
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Quarante-quatrième séance – Mardi 26 février 2019, à 20 h 35

Présidence de M. Eric Bertinat, président

La séance est ouverte à 20 h 35 à l'Organisation météorologique mondiale (OMM), dans la salle Obasi.

Font excuser leur absence: *M^{me} Sandrine Salerno*, vice-présidente, *MM. Taimoor Aliassi, Rémy Burri, M^{me} Annick Ecuyer, MM. Stéphane Guex, Alain de Kalbermatten et Laurent Leisi*.

Assistent à la séance: *M. Sami Kanaan*, maire, *M^{me} Esther Alder, MM. Guillaume Barazzone et Rémy Pagani*, conseillers administratifs.

CONVOCATION

Par lettre du 14 février 2019, le Conseil municipal est convoqué dans la salle Obasi (OMM) pour mardi 26 février et mercredi 27 février 2019, à 17 h 30 et 20 h 30.

1. Exhortation.

Le président. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, prenons la résolution de remplir consciencieusement notre mandat et de faire servir nos travaux au bien de la Cité qui nous a confié ses destinées.

2. Communications du Conseil administratif.

Néant.

3. Communications du bureau du Conseil municipal.

Néant.

4. Questions orales.

M. Guillaume Barazzone, conseiller administratif. J'aimerais répondre à deux questions qui m'ont été posées lors de la précédente séance.

M. Zahno nous a indiqué qu'il attendait le bus 3 à l'arrêt Palais-Eynard, le 14 février 2019 à 22 h 10, lorsqu'il a vu une voiture passer dans le parc des Bastions. Un homme en est sorti après quelques minutes pour promener deux chiens à cet endroit. M. Zahno demandait comment il se faisait que l'on puisse circuler en voiture dans ce parc la nuit. Le parc des Bastions fait l'objet d'une surveillance accrue depuis plusieurs années. La circulation des voitures y est interdite, à l'exception des véhicules autorisés, et des vélos qui utilisent l'allée centrale. La police municipale sanctionne toutes les infractions qu'elle constate dans le cadre de ses patrouilles et, depuis le 1^{er} janvier 2019, elle a mené 236 actions au parc des Bastions, ce qui représente un engagement de 472 agents. Pour 2018, 28 amendes d'ordre ont été émises, ainsi que de nombreuses contraventions concernant les chiens, l'occupation illicite du domaine public, les nuisances sonores, les salissures, le trouble à la tranquillité publique... Il est regrettable de constater qu'il y a encore des incivilités dans ce parc mais la police municipale ne peut pas rester

Proposition: crédit pour réseaux secondaires d'assainissement

sur place en permanence, en raison du fait qu'il y a d'autres lieux à surveiller. L'information a été transmise au personnel du poste de la Jonction, afin qu'il prête une attention particulière à ce phénomène ponctuel, ainsi que la description de l'individu et de son véhicule pour qu'il soit identifié et verbalisé en cas de nouveau constat.

Je précise que je répondrai à l'ensemble des questions qui m'ont été posées, mais pas demain, étant retenu à l'assemblée générale de l'Association des communes genevoises (ACG), pour discuter des questions relatives au Service d'incendie et de secours (SIS). Ce sera donc pour le mois prochain.

Je réponds néanmoins d'ores et déjà à la question de M^{me} Studer sur le nouveau marché des Pâquis. Elle me demandait pourquoi la rue du Léman et la place de la Navigation avaient été choisies. La raison en est que c'est un lieu central, en plein milieu des Pâquis, auquel il est possible d'accéder par des véhicules pour les marchands. Ce marché de produits alimentaires démarrera au début du mois de mai, comme annoncé dans les médias.

5. Proposition du Conseil administratif du 6 février 2019 en vue de l'ouverture d'un crédit brut de 9 697 600 francs, destiné à la réhabilitation ou la création de réseaux secondaires d'assainissement, dont à déduire la participation des propriétaires des biens-fonds concernés et la récupération de la TVA de 1 057 000 francs, soit un montant net de 8 640 600 francs (PR-1341).

