu, qu'il voulait bien être «sympa» et améliorer les accès, mais qu'il ne fallait surtout pas que cela lui en coûte ni ne perturbe ses affaires. Voilà à qui on a affaire. Ces gens font des bénéfices énormes; ils attirent de plus en plus d'automobiles, parce qu'ils augmentent leur surface de vente. On a vu qu'il y avait plus de dix camions par heure qui venaient livrer des marchandises à La Placette. Nous devons donc adopter des PUS pour limiter les excès dans ce domaine. Je crois aussi que le principe du pollueur-payeur devrait être appliqué et que La Placette devrait participer à cet effort de la collectivité pour un quartier historique...

Le président. Il vous faut conclure, Monsieur Brogginì.

M. Roberto Brogginì. Je conclus très rapidement, Monsieur le président. Ce quartier, disais-je, est certainement cher à beaucoup d'entre nous – je vois justement M. Rossetti qui opine de la tête et je suis sûr que ce quartier lui est cher aussi.

Je vais conclure. Le volet aménagement doit être considéré comme prioritaire; c'était écrit dans le rapport N° 31 A de M^{me} Brunier. Nous constatons de nombreuses lacunes dans la proposition N° 469. Le projet de place qui avait été présenté par le département de M^{me} Burnand en 1990 – j'en ai ici un exemplaire – a été oublié. Il y a des rues dans ce périmètre qui ne sont pas prises en compte; il faudra donc considérer cela en commission.

Il faudra également rénover les immeubles. Mais c'est un sujet sur lequel je reviendrai, parce que, à ce jour, on transforme des bistrots en bijouterie et, le lendemain de l'ouverture de la bijouterie, on demande une autorisation pour rénover l'immeuble sis au 16, rue Rousseau.

Je crois que nous devons étudier tout cela à la commission ad hoc Saint-Gervais, mais je suis tout de même déçu qu'il ait fallu attendre trois ans pour avoir une proposition qui n'est absolument pas satisfaisante.

M^{me} Jacqueline Burnand, conseillère administrative. On a l'impression que les enseignants qui viennent de s'exprimer se sont trompés de classe ou, en tout cas, de leçon. En effet, Messieurs, je souhaiterais que les lecteurs attentifs que vous semblez être se souviennent que la proposition qui vous est soumise ce soir, comme cela est mentionné en page 3 de celle-ci, est faite à la demande expresse de la commission ad hoc Saint-Gervais et du plénum – c'est-à-dire du Conseil municipal auquel vous appartenez encore, je crois. Il ne s'agit que du résultat des études entreprises à votre demande et avec des crédits que vous avez votés. Donc, je comprends mal ce soir que l'on fasse au Conseil administratif un procès d'intention, puisque celui-ci n'exprime pas d'opinions personnelles, il vous rend compte des études accomplies dans ce quartier.

Il n'y avait pas lieu non plus de reprendre l'historique du quartier de Saint-Gervais, car cela a déjà été fait à de nombreuses reprises. Mais il semble, effectivement, que la mémoire se perde.

J'aimerais revenir sur une autre phrase incriminée. En page 4 de la proposition N° 469, si vous avez quelque souvenir du déroulement des séances de commission et du plénum à propos du quartier de Saint-Gervais, vous noterez que c'est la première fois, en effet, que la Ville de Genève entreprend une étude de parking, à votre demande, je le répète, et avec des fonds que vous avez votés de manière, cette fois, à conduire une étude en toute indépendance.

Je récusé donc ce soir, avec beaucoup de fermeté, ce procès d'intention particulièrement ridicule et entièrement faux. Toutes les études accomplies dans la proposition N° 469, qui aboutit à la présentation d'un projet de résolution et de deux projets d'arrêtés – vous l'aurez vu, je l'espère – sont à votre disposition. Vous en prendrez acte dans le cadre de la commission ad hoc Saint-Gervais et trancherez. Ce plénum le fera ensuite. Il ne s'agit nullement – et je le répète encore une fois – d'une idée du Conseil administratif; il s'agit simplement du résultat du vote que vous avez effectué.

M. Pierre-Charles George (R). Après les grandes âneries qu'on vient d'entendre de la part de M. Brogгинi, j'aimerais lui rappeler que, avant Jésus-Christ, Saint-Gervais n'existait pas. J'ai entendu une phrase merveilleuse disant qu'on allait mettre de l'ordre à Saint-Gervais. Madame Burnand, je ne pense pas que vous aurez le temps de mettre de l'ordre avant de partir; je ne pourrai pas le faire non plus, mais je serais enchanté que votre successeur balaye ces squatters qui foutent – permettez-moi le mot – un merdier épouvantable dans le quartier. Les poubelles sont tous les jours dehors, cela déborde de partout et cela sent très mauvais.

J'aimerais rappeler à M. Brogгинi que le droit de superficie a été accordé à La Placette par un socialiste, et un socialiste bien-pensant, qui est resté quand même une vingtaine d'années aux Travaux publics de la Ville...

Une voix. Vingt-deux ans.

M. Pierre-Charles George. Je pense que cela vaut la peine de rappeler différentes choses. Vous nous dites qu'il ne faut pas agrandir le parking, mais arrêtez vos âneries! Qui est mécontent maintenant du parking de Saint-Antoine? Et, pourtant, vous l'avez critiqué! Le parking de Saint-Antoine est complet presque tous les jours, cela rend un service énorme aux commerçants, à l'administration et aux habitants. Je crois qu'il ne faut pas se leurrer, le Genevois aime sa voiture et ce n'est pas parce qu'il y a quelques Verts isolés qui sont contre les voitures en ville que nous allons abandonner les voitures. (*Remarques sur les bancs de l'Alternative.*) Vous avez gagné une votation, mais vous n'avez pas pour autant assuré votre avenir, Messieurs. Vous savez très bien que la revanche est un plat qui se mange surgelé, et que nous le mangerons.

Le plan de Saint-Gervais est un plan général, qui couvre beaucoup plus que la place Grenus et la rue des Etuves, il va même jusqu'au temple, puisque le parking près du temple pourrait éventuellement être supprimé. Cela était prévu dans le

rapport des habitants du quartier, qui avaient fait des propositions et avaient étudié tout cela très à fond. Je dois dire que les habitants du quartier m'avaient surpris lorsque j'étais allé les voir. Evidemment, les squatters n'étaient pas là, ils brillaient par leur absence. Mais les gens raisonnables étaient présents et avaient gentiment discuté sans s'arracher les cheveux. Sauf erreur, Madame Burnand, vous aviez assisté à une ou deux de ces séances, je vous y avais vue. (*Remarques et rires.*) Je crois que M^{me} Burnand avait raison de dire que vous vous êtes trompés de classe, nous ne sommes pas à l'école enfantine, ici.

Il faudrait parvenir à rendre ce quartier plus vivable. On pourrait replanter des arbres sur la place Grenus, comme cela a été fait devant le temple. Là où, maintenant, on est en train de restaurer, des bistrotts pourraient être rouverts; M. Grobet n'avait pas autorisé l'ouverture d'un des bistrotts, parce que cela faisait trop de bruit pour les pauvres squatters qui habitaient à proximité de la place.

Maintenant, il faut cesser de faire obstruction, il faut aller de l'avant. Nous devons construire ce quartier de Saint-Gervais. A Paris, dans les grands boulevards, on a supprimé la quasi-totalité des parkings en surface pour les construire sous terre. Les Parisiens en sont très contents et je crois que c'est la bonne formule. Monsieur Broggin, il vous faut apprendre à ne pas déformer les choses; le maire de Paris est tout à fait favorable à la construction de parkings souterrains.

Voilà ce que j'avais à dire, c'est un peu mon testament sur Saint-Gervais. Mesdames et Messieurs, pour faire de Saint-Gervais un quartier vivable, il faut y aménager des places agréables et, sur ce point, je crois que nous sommes tous d'accord. Quand on me dit qu'il y a quatre ou cinq camions qui vont livrer à La Placette, mais tant mieux, ce sont des impôts qui rentrent dans notre caisse, parce que les impôts des squatters...

Une voix. Oh, arrête, maintenant.

M. Pierre-Charles George. Non, je n'arrêterai pas! Je pense qu'il faut savoir ce qu'on veut et construire cette ville de telle manière qu'on puisse y vivre agréablement.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Suite aux propos de M^{me} Burnand, qui nous rappelle que la proposition N° 469 reprend fidèlement le mandat que notre Conseil avait choisi de confier au Conseil administratif, je tiens quand même à préciser deux choses. La première, c'est que la commission ad hoc Saint-Gervais est une pure invention des Verts pour servir leur dessein de noyautage du quartier

de Saint-Gervais. Ainsi, l'initiative de l'étude du parking vient précisément du milieu des Verts, alors que, pour l'Entente, la proposition du bureau Schusselé, *a priori*, était valable. Mais, pour les Verts, il s'agissait de mettre en cause les principes du parking, et c'est au président d'alors de la commission ad hoc Saint-Gervais – qui était un Vert – que nous devons l'idée même de la présente proposition. Alors, aujourd'hui, on ne peut que mourir de rire en écoutant M. Brogginì vitupérer contre le sort réservé par les experts à la question, finalement assez bien posée. Je crois que si M. Brogginì avait lu la proposition sérieusement il aurait compris que les experts lui donnaient largement raison. On se souvient quand même que la proposition du bureau Schusselé consistait à faire un parking de 1500 places, et c'est cela qui avait suscité une levée de boucliers. Aujourd'hui, nous avons une proposition N° 469 extrêmement modeste, qui permet de préserver l'aménagement du quartier. Par la force des choses, je crois que M. Brogginì – et vous transmettez, Monsieur le président – ne saurait être de bonne foi en s'exprimant comme il l'a fait.

Il y a un autre propos d'une mauvaise foi outrancière qui mérite une correction. M. Brogginì a dit, prétendant citer le responsable du magasin La Placette auditionné par la commission des finances: «Ce qui m'intéresse, c'est le tiroir-caisse, nullement l'environnement.» C'est rigoureusement faux. Ce qu'a dit cette personne allait précisément dans le sens des propos de M. Brogginì, et il est d'autant plus inacceptable que ce dernier les ait déformés de la sorte; cette personne a dit que son rôle était de faire du commerce de détail, pas de gérer un parking. Il a ainsi voulu signifier: si vous voulez toucher à mes trémies, si vous voulez réorganiser mon parking, si vous voulez même en faire un parking public – ce que le magistrat retient – ce n'est pas mon problème, je suis d'accord avec toutes vos propositions. On ne peut pas prétendre qu'en disant cela il ne pense qu'à son tiroir-caisse. Fondamentalement, je crois que les Verts, aujourd'hui, veulent jeter le bébé avec l'eau du bain. Ce pavé de Saint-Gervais que vous avez voulu vous approprier, aujourd'hui, vous l'abandonnez. Et bien, rassurez-vous, il existe encore quelques minorités dans ce Conseil municipal qui sauront reprendre le flambeau.

M^{me} Michèle Künzler (Ve). En fait, je m'étonne que cette proposition soulevé autant d'enthousiasme. Trente millions de crédit pour des bâtiments, 15 millions pour un tunnel: au total on s'approche gentiment de ce que tout le monde décrit comme une aberration. En l'occurrence, on ne souligne même pas cet aspect des choses. Les 40 millions investis dans le Musée d'ethnographie ont suscité des réactions autrement plus vives!

Je suis d'accord pour étudier ce projet, mais je pense qu'il manque quelques détails. Par exemple, on promet un aménagement piétonnier à la rue Jean-

Jacques-Rousseau, alors qu'il serait beaucoup plus judicieux de le faire à la rue Paul-Bouchet pour rejoindre ensuite les autres zones piétonnes. Mais ce sont des détails à voir en commission. Je pense qu'il est absolument nécessaire d'étudier à fond cette proposition parce que je ne crois pas qu'elle soit très aboutie.

Mis aux voix, la prise en considération de la proposition et son renvoi à la commission ad hoc Saint-Gervais sont acceptés à la majorité (quelques oppositions).

6. Proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 4 920 000 francs destiné à la reconstruction complète de la superstructure de la chaussée et des trottoirs et à la construction d'un collecteur à régime séparatif eaux usées/eaux pluviales à la rue des Alpes, sur le tronçon compris entre le quai du Mont-Blanc et la rue de Berne, dont à déduire une participation de 375 000 francs de l'Etat de Genève, soit un montant net à la charge de la Ville de Genève de 4 545 000 francs (N° 470).

Préambule

Le 11 février 1998, votre Conseil votait un crédit de 320 000 francs (proposition N° 300) destiné à l'étude de la reconstruction du réseau d'assainissement d'eaux usées/eaux pluviales de la rue des Alpes.

Actuellement, le collecteur existant est de type «unitaire» (eaux mélangées) et sa construction présente des signes manifestes de vétusté.

De plus, la fondation de la chaussée et des trottoirs repose sur un sol de mauvaise qualité, constitué essentiellement de remblais.

La Société générale de surveillance a reçu l'approbation LER N° 2328 à sa requête en vue de la construction d'une canalisation de pompage et refoulement d'eau du lac pour les besoins énergétiques de ses nouveaux immeubles. Cette conception énergétique a été demandée par le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement dans le cadre de la requête en autorisation de construire et de transformation du siège de la SGS. Le tracé retenu emprunte la rue des Alpes depuis la sortie du bâtiment, à proximité de la rue Rossi, jusqu'au mur du quai du Mont-Blanc, en amont du débarcadère CGN.

Ces travaux devraient débuter courant 1999 et s'achever en automne 2000.

La Ville de Genève profitera des travaux de la SGS pour construire, en coordination, un collecteur à régime séparatif eaux usées/eaux pluviales, réaménager

et reconstruire complètement la superstructure de la rue des Alpes sur le tronçon compris entre le quai du Mont-Blanc et la rue de Berne afin d'éviter des ouvertures ultérieures du domaine public.

Il est à relever que l'objet «rue des Alpes» figure au 17^e plan financier quadriennal sous les numéros d'objet 81.24 (collecteurs) et 101.35.04 (reconstruction et réaménagement); il y aura donc lieu d'en réaliser une première étape jusqu'à la rue de Berne.

Eléments techniques du projet

a) Aménagement de surface

L'encaissement de la chaussée entre le quai du Mont-Blanc et la rue Pécolat sera reconstruit entièrement tandis que celui entre la rue Pécolat et la rue de Berne se fera uniquement dans le périmètre de la fouille du collecteur. Sur la surface restante, le dégrapage, la correction du profil en travers et la pose d'une nouvelle couche de surface seront exécutés.

Les trottoirs en bordure de la place des Alpes, côté Lausanne, seront entièrement reconstruits en enrobé bitumineux, ainsi que le trottoir côté place Dorcière. Les autres trottoirs seront exécutés en béton et des «trottoirs traversants» seront aménagés aux débouchés des rues Rossi, Albert-Cohen, Lugardon et du square du Mont-Blanc.

b) Assainissement

Le bassin versant auquel sont affectés les collecteurs de la rue des Alpes s'étend sur une superficie d'environ 14 ha.

Le collecteur unitaire existant sur le tronçon entre le quai du Mont-Blanc et la rue Pécolat est de section ovoïde, coulé sur place, de 130 cm de largeur et 210 cm de hauteur, la calotte est fissurée sur presque la totalité de sa longueur.

Le collecteur unitaire existant sur le tronçon compris entre la rue Pécolat et la rue de Berne est une canalisation en maçonnerie de section rectangulaire de 60 cm de largeur et de 150 cm de hauteur dont plusieurs joints ainsi que le radier sont ouverts et laissent échapper localement les eaux usées.

La vétusté, la mauvaise étanchéité et la situation en zone A de protection de la nappe phréatique de ces collecteurs d'eaux mélangées nécessitent leur remplacement par un collecteur à régime séparatif eaux usées/eaux pluviales étanche.

Des attentes pour les futurs collecteurs séparatifs des rues de Berne, Pécolat et de la place des Alpes seront également mises en place.

Les éléments techniques de ces nouvelles canalisations faisant l'objet de la présente demande de crédit sont les suivants:

- collecteur d'eaux usées de diamètre 40 cm sur une longueur d'environ 330 m, à une profondeur de 4 m à 5,50 m;
- collecteur d'eaux pluviales de diamètre 90 cm sur une longueur d'environ 110 m, à une profondeur de 3,20 m, et de diamètre 100 cm sur une longueur d'environ 110 m, à une profondeur de 4,20 m, et de diamètre 120 cm sur une longueur d'environ 110 m, à une profondeur de 4,70 m.