Introduction

Le réseau public d'assainissement des eaux est composé d'environ 260 km de collecteurs d'eaux usées et pluviales, ainsi que d'une cinquantaine d'ouvrages spéciaux (stations de pompage, déversoirs d'orage, puits de chute, etc.). Il permet l'évacuation des eaux usées, pluviales ou mélangées vers le réseau primaire et la station d'épuration tout en assurant une protection des eaux efficace sur le territoire de la Ville de Genève. Cette infrastructure appartient à la Ville de Genève. Estimée à une valeur économique de remplacement de 760 millions de francs, celle-ci doit être contrôlée et entretenue régulièrement afin d'assurer son bon fonctionnement en tout temps.

La présente demande de crédit vise donc à réaliser, au moyen d'un crédit d'investissement, tous travaux d'études, de réhabilitation et d'extension du réseau secondaire d'évacuation des eaux rendus nécessaires par la stratégie et la planification communale.

Exposé des motifs

Cette proposition de crédit vise à:

- poursuivre la réhabilitation des tronçons de canalisations les plus vétustes, afin d'écartier les risques de pollution du sol et des eaux (effondrements, fissurations, déformations, etc.) et éviter les débordements;
- réaliser des travaux coordonnés avec des tiers (Services industriels de Genève (SIG), Swisscom, etc.) et assurer les interventions d'urgence, la stratégie de la Ville de Genève étant de profiter des interventions des différents maîtres d'ouvrages occupant le domaine public pour moderniser ses réseaux chaque fois que nécessaire.

Travaux de mise aux normes du réseau d'assainissement secondaire

A la suite de l'inspection par caméra, effectuée en 2010, dans le cadre du plan général d'évacuation des eaux (PGEE), il a été identifié qu'une part importante de ce réseau, soit environ 23%, était très fortement dégradée. La valeur résiduelle estimée n'était alors plus que de 300 millions de francs, soit 40% de la valeur à neuf.

De multiples interventions ont été entreprises depuis pour améliorer cette situation. Il s'agit de poursuivre cet effort. La Ville de Genève a opté pour une stratégie d'entretien permettant de relever la valeur résiduelle à 50% sur le long terme et limiter les risques de pollution et ainsi protéger la nappe d'eau potable du Genevois, le lac, l'Arve et le Rhône.

Le premier objectif de la présente demande de crédit est donc de poursuivre la campagne de réhabilitation du réseau secondaire d'assainissement des eaux, en s'engageant à remplir les deux exigences suivantes:

- le maintien des performances du réseau: les canalisations et autres ouvrages spéciaux doivent être réhabilités lorsqu'ils sont en mauvais état afin de garantir leur bon fonctionnement à long terme et leurs capacités d'écoulement;
- l'adaptation du réseau aux nouvelles exigences: le réseau doit être transformé et adapté dans certains secteurs. Cela consiste principalement à mettre en séparatif les bassins versants planifiés comme tels, ainsi qu'à l'éventuelle mise en œuvre de mesures concrètes d'infiltration et de rétention des eaux non polluées.

D'autres demandes de crédit spécifiques à des projets particuliers, notamment en lien avec des projets d'aménagement de l'espace public, seront également soumises au Conseil municipal pour engager diverses opérations, permettant d'atteindre l'objectif global de rééquilibrer l'état de nos infrastructures.

Proposition: crédit pour réseaux secondaires d'assainissement

Travaux de mise aux normes coordonnés avec des maîtres d'ouvrages tiers et travaux d'urgences

Au vu de toutes les contraintes d'utilisation des espaces publics, des difficultés d'intervention sur le domaine public et enfin de l'occupation toujours plus conséquente du sous-sol, il est nécessaire d'anticiper et de coordonner les interventions de tous les acteurs et occupants de ces espaces.

Les interventions simultanées et coordonnées permettent de mutualiser les réalisations de fouilles en tranchée et leur réfection, tout en offrant aux usagers une seule intervention et, par conséquent, une durée de travaux et des nuisances réduites.

Ces exemples de travaux «coordonnés» sont nombreux et s'amplifient, y compris pour des travaux menés par le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité. Programmer un renouvellement du revêtement de chaussée avec la mise en œuvre de phonoabsorbant nécessite fréquemment une intervention préalable sur les réseaux d'assainissement.

De plus, le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité peut être amené à entreprendre des travaux dans l'urgence pour éviter des débordements ou refoulements dans des bâtiments, ou répondre à des effondrements.

Bilan des crédits précédemment votés

Deux crédits, la proposition PR-1125 et la proposition PR-1204, ont été votés ces dernières années afin de réaliser tous les travaux de réhabilitation ou de création de réseaux secondaires d'assainissement, cela pour un montant total de réalisation de travaux, hors raccords privés de presque 15 millions de francs.

Plusieurs rues annoncées dans les travaux intentionnels ont été réalisées (rue Sautter, rue Gustave-Müller-Brun, boulevard des Tranchées – rue Ferdinand Hodler, rue de la Croix-Rouge) alors qu'en parallèle d'autres chantiers d'assainissement des eaux ont été réalisés par opportunité avec des travaux tiers comme les SIG ou des travaux de réfection de chaussée. En effet, une réalisation coordonnée des travaux en surface et en sous-sol est globalement plus économique qu'une réalisation distincte de ces deux interventions. Le déroulement de ces nombreux chantiers réalisés par opportunité a aussi permis un impact plus faible sur les riverains et une meilleure gestion des flux de circulation pendant les travaux, ce qui a par conséquent aussi optimisé la planification de ces différentes réalisations.

Les travaux réalisés ou engagés ces dernières années comprennent une vingtaine de rues ou d'ouvrages d'importances variées concernant le réseau d'assainissement secondaire communal. Plusieurs études concernant la sécurisation d'ouvrages existants ou liées à des projets d'assainissement à plus long terme ont été réalisées. Ces derniers sont une des composantes qui permet d'optimiser la

planification des futures réalisations communales. De nombreux petits travaux ont aussi été réalisés grâce aux financements précédents comme des changements de couvercles de regards, des travaux de serrurerie ponctuels, des réparations par robotique locales de collecteurs, des inspections de bien-fonds privés, etc.

En conséquence, le constat qui peut être tiré des deux précédentes demandes de crédit est que cette souplesse dans le choix des études et chantiers à réaliser est très efficient. Les choix faits pour l'attribution des différentes opérations sont confortés par l'approbation du conseil du Fonds intercommunal d'assainissement (FIA), cela pour valider les volets techniques et financiers de chaque projet ou réalisation.

Nous possédons maintenant une plus grande réactivité pour réaliser les engagements financiers, ce qui permet directement une meilleure coordination avec les autres entités intervenant sur le domaine public que sont les SIG, les Chemins de fer fédéraux (CFF), l'Office cantonal des transports (OCT), ou d'autres régies publiques. La reconduction de ce crédit permettra de poursuivre les efforts de synergie déjà engagés pour optimiser cette efficacité.

Au vu de la planification actuelle des travaux d'assainissement des eaux, il est prévu de déposer une nouvelle demande de crédit sous la même forme que la présente d'ici l'été 2019.

Programme et descriptif des travaux

Dans la continuité des travaux réalisés à l'aide des deux précédentes demandes de crédit, les travaux de réhabilitation des réseaux prévoient des interventions de reconstruction classique, c'est-à-dire en tranchée ouverte et par technique de chemisage (travaux sans tranchées).

Parallèlement à ces travaux, les raccordements d'eaux pluviales et d'eaux usées défectueux, qu'ils soient publics ou privés, sont assainis.