Déroulement du chantier

Les travaux de réaménagement décrits ci-avant se dérouleront en 4 phases:

- 1^e phase: exécution de système «Jetting» pour pouvoir exécuter le raccord du futur collecteur séparatif EU et EP sur le collecteur principal du quai du Mont-Blanc dans un terrain étanche;
- 2^e phase: construction du collecteur séparatif, des raccords des immeubles et sacs d'eaux pluviales et reconstruction de la chaussée et du trottoir côté Lausanne par tronçon d'environ 50 m entre le quai du Mont-Blanc et la rue de Berne en parallèle de la construction par la SGS de la conduite de captage et de refoulement avec prise d'eaux au lac. Ceci permettra le passage de 2 voies de circulation d'environ 2,75m du côté sud. La construction du collecteur en travers du quai du Mont-Blanc, de la rue Adhémar-Fabri, de la rue des Pâquis, de la place des Alpes et de la rue de Berne imposera des mesures particulières, notamment l'utilisation de ponts lourds;
- 3^e phase: reconstruction de la chaussée et du trottoir côté sud par tronçon d'environ 50 m entre le quai du Mont-Blanc et la rue de Berne tout en permettant le passage de 2 voies de circulation d'environ 3,50 m du côté Lausanne;
- 4^e phase: reconstruction de la chaussée restante par tronçon d'environ 50 m entre le quai du Mont-Blanc et la rue de Berne tout en permettant le passage d'une voie de circulation d'environ 3,50 m de part et d'autre du chantier;
- 5^e phase: pose de la couche de surface sur la totalité de la surface de la chaussée par les mêmes phases citées ci-dessus permettant le passage de 2 voies de circulation d'environ 3,50 m. Cette phase sera probablement réalisée dans le courant de l'été / automne 2000.

L'ensemble des travaux est prévu sur une durée d'environ 20 mois.

Une information par communiqués de presse et par diffusion de «papillons» aux riverains est prévue au démarrage des travaux ainsi que lors de tout changement de phases d'exécution nécessitant des modifications des circulations.

Référence au PFQ (17^e programme financier quadriennal 1998 - 2001)

Objets projetés: 101.35.04 Reconstruction et réaménagement
81.24 Reconstruction des collecteurs EU/EP

Estimation du coût des travaux

Le coût des travaux envisagés est estimé comme suit (prix novembre 1998):

	Fr.	Fr.
A. <i>Travaux de génie civil</i>		
Régies	30 000,00	
Installations générales de chantier	139 660,00	
Démolition	48 000,00	
Construction de réseaux de distribution souterrains	43 880,00	
Pavages et bordures	220 522,50	
Revêtements et réfections de routes	626 842,50	
Evacuation des eaux	2 302 250,50	
Divers et imprévus	88 844,50	
Total chapitre A	<u>3 500 000,00</u>	
B. <i>Travaux divers</i>		
B.1 <u>Eclairage public</u>		
Installations électriques	90 500,00	
Génie civil (estimé)	4 500,00	
B.3 <u>Espaces verts</u>		
Dépose et repose du muret le long de la rue des Alpes	25 000,00	
B.4 <u>Signalisation lumineuse</u>		
Equipement	15 000,00	
Génie civil	105 000,00	
B.6 <u>Voirie - Marquage</u>		
Marquage	25 000,00	
B.7 <u>Télécommunication Ville de Genève</u>		
Installation	80 000,00	
Génie civil	5 000,00	
Total chapitre B	<u>350 000,00</u>	
C. <i>Honoraires divers</i>		
Ingénieurs civils	460 000,00	
Ingénieurs géomètres	6 000,00	
Ingénieurs géotechniciens	22 000,00	
Huissier judiciaire	20 000,00	
Total chapitre C	<u>508 000,00</u>	

	Fr.	Fr.
D. <i>Frais divers</i>		
Information au public	30 000,00	
Héliographie, reprographie	<u>12 000,00</u>	
Total chapitre D	42 000,00	
Coût total des travaux hors TVA		4 400 000,00
TVA 7,5% (env.)		<u>330 000,00</u>
Coût des travaux TTC		4 730 000,00
Intérêt intercalaire sur travaux: $\frac{4\,730\,000 \times 4,75 \times 20}{2 \times 100 \times 12}$		<u>190 000,00</u>
Montant total des travaux TTC		4 920 000,00
A déduire:		
Subvention cantonale de 15% pour les nouveaux équipements réalisés et incorporés au réseau secondaire de la Ville de Genève (coût estimé de l'équipement collecteur EU/EP: 2 500 000 francs TTC)		<u>- 375 000,00</u>
Montant total à la charge de la Ville de Genève		<u>4 545 000,00</u>

Budget prévisionnel d'exploitation

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

Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre

Le service gestionnaire de ce crédit est le Service études et constructions, le service bénéficiaire est le Service entretien du domaine public.

Charges financières

La charge financière annuelle, comprenant les intérêts au taux de 4,75% et l'amortissement au moyen de 30 annuités, se montera à 124 005 francs pour l'investissement de 2 045 000 francs relatif aux travaux de reconstruction et de réaménagement de la rue des Alpes, sur le tronçon compris entre le quai du Mont-Blanc et la rue de Berne.

Quant à la part de 2 500 000 francs relative à la construction des collecteurs financée par le compte «Fonds d'équipement, contributions d'écoulement et d'épuration», aucune charge financière ne grèvera les budgets futurs de la Ville de Genève.

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

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, lettre e), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984, 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967 et 204 de la loi sur les eaux du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit extraordinaire de 4 545 000 francs destiné à la reconstruction complète de la superstructure de la chaussée et des trottoirs et à la construction d'un collecteur à régime séparatif eaux usées/eaux pluviales à la rue des Alpes, sur le tronçon compris entre le quai du Mont-Blanc et la rue de Berne.

Art. 2. – La dépense prévue à l'article premier sera financée, d'une part, par un prélèvement de 2 500 000 francs sur le compte «Fonds d'équipement, contributions d'écoulement et d'épuration» et, d'autre part, au moyen de rescriptions, d'avances ou de bons de caisse à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 2 045 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier déduction faite du prélèvement sur le compte «Fonds d'équipement, contributions d'écoulement et d'épuration», soit 2 500 000 francs, sera inscrite à l'actif du bilan dans le patrimoine administratif et amortie au moyen de 30 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation de l'ouvrage, soit de 2001 à 2030.

Annexe: 1 plan situation générale
1 plan situation projet chaussée
1 plan situation projet collecteurs

La parole n'étant pas demandée en préconsultation, la prise en considération de la proposition et son renvoi à la commission des travaux sont acceptés sans opposition (quelques abstentions).

7. Proposition du Conseil administratif en vue:

- **du boucllement de divers crédits de constructions et d'études, terminés sans demande de crédit complémentaire,**
- **de l'ouverture d'un crédit de 2 022 495,85 francs, composé:**
 - **d'une part d'un crédit complémentaire de 879 690,51 francs destiné à couvrir les dépenses supplémentaires pour divers crédits de constructions et d'études terminés;**
 - **d'autre part d'un crédit complémentaire de 1 142 805,34 francs destiné à couvrir les hausses pour divers crédits de constructions et d'études terminés (N° 471).**

1. Préambule

Cette proposition a pour but d'une part de présenter à votre Conseil le décompte final de divers crédits de constructions et d'études terminés, dont la responsabilité est assumée par le département municipal de l'aménagement, des constructions et de la voirie, et d'autre part de vous fournir une information sur certaines opérations dont le boucllement devrait intervenir prochainement.

Le système de comptabilité en vigueur à la Ville de Genève intègre dépenses et recettes pour chaque opération. Il en résulte que toutes les recettes, telles que subventions ou participations de tiers à la construction, sont imputées sur le décompte final.

Par conséquent, les montants demandés dans cette proposition correspondent bien à la différence entre les montants des crédits de constructions nets et les dépenses nettes. Les comparaisons faites entre crédits, dépenses et commandes (cf. tableaux 1 et 2) sont par contre établies au niveau des montants disponibles, donc sans tenir compte des subventions et des diverses participations, ainsi que des attributions au Fonds municipal d'art contemporain.

Cette façon de procéder permet une comparaison objective des montants prévus et des dépenses finales hors recettes mentionnés dans les tableaux 1 et 2, demandés par la commission des finances dans le rapport N° 275 A du 23 janvier 1991.

Le tableau 3 récapitule les crédits nets votés par le Conseil, et mentionne les subventions, participations, attributions au Fonds municipal d'art contemporain ainsi que les dépenses ou recettes correspondant à ces postes, de même que les

hausse et indexations éventuelles, permettant ainsi de chiffrer les crédits complémentaires demandés.

Pour faire suite à la demande de la commission des travaux lors de sa séance du 7 septembre 1994, il est joint à cette proposition un tableau 4 qui fournit les dates d'ouverture et de fin de chantier des différentes opérations.

Conformément aux directives de la commission des finances, l'indexation ou variation conjoncturelle est calculée à la hausse ou à la baisse, suivant l'indice genevois des prix de la construction pour les projets démarrant après le 1^{er} janvier 1991, et l'indice zurichois pour les autres cas.

Enfin, afin de faciliter l'examen de cette proposition par votre Conseil et sa commission spécialisée, celle-ci est présentée de la manière suivante:

- I. Détail des opérations ne nécessitant aucun crédit complémentaire, la dépense finale étant inférieure au crédit voté.
- II. Détail des opérations nécessitant un crédit complémentaire pour couvrir les hausses, et/ou les hausses et les dépenses supplémentaires.
- III. Information sur certaines opérations en cours. La mise en service a été effectuée, mais le compte d'investissement n'a pas pu être bouclé à ce jour.

A l'intérieur de ces rubriques, le classement des opérations correspond à l'ordre du plan financier quadriennal (PFQ).

Une récapitulation des crédits demandés précède le projet d'arrêté.

En annexe, les tableaux récapitulatifs susmentionnés sont numérotés.

I. **Bouclement des comptes, sans demande de crédit supplémentaire**

Les hausses conjoncturelles (indexation) et les hausses contractuelles ont pu être absorbées dans le cadre des crédits votés pour les opérations suivantes:

PFQ 12.30	Bâtiments locatifs II	
	Entretien divers	
	Crédit de construction, selon proposition de crédit	
	N° 124, votée par le Conseil municipal	
	le 7 février 1989	6 700 000,00
	Travaux non exécutés	160 000,00
	Total	6 540 000,00
	Dépensé	6 028 795,05
	Différence	511 204,95
	Indexation	776 428,80
	Hausses contractuelles	0,00
	Total	776 428,80

PFQ 12.39	Chemin Moïse-Duboule 1 Rénovation de l'immeuble	
	Crédit d'étude, selon proposition de crédit N° 138, votée par le Conseil municipal le 25 avril 1989	70 000,00
	Dépensé	<u>35 313,00</u>
	Différence	34 687,00

L'étude de transformation et surélévation du bâtiment s'est avérée trop onéreuse. Les structures ont été renforcées sur le budget de fonctionnement.

PFQ 12.40	Rue de Lyon 35-37 Rénovation des immeubles	
	Crédit d'étude, selon proposition de crédit N° 138, votée par le Conseil municipal le 25 avril 1989	517 713,00
	et la proposition de crédit N° 226, votée par le Conseil municipal le 20 mars 1990	<u>250 000,00</u>
	Total	<u>767 713,00</u>
	Dépensé	<u>743 529,00</u>
	Différence	24 184,00

L'étude de transformation s'est avérée trop onéreuse, un concours a été lancé pour la démolition et reconstruction des deux immeubles locatifs. La parcelle a été mise en droit de superficie.

Une opposition à l'autorisation de démolition-reconstruction a été formulée par «Action patrimoine vivant» qui est allé jusque devant le Tribunal fédéral. Ce dernier a débouté les recourants et les travaux ont pu commencer.

PFQ 12.42	Rue de Lausanne 31 Rénovation de l'immeuble	
	Crédit d'étude, selon proposition de crédit N° 138, votée par le Conseil municipal le 25 avril 1989	167 012,00
	Dépensé	<u>165 899,00</u>
	Différence	1 113,00

Cette étude a été entreprise avant que des crédits d'étude ne soient votés, et a été confortée par le vote de la proposition N° 138. Ce projet de rénovation-transformation était relativement onéreux et ne correspond plus aux critères actuels que la Ville de Genève applique pour ce type d'immeubles.

SÉANCE DU 18 MAI 1999 (après-midi)
Proposition: crédits de constructions et d'études terminés

PFQ 12.43	Rue des Cordiers 8	
	Rénovation de l'immeuble	
	Crédit d'étude, selon proposition de crédit N° 138, votée par le Conseil municipal le 25 avril 1989	169 711,00
	Dépensé	<u>164 626,35</u>
	Différence	5 084,65

Une étude de transformation et surélévation de l'immeuble s'est avérée trop onéreuse. Une coopérative d'habitation s'est intéressée à reprendre l'immeuble en droit de superficie, mais pour elle aussi l'opération n'était pas rentable. Le bâtiment sera entretenu normalement sur le budget de fonctionnement du service.

PFQ 12.95	Hoffmann - Schaub	
	Traitement de la carbonatation	
	Crédit de construction, selon proposition de crédit N° 374, votée par le Conseil municipal le 11 avril 1995	3 400 000,00
	Dépensé	<u>2 661 439,98</u>
	Différence	738 560,02
	Indexation négative	- 194 688,10
	Hausses contractuelles	<u>32 151,85</u>
	Total	- 162 536,25

Prix du m³/SIA = 36,30 francs. Volume SIA = 73 270 m³.

PFQ 43.26	Grand Théâtre	
	Mécanique de scène + sécurité	
	Crédit de construction, selon proposition de crédit N° 363, votée par le Conseil municipal le 16 avril 1991	1 070 000,00
	Dépensé	<u>820 022,00</u>
	Différence	249 978,00
	Indexation	877,10
	Hausses contractuelles	<u>0,00</u>
	Total	877,10

Prix du m³/SIA = 7,15 francs. Volume SIA = 115 000 m³.

PFQ 44.15.2	Tour de Champel	
	Travaux de consolidation	
	Crédit d'étude, selon proposition de crédit N° 97, votée par le Conseil municipal le 23 juin 1992	20 000,00
	Crédit de construction, selon proposition de crédit N° 319, votée par le Conseil municipal le 28 juin 1994	345 000,00
	Total	365 000,00
	Dépensé	276 234,00
	Différence	88 766,00
	Indexation	12 293,70
	Hausses contractuelles	0,00
	Total	12 293,70

Prix du m³/SIA = 587,70 francs. Volume SIA = 470 m³.

PFQ 46.04	Ancienne UGDO - L'Usine	
	Transformation - rénovation	
	Crédit de construction, selon proposition de crédit N° 389, votée par le Conseil municipal le 23 juin 1987	4 320 000,00
	Dépensé	3 940 159,60
	Différence	379 840,40
	Indexation	155 377,40
	Hausses contractuelles	1 284,00
	Total	156 661,40

Prix du m³/SIA = 174,35 francs. Volume SIA = 22 600 m³.

Ce crédit n'a pas pu être bouclé plus vite, du fait que divers travaux complémentaires ont été pris sur le solde de ce compte, à savoir:

- 12.12.90 le Conseil administratif autorise l'utilisation de 5000 francs pour alimenter la cuisine du «Débido» en gaz.
- 12.10.93 le Conseil municipal autorise l'utilisation de 57 000 francs pour des travaux de mise en conformité de la sécurité suite à une demande du DTPE.
- 11.05.94 le Conseil municipal autorise l'utilisation de 25 000 francs pour la préétude du réaménagement de l'Usine.
- 11.01.95 le Conseil administratif autorise l'utilisation de 40 000 francs pour l'étude de réaménagement de l'Usine

SÉANCE DU 18 MAI 1999 (après-midi)
Proposition: crédits de constructions et d'études terminés

PFQ 50.13.2	Vessy 14 - Pavillon des sports Rénovation et aménagements	
	Crédit d'étude, selon proposition de crédit N° 138, votée par le Conseil municipal le 25 avril 1989	149 533,00
	Crédit de construction, selon proposition de crédit N° 264, votée par le Conseil municipal le 25 avril 1990	<u>2 991 070,00</u>
	Total	3 140 603,00
	Dépensé	<u>2 684 894,25</u>
	Différence	455 708,75
	Indexation négative	- 135 667,50
	Hausses contractuelles	<u>2 240,00</u>
	Total	- 133 427,50

Prix du m³/SIA = 32,70 francs. Volume SIA = 82 128 m³.

FQ 110.14	Rue Contamines 9A Aménagements intérieurs	
	Crédit d'étude, selon proposition de crédit N° 138, votée par le Conseil municipal le 25 avril 1989	341 368,00
	Dépensé	<u>175 440,50</u>
	Différence	165 927,50

Le projet a été abandonné car le département municipal des affaires sociales, des écoles et de l'environnement qui devait s'installer dans cette villa a renoncé, vu le coût des travaux.

PFQ 110.20.1	Divers bâtiments publics I Mise en conformité des chaufferies	
	Crédit de construction, selon proposition de crédit N° 73, votée par le Conseil municipal le 23 juin 1992	1 500 000,00
	Dépensé	<u>1 449 360,00</u>
	Différence	50 640,00
	Indexation	36 541,25
	Hausses contractuelles	<u>0,00</u>
	Total	36 541,25

II. Boucllement de compte avec l'ouverture d'un crédit complémentaire de 2 022 495,85 francs, composé d'une part d'un montant de 1 142 805,34 francs, destiné à couvrir les hausses, et d'autre part d'un montant de 879 690,51 francs, destiné à couvrir les dépenses supplémentaires

Conformément au rapport de la commission des finances N° 104 A1 du 22 mai 1989, le dépassement des crédits de constructions est totalement ou partiellement couvert par l'indexation et les hausses contractuelles enregistrées sur ces opérations. L'ouverture de crédits complémentaires s'avère néanmoins nécessaire aux fins de régulariser les dépenses y relatives.

PFQ 12.49	Rue Goetz-Monin 8 Rénovation de l'immeuble	
	Crédits d'étude, selon proposition de crédit N° 97, votée par le Conseil municipal le 23 juin 1992	180 000,00
	Dépensé	<u>203 427,00</u>
	Différence	23 427,00

Le crédit complémentaire à voter de 23 427 francs ne concerne que le dépassement sur le crédit voté.

Cette étude a été abandonnée suite à une opposition des locataires.

PFQ 42.14.2	Serres de Pregny Rénovation	
	Crédit d'étude, selon proposition de crédit N° 138, votée par le Conseil municipal le 24 mai 1989	88 665,00
	Crédit de construction, selon proposition de crédit N° 281, votée par le Conseil municipal le 15 mars 1994	<u>2 895 377,00</u>
	Total	2 984 042,00
	Dépensé	<u>3 610 882,95</u>
	Différence	626 840,95
	Indexation	166 529,00
	Hausses contractuelles	<u>0,00</u>
	Total	166 529,00
	soit	626 840,95
		<u>- 166 529,00</u>
		460 311,95

SÉANCE DU 18 MAI 1999 (après-midi)
Proposition: crédits de constructions et d'études terminés

Correspondant à la dépense supplémentaire par rapport au crédit voté et aux hausses cumulées. Pour le dépassement, voir le rapport final sur l'expérience pilote de sauvegarde des serres du Domaine de Pregny qui est annexé.

Les crédits complémentaires proposés sont donc de:

Hausses	166 529,00
Dépassements	<u>460 311,95</u>
Total	626 840,95

Prix du m³/SIA = 359,60 francs. Volume SIA = 10 041 m³.

PFQ 43.05	Victoria Hall Rénovation après incendie Crédit de construction, selon proposition de crédit N° 200, votée par le Conseil municipal le 17 septembre 1985	6 680 000,00
	Crédit complémentaire pour les orgues selon proposition de crédit N° 23 votée par le Conseil municipal le 6 octobre 1987	<u>870 000,00</u>
	Total	7 550 000,00
	Dépensé	<u>10 176 700,84</u>
	Différence	2 626 700,84
	Participation assurances	<u>2 142 567,10</u>
	Dépassement	484 133,74
	Indexation	193 220,50
	Hausses contractuelles	<u>330 481,50</u>
	Total	523 702,00

Ces hausses sont plus importantes que le dépassement constaté, en conséquence, le crédit complémentaire à voter, soit 484 133,74 francs, ne concerne que les hausses.

Prix du m³/SIA = 327,20 francs. Volume SIA = 31 100 m³.

Boucllement des comptes avec l'entreprise Van den Heuvel en janvier 1998, suite à différents problèmes à régler pour les orgues.

PFQ 43.06	Théâtre de la Comédie Rénovation et transformation 1 ^{re} étape Crédit de construction, selon proposition de crédit N° 183, votée par le Conseil municipal le 26 novembre 1985	3 450 000,00
-----------	---	--------------

Proposition: crédits de constructions et d'études terminés

Crédit d'étude pour la 2 ^e étape selon proposition de crédit N° 349, votée par le Conseil municipal le 14 février 1995	<u>220 000,00</u>
Total	3 670 000,00
Dépensé	<u>3 782 608,10</u>
Différence	112 608,10
Indexation	120 248,35
Hausses contractuelles	<u>8 904,00</u>
Total	129 152,35

Ces hausses sont plus importantes que le dépassement constaté, en conséquence, le crédit complémentaire à voter, soit 112 608,10 francs, ne concerne que les hausses.

Prix du m³/SIA = 199,35 francs. Volume SIA = 18 975 m³.

PFQ 43.17.2 Sainte-Clotilde 6-8	
Transformation pour le Grand Théâtre	
Crédit d'étude, selon proposition de crédit N° 349, votée par le Conseil municipal le 25 avril 1989	202 500,00
Crédit de construction, selon proposition de crédit N° 65, votée par le Conseil municipal le 17 mars 1992	<u>3 230 000,00</u>
Total	3 432 500,00
Dépensé	<u>3 960 019,35</u>
Différence	527 519,35
Participation du Grand Théâtre	<u>500 000,00</u>
Différence	27 519,35
Indexation négative	(17 052,25)
Hausses contractuelles	<u>48 760,60</u>
Total	31 708,35

Ces hausses sont plus importantes que le dépassement constaté, en conséquence, le crédit complémentaire à voter, soit 27 519,35 francs, ne concerne que les hausses.

Prix du m³/SIA = 336,60 francs. Volume SIA = 11 765 m³.

SÉANCE DU 18 MAI 1999 (après-midi)
Proposition: crédits de constructions et d'études terminés

PFQ 43.17.3	Grand Théâtre - Michel-Simon 7-9	
	Déflochage amiante	
	Crédit de construction, selon proposition	
	de crédit N° 198, votée par le Conseil municipal	
	le 19 février 1997	312 250,00
	Dépensé	<u>333 825,36</u>
	Différence	21 575,36
	Indexation	1 459,50
	Hausses contractuelles	<u>0,00</u>
	Total	1 459,50
	soit	21 575,36
		<u>- 1 459,50</u>
		<u>20 115,86</u>

Correspondant à la dépense supplémentaire par rapport au crédit voté et aux hausses cumulées. Ce dépassement provient du déflochage de la gaine du monte-charge qui n'était pas prévu.

Les crédits complémentaires proposés sont donc de:

Hausses	1 459 50
Dépassements	<u>20 115 86</u>
Total	21 575 36

PFQ 43.27	Grand Théâtre	
	Vérins hydrauliques	
	Crédit de construction, selon proposition de crédit	
	N° 114, votée par le Conseil municipal le 24 juin 1992	550 000,00
	Dépensé	<u>581 000,00</u>
	Différence	31 000,00
	Indexation	7 723,00
	Hausses contractuelles	<u>0,00</u>
	Total	7 723,00
	soit	31 000,00
		<u>- 7 723,00</u>
		<u>23 277,00</u>

Correspondant à la dépense supplémentaire par rapport au crédit voté et aux hausses cumulées. Ce dépassement provient de la pose de joints résistant à l'huile minérale au lieu du glycol, en vue d'une adaptation de la mécanique des ponts de scène sur celle du gril.

Les crédits complémentaires proposés sont donc de:

Hausses	7 723,00
Dépassements	<u>23 277,00</u>
Total	31 000,00

PFQ 61.15	Diverses crèches	
	Travaux d'entretien et de rénovation	
	Crédit de construction, selon proposition	
	de crédit N° 197, votée par le Conseil municipal	
	le 11 octobre 1989	1 354 000,00
	Dépensé	<u>1 430 806,00</u>
	Différence	76 806,00
	Indexation négative	- 6 855,90
	Hausses contractuelles	<u>9 809,20</u>
	Total	2 953,30
	soit	76 806,00
		<u>- 2 953,30</u>
		73 852,70

Correspondant à la dépense supplémentaire par rapport au crédit voté et aux hausses cumulées. Ce dépassement provient de:

- Crèche du Sujet: aménagement d'une pataugeoire non prévue dans le crédit.
- Crèche Petite Maisonnée: montant des travaux sous-évalué par la Délégation à la petite enfance.
- Jardin d'enfants Asters-X: idem.
- Pouponnière La Providence: idem.

Les crédits complémentaires proposés sont donc de:

Hausses	2 953,30
Dépassements	<u>73 852,70</u>
Total	76 806,00

PFQ 61.21.3	Crèche de la Madeleine	
	Transformation	
	Crédit d'étude, selon proposition de crédit N° 341,	
	votée par le Conseil municipal le 25 juin 1991	60 000,00

SÉANCE DU 18 MAI 1999 (après-midi)
Proposition: crédits de constructions et d'études terminés

et un complément de crédit d'étude, selon proposition de crédit N° 259, votée par le Conseil municipal le 15 février 1994	40 000,00
Crédit de construction, selon proposition de crédit N° 396, votée par le Conseil municipal le 13 juin 1995	<u>1 428 000,00</u>
Total	1 528 000,00
Dépensé	<u>1 806 706,00</u>
Différence	278 706,00
Indexation négative	(83 114,40)
Hausse contractuelles	<u>0,00</u>
Total	(83 114,40)

Correspondant à la dépense supplémentaire par rapport au crédit voté. Ce dépassement concerne les travaux suivants:

Travaux sous-évalués par notre mandataire, soit :

Maçonnerie	170 000,00
Electricité	52 000,00
Plâtrerie-peinture	<u>58 000,00</u>
Total	280 000,00

Le crédit complémentaire à voter de 278 706 francs ne concerne que le dépassement sur le crédit voté.

Prix du m³/SIA = 220,35 francs. Volume SIA = 8200 m³.

PFQ 110.09	Bâtiments publics 2	
	Entretien divers	
	Crédit de construction, selon proposition de crédit N° 123, votée par le Conseil municipal le 22 avril 1989	5 500 000,00
	Travaux non exécutés	<u>90 000,00</u>
	Total	5 410 000,00
	Dépensé	<u>5 749 879,35</u>
	Différence	339 879,35
	Indexation	519 246,40
	Hausse contractuelles	<u>0,00</u>
	Total	519 246,40

Ces hausses sont plus importantes que le dépassement constaté, en conséquence, le crédit complémentaire à voter, soit 339 879,35 francs, ne concerne que les hausses.

III. Informations relatives à certaines opérations en cours

Les chantiers sont terminés, mais le bouclement du compte d'investissement n'a pas pu être effectué à ce jour.

La liste des opérations comprend la date prévisible du bouclement ou les raisons nécessitant un report de ce dernier.

PFQ

- 12.32.2 Chapelle 10
Transformation et rénovation de l'immeuble
Le bouclement des comptes pourra être présenté fin 1999
- 12.34 Aménagement, constructions et voirie - Bâtiments locatifs
Entretien, modernisation et isolations III
Les derniers travaux sont en cours et le bouclement de compte pourra être présenté fin 1999.
- 12.84.1 Halle de Rive
Remplacement de 15 banques réfrigérées
Le bouclement des comptes pourra être présenté fin 1999
- 42.03 Lausanne 128 - Musée d'histoire des sciences
Transformation et rénovation Villa Bartholoni
Le bouclement est en cours, le Tribunal fédéral ayant rendu son verdict. Le bouclement de ce compte pourra être présenté fin 1999.
- 42.05 Paix 10 - Musée Ariana
Transformation et rénovation
- 44.02 Paix 10 - Musée Ariana
Construction d'un abri des biens culturels
Ces deux opérations sont liées. Les travaux de consolidation de la grotte qui se trouve sur le terrain Ville, mais dont les accès sont sur la superficie allouée à l'ONU, ont débuté. Le bouclement de ce compte pourra être présenté fin 1999.
- 42.13.3 Bains 28-30 - Musée
Réfection de l'enveloppe
- 43.19 Jardin anglais
Rénovation du kiosque à musique
- 50.43 Plonjon 4
Rénovation de la villa des sportifs
- 64.10.1 Servette 91
Aménagement d'un centre social

- 64.10.2 Montchoisy 50
Aménagement d'un centre social
- 84.06 Cimetière de Saint-Georges
Rénovation de l'ancien crématoire
Ces six opérations font partie d'un seul et même crédit.
Seuls les cinq premiers sont terminés, le sixième étant en cours de travaux. Le bouclage pourra être présenté fin 1999.
- 50.03 Centre sportif des Vernets
Le bouclage de ce compte se fera en même temps que le bouclage du crédit pour la sécurité à la patinoire intérieure
- 50.12 Patinoire des Vernets
Sécurité et toiture de la patinoire intérieure
Les dernières factures seront payées cette année, le bouclage pourra être présenté fin 1999.
- 50.18.2 Hans-Wilsdorf 4 - Piscine des Vernets
Réfection générale des installations
Un problème de carrelage dans le grand bassin nous empêche actuellement de boucler ce compte. Des travaux sont prévus cet été pour y remédier. Bouclage prévu pour fin 1999.
- 63.14 Vessy - Pavillon Charles-Galland
Divers aménagements
Le bouclage pourra être présenté fin 1999
- 82.03 François-Dussaud 10 - Centre de voirie
Mise en conformité citernes et réfection garages
Quelques problèmes restent à régler concernant le traitement des eaux de lavage des camions.
- 110.10 Aménagement, constructions et voirie - Bâtiments publics III
Entretien, rénovation, isolations
Les travaux sont en cours de terminaison et le bouclage de compte pourra être présenté fin 1999.
- 110.17 Aménagement, constructions et voirie - Bâtiments publics IV
Entretien, rénovation, isolations
Les travaux sont en cours de terminaison et le bouclage de compte pourra être présenté fin 1999.
- 110.20.2 Aménagement, constructions et voirie - Bâtiments publics
Réfection et adaptation aux normes - Chauffage II
Les travaux sont en cours de terminaison et le bouclage de compte pourra être présenté fin 1999.

- 110.20.3 Aménagement, constructions et voirie - Bâtiments publics
Réfection et adaptation aux normes - Chauffage III
Les travaux sont en cours de terminaison et le bouclage de compte
pourra être présenté fin 1999.

Conclusion

La présente proposition de bouclage de comptes terminés concerne 22 opérations:

- 12 décomptes sont bouclés avec une dépense finale inférieure au crédit voté net.
- 4 décomptes ont une dépense comprise à l'intérieur du montant du crédit voté cumulé avec les hausses et les indexations enregistrées sur ces opérations.
- 6 décomptes ont une dépense supérieure aux crédits cumulés avec les indexations et les hausses. Le crédit complémentaire proposé concerne d'une part la totalité des hausses et, d'autre part, le dépassement constaté.

Le tableau N° 1 ci-joint offre une récapitulation synthétique de l'ensemble des crédits d'investissements terminés. Il compare les dépenses effectives avec les crédits disponibles et fait donc ressortir la différence nette, en tenant compte des indexations et des hausses contractuelles, mais sans intégrer les attributions au Fonds municipal d'art contemporain et les subventions et participations.

On constate sur ce tableau:

- a) que l'indexation, ou hausse conjoncturelle, représente plus du triple de la hausse contractuelle (conjoncturelle 3,21%, hausse contractuelle 0,90%);
- b) qu'en tenant compte de ces hausses, la dépense finale est inférieure au montant disponible de 12,42% sur les 12 opérations ne nécessitant pas de crédit complémentaire, et de 7,52% sur les 10 opérations nécessitant un crédit complémentaire.

Le tableau N° 2 compare les montants adjugés (commandés) avec les crédits indexés. Il met en évidence les dépassements des montants adjugés, en retranchant de ceux-ci les dépenses effectives et les hausses contractuelles.

Le tableau N° 3, quant à lui, met en évidence l'écart entre le crédit voté et les dépenses nettes (dépenses effectives + attribution au Fonds municipal d'art contemporain et recettes déduites). Il permet en outre de détailler, par crédit d'investissement, l'ensemble des crédits complémentaires demandés pour couvrir les hausses conjoncturelles et contractuelles ainsi que les dépenses supplémentaires.

SÉANCE DU 18 MAI 1999 (après-midi)
Proposition: crédits de constructions et d'études terminés

La comparaison des crédits demandés est la suivante :

	Fr.		%
– Crédit pour les hausses	1 142 805,34	soit	56,50
– Crédit pour les dépenses supplémentaires	879 690,51	soit	43,50
Total	2 022 495,85	soit	100,00

Enfin, la comparaison des crédits nécessaires à ce bouclage avec l'ensemble des crédits nets votés est la suivante:

	Fr.		%
Ensemble des crédits votés	48 642 199,00		
– Crédit pour les hausses	1 142 805,34	soit	2,35
– Crédit pour les dépenses supplémentaires	879 690,51	soit	1,81

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

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, 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 complémentaire de 1 142 805,34 francs destiné à couvrir les hausses pour divers crédits de constructions et d'études terminés;
- un crédit complémentaire de 879 690,51 francs destiné à couvrir les dépenses supplémentaires pour divers crédits de constructions et d'études terminés.

Art. 2. – Les annuités d'amortissement des divers crédits y relatifs seront modifiées, dès le budget de fonctionnement 1999, en fonction des crédits supplémentaires mentionnés à l'article premier.

Annexes: tableaux récapitulatifs 1, 2, 3, 3 suite, 4.

Préconsultation

M. Alain Marquet (Ve). J'aimerais, très brièvement, souligner un point intéressant. Je souhaite rendre notre Conseil municipal attentif à une chose qui intéressera particulièrement les membres de la commission des finances chargés d'examiner les propositions contenues dans la proposition N° 471. L'objet N° 50.18.2, en page 14 de la proposition, est, à mes yeux, hautement symbolique de la façon dont la Ville gère le suivi de ses chantiers. Cet objet concerne la réfection des «catelles» de la piscine des Vernets – encore une fois.