La liste des collecteurs indiquée dans le chapitre «estimation des coûts» demeure indicative. En effet, pour des raisons de coordination ou de planification, voire pour assurer une intervention prioritaire, le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité pourra substituer un chantier à un autre.

Les prestations contenues dans la présente demande de crédit portent ainsi sur:

- les frais d'études et honoraires divers nécessaires à la réalisation des travaux;
- les prestations d'auscultation préalable des biens-fonds privés, nécessaires à la caractérisation des réseaux existants (position, qualité, etc.);
- les travaux de réseaux secondaires eux-mêmes;
- les travaux de raccordement et reprise des réseaux d'eaux pluviales et usées privés.

Estimation des coûts

	Fr.
<i>Travaux de génie civil</i>	
Rue du Grand Pré – partie haute	700 000
Rue Agasse	500 000
Boulevard Carl-Vogt	1 932 000
Avenue du Mail	1 500 000
Accompagnement de projets tiers	1 900 000
Divers et imprévus 8%	568 000
Sous-total génie civil	<u>7 100 000</u>
Travaux de génie civil à la charge des propriétaires (hors TVA)	400 000
Raccordements des biens-fonds privés au collecteur public (y compris les honoraires de l'ingénieur civil, soit: 40 000 francs)	
Sous-total travaux de génie civil à la charge des propriétaires	<u>400 000</u>
<i>Honoraires</i>	
Auscultation préalable des biens-fonds privés	91 000
Ingénieur civil	710 000
Ingénieur géomètre	80 000
Huissier	35 000
Héliographe	42 000
Laboratoires, essais de matériaux	42 000
Sous-total honoraires	<u>1 000 000</u>
Information – Communication	30 000
Coût total de la construction (HT)	8 530 000
<i>Calcul des frais financiers</i>	
I. Coût total construction (HT)	
+ TVA (7,7% × 8 530 000 francs) =	7,7% 656 800
II. Sous-total	<u>9 186 800</u>
+ Prestation du personnel en faveur des investissements (4% × 9 186 800 francs) =	4,0% 367 500
III. Coût total de l'investissement (TTC)	<u>9 554 300</u>
+ Intérêts intercalaires (2% × 9 554 300 francs × dix-huit mois) / (2 × 12)	143 300
IV. Coût total brut de l'opération (TTC)	<u>9 697 600</u>

Recettes à déduire:	Fr.
– Remboursement des propriétaires des bâtiments pour le raccordement au réseau public d'assainissement (coût estimé des raccordements privés au collecteur public (400 000 + TVA 7,7%) =	- 431 000
– TVA récupérable sur la construction ($8\,130\,000 \times 7,7\%$) =	- 626 000
V. Coût total net de l'opération	8 640 600

Recettes

Cette opération sera financée par deux recettes importantes.

La participation des propriétaires privés

Les travaux de raccordement des collecteurs privés au nouveau réseau d'assainissement doivent être réalisés dans le cadre de la planification générale des chantiers, afin de s'assurer de leur parfaite exécution sous le domaine public. Ainsi, tous les frais liés à ces raccordements seront engagés par la Ville de Genève, agissant en qualité de maître d'ouvrage, et seront ensuite facturés aux propriétaires privés riverains.

Conformément à la loi cantonale sur les eaux L 205 du 5 juillet 1961, les raccordements des biens-fonds privés au réseau public d'assainissement sont à la charge des propriétaires. Ainsi les montants engagés sont assurés d'être remboursés une fois les travaux achevés.

L'estimation financière de ces raccordements est de 400 000 francs HT, soit 431 000 francs TTC, soit environ 45 branchements.

La TVA récupérable

Le montant de la TVA récupérable est calculé sur le coût total de l'opération de collecteurs duquel est déduit le montant des travaux liés au raccordement des biens-fonds privés, honoraires compris. Cette déduction est opérée puisque l'intégralité des travaux liés aux biens-fonds privés fait l'objet d'un remboursement postérieurement à leur réalisation.