Ce problème, qui avait défrayé la chronique au début de l'année dernière, n'a jamais été résolu, bien que M^{me} Olivier et moi-même ayons interrogé le Conseil administratif à plusieurs reprises. Nous souhaitons donc que ce point fasse à nouveau l'objet de questions précises de la part des commissaires, afin de déterminer, là aussi, si la Ville doit réellement prendre à sa charge des travaux de réfection qui ne sont peut-être – je dis bien peut-être – que les conséquences d'une malfaçon initiale, passée inaperçue, une fois de plus, dans les méandres de la sous-traitance. Sous-traitance à laquelle nous ont habitués les entreprises genevoises, qui passent pourtant leur temps à déplorer la perte de leurs emplois.

Mis aux voix, la prise en considération de la proposition et son renvoi à la commission des finances sont acceptés à l'unanimité.

- 8. Rapport de la commission du règlement chargée d'examiner le projet d'arrêté du bureau du Conseil municipal (M^{me} Marie-France Spielmann, MM. Daniel Pilly, Georges Queloz, M^{me} Anne-Marie von Arx-Vernon et M. Guy Dossan), renvoyé en commission le 17 mars 1999, intitulé: «Modification des articles 101, 134, 138 et 139 du règlement du Conseil municipal relatifs à la naturalisation» (N° 378 A1)¹.**

Rapporteur: M. René Grand.

La commission du règlement, sous la présidence de M. Daniel Pilly, a consacré la séance du 26 mars 1999 à étudier les modifications nécessaires pour adapter les articles du règlement du Conseil municipal à la décision de ce même Conseil de transférer la compétence des naturalisations au Conseil administratif sur préavis de la commission des naturalisations.

¹ Rapport N° 378 A/B/C, 3585

Le rapporteur remercie M^{me} Marie-Cécile Vérolet pour la rédaction des notes de la séance.

Remarques importantes

Bien que certains commissaires aient voulu reprendre le débat de fond sur l'opportunité de changer ou non le processus actuel des naturalisations en Ville de Genève, le président a tenu à rappeler que tel n'était pas l'objet de la séance de la commission.

Le projet d'arrêté voté finalement par la commission du règlement est la simple mise en forme des articles actuels du règlement du Conseil municipal pour qu'ils soient conformes à la décision majoritaire du 17 mars 1999 de ce même Conseil concernant la procédure municipale des naturalisations.

Quant aux arguments de fond et leurs propositions pour adapter, abolir ou maintenir le traitement actuel des demandes de naturalisation par le Conseil municipal de la Ville de Genève, prière de se référer au rapport de majorité et aux deux rapports de minorité de la commission du règlement N° 378 A/B/C proposés par MM. Jan Marejko, Philip Grant et Pierre Rumo, ce même 17 mars 1999.

Suppression d'articles

Les articles suivants du règlement du Conseil municipal de la Ville de Genève, devenus actuellement caducs, sont supprimés dans le projet d'arrêté:

Naturalisations

Art. 33. – Les délibérations sur les naturalisations ont lieu à huis clos. Les débats ne sont pas enregistrés.

Les articles 135 (convocation du Conseil municipal), 136, (quorum), 137 (délibération), 138 (vote) et 139 (dépouillement).

Articles inchangés

Scrutin secret

Art. 101. – Aucune votation ne peut avoir lieu au scrutin secret.

Distribution de dossiers

Art. 132. al. 2. – Toutefois, au préalable, l'administration municipale doit avoir invité chaque candidat à suivre un cours de formation dispensé sous forme de conférence.

*Examen et préavis**Art. 133. –*

1. Le rôle du président de la commission des naturalisations consiste, en particulier, à examiner tous les dossiers et à les attribuer aux membres de la commission par tirage au sort.
2. Les membres de la commission sont chargés de l'examen des requêtes et de l'audition des candidats.
3. Les commissaires conduisent en principe seuls les enquêtes. Cependant, dans les cas posant problème, le président, sur décision de la commission, peut tirer au sort deux commissaires appartenant à des partis politiques différents pour effectuer l'enquête.

Art. 134. – Au sein de la commission, les votes ont lieu au bulletin secret.

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu la loi sur la nationalité genevoise des 30 avril et 20 juillet 1998;

sur proposition de sa commission du règlement,

arrête:

Article premier. – La compétence en matière de naturalisation d'étrangers de plus de 25 ans est déléguée au Conseil administratif, sur préavis de la commission des naturalisations.

Art. 2. – Le règlement du Conseil municipal est modifié comme suit:

Naturalisations

Art. 33. – Supprimé.

Scrutin secret

Art 101. – Inchangé.

Supprimer: «Sont réservées les dispositions concernant les naturalisations».

Distribution des dossiers

Art. 132. Al. 1 modifié. – Les requêtes en naturalisation sont remises à la commission des naturalisations pour lui permettre de formuler un préavis destiné au Conseil administratif.

Al. 2 inchangé.

Projet d'arrêté: modification du règlement concernant la naturalisation

Examen et préavis

Art. 133. – Inchangé.

Vote

Art. 134. – Inchangé.

Motivation d'un préavis négatif (nouvelle note marginale)

Art. 135 modifié. – En cas de préavis négatif, la commission formule une motivation de sa décision basée sur les critères énumérés dans la loi sur la nationalité genevoise A 4 05, art. 11 (conditions) et art. 2 (aptitudes). Au besoin, elle vote, au bulletin secret, sur chacun des critères. La commission transmet au Conseil administratif un compte rendu détaillé de sa délibération.

Quorum

Art. 136. – Supprimé.

Délibération

Art. 137. – Supprimé.

Vote

Art. 138. – Supprimé.

Dépouillement

Art. 139. – Supprimé

Secret

Art. 140 modifié. – Les conseillers municipaux membres de la commission des naturalisations sont tenus au secret sur les délibérations de ladite commission.

Supprimer: «Le nombre de voix obtenues n'est pas indiqué».

Art. 3. – Le présent règlement entre en vigueur immédiatement.

Annexe: Extraits de la loi sur la nationalité genevoise A 4 05 du 30 avril et du 20 juillet 1998.

M. René Grand, rapporteur (S). Je crois qu'il est important de rappeler l'enjeu du rapport que j'ai établi. Le Conseil municipal, lors de sa séance du 17 mars 1999, avait donné un mandat pour examiner une proposition votée à la majorité, à savoir que le règlement actuel relatif à la naturalisation soit modifié de la façon suivante: la commission des naturalisations donne un préavis et celui-ci est pris en compte directement par le Conseil administratif qui le transmet au Conseil d'Etat, sans passer par le plénum – ce que nous avons fait, par exemple, hier soir. Il s'agissait uniquement de mettre en forme, au point de vue juridique, cette décision du Conseil municipal.

Dans mon rapport, j'ai trouvé judicieux de rajouter des extraits de la loi sur la nationalité genevoise parce que, souvent, lors du processus de naturalisation, il m'a semblé que les motivations d'agréments ou de refus de candidats à la naturalisation n'étaient pas tout à fait objectives. Dans cette loi, l'article 12 est très clair. Je me permets de vous relire cet article, parce que c'est en fonction de celui-ci que doivent être jugées les aptitudes d'un candidat à la naturalisation: «Art. 12 Aptitudes. Le candidat étranger doit en outre remplir les conditions suivantes: a) avoir avec le canton des attaches qui témoignent de son adaptation au mode de vie genevois; b) ne pas avoir été l'objet d'une ou de plusieurs condamnations révélant un réel mépris de nos lois; c) jouir d'une bonne réputation; d) avoir une situation permettant de subvenir à ses besoins et à ceux des membres de sa famille dont il a la charge; e) ne pas être, par sa faute ou par abus, à la charge des organismes responsables de l'assistance publique; f) s'être intégré dans la communauté genevoise, et respecter la déclaration des droits individuels fixée dans la constitution du 24 mai 1847.»

Je pense que vous seriez assez curieux de savoir quels étaient ces droits individuels définis par la Constitution de 1847. Si ma mémoire est bonne, et si M. Lescaze m'approuve, 1847 était l'année de la révolution genevoise menée par le Parti radical. Ah, la belle époque que c'était! Je me suis renseigné au Service des naturalisations pour avoir quelques précisions. La personne, fort courtoise, qui m'a répondu m'a dit que la condition – je ne vais pas vous donner tous les détails, elle ne me les a pas communiqués – qui est imposée au candidat à la naturalisation suisse est la connaissance et le respect des droits individuels en vigueur dans notre pays. Quelques exemples: l'égalité de traitement entre tous les individus, les principes démocratiques du respect des opinions mutuelles, la liberté religieuse, la liberté du commerce, le droit de vote. En tant que commissaires aux naturalisations, nous ne pouvons pas évoquer le droit d'un autre pays qui interdit à la femme de participer à la vie publique. Dans notre Constitution suisse et, évidemment, dans la Constitution genevoise, il y a égalité entre homme et femme. Il faut donc que ces principes démocratiques soient absolument respectés pour que le candidat, ou la candidate, puisse postuler à la naturalisation suisse.

Voilà quelques précisions que je tenais à apporter avant le débat.

Premier débat

M. Jean-Pierre Lyon (AdG). Nous avons eu la chance que le président du bureau du Conseil municipal, qui a présidé la commission du règlement, connaisse bien le fond de ce débat. Suite aux décisions prises hors de cette salle, et qui nous sont imposées par l'Etat en fonction de nouvelles prérogatives, on se demande si cela vaut la peine de traiter ces dossiers au Conseil municipal, comme cela se faisait jusqu'à maintenant. Car, on peut le dire, au niveau du Conseil municipal, on peut tout arrêter. Cela pourrait aussi bien se passer uniquement au niveau d'un département de l'administration.

C'est dommage que le rapporteur, faute de temps, n'ait pas pu citer dans son rapport tous les éléments de la discussion qui a eu lieu à la commission. En votant cette proposition de la commission du règlement, on met une croix sur les conseillers municipaux et leur dialogue avec les candidats à la naturalisation, et c'est regrettable. Cela sera de la broutille: une commission se réunira, elle enverra son rapport au Conseil administratif et la procédure sera faite en cachette.

Les prérogatives que nous avons jusqu'à maintenant constituaient un élément positif au niveau du contact humain et des discussions au sein de ce Conseil municipal. Même lorsque la commission a étudié les dossiers, un membre de ce Conseil municipal peut apporter d'autres éléments auxquels personne n'aura pensé.

Une large majorité dans ce Conseil va certainement voter cette nouvelle procédure, mais on peut dire que la commission des naturalisations, donc les décisions du Conseil municipal, n'existeront plus. C'est regrettable qu'on se fasse imposer ce type de méthode de travail sans concertation avec la commune et ses représentants. Sans être pour ou contre les naturalisations – cela n'a rien à voir – les enquêteurs font un certain travail. Il arrive qu'on conseille de reporter ou de retirer leur demande de naturalisation à des personnes qui, pour diverses raisons, n'ont pas pu être interrogées par un conseiller municipal.

Mesdames et Messieurs, au cours des mois et des années à venir, vous regretterez d'avoir voté cette nouvelle procédure. Nous ne pouvons pas faire autrement parce qu'elle nous est imposée, nous n'aurions même pas dû la renvoyer en commission, le bureau du Conseil municipal aurait pu simplement nous envoyer le nouveau règlement sur les naturalisations. Mais je le regrette et je dis à mon éminent collègue, M. René Grand, qu'il aurait dû être plus explicite dans son exposé, car il y a eu tout un débat au niveau de la commission du règlement.

Je suis déçu, car cela veut dire que le Conseil municipal n'est plus le véritable représentant de la population et qu'il n'y aura plus de dialogue avec les futurs

Suisses qui vont intégrer Genève. C'est dommage, car nous sommes tributaires de la loi cantonale, de l'autorité suprême. Avec de telles procédures, on peut déjà mettre en place un gouverneur général et dissoudre le Conseil d'Etat!

M. Olivier Coste (S). C'est l'occasion pour moi de répéter qu'il n'est pas admissible de faire référence, dans les rapports des enquêteurs cantonaux, à des antécédents judiciaires qui ont été classés. En effet, la loi sur la nationalité genevoise dit que le candidat «ne doit pas avoir été l'objet d'une ou de plusieurs condamnations révélant un réel mépris de nos lois». Mais, généralement, les antécédents judiciaires qui nous sont signalés à titre indicatif sont des brouilles.

Malheureusement, cela soulève le doute chez les commissaires aux naturalisations qui doivent demander des explications. Cela ravive un sentiment de suspicion malsain et, très souvent, lorsqu'on fait référence à ces antécédents, le candidat n'est pas admis à l'unanimité; c'est regrettable, car il s'agit généralement de brouilles. Récemment, on a eu un cas dont les antécédents judiciaires dataient de plus d'une quinzaine d'années. J'aimerais bien qu'on transmette cela à l'Office cantonal de la population.

M. Marco Ziegler (S). Nous avons une proposition de rectification du texte de l'article 135, contenu dans l'article 2 du projet d'arrêté N° 378. Tout d'abord, il y a une simple erreur de chiffres à rectifier, à la fin de la première phrase: «...et art. 2 (aptitudes)», doit être remplacé par «...et art. 12 (aptitudes)». Vous avez d'ailleurs cet article en annexe du rapport, il s'agit bien de l'article 12.

Le groupe socialiste souhaite également proposer un amendement modifiant l'article 135 contenu, lui aussi, dans l'article 2 du projet d'arrêté. Nous souhaitons apporter une précision au texte, afin de bien souligner que, pour donner un éventuel préavis négatif, il n'est question que d'appliquer la loi et rien de plus. Nous insistons sur ce point et proposons de modifier ainsi la première phrase de cet article:

Projet d'amendement

«En cas de préavis négatif, la commission formule une motivation de sa décision *qui ne peut être* basée *que* sur les critères énumérés dans la loi sur la nationalité genevoise A 4 05, art. 11 (conditions) et art. 12 (aptitudes).»

Cet amendement dit à peu près la même chose que ce qui est dit dans l'article 135 du projet d'arrêté, mais d'une manière plus insistante, plus appuyée. Je dépose donc cette proposition d'amendement.

Deuxième débat

Mis aux voix, l'amendement ci-dessus est accepté à la majorité (quelques oppositions).

L'arrêté amendé, mis aux voix article par article et dans son ensemble, est accepté à la majorité (2 oppositions et 3 abstentions).

Il est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;
vu la loi sur la nationalité genevoise des 30 avril et 20 juillet 1998;
sur proposition de sa commission du règlement,

arrête:

Article premier. – La compétence en matière de naturalisation d'étrangers de plus de 25 ans est déléguée au Conseil administratif, sur préavis de la commission des naturalisations.

Art. 2. – Le règlement du Conseil municipal est modifié comme suit:

Naturalisations

Art. 33. – Supprimé.

Scrutin secret

Art 101. – Inchangé.

Supprimer: «Sont réservées les dispositions concernant les naturalisations».

Distribution des dossiers

Art. 132. Al. 1 modifié. – Les requêtes en naturalisation sont remises à la commission des naturalisations pour lui permettre de formuler un préavis destiné au Conseil administratif.

Al. 2 inchangé.

Examen et préavis

Art. 133. – Inchangé.

Vote

Art. 134. – Inchangé.

Motivation d'un préavis négatif (nouvelle note marginale)

Art. 135 modifié.- En cas de préavis négatif, la commission formule une motivation de sa décision qui ne peut être basée que sur les critères énumérés dans la loi sur la nationalité genevoise A 4 05, art. 11 (conditions) et art. 12 (aptitudes).

Quorum

Art. 136. – Supprimé.

Délibération

Art. 137. – Supprimé.

Vote

Art. 138. – Supprimé.

Dépouillement

Art. 139. – Supprimé

Secret

Art. 140 modifié. – Les conseillers municipaux membres de la commission des naturalisations sont tenus au secret sur les délibérations de ladite commission.

Supprimer: «Le nombre de voix obtenues n'est pas indiqué».

Art. 3. – Le présent règlement entre en vigueur immédiatement.

Le président. Cet arrêté fera l'objet d'un troisième débat, à la séance de 20 h 30, puisqu'il s'agit d'une modification de notre règlement et que nous devons procéder en trois débats.

9. **Rapports de majorité et de minorité de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 1 368 000 francs destiné à la planification des mesures en faveur des piétons, à la réalisation de divers aménagements planifiés et à l'information à la population (N° 395 A/B)¹.**

A. Rapporteuse de majorité: Michèle Künzler.

La commission a étudié cette proposition dans une séance avec relevée le 3 février 1999 et l'a votée pendant sa séance du 24 février, sous la présidence de M^{me} Corinne Billaud. M^{me} Paychère a pris les notes, qu'elle soit vivement remerciée pour la précision de celles-ci.

Audition de M^{me} Burnand, conseillère administrative chargée du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie; de M^{me} Wiedmer-Dozio, cheffe du Service d'urbanisme; et de M. Zoller, chef du Service de l'entretien du domaine public, Division de la voirie

M^{me} Burnand souhaite rappeler que le Plan piétons s'inscrit dans la politique menée par la Ville de Genève en faveur de la mobilité alternative: les piétons, les cyclistes et les transports publics. La Ville n'œuvre pas contre les voitures, mais tente de favoriser au maximum les autres moyens de déplacement. La politique volontariste menée par la Ville montre de manière forte que des possibilités alternatives existent et qu'elles sont efficaces et agréables. On peut ne pas être d'accord avec cela, mais on n'a plus le choix! En effet les communes doivent se conformer au droit fédéral, que ce soient les lois sur l'air, le bruit ou les cheminements piétonniers.