La TVA récupérable est donc estimée à 626 000 francs pour une assiette de prestations évaluée à 8 130 000 francs.

Fonds intercommunal d'assainissement (FIA)

Le FIA remboursera les amortissements sous forme d'annuités, une fois les travaux réalisés.

Ces annuités sont versées sur la période d'amortissement considérée pour les réseaux secondaires, soit quarante ans.

Conformément à l'article 10 des statuts du FIA, les projets et plans financiers des équipements seront soumis pour approbation au conseil du FIA qui fixera le montant de l'octroi effectivement accordé à la Ville.

Référence au 14^e plan financier d'investissement (PFI) 2019-2030 (p. 53)

Cet objet est inscrit au 14^e PFI 2019-2030, sous le numéro 081.008.36 «Réseau secondaire d'assainissement, étape 3», en qualité de projet actif pour un montant de 9 800 000 francs brut et 8 000 000 de francs net.

La date de dépôt prévue est 2019.

Budget de fonctionnement

L'exploitation des ouvrages rénovés est assurée dans le cadre des budgets ordinaires de la Ville de Genève. La réalisation des travaux, objet de cette demande de crédit, n'entraînera des charges d'exploitation supplémentaires que pour l'extension du réseau séparatif, soit 1600 ml environ. Le coût moyen annuel plafond pris en compte par le FIA est de 11,00 francs TTC (10,20 HT) par mètre linéaire de collecteur. Ainsi, en termes de budget complémentaire, le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité prévoira une somme de 16 320 francs arrondi à 16 300 francs HT, sur le groupe 314, entièrement compensé par un revenu équivalent provenant du FIA.

Depuis l'année 2015, les charges d'exploitation (budget de fonctionnement) du centre de coût «assainissement des eaux» du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité, sont prises en charge par le FIA à concurrence de la participation forfaitaire à l'entretien mentionnée dans le paragraphe précédent, conformément à la convention d'entretien des réseaux publics d'assainissement liant la Ville de Genève au FIA.

Charge financière annuelle nette

La charge financière annuelle nette, comprenant les intérêts au taux de 1,5% et l'amortissement au moyen de 40 annuités, se montera à 288 800 francs pour

l'investissement net de 8 640 600 francs relatif aux travaux de réhabilitation ou création de réseaux d'assainissement des eaux, déduction faite des recettes.

Cette charge financière annuelle est compensée par un loyer versé par le FIA à la Ville sur la durée d'amortissement du bien (cf. tableau, «B. Impact annuel sur le budget de fonctionnement»).

Validité des coûts

L'estimation du coût des travaux est basée sur les prix unitaires moyens du marché actuel des travaux de génie civil. Les coûts sont en valeur 2018.

Aucune hausse éventuelle des prix n'est comprise dans les montants estimés.

Autorisation de construire

Les travaux de reconstruction du réseau, ou de mise en séparatif, feront préalablement l'objet d'une requête en autorisation de construire auprès de l'Office des autorisations de construire (Etat de Genève – DT).

Cependant, les travaux de chemisage, ou de réparations ponctuelles par robotique, peuvent suivre une procédure accélérée par l'envoi d'une lettre d'approbation auprès du Service de la planification de l'eau de l'Office cantonal de l'eau (Etat de Genève – DT).

Délai de réalisation

Le délai référendaire écoulé, les travaux pourront démarrer au plus tôt un mois après le vote du Conseil municipal et dureront consécutivement environ douze mois. La date de mise en exploitation prévisionnelle est fixée à l'été 2020.

La planification de ces travaux est régulièrement adaptée et mise à jour en fonction d'opportunités en lien étroit avec des interventions de tiers ou des travaux d'urgence. Cependant, la stratégie adoptée prévoit l'engagement simultané de plusieurs chantiers de tailles variées mais dans tous les cas coordonnés afin de limiter les impacts sur la circulation et limiter les nuisances.