M^{me} Wiedmer-Dozio rappelle l'historique et les buts, les concepts et la méthode de travail menant à l'élaboration du Plan piétons. Celui-ci s'inscrit dans le cadre de la loi fédérale du 4.10.1985 relative aux chemins pour piétons et de randonnées pédestres, et de la loi cantonale d'application, en vigueur depuis le 1^{er} février 1999. Il a été intéressant pour la Ville d'avoir lancé le Plan piétons avant la mise sur pied de la loi cantonale d'application. Ayant collaboré à son élaboration, elle a pu veiller en effet à l'adéquation du cadre juridique avec les intentions exprimées par le plan.

La volonté primordiale de la Ville est de considérer le piéton comme un usager à part entière du tissu urbain, suivant en cela la volonté exprimée par le plan

¹ Proposition, 1218.

directeur communal Genève-2001. C'est pourquoi il a d'abord fallu analyser qui est le piéton, ses déplacements, et surtout tenir compte des piétons dans tout aménagement. Il est évident que chacun est piéton à ses heures. Un tiers voire une moitié des déplacements s'effectuent à pied, les enfants et les femmes marchent plus que les hommes. De plus, cette part pourrait être augmentée, car l'étude menée a mis en évidence qu'un quart des déplacements automobiles en ville s'effectue sur des trajets de moins de 1 km!

La philosophie qui a prévalu pour l'élaboration du Plan piétons était d'analyser ce qui existe, de le mettre en valeur, et d'améliorer ce qui était possible. Trois objectifs sont visés: la sécurité des piétons, la continuité du réseau, l'embellissement du domaine public. Les instruments permettant la mise en œuvre de ces objectifs sont les suivants:

1. le relevé de tous les passages piétons;
2. le plan des générateurs piétons (c'est-à-dire les lieux où se rendent de nombreux piétons; les commerces, la poste, etc.);
3. les aires d'attractions des écoles avec l'analyse du cheminement des élèves.

Ces instruments ont permis de fixer au Plan piétons trois niveaux d'interventions: premièrement au niveau du réseau de quartier, celui des trajets quotidiens; deuxièmement au niveau des obstacles interquartier; et troisièmement en créant un réseau de promenades qui joint l'utile à l'agréable et qui s'adresse autant à l'autochtone qu'au touriste.

Ces promenades proposées ont connu un vif succès. L'édition française a été tirée à 100 000 exemplaires, et l'édition anglaise, tirée à 20 000 exemplaires, est épuisée. Une édition en allemand est prévue, mais l'Office du tourisme, contacté pour participer au financement, se montre réservé. La proposition N° 395 permettra de rééditer les promenades épuisées, mais surtout d'en proposer 5 nouvelles, au rythme d'une par année, et d'en assurer la promotion.

Il faut noter que cette proposition ne comporte pas de poste «étude» car le précédent crédit du 12 mars 1996 n'a pas encore été épuisé.

Depuis le précédent crédit, beaucoup d'interventions légères ont été réalisées sur la base du budget de fonctionnement de la voirie. De plus, les problématiques du Plan piétons ont été intégrées dans les projets concernant l'espace public. La proposition N° 395 propose des travaux plus importants qui n'ont pas pu être intégrés dans le crédit de fonctionnement.

M. Zoller présente les 9 aménagements:

1. Rue Hoffmann: réaménagement du centre de la rue, en face de la Maison de quartier, plantation de quatre arbres sur un îlot et réalisation de deux avancées de trottoirs.

2. Rue de Lyon: création de trois îlots pour permettre la traversée de cette rue à fort trafic, au débouché des rues du Jura et Gutenberg, ainsi que l'élargissement du trottoir à la rue du Jura et la construction d'un îlot.
3. Avenue de Budé, chemin du Petit-Saconnex: élargissement des trottoirs et réalisation de deux îlots.
4. Rue François-Ruchon: création d'un trottoir continu côté Jura, élargissement du trottoir côté lac, réfection de la chaussée, création d'un trottoir traversant.
5. Route de Florissant, rue Crespin: déplacement du passage piéton en face de la sortie du parc afin de créer un cheminement logique. Modification de l'îlot central pour modérer la vitesse des véhicules s'engageant dans la rue E.-Pitard.
6. Avenue du Mail-rue Dubois-Melly: construction d'un trottoir traversant.
7. Boulevard Saint-Georges: création d'un passage piéton avec des avancées de trottoirs et un îlot.
8. Boulevard Saint-Georges, angle rue Michel-Simon: création d'un passage piéton avec avancées de trottoirs et îlot.
9. Boulevard Helvétique: réaménagement de la tête de l'îlot central et avancée de trottoirs.

M. Zoller précise, pour répondre à diverses questions, que les plans sont vus par l'OTC et que les gabarits sont respectés. On ne procède pas à des essais sur le terrain. D'autre part, la Ville n'envisage pas la création de passages souterrains, car ils coûtent très chers et personne n'aime les emprunter. Trois aménagements suscitent particulièrement la discussion.

- Rue de Lyon: certains commissaires craignent que la création des îlots ne provoque encore plus de bouchons, mais on leur rétorque que l'on ne diminue pas le nombre de voies de circulation. Par conséquent, cela ne peut créer de bouchons supplémentaires! Par ailleurs, d'autres, favorables à ces aménagements, regrettent toutefois que le cheminement pour se rendre au-delà de la rue de la Servette ne soit pas indiqué, afin d'éviter aux piétons de se retrouver devant cette artère infranchissable, loin de tout passage.
- Rue François-Ruchon: certains commissaires s'étonnent du prix élevé, mais M. Zoller indique que le revêtement sera repris sur toute la chaussée. Les Verts proposent que dans cette rue peu passante, qui sert surtout d'entrée de garage, on étudie plutôt la possibilité de créer une piste cyclable en contresens pour rejoindre la piste cyclable de l'avenue d'Aïre et éviter le très dangereux carrefour des Charmilles. Beaucoup de commissaires trouvent cette idée intéressante, mais s'interrogent sur la faisabilité.

- Route de Florissant: une commissaire s'insurge contre cet aménagement qu'elle trouve dangereux, surtout pour les parents qui amènent leurs enfants à l'école en voiture. De plus, elle se demande si l'éclairage sera suffisant. M. Zoller répond que les plans ont été approuvés par OTC et que la luminosité est mesurée.

Audition de l'Union genevoise des piétons, représentée par MM. Gianrico Spolti et Gérard Crettenand

M. Spolti, pour répondre aux questions de certains commissaires, présente brièvement son association. L'UGP est une association qui œuvre de longue date pour la sécurité du piéton, elle compte environ 500 membres dans le canton et elle est membre de l'Association Droits du piéton, présente au niveau fédéral. Elle siège au sein de plusieurs groupes de concertations, dont celui mis en place par le conseiller d'Etat M. Ramseyer. Les principales préoccupations de l'UGP sont que les besoins des piétons soient pris en compte et que leur sécurité soit assurée, ce qui est loin d'être le cas actuellement. La légitimité de son action se base sur deux constats: l'importance, à tout point de vue, des déplacements à pied et l'emprise de la voiture sur l'espace public. La loi fédérale sur les chemins pour piétons, les ordonnances fédérales sur l'air et le bruit instituent un cadre légal à l'ensemble des mesures en faveur des piétons.

L'UGP vient dire à la commission son soutien au Plan piéton, à l'élaboration duquel elle a d'ailleurs participé suite à l'invitation faite par le Service d'urbanisme. D'une part, la promotion de la marche et les propositions d'itinéraires doivent être poursuivies, et l'UGP se réjouit que la proposition du Conseil administratif contienne un crédit pour l'information. Elle juge en effet cet aspect tout à fait nécessaire, d'autant plus que les réalisations piétonnes sont rarement spectaculaires.

D'autre part, le troisième volet du Plan piétons, concernant l'amélioration de la sécurité, intéresse évidemment au premier chef une association dont c'est la raison d'être. L'UGP se félicite de la mise en place du Plan piétons. Elle a d'ailleurs participé à l'élaboration des fiches techniques qui recensent les itinéraires usuels des piétons dans les quartiers et identifient les points dangereux. Cependant, l'UGP regrette que depuis l'élaboration du Plan piétons et son acceptation (en 1996) les réalisations aient été si modestes, seules 15 interventions légères ayant pu être menées. Les 9 aménagements prévus dans cette demande de crédit permettraient d'améliorer la situation de 12 à 13 points dangereux. L'UGP se déclare donc tout à fait favorable à ces réalisations et à l'ensemble du Plan piétons.

Discussion

D'emblée, les positions sont tranchées et un membre du Parti libéral annonce un rapport de minorité. Ce commissaire, parlant au nom de son groupe, affirme que cette proposition n'est pas une priorité. Il s'étonne qu'en l'an 2000 on découvre le piéton, et il trouve qu'actuellement l'on se déplace très bien à pied en ville. Un autre commissaire du même parti ne voit pas à quel besoin répond ce Plan piétons. Il estime que les gens d'un quartier le connaissent assez pour se passer de toutes ces indications et que les passages interquartier sont rares. Quant aux touristes, il y a déjà des aides à Genève. Un seul commissaire libéral estime que le principe de favoriser le piéton est fondamental, au nom du respect de la vie. Il estime cependant que le Plan piétons est peu satisfaisant, et que les mesures proposées visent plus à entraver la circulation automobile qu'à faciliter les déplacements des piétons.

Les Verts estiment au contraire que le Plan piétons est une priorité. Favoriser le piéton est une nécessité et répond aux besoins de tous, puisque chacun est piéton à un moment de la journée. Le piéton est l'usager de la route qui nécessite le moins d'infrastructures coûteuses. Si l'on doit construire des îlots ou des avancées de trottoirs pour permettre aux piétons de traverser les flots de circulation automobile, on ne peut pas imputer ces coûts aux piétons: ce serait confondre les effets et la cause! Le seul regret des Verts concerne les grands carrefours de la ceinture fazyste et de la ceinture périphérique qui sont répertoriés comme des obstacles majeurs et qui le resteront, parce que les interventions sont jugées trop lourdes et complexes. Par ailleurs, le Plan piétons permet de répondre de manière simple et peu onéreuse aux ordonnances fédérales sur le bruit et sur l'air.

Les socialistes approuvent la proposition du Conseil administratif, d'autant plus qu'il a été répondu de manière satisfaisante à toutes les questions posées. Pour les socialistes, il n'y a pas lieu d'opposer les voitures aux piétons, mais simplement de favoriser ceux-ci. Une commissaire émet cependant un bémol concernant la lisibilité des plans et le manque d'unité graphique, mais elle votera ce projet, ses remarques ayant été entendues.

Le PDC est quant à lui partagé. S'il estime qu'accroître la sécurité des piétons est un objectif louable et qu'il faut poursuivre, il observe qu'il ne faut cependant pas entraver la circulation automobile. La voiture est une réalité et le restera.

Votes

1. On met aux voix la proposition des Verts d'élaborer une proposition pour demander qu'une étude soit faite en vue de la réalisation d'une piste cyclable en contresens à la rue François-Ruchon.

Cette proposition est refusée par 5 non (3 L, 2 R), 4 oui (2 AdG, 1 S, 1 Ve) et 3 abstentions (2 S, 1 DC).

2. On met aux voix la proposition d'une commissaire libérale de retirer de la proposition N° 395 l'aménagement prévu à la route de Florissant.

Cette proposition est acceptée par 6 oui (3 L, 2 R, 1 DC), 4 non (3 S, 1 Ve) et 2 abstentions (2 AdG).

La proposition N° 395 amendée est acceptée par 6 oui (3 S, 2 AdG, 1 Ve), 5 non (3 L, 2 R) et 1 abstention (DC).

PROJET D'ARRÊTÉ AMENDÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, lettre e), de la loi sur l'administration des communes;
sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 175 000 francs destiné, dans le cadre du plan directeur des mesures en faveur des piétons, à:

- la planification des mesures en faveur des piétons sur l'ensemble de la ville de Genève;
- l'étude, la publication et la communication de cinq nouvelles promenades piétonnes urbaines sur le territoire de la Ville de Genève;
- la réalisation des mesures étudiées et abouties.

Art. 2. – Il sera provisoirement pourvu aux dépenses prévues à l'article premier au moyen de prescriptions, d'avances ou de bons de caisse à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 175 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation, soit de 2001 à 2022.

B. Rapporteur de minorité: M. Georges Queloz.

La proposition N° 395 soumise à l'étude de notre commission fait l'objet d'une demande de crédit de deux natures différentes indépendantes l'une de l'autre, pourtant volontairement liées par le Conseil administratif, à savoir:

- un montant de 580 000 francs destiné à l'élaboration de plans piétons répondant à une résolution votée par notre Conseil le 12 mars 1996;
- divers aménagements pour un montant de 788 000 francs pour des travaux qui n'ont pour objectif que de nuire à la fluidité du trafic automobile.

Si l'on peut concevoir des propositions de parcours pédestres au travers de notre cité, ceux-ci devraient avant tout avoir pour but de faire découvrir la ville, son histoire, ses monuments et particularités.

Cependant, s'abriter derrière ce crédit pour effectuer des travaux au nom de la sécurité des piétons alors que le seul but est de créer des embûches à la circulation automobile, c'est tout simplement se moquer du monde.

Les chicanes que l'on veut construire ici et là pour dissuader les automobilistes à faire usage de leur véhicule en ville vont à l'encontre du but recherché en matière de protection de l'environnement. Les embouteillages sont la principale cause de la pollution sonore ou de l'air dans une cité.

Le monde politique ne semble pas avoir compris la signification du vote du 20 décembre dernier (accords de la table ronde) et ne se soucie pas de savoir ce que pense la population lorsqu'elle voit que l'on effectue ce genre de travaux, alors que l'on se plaint d'avoir des difficultés financières.

Plus de 788 000 francs uniquement pour avancer des trottoirs et construire des îlots à 9 endroits différents, c'est choquant.

La minorité de la commission des travaux ne peut pas accepter une politique qui consiste à favoriser un mode de transport ou de déplacement au détriment d'un autre. Elle peut encore moins admettre que l'un (l'automobiliste) soit pénalisé.

La garantie la plus importante que nous devons offrir est d'assurer non seulement à la population qui réside en ville, mais à toutes les personnes qui s'y rendent, de choisir librement leur mode de déplacement. Nous avons le devoir de gérer et maîtriser la circulation quelle qu'elle soit, en toute égalité de traitement. Il devrait être aussi facile de traverser la ville en voiture qu'il est facile de se déplacer actuellement à pied.

La minorité de la commission vous propose, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, de refuser cette proposition.

M^{me} Michèle Künzler, rapporteure de majorité (Ve). Les Verts, en tout cas concernant le Plan piétons, estiment que ce sujet est une priorité. Le débat a été difficile, car chaque point a été discuté de manière très détaillée, mais nous persistons à penser qu'il est essentiel que ce Plan piétons continue à être développé. Nous voulons inciter toujours plus les piétons à utiliser toutes les possibilités de se déplacer de manière agréable en ville de Genève.

J'aimerais rappeler que le piéton est l'usager de la route qui nécessite le moins d'infrastructures; il est donc celui qui coûte le moins cher. Tout le monde est piéton à ses heures et c'est cela qu'il faut retenir. Finalement, on assiste à un renversement de situation, car on a l'impression qu'on dépense énormément pour les piétons ou les cyclistes, mais ce qui nous coûte cher, ce sont surtout les voitures et les automobilistes, car c'est à cause d'eux que nous sommes obligés de prendre des mesures particulières pour les piétons et les cyclistes. Il ne faut pas renverser la situation; il est clair que s'il n'y avait que des piétons et des cyclistes on n'aurait pas besoin d'aménagements coûteux.

En l'occurrence, ce Plan piétons est loin d'être dispendieux et amènera beaucoup d'avantages aux piétons usagers quotidiens, mais aussi aux touristes et aux citoyens genevois qui, chaque année, peuvent découvrir une nouvelle promenade qui leur est proposée. Je crois que c'est fort agréable et que la plupart des gens ont apprécié ces promenades. Je propose que vous acceptiez ce rapport de majorité, parce que c'est une nécessité et c'est fort peu de chose par rapport à ce qu'on dépense ailleurs.

Premier débat

M. Jean-Pierre Lyon (AdG). Lorsqu'on a renvoyé cette proposition à la commission des travaux pour qu'elle étudie cet objet, j'avais pris la parole, suite à plusieurs interpellations, sur le problème des zones piétonnes et des trottoirs qui sont utilisés par des véhicules, ce qui fait un peu des piétons le parent pauvre. J'ai lu attentivement ce rapport, il n'y a absolument rien sur ce qui existe actuellement, il ne s'agit que de nouveautés. Je prends un exemple: pour Uni-Mail, on a dépensé 300 000 francs pour la création d'une zone piétonne et, à côté, pour un parc, dont l'aménagement, en cours de réalisation, donne lieu à certaines remarques et oppositions d'habitants. Bref, nous avons payé 300 000 francs pour restaurer les canalisations, le gaz et l'électricité, qui étaient en très mauvais état, sous l'ancien Palais des expositions. Si vous y allez, vous verrez que c'est une autoroute; entre les motos, les Harley et les scooters, vous êtes obligé de raser les murs, sinon vous risquez votre vie. Même les enfants ne peuvent jouer sur cet espace qui est prétendument piétonnier.

On pense à de nouvelles réalisations, mais que faites-vous de ce qui existe à l'heure actuelle? J'ai interpellé le Conseil administratif qui m'a répondu: «Oui, on est en train de voir, etc.» Je trouve qu'on ne fait rien pour avoir de véritables zones piétonnes et des trottoirs qui soient réservés uniquement aux piétons, et en particulier aux enfants, aux personnes qui se promènent avec une poussette. Toutes ces personnes risquent souvent de se faire écraser.

Il y a un rapport de majorité, un rapport de minorité, mais, en réalité, il n'y a rien du tout, c'est la même chose, on va mettre des piquets et hardi petit! Je trouve qu'on devrait instaurer une vignette autoroutière pour les zones piétonnes et les trottoirs, comme cela on pourrait y aller dare-dare. Je suis tout de même surpris, car j'étais sûr que la commission des travaux allait discuter de ce problème par rapport à la réalité actuelle, mais non, on développe; alors qu'on vote ou non un rapport de majorité ou un rapport de minorité, c'est exactement la même chose.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). La nuisance, ce sont les automobiles, selon vous, Madame Künzler. Vous dites que, s'il n'y avait pas d'automobiles, peut-être qu'il n'y aurait pas de problèmes de piétons. C'est ce genre de lapalissades qui nous conduisent tout droit dans le mur – si je peux me permettre une expression aussi triviale. Finalement, s'il n'y avait pas d'automobiles, on se retrouverait dans la condition de nos ancêtres, que connaissent encore un certain nombre de pays: on aurait une domesticité importante, on se déplacerait en chaise à porteurs et ainsi on aurait, devant et derrière soi, un nègre qui courrait de son petit trot pour assurer notre promenade. Est-ce cela que vous désirez, Madame Künzler? Au mieux, nous aurions un Chinois qui pédale sur son vélo; cela, c'est peut-être un peu plus acceptable.

Pour ma part, j'ai connu un homme d'Hérémente – c'était mon guide de montagne – qui me racontait sa jeunesse. Il devait alors porter les touristes anglais depuis Hérémente jusqu'à Arolla et il m'expliquait que, porter une Anglaise, finalement, ce n'était pas très lourd, mais, porter le chien, c'était un peu ennuyeux.

Voilà le monde que vous nous proposez, voilà l'idéal que vous nous suggérez, Madame Künzler; c'est le retour, à tout le moins, à la domesticité, peut-être même à l'esclavage. Arrêtez de fustiger systématiquement tout ce qui a trait au progrès! Nous avons ici un exemple tout à fait patent de l'utilité d'accepter de temps en temps un progrès.

Il y a quelques mois, j'écoutais un physicien qui s'exprimait sur France Culture au sujet de l'énergie. Il parlait de son compteur électrique. Il expliquait: «Mon compteur électrique, j'ai fait le calcul, représente l'énergie de sept hommes.» Il parlait seulement de l'énergie qu'il tirait des prises. Cet exemple

illustre bien mes propos. On peut supprimer les voitures, certes, mais, alors, quelle sera la conséquence? Cela créerait une classe d'hommes qui fouetteraient les autres pour que la cadence soit un peu plus rapide.

Voilà le rêve, voilà la société que nous propose M^{me} Künzler; j'imagine qu'elle sera la seule à soutenir un projet aussi avant-gardiste à ses yeux. (*Remarque de M. Juon.*) Il en va de même pour M. Juon, architecte, et je l'en félicite!

M^{me} Michèle Künzler, rapporteure de majorité (Ve). Je me permets de répliquer à ce délire. Evidemment, pour vous, Monsieur Froidevaux, l'esclavage n'existe sans doute plus; or il existe, simplement, on ne le voit pas, il est loin d'ici. Les produits que nous consommons ici sont produits dans des pays où l'esclavage existe encore.

Pour en revenir à Genève et à mon rapport de majorité, je n'ai jamais dit qu'il fallait supprimer la voiture, j'ai simplement dit qu'il fallait imputer les coûts au compte de ceux qui les occasionnent. On va dépenser 1 368 000 francs pour des piétons et on nous dit que c'est un scandale, que c'est extrêmement cher. J'aimerais remettre les choses au point et préciser que, si ces aménagements sont nécessaires, c'est bien parce que les voitures existent et qu'elles prennent toute la place. Il y a un accaparement de la place et des trottoirs par les automobiles qui n'est plus normal.

C'est indiqué dans mon rapport, une étude a démontré qu'un déplacement sur quatre en voiture ne dépasse pas 1 kilomètre. Dans la plupart des cas, le recours à la voiture est superflu. Néanmoins, la voiture est souvent utile et si on n'en faisait qu'une utilisation raisonnable, il n'y aurait pas de problème. Mais, en l'occurrence, l'utilisation de la voiture est tout à fait déraisonnable – une tonne pour déplacer septante kilos, c'est idiot!

J'aimerais signaler à M. Lyon que, en ce qui concerne cette affaire, aucun espace piétons ne sera malheureusement réalisé; il s'agit simplement de permettre aux piétons de traverser à certains endroits. Ce sont vraiment des questions de sécurité; ces aménagements seront parfaitement utiles à tous les citoyens.

M. Georges Queloz, rapporteur de minorité (L). Il est tout à fait possible et facile de se déplacer à pied en ville de Genève; or, il devient toujours plus difficile, voire impossible, de s'y déplacer en voiture et, surtout, de stationner. Mais à ceux qui disent que la voiture coûte cher, je rappelle quand même que 12% de la population vit de l'industrie de l'automobile d'une manière directe et indirecte.

Cette proposition répond tout simplement à un programme politique qui n'est pas le nôtre, et, cela, ce n'est pas un scoop: un Plan piétons, qui n'est pas encore «sec» mais qui est déjà dépassé – pour 600 000 francs, vous m'en direz des nouvelles – et neuf aménagements, mais cela n'est qu'un début. On fait appuyer et étoffer ce programme politique par des associations un peu «bidon». On a eu l'occasion d'auditionner une association dite Union genevoise des piétons, qui, si elle n'est pas bidon, est en tout cas très politisée, puisque, m'a-t-on confié, sur mille membres, il n'y a qu'un libéral. Comme quoi le ver est dans le fruit.

Chaque aménagement coûtera en moyenne environ 90 000 francs. Je souhaiterais alors qu'on publie le coût de ces aménagements, censés assurer la sécurité des piétons et qu'on mette le nom des responsables de ces dépenses. La population jugera. Ensuite, on retrouvera une majorité aux prochaines élections.

M^{me} Jacqueline Burnand, conseillère administrative. Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, j'ai de la peine à entendre le discours tenu ce soir par l'Entente et, notamment, par deux de ses distingués membres en la personne du chef de groupe et de M. Queloz. En réalité, Monsieur Queloz, je m'étonne d'une première donne que j'ignorais: je ne savais pas que les libéraux ne marchaient pas! De fait, je puis vous assurer que j'en ai vu de mes propres yeux; j'en ai vu errer en ville et même se rendre d'un point à l'autre de celle-ci avec un but très précis. Il est possible qu'ils n'adhèrent pas à l'association de l'Union genevoise des piétons, mais il est certain qu'ils marchent.

En l'occurrence, voyez-vous, il ne s'agit pas aujourd'hui de condamner la voiture ou de pourfendre les automobilistes, il s'agit simplement de faciliter désormais la vie des piétons. Celle-ci est souvent mise en danger par une certaine forme d'égoïsme – disons-le – d'automobilistes qui, tout-puissants dans une carrosserie souvent lustrée, foncent à travers les rues sans trop de souci pour ceux qui se déplacent à pied. Pourtant, nous sommes tous tantôt automobilistes, tantôt piétons. Et, de fait, Messieurs les distingués membres de l'Entente, je souhaiterais que vous votiez ce soir une proposition qui vise à faciliter la mobilité alternative à la voiture, celle des piétons. Il s'agit de prendre en considération un thème, dont on s'est très peu occupé jusqu'à présent, qui nous concerne tous, bien sûr, ainsi que nos enfants, puisque les trajets sur le chemin des écoles doivent être améliorés.

J'aimerais également battre en brèche un argument que vous invoquiez tout à l'heure. Il n'est pas question seulement de faciliter la marche des piétons, ceux qui, comme nous, souvent, sortent de leur domicile pour se rendre à leur travail ou à un rendez-vous quelconque dans le quartier ou dans le quartier voisin. Il s'agit également de songer à toutes les personnes à mobilité réduite. Je pense tout spécialement aujourd'hui aux personnes âgées, aux personnes handicapées ou à

d'autres qui, par exemple, doivent pousser un caddie et qui éprouvent souvent beaucoup de difficulté à le traîner sur des centaines de mètres dans le milieu urbain que nous connaissons.

En l'occurrence, nous avons fait un travail important toutes ces dernières années pour essayer de rendre accessibles les trottoirs, en cassant un certain nombre d'entre eux, ce qui a facilité la vie de nombreuses personnes. N'oubliez pas, Mesdames et Messieurs, que Genève est une ville vieillissante, qu'elle comprend une population âgée importante. Ces gens ne se déplacent plus en voiture et il importe aujourd'hui de leur permettre d'utiliser les moyens de transports publics à leur disposition – à Genève, et surtout dans le centre urbain, ils sont bons, on peut le dire. Ensuite, ces gens doivent aussi pouvoir aller à pied là où ils doivent se rendre. C'est une donnée extrêmement importante à laquelle on ne peut être que sensible. Il s'agit donc aussi, aujourd'hui, de privilégier cette population qui, je le répète, ne se déplace pas en automobile, mais, le plus souvent, à pied.

Sécurisons donc les endroits qui doivent l'être et embellissons également la cité, car, si on a envie de marcher, on le fait plus volontiers lorsque l'environnement est agréable et qu'on n'éprouve pas sans cesse des difficultés immenses à passer d'un lieu à l'autre.

M. Marco Ziegler (S). Ce que vient de dire la magistrate mérite un franc appui et surtout de vifs remerciements de la part des piétons, notamment de l'Union genevoise des piétons à laquelle j'ai le plaisir d'appartenir – n'en déplaît à M. Queloz, il y a des gens qui la connaissent.

M. Pierre-Charles George (R). Article 30!

M. Marco Ziegler. Allez vous faire voir avec l'article 30, nous l'avons modifié! (*Rires.*)

J'aimerais dire à M^{me} Jacqueline Burnand qu'elle a eu un rôle absolument prépondérant dans l'avancée de ce dossier des piétons pendant cette législature. J'aimerais la remercier ici pour le travail de fond, absolument remarquable, qui a été accompli par le Service d'urbanisme sur ce dossier. J'aimerais dire aussi que l'ensemble des collectivités publiques du canton comptait sur la Ville pour ouvrir la piste et faire progresser cette affaire. Tout le monde était un peu embarrassé par la question des piétons; les piétons, cela n'est pas représentatif.

Il est vrai que les milieux sociaux représentés par le Parti libéral n'adhèrent pas volontiers à l'Union genevoise des piétons, dont la cotisation s'élève à

20 francs seulement, cela n'est pas représentatif; l'Automobile Club de Suisse (ACS), c'est bien mieux, on paie bien plus cher et c'est plus symbolique pour eux.

Mais le problème est bien plus grave que cela. Les institutions ne savent pas très bien comment traiter ce dossier, parce qu'il n'y a pas de gros investissements à faire. Malgré l'importance du chiffre cité ici, ce ne sont pas des infrastructures aussi considérables que celles des routes ni aussi coûteuses que celles des transports publics; il n'y a pas de marchés publics réellement attractifs pour les métiers qui travaillent sur ces dossiers. Donc, le piéton est le parent pauvre des transports et des déplacements. La marche n'est même pas considérée comme un mode de déplacement, c'est ce qui reste lorsqu'on est descendu de voiture ou des moyens de transports publics. Il faut rétablir la place du piéton dans le système des transports et des déplacements. Il n'y a pas de système de déplacements sans un départ ou une arrivée piétonne. Cela ne sert à rien d'avoir une bagnole ou un moyen de transport collectif si l'on n'intègre pas le déplacement du piéton dans l'ensemble de ce système.

Cette place prépondérante du piéton a été reconnue et rétablie par le Service de l'urbanisme. Le Plan piétons, c'est d'abord un effort intellectuel essentiel, un effort de conception, de planification, de mise en route de l'ensemble de l'administration municipale et, au-delà, de l'administration cantonale qui va s'inspirer de ce Plan piétons. On parviendra ainsi à harmoniser un ensemble de démarches et d'investissements, afin de rétablir la place du piéton en ville et de développer ce mode de déplacement.

Pour ce travail-là, encore une fois, merci, Madame Burnand. Je compte, après avoir terminé mon travail ici, poursuivre mon travail à l'extérieur, à l'Union genevoise des piétons. Je prendrai contact avec M. Queloz pour lui faire parvenir un bulletin d'inscription; notre association comptera ainsi un deuxième libéral. Si d'autres sont également intéressés, ils peuvent venir tout à l'heure vers moi, je remplirai la liste.

M. Georges Queloz (L). Madame Burnand, je n'aurai pas l'outrecuidance de dire que vous comprenez tare pour barre, mais vous avez l'art de déformer mes propos. J'espère que vous ne comprendrez pas par là que j'ai dit que vous êtes déformée. Je n'ai pas dit que les libéraux ou les membres de l'Entente ne se déplaçaient jamais à pied; moi-même, j'emprunte les transports publics le plus souvent possible et, automatiquement, quand on prend les transports publics, on marche.

Madame Burnand, j'ai dit que ces associations étaient politiques et qu'un seul libéral y était représenté. Le vice-président qui a été auditionné, un de nos anciens

collègues, M. Gérard Crettenand, a proposé de m'envoyer un bulletin d'adhésion que je n'ai jamais reçu! Voilà, j'ai bien demandé à faire partie de cette association, parce que j'aurais des choses à y dire.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Les piétons sont sans aucun doute un élément essentiel de notre système de déplacements et M. Ziegler a raison de dire que chacun, qu'il le veuille ou non, est bel et bien condamné à être piéton. Il ne s'agit pas de se méprendre sur le sens de notre intervention ni sur la position des libéraux. Cependant, durant ces quatre ans, nous avons procédé à un nombre de votes important. L'Alternative, dans son ensemble, a déposé une multitude de motions, de résolutions, de projets d'arrêté et, depuis le mois de septembre de l'année dernière, nous recevons une avalanche de réponses. Les réponses du Conseil administratif, d'ailleurs, ne sont pas, à proprement parler, acceptables au sens de notre règlement et consistent en général à nous dire: inopportun, trop tôt ou trop tard.

Le bilan de tout ce travail est relativement facile à faire, car, en fait, en quatre ans, les seules propositions des bancs de l'Alternative qui ont fait l'objet d'une attention particulière de la part du Conseil administratif concernent toutes le département de l'aménagement et, en particulier, ce qui à trait aux avantages des piétons et aux dispositions de modération de trafic. Bravo, vous avez réussi votre politique sur ce point-là! Mais on ne peut pas résumer quatre ans de vie municipale à la seule volonté de voir les automobilistes à pied, pour paraphraser M^{me} Künzler, ou à permettre aux piétons de se déplacer en toute sécurité, pour reprendre les objectifs de l'Union genevoise des piétons, association qui a retenu l'attention de MM. Ziegler et Queloz.

Franchement, quatre ans pour se demander où on va mettre des «oreilles de Mickey» autour des passages cloutés et comment on peut améliorer l'accès à un trottoir, ce n'est pas une politique sérieuse, on ne peut pas imaginer que nos innombrables délibérations se résument finalement à cela.

Nous sommes déçus qu'une si grande attention ait été accordée aux piétons et, ce soir, nous disons que maintenant, cela suffit. Nous voulons faire autre chose dans ce Conseil municipal que de nous occuper de nos amis piétons.

Le président. J'ai reçu un amendement du Parti socialiste, qui demande de rétablir le crédit initial, c'est-à-dire de réintroduire l'aménagement prévu à la route de Florissant.

Projet d'amendement

«*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 368 000 francs...

Art. 2. – ...à concurrence de 1 368 000 francs.»

Madame Bovier, vous demandez la parole; mais veuillez vous exprimer à propos de cet amendement exclusivement. Ensuite, ce sera le tour de M^{me} Wagenknecht.

M^{me} Marie-Thérèse Bovier (L). Merci, Monsieur le président. Je voulais justement prendre la parole à propos de ce passage piétons demandé dans l'amendement. Tout à l'heure, M^{me} Burnand nous a dit: «Sécurisons les piétons», mais je voudrais savoir qui, dans son service, essaie de sécuriser les piétons. Dans la proposition du Conseil administratif, on avait projeté d'investir 171 000 francs pour un passage piétons devant le parc Bertrand. Moi-même, j'emprunte régulièrement la route de Florissant et, à l'angle de la rue Crespin et de la route de Florissant, un passage piétons est prévu, mais je trouve que cet endroit est extrêmement dangereux. C'est vraiment criminel d'y prévoir un passage piétons. Les personnes qui débouchent de la rue Crespin, par exemple les mamans qui amènent leurs enfants en voiture à l'école, le matin, ne peuvent pas faire autrement que de s'avancer au moins de quatre mètres sur la route de Florissant pour pouvoir tourner à gauche, et c'est extrêmement dangereux.

C'est inadmissible de prévoir un passage piétons à cet emplacement, d'autant plus que, cent mètres plus haut – même pas cent grands pas, exactement cent pas – il y a un arrêt de bus et un passage piétons.

Je trouve donc que les piétons pourraient faire l'effort de se déplacer cent mètres plus haut. Je trouve que l'endroit choisi est extrêmement dangereux; plus bas, si vous voulez, cela pourrait être étudié en commission, mais devant le parc Bertrand je pense que c'est inadmissible.

M^{me} Arielle Wagenknecht (DC). Je pense que M^{me} Bovier a entièrement raison. J'ai moi-même un garage qui donne sur la rue Crespin et je débouche régulièrement à cet endroit-là sur la route de Florissant. Ce que M^{me} Bovier ne vous a pas dit, c'est qu'elle y a eu un accident et que, à plusieurs reprises, il y a eu des accrochages à cet endroit. Il serait donc extrêmement dangereux d'y mettre un passage pour piétons. J'estime que cet endroit est mal choisi et qu'il faut reprendre l'étude pour trouver une autre solution.

M^{me} Christiane Olivier (S). L'amendement du Parti socialiste a fait l'objet d'une discussion à la commission des travaux. En l'occurrence, le débat devient totalement sidérant. Lorsqu'on entend M^{me} Bovier, elle-même commissaire à la commission des travaux, s'insurger contre l'aménagement en question qu'elle trouve dangereux pour les parents qui amènent leurs enfants en voiture, on croit rêver. La création du passage piétons auquel on fait référence aujourd'hui correspond au déplacement du passage piétons en face de la sortie du parc Bertrand, afin de créer un cheminement logique, et la modification de l'îlot central pour modérer la vitesse des véhicules.

C'est très significatif que les deux préopinantes, qui ont des voitures et passent tous les jours à cet endroit, adoptent un point de vue d'automobilistes, alors que nous, nous sommes en train de parler de passage piétonnier. Or, ce sont les piétons que nous voulons protéger en sauvegardant, à cet endroit, un passage piétons pour faciliter la traversée de la route et éviter les accidents.

M. David Brolliet (L). Je trouve qu'on devrait faire une zone piétonne de la route de Florissant, comme cela je pense que le problème serait réglé.

Le président. Excellente idée!

M. David Brolliet. C'est aberrant, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, de faire un passage piétons à cet endroit. C'est important de le faire à Florissant, mais, malheureusement, à cet emplacement, il y a un problème de flux de voitures et de vitesse, à moins qu'on mette des gendarmes couchés, voire de charmantes jeunes filles ou des messieurs vingt-quatre heures sur vingt-quatre pour protéger ce passage piétons.

Il est suicidaire de faire un passage piétons à cet endroit. (*Remarque de M. Valance.*) Evidemment, Monsieur Valance, nous habitons dans ce quartier, nous connaissons bien le problème de ce quartier, ce n'est pas le cas peut-être pour certains d'entre vous. Ne circulant ni en voiture, ni à vélo, mais à pied, je constate que c'est complètement suicidaire. Mais je veux bien m'engager comme volontaire pour faire traverser les gens.

Madame Burnand, il faudra que votre successeur s'occupe de cette affaire, car il s'agit d'une artère extrêmement importante. Le parc Bertrand, Dieu merci, est ouvert au public – ce qui n'est pas toujours le cas dans certaines villes d'Europe. Laissons donc les gens se rendre en toute sécurité au parc Bertrand, ou fermons complètement la route de Florissant; on pourrait utiliser des rollers, faire des

pistes cyclables, mettre des vélos à disposition de la population genevoise. Pourquoi pas? Si vous voulez complètement délirer, on peut aller beaucoup plus loin.

M^{me} Marie-Thérèse Bovier (L). Je voudrais répondre à M^{me} Olivier. Ce n'est pas du tout les automobilistes que je défends, mais les piétons. A l'endroit où le passage piétons est prévu, la rue Crespin coupe la route de Florissant et c'est en accélérant après le stop que les voitures risquent d'écraser les piétons. (*Remarque de M^{me} Olivier.*) Je vous réponds, Madame, par l'intermédiaire du président.

Ce que je voulais dire, c'est que les voitures, en sortant de ce chemin de la rue Crespin débouchant sur la route de Florissant, seront obligées de forcer le passage piétons, car elles ne pourront pas rester en travers de la route. C'est cela que je voulais dire. Le passage piétons est très mal placé à cet endroit.

M^{me} Arielle Wagenknecht (DC). Monsieur le président, vous transmettez à M^{me} Olivier que je crois qu'il faut dépassionner les débats. En fait, il ne s'agit pas du tout de mamans amenant leurs enfants en voiture, etc. Nous avons dit qu'un passage piétons, à cet endroit-là, serait dangereux et qu'il faut réétudier cette solution. Eventuellement, on pourrait mettre des feux à cet endroit; ce serait une possibilité.

Deuxième débat

Mis aux voix, l'amendement du Parti socialiste est accepté à la majorité (opposition des partis de l'Entente).

L'arrêté amendé par le plénum est mis aux voix article par article et dans son ensemble; il est accepté à la majorité (quelques oppositions et abstentions).

L'arrêté est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, lettre e), de la loi sur l'administration des communes;
sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 368 000 francs destiné, dans le cadre du plan directeur des mesures en faveur des piétons, à:

- la planification des mesures en faveur des piétons sur l'ensemble de la ville de Genève;
- l'étude, la publication et la communication de cinq nouvelles promenades piétonnes urbaines sur le territoire de la Ville de Genève;
- la réalisation des mesures étudiées et abouties.

Art. 2. – Il sera provisoirement pourvu aux dépenses prévues à l'article premier au moyen de rescriptions, d'avances ou de bons de caisse à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 368 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation, soit de 2001 à 2022.

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

10. Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 2 635 800 francs pour la construction d'une passerelle piétonne sous le pont du Mont-Blanc (N° 407 A)¹.

Rapporteur: M. Guy Dossan.

La commission des travaux, sous la présidence de M^{me} Corinne Billaud, a traité de l'objet cité en titre dans sa séance du 10 mars 1999.

Les notes de séance étaient tenues par M^{me} Psychère que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

¹ Proposition, 1923.

1. **Audition de M^{me} Jacqueline Burnand**, conseillère administrative déléguée à l'aménagement, aux constructions et à la voirie, accompagnée de MM. Zoller, chef du Service de l'entretien du domaine public, Gfeller, chef du Service de l'aménagement urbain, et Morand, mandataire, du bureau d'architectes BMV (Buri-Morand-Vaucher)

M^{me} Burnand précise en préambule que cette réalisation lui tient à cœur, puisqu'elle fait partie du projet global du Fil du Rhône. L'un des buts du Fil du Rhône est d'assurer la continuité du cheminement piétonnier au bord des rives du fleuve et de la rade, entre la ville et les parcs.

Le carrefour rue du Mont-Blanc/quai des Bergues/quai du Mont-Blanc étant un carrefour à grand trafic, cette continuité du cheminement piétonnier est interrompue.

La construction de la passerelle sous le pont du Mont-Blanc permettra donc d'établir la continuité et de réaliser sur la rive droite le pendant de ce qui existe sur la rive gauche.

La proposition N° 407 fait partie intégrante de la politique menée en faveur des piétons, notamment dans le cadre du Plan piétons, et est en parfaite cohérence avec les crédits votés ou futurs relatifs au projet du Fil du Rhône.

Rappel

Le projet du Fil du Rhône, attribué à M. Julien Descombes, a entre autres pour but de mettre le site de la petite rade en valeur et de rendre à la promenade piétonnière les abords du fleuve, les îles, la digue centrale des quais, les ponts, les passerelles, les places et les têtes de pont.

Outre la proposition N° 407, ce projet comprend quatre autres réalisations:

- la promenade le long du barrage du Seujet, réalisée dans le cadre de la rénovation du Bâtiment des Forces Motrices;
- la place du Rhône, en cours de travaux, qui sera achevée à la fin du printemps 2000;
- un projet relatif au pont des Bergues et à celui de la Machine, dont la requête en autorisation de construire est en passe d'être présentée à l'Etat;
- le projet du quai de la Poste, suspendu pour l'instant dans l'attente de la décision finale concernant la branche «Stand» du tram.

Présentation du projet

Depuis la construction du barrage du Seujet, le plan d'eau de la rade a été prolongé.

La proposition N° 407 présente donc un projet de promenade piétonne située au niveau de ce plan d'eau et comportant les éléments suivants:

- Un ponton en béton, situé en contrebas de l'Hôtel des Bergues, auquel on accède par l'escalier existant.

Ce ponton servira de nouveau débarcadère pour les Mouettes genevoises.

- Une passerelle articulée, d'une longueur d'environ 14 m, formée d'un platelage caissonné en acier avec revêtement antidérapant proche de l'asphalte, reliant le nouveau débarcadère à l'élément flottant.
- Une barge flottante, en un seul tenant, d'une longueur de 66 m et d'une largeur utile de 3 m, formée de caissons métalliques étanches, à ciel ouvert, suivant les fluctuations du niveau du plan d'eau.

La barge est située sous la première voûte du pont du Mont-Blanc et est axée sur cette dernière.

Les têtes de la barge sont situées au-dessus de l'eau (70 cm), alors que le centre de celle-ci se trouve au-dessous du niveau (min. 35 cm), afin d'assurer dans tous les cas le vide de passage nécessaire (2,15 m).

- Une seconde passerelle articulée, également d'une longueur d'environ 14 m, formée elle aussi d'un platelage caissonné en acier avec revêtement antidérapant, reliant l'élément flottant au débarcadère existant de la CGN.
- L'élargissement à 2,35 m de l'estacade en béton existante entre le débarcadère de la CGN et la Rotonde du quai du Mont-Blanc. Le cheminement piéton, public, et l'accès bateau, privé, seront séparés par une barrière.

Trois types d'éclairage ont été prévus, avec une augmentation du niveau de l'éclairage au centre de la barge favorisant l'impression de sécurité:

- Barge:
 - extérieur: Rampe lumineuse masquée au regard, au niveau du bord supérieur;
 - intérieur: Appliques encastrées dans les caissons de la coque, dont l'espacement diminue des extrémités au centre de la barge.
- Passerelles: rampe lumineuse intégrée dans la main courante;
- Débarcadère et estacade: éclairage léger sur le sol;
- Quais: balise lumineuse et pictogramme indiquant la passerelle.

Les dimensions de l'ouvrage ont été conçues sur la base de situations exceptionnelles et aux risques qui leur sont liés, comme par exemple la fermeture brutale du barrage du Seujet qui entraînerait une vague de refoulement. Les essais ont été réalisés dans les laboratoires de l'EPFL.

Le site de construction de la barge n'est pour l'instant pas connu, les soumissions n'ayant pas été lancées, toutefois, une fois construite, celle-ci sera mise à

l'eau à Lausanne, dans les bassins de mise à l'eau de la CGN et remorquée jusqu'à Genève.

Le revêtement anticorrosion le plus résistant a été choisi, du même type que celui utilisé pour les bateaux de la CGN. La durée vie de la passerelle sans entretien important devrait par conséquent être assurée pour vingt ans.

Le recours au zingage, qui dure aussi une vingtaine d'années, a été écarté pour des raisons constructives, et la réalisation de l'ouvrage en inox ne pouvait être envisagée pour des raisons de coût.

L'entretien sera aisé puisqu'il suffira de décrocher la barge pour la remorquer ou la sortir de l'eau.

Le projet a reçu l'aval des diverses commissions consultatives.

2. Discussion et vote

Regret du rapporteur

Se faire une idée précise de ce à quoi ressemblera cette réalisation est assez difficile.

En effet, les documents présentés et remis au rapporteur ne comportent aucun plan, mais seulement les photographies d'une maquette, qui n'a d'ailleurs pas été présentée à la commission, photographies qui ne pourraient être valablement reprographiées et n'apporteraient rien à la compréhension de l'objet.

De plus, aucune élévation ou coupe en travers et/ou longitudinale n'a été produite lors de la présentation, ce qui ne permet par conséquent pas au rapporteur de joindre à ce rapport un quelconque document, clair et « lisible », permettant de se rendre vraiment compte, autrement que par le texte, de l'architecture du projet.

Pour les raisons qui précèdent, la discussion est brève puisqu'il n'est en fait possible de se prononcer que sur le principe du projet, et non sur sa réalisation et sa conception architecturale.

Les Verts

Les Verts soutiendront ce projet puisqu'ils souhaitent développer l'ensemble des projets regroupés sous le « Fil du Rhône ».

De plus, ce projet s'inscrit parfaitement dans la politique du Plan piétons.

Ce projet sera également un attrait pour le tourisme et pour les habitants de Saint-Gervais qui pourront profiter du nouvel arrêt des Mouettes genevoises.

Parti libéral

Si l'idée est intéressante, ce projet, pour le Parti libéral, n'est toutefois pas prioritaire, et la Ville de Genève n'a pas les moyens de le réaliser aujourd'hui.

D'autre part, un projet plus audacieux aurait pu être réalisé. Il convient donc de conserver l'idée, mais de la développer pour la rendre plus attractive.

Le groupe libéral refusera donc la proposition N° 407.

AdG

Les représentants de l'AdG trouvent ce projet très bien ainsi et le soutiendront.

Parti socialiste

Pour le Parti socialiste, il s'agit d'un projet intéressant, élaboré par des architectes de référence. Seul demeure le problème de la non-accessibilité de la promenade à tout un chacun.

Mais résoudre ce problème coûterait trop cher.

Par conséquent, le groupe socialiste soutiendra la proposition N° 407.

Une commissaire socialiste tient toutefois à préciser que sa position personnelle sera l'abstention. Elle souhaiterait en effet un projet plus novateur et, cette promenade s'inscrivant dans le Plan piétons, elle devrait être accessible à tous, ce qui n'est pas le cas. D'autre part, elle ne voit pas pourquoi ce projet constitue une priorité.

Parti radical

Le groupe radical reste sur sa faim en ce qui concerne cette proposition.

Tout d'abord, comme cela a été relevé par plusieurs commissaires, parce que cette promenade ne sera pas accessible à tout le monde, son accès, côté Hôtel des Bergues, ne pouvant se faire autrement que par un escalier et que rien d'autre n'a été envisagé, ceci pour des problèmes de coût.

La réponse qui a été donnée en commission, à savoir que ceux qui ne peuvent accéder à cette promenade (personnes âgées, poussettes, handicapés, etc.) n'auront qu'à continuer à passer à travers le carrefour actuel, n'est d'autre part ni admissible, ni raisonnable au vu du coût du projet.

Pour environ 2,7 millions, soit on réalise un projet pour tout le monde, soit on ne fait rien.

De plus, le groupe radical est aussi d'avis que ce projet peut parfaitement attendre et qu'il ne constitue en tous les cas pas une priorité. Par conséquent, il refusera la proposition N° 407.

Arrivée au terme de l'étude de cette proposition, la commission des travaux vous propose, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, par 6 oui (1 S, 3 AdG, 2 Ve), 5 non (3 L, 2 R) et 1 abstention (S) d'accepter l'arrêté. (*Voir ci-après le texte de l'arrêté adopté sans modification.*)

M. Guy Dossan, rapporteur (R). Depuis un certain temps, à la commission des travaux, on nous avait habitués au fait que les propositions nous soient présentées de façon, je dirais, parfaite, en tout cas complète. Un exemple parmi les autres: celui de la Potinière, où on pouvait vraiment se rendre compte de ce qu'on allait voter. Par contre, je dois dire que la proposition N° 407 pour la passerelle piétonne sous le pont du Mont-Blanc, nous a été présentée, peut-être pas d'une manière honteuse, mais presque, en tout cas d'une manière assez légère.

Mesdames et Messieurs, nous allons voter 2 635 800 francs la tête dans le sac! Nous n'avons vu ni plan, ni coupe, ni vue en trois dimensions, comme on sait le faire à l'heure actuelle avec l'aide d'un ordinateur. Nous n'avons rien vu, même pas une maquette, puisque ce que l'on nous a montré est la photo d'une maquette. Mesdames et Messieurs, on se moque de nous. Si peu de renseignements pour un pareil montant, il y a de quoi s'écraser de rire. Et dire qu'on vient de nous rebattre les oreilles durant une demi-heure sur la sécurité des piétons!

Que faire avec un projet de presque 2 700 000 francs pour une passerelle à laquelle une importante catégorie de piétons ne pourront pas accéder? Les personnes avec des poussettes, les personnes à mobilité réduite, les handicapés ne pourront pas y aller, parce qu'il y a des escaliers. Lorsque nous avons posé la question en commission des travaux, on nous a répondu que ces personnes n'avaient qu'à traverser les carrefours de la rue du Mont-Blanc. Mais, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, de qui se moque-t-on? Si vous voulez vraiment être conséquents avec ce que vous venez de voter, vous devez refuser cette proposition. En plus, je dirais qu'elle n'est pas prioritaire. Accorder presque 2 700 000 francs pour un projet qui n'est pas vraiment abouti, semble-t-il, cela, le groupe radical le refusera.

D'autre part, on nous a dit que les commissions consultatives avaient donné leur aval à ce projet. Je suppose qu'elles n'ont pas eu beaucoup plus d'informations que nous et je me demande comment elles ont pu dire oui à un projet tel

qu'il a été présenté; il n'y avait rien à dire, rien à voir, il fallait presque dire: «Circulez, il n'y a rien à voir.» Vous aurez bien compris que le groupe radical suivra ses deux commissaires et refusera ce projet.

Premier débat

M. Pierre Reichenbach (L). Quand il s'agit de féliciter les services de la Ville, je le fais – et même par écrit – mais quand il s'agit de montrer mon désaccord, je le fais aussi. Mais je ne dirai pas que je suis opposé au projet global... (*Brouhaha.*)

Le président. Est-ce qu'on pourrait se taire dans le groupe socialiste, s'il vous plaît? Monsieur Reichenbach.

M. Pierre Reichenbach. Je reprends, car j'ai des faits nouveaux et intéressants: j'ai pu voir les maquettes ainsi que les plans. Je ne dirai pas que je suis opposé au projet global «Le Fil du Rhône», mais il se trouve qu'il y a des urgences ailleurs! Du reste, chers collègues, je voudrais vous fournir quelques informations concernant ce «saucisson», qui part du pont du Mont-Blanc et qui aboutit à la Jonction. Ce «saucisson» aura suffisamment de tranches, avec un coût de presque 2 700 000 francs, pour qu'on s'inquiète de l'ampleur du projet.

Plus précisément: premièrement, la première tranche n'a pas reçu l'aval de toutes les commissions consultatives de l'Etat; deuxièmement, la deuxième tranche, celle du pont de la Machine, a même provoqué un tollé. Il s'agira de la construction d'une plate-forme mesurant 40 mètres de largeur par 20 mètres de profondeur sur le fleuve; elle sera soutenue par 76 pieux en béton armé, bâtis dans une zone écologiquement sensible!

J'ai compris le système: on vous donne des petites «tranches de saucisson» pour ne pas faire d'étude d'impact. Ainsi, à la commission des travaux, à l'instar, peut-être, d'autres commissions de l'Etat, il a été demandé une notice d'impact concernant cette zone sensible. On ne peut pas impunément travailler dans le lit du Rhône, durant des périodes qui ne sont pas connues, démanteler des frayères dans la zone située entre le pont des Bergues et le pont de la Machine, sans que l'on s'inquiète de l'écosystème de ces lieux!

Nous avons un collègue, aujourd'hui conseiller d'Etat, chargé du département qui s'occupe de l'écologie, plus précisément des lacs et des cours d'eaux, qui s'implique beaucoup pour la nature et qui n'appréciera pas du tout que l'on

démantèle cette partie du Rhône, qui est autrement sensible que tout ce que vous pouvez imaginer dans ce Conseil municipal! Certes, comme piéton, je me balade sur les quais, mais je regarde aussi ce qu'il y a dans l'eau. Or, vous savez que, lors de la construction du garage du Mont-Blanc, il a fallu intervenir au fond du lac, car on a anéanti une partie du Rhône du point de vue piscicole. On ne peut donc pas accepter que l'on fasse n'importe quoi dans la petite rade de Genève!

Le préavis actuel de la commission de la pêche est négatif, il en est de même dans d'autres commissions. Il faudra envisager des mesures de compensation pour qu'on puisse comprendre quelque chose et, peut-être, accepter ce projet. Mais, en attendant, je pense que le projet – comme le disait mon excellent collègue Guy Dossan – n'est pas abouti au point de vue des commissions, et je suis bien placé pour le dire. Nous, libéraux, pensons qu'il est indispensable de connaître toutes les données avant de voter un projet. Il serait heureux qu'on nous informe du coût global et, si ce projet doit être «saucissonné», qu'il le soit de la manière la plus favorable pour les finances de la Ville, cela avec une planification bien comprise par tous.

Permettez-moi maintenant une petite boutade au sujet de la protection des piétons. Pouvez-vous m'expliquer, chers collègues, comment on va faire pour traverser sous le pont du Mont-Blanc, en hiver, lorsqu'il y aura la bise et une température négative et que l'on se trouvera sur une barge enrobée de glace? Non, cela n'est pas sérieux! Je crois qu'il faut trouver une solution plus sécurisante en hiver. La réalisation de ce projet «Le Fil du Rhône» est intéressante, mais il faut assurer la sécurité de tout le monde. Il faut aussi tenir compte de ce qui vit dans l'eau du Rhône, car c'est un des derniers endroits à Genève où l'on peut encore trouver une zone piscicole intéressante.

Deuxième débat

L'arrêté est mis aux voix article par article et dans son ensemble; il est accepté à la majorité (oppositions des libéraux et des radicaux et quelques abstentions).

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 la conception «Le Fil du Rhône»;
vu le «Plan piétons» de la Ville de Genève;
sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 635 800 francs destiné à couvrir les frais de construction d'une passerelle piétonne sous le pont du Mont-Blanc.

Art. 2. – Il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen de rescriptions, d'avances ou de bons de caisse à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 2 635 800 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 de la passerelle, soit de 2001 à 2020.

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

11. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

12. Interpellations.

M^{me} Jacqueline Burnand, conseillère administrative. Je tiens à répondre à l'interpellation N° 797, du 13 janvier, de M. Roman Juon qui s'interrogeait sur la sécurité des piétons dans nos parcs. En fait, les éléments de réponse qui m'ont été communiqués concernent l'éclairage de la rampe de la Treille et il faut recon-

naître que celui-ci est composé de lanternes fixées contre le mur de la terrasse des Granges. En ce qui concerne la promenade dans sa partie en pente, un renforcement de l'éclairage impliquerait la mise en place de candélabres identiques aux lanternes de la Treille, mais cela ne me paraîtrait pas approprié vu l'effet de pente, de rampe, et non de promenade, avec des caniveaux, car cela nécessiterait des travaux très importants. De plus, cette installation serait encore tributaire de la réfection de la chaussée, opération qui, pour l'instant, n'est pas du tout inscrite au programme financier quadriennal. Nous avons étudié également une solution d'éclairage suspendu, mais celle-ci n'est malheureusement pas non plus possible.

Quant à l'éclairage de la promenade des Bastions, il est assuré, aujourd'hui, par vingt candélabres équidistants de quarante mètres et posés bilatéralement le long du cheminement. La puissance des ampoules est de 125 watts par candélabre. De ce fait, cette installation est absolument conforme et identique à celle prévue dans ce genre de situation, elle n'a donc rien d'anormal et il ne nous semble pas forcément judicieux de la renforcer.

13. Questions.

Le président. Comme nous sommes honorés de la présence de nombreux conseillers administratifs, nous pouvons passer aux questions orales.

orales:

M. Didier Bonny (DC). J'ai deux questions de même nature à poser à M. Rossetti, puisque c'est le dernier moment pour le faire.

J'aimerais lui demander pourquoi il n'a pas déposé, avant son départ, deux propositions. La première, qui me tient particulièrement à cœur même si c'est un peu anecdotique, concerne la fameuse pataugeoire du parc Mon-Repos. La seconde concerne un projet qui, je le sais, lui tient à cœur et que j'étais personnellement prêt à défendre: le déplacement du SEVE aux Bornaches. Ce déplacement permettrait la construction d'une maison de quartier.

Monsieur Rossetti, pourriez-vous répondre à ces deux questions avant que vous nous quittiez?

M. Michel Rossetti, conseiller administratif. En ce qui concerne la pataugeoire, j'ai donné les instructions pour que l'étude soit faite, les procédures sont en cours et nous attendons le résultat. Si j'avais été en mesure de déposer personnellement la proposition avant mon départ, je l'aurais fait avec plaisir, parce que, lorsqu'une décision est votée par le Conseil municipal, il vaut mieux que ce soit le magistrat en fonction lors de la prise de décision qui soit à l'origine de la proposition. C'est donc à mon corps défendant, si l'on peut dire, que le dépôt n'a pas eu lieu.

En ce qui concerne l'autre proposition, qui est un très grand projet et qui, je l'espère, pourra être réalisé prochainement, sous l'autorité de mon successeur, des études complémentaires doivent être réalisées et c'est pour cette raison que nous avons pris du retard...

M. Sormanni me bouche la vue, je ne peux plus voir le conseiller municipal interpellant. Monsieur Sormanni, s'il vous plaît!

En résumé, j'aurais bien aimé pouvoir déposer une proposition, mais c'est prématuré. J'ai pensé que les choses pouvaient aller plus rapidement, je me suis trompé, mais j'imagine que ce projet ne sera pas abandonné, puisque, je le répète, cela sera la dernière occasion de restituer au public 14 000 m² de verdure et cela permettra également d'assurer la pérennité des activités du SEVE pour le troisième millénaire, tout en créant une maison de quartier sur la rive droite, qui en a bien besoin, puisque le secteur est sous-équipé. Ce n'est donc que partie remise.

M. Guy Savary (DC). J'aimerais que M. Rossetti me réponde avant demain, puisqu'il va, malheureusement, nous quitter définitivement. J'avais déjà posé cette question il y a quinze jours à M^{me} Burnand, mais il paraît que cela dépend de votre dicastère, Monsieur Rossetti.

Devant le temple de la Roseraie, à la rue de Carouge, il y avait deux bancs; ils ont disparu. Les personnes âgées le déplorent vivement, car c'était un endroit idéal pour se reposer lorsqu'elles allaient faire des courses ou simplement se balader dans le quartier. Ces deux bancs ne gênaient absolument personne. J'aimerais savoir pourquoi ils n'existent plus et, en même temps, plaider pour leur réapparition rapide, car je crois que c'est plus qu'un détail pour les habitants du quartier.

M. Michel Rossetti, conseiller administratif. Monsieur Savary, pour pouvoir répondre à votre question, il faut que je sache de quoi on parle. S'agit-il des bancs de la Maladière? (*Acquiescement de M. Savary.*) J'ai déjà donné les instructions afin qu'ils soient réinstallés.

M. Guy Valance (AdG). J'ai déjà posé cette même question à M. Muller il y a quelques semaines. Comme je n'ai pas eu de réponse – il semble, en revanche, que l'Association Survap en ait reçu une – je profite de la présence de M^{me} Burnand pour la reposer, puisque cela concerne son département.

Nous avons vu quelques travaux se manifester à la place de la Navigation, il y a quelque temps, mais ils ont subitement été interrompus. Madame Burnand, pouvez-vous nous confirmer que les travaux de l'aménagement de la place vont reprendre, et nous dire dans quels délais?

M^{me} Jacqueline Burnand, conseillère administrative. Les travaux pour l'aménagement de la place de la Navigation devraient démarrer, Monsieur Valance, à la fin de ce mois, ce vendredi, je crois, ou le prochain, je ne m'en souviens plus, en principe le 28, sauf erreur de ma part.

Le président. Est-ce que le Conseil administratif, ou du moins les conseillers présents, ont des réponses à donner à des questions orales ou écrites?

M^{me} Jacqueline Burnand, conseillère administrative. J'ai une réponse à la question de M. Grand concernant le passage cycliste aménagé sur la rampe de Saint-Georges. J'ai questionné mes services à ce propos. En fait, nous avions imaginé quelque chose d'assez simple pour permettre ce cheminement. Il s'est avéré que, pour diverses raisons qu'il serait trop long d'énumérer ici, l'Office des transports et de la circulation demandait des mesures beaucoup plus lourdes, estimant que la solution à laquelle nous étions parvenus était trop hypothétique, qu'elle pouvait être dangereuse, etc. Ce qui fait que nous y avons pour l'instant renoncé, parce que le coût en était disproportionné par rapport à la mesure que nous souhaitions prendre. Il n'est pas interdit de penser qu'un jour nous y parviendrons.

Je souhaite compléter la réponse que nous avons donnée le 17 mars à la motion N° 1150 votée par ce Conseil. Dans notre réponse, nous vous informions que nous avons transmis cette motion, relative à la redevance pour l'utilisation des routes nationales, en l'occurrence l'autoroute RN1A, au Conseil d'Etat. Or, depuis le 17 mars, le Conseil d'Etat nous a répondu et je trouverais, pour ma part, intéressant de vous lire ce que le chef du Département de justice et police et des transports nous écrit.

Il écrit ceci: «Votre courrier du 3 février relatif à l'objet que je viens d'énoncer et adressé au Conseil d'Etat m'a été transmis pour y donner la suite qui convient.

»A titre liminaire, je vous informe que le Conseil d'Etat partage entièrement les préoccupations des motionnaires du Conseil municipal. Preuve en est son courrier du 1^{er} juillet 1998, adressé au conseiller fédéral Kaspar Villiger, par lequel une entrée en matière au sujet de la gratuité de l'usage du tronçon douane de Bardonnex, aéroport international de Genève et Palais des expositions était vivement souhaitée.

»Le 22 septembre 1998, le chef du Département fédéral des finances répondait au Conseil d'Etat que le Conseil fédéral n'entendait pas accéder à la requête.

»Mieux que tout commentaire, je vous transmets, en annexe, une copie de l'échange de courrier.»

M. Ramseyer complète en disant ceci: «Je tiens, par ailleurs, à rappeler que pareille démarche avait déjà été entreprise à l'égard du Conseil fédéral par le Conseil d'Etat en juin 1993, puis en 1996. La problématique a également été évoquée au sein de la commission transports et sécurité du Comité régional franco-genevois en novembre 1998.» M. Ramseyer conclut: «Sur la base de ce qui précède, je vous informe de notre volonté de reprendre ce dossier avec le Conseil fédéral à terme, au moment où un élément ou une démarche nouvelle en permettra la justification.»

La réponse, je pense, est beaucoup plus complète que celle que nous vous avons donnée, puisque nous nous contentions de vous signaler que la motion avait été transmise au Conseil d'Etat.

Le président. La séance est levée. Nous reprenons à 20 h 30.

Séance levée à 18 h 55.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif	4362
2. Communications du bureau du Conseil municipal	4423
3. Proposition du Conseil administratif en vue du boucllement de divers crédits d'études de planification de l'aménagement local, terminés sans demande de crédit complémentaire (N° 463)	4423
4. Proposition du Conseil administratif, sur demande du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, en vue de l'adoption :	
– du projet de loi abrogeant pour partie le plan d'extension N° 21795-2-136 du quartier de Contamines sur le territoire de la Ville de Genève, section Eaux-Vives;	
– du projet de plan de site N° 29020-136 situé à l'angle des rues Michel-Chauvet et de Contamines, aux Eaux-Vives (N° 468)	4430
5. Proposition du Conseil administratif en vue:	
– de l'adoption du projet de résolution relative à la nécessité de la construction d'un parking et de sa dimension;	
– de l'ouverture d'un crédit de 230 000 francs, complémentaire au crédit de 300 000 francs, voté le 25 juin 1996, destiné à l'organisation d'un concours restreint d'architecture pour l'aménagement de places et de rues;	
– de l'ouverture d'un crédit de 700 000 francs destiné à l'information publique.	
Rapport relatif à la rénovation des bâtiments propriété de la Ville de Genève dans le quartier de Saint-Gervais (N° 469)	4438
6. Proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 4 920 000 francs destiné à la reconstruction complète de la superstructure de la chaussée et des trottoirs et à la construction d'un collecteur à régime séparatif eaux usées/eaux pluviales à la rue des Alpes, sur le tronçon compris entre le quai du Mont-Blanc et la rue de Berne, dont à déduire une participation de 375 000 francs de l'Etat de Genève, soit un montant net à la charge de la Ville de Genève de 4 545 000 francs (N° 470)	4472

7. Proposition du Conseil administratif en vue:
- du boucllement de divers crédits de constructions et d'études, terminés sans demande de crédit complémentaire,
 - de l'ouverture d'un crédit de 2 022 495,85 francs, composé:
 - d'une part d'un crédit complémentaire de 879 690,51 francs destiné à couvrir les dépenses supplémentaires pour divers crédits de constructions et d'études terminés;
 - d'autre part d'un crédit complémentaire de 1 142 805,34 francs destiné à couvrir les hausses pour divers crédits de constructions et d'études terminés (N° 471) 4481
8. Rapport de la commission du règlement chargée d'examiner le projet d'arrêté du Bureau du Conseil municipal (M^{me} Marie-France Spielmann, MM. Daniel Pilly, Georges Queloz, M^{me} Anne-Marie von Arx-Vernon et M. Guy Dossan), renvoyé en commission le 17 mars 1999, intitulé: «Modification des articles 101, 134, 138 et 139 du règlement du Conseil municipal relatifs à la naturalisation» (N° 378 A1) 4520
9. Rapports de majorité et de minorité de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 1 368 000 francs destiné à la planification des mesures en faveur des piétons, à la réalisation de divers aménagements planifiés et à l'information à la population (N° 395 A/B) 4531
10. Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 2 635 800 francs pour la construction d'une passerelle piétonne sous le pont du Mont-Blanc (N° 407 A)..... 4550
11. Propositions des conseillers municipaux 4558
12. Interpellations 4558
13. Questions 4559

La mémorialiste:
Marguerite Conus