Régime foncier

L'ensemble des travaux prévus par la présente demande de crédit sera réalisé sur le domaine public communal de la Ville de Genève (sections Cité, Eaux-Vives, Plainpalais et Petit-Saconnex).

Obligations légales et de sécurité

La loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux du 24 janvier 1991) ainsi que la nouvelle loi cantonale sur les eaux (LEaux-GE - L 2 05) précisent la responsabilité des communes, ainsi que les objectifs en matière d'exploitation et d'entretien des réseaux secondaires.

Information publique

Avant le démarrage des travaux, un dépliant d'information aux riverains sera distribué au sein d'un large périmètre autour des secteurs d'intervention. Ce document contiendra des renseignements sur la nature des travaux et leur durée ainsi que sur les mesures de circulation prises durant le chantier. Les éventuelles étapes de chantier, nécessitant des modifications en termes de gestion de la circulation, feront l'objet d'une information préalable.

Sur place, plusieurs panneaux de chantier seront installés, contenant des informations sur les travaux, leur durée, les nouveaux équipements réalisés, ainsi que les coordonnées principales des mandataires et entreprises adjudicataires des travaux.

Adéquation à l'Agenda 21

La nature intrinsèque des travaux proposés vise essentiellement à lutter contre les risques de pollution des eaux souterraines et des sols, ce qui répond à la protection active de l'environnement. D'autre part, la séparation des eaux permet, là où elle est préconisée, de renforcer l'efficacité du traitement des eaux à la STEP et améliore sensiblement la qualité biologique et environnementale des cours d'eau.

Service gestionnaire et bénéficiaire

Le service gestionnaire et bénéficiaire de ce crédit est le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité.

La maîtrise d'ouvrage sera assurée par le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité. La maîtrise d'œuvre sera confiée à des bureaux d'ingénieurs civils spécialisés.

Tableaux récapitulatifs des coûts d'investissement, de fonctionnement et planification des dépenses d'investissement (en francs)

Travaux de réhabilitation ou création de réseaux secondaires d'assainissement, travaux coordonnés avec des tiers et travaux d'urgence sur le réseau d'assainissement

A. SYNTHÈSE DE L'ESTIMATION DES COÛTS

	Montant	%
Honoraires	710 000	7%
Travaux de génie civil	7 100 000	73%
Travaux de génie civil à la charge des propriétaires privés	400 000	4%
Frais divers (géomètre, huissier, laboratoire, héliographie)	290 000	3%
Frais divers (Information et communication)	30 000	0%
Frais financiers (y compris TVA)	1 149 000	12%
Coût total du projet TTC	9 679 000	100%

B. IMPACT ANNUEL SUR LE BUDGET DE FONCTIONNEMENT

Estimation des charges et revenus marginalement induits par l'exploitation de l'objet du crédit

Service bénéficiaire concerné: Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité

CHARGES

30 - Charges de personnel		Postes en ETP
31 - Dépenses générales	16 300	
32/33 - Frais financiers (intérêts et amortissements)	288 800	
36 - Subventions accordées		
Total des nouvelles charges induites	305 100	

REVENUS

40 - Impôts	
42 - Revenu des biens	
43 - Revenus divers	16 300
45 - Dédommagements de collectivités publiques	
46 - Remboursement FIA amortissements et intérêts	271 800
Total des nouveaux revenus induits	288 100

Impact net sur le résultat du budget de fonctionnement align="right">**-17 000**

C. PLANIFICATION ESTIMÉE DES DÉPENSES ET RECETTES D'INVESTISSEMENT

Année(s) impactée(s)	Dépenses brutes	Recettes	Dépenses nettes
Année de vote du crédit par le CM: 2019	0		0
2019	1 500 000		1 500 000
2020	4 839 500	700 000	4 139 500
2021	3 358 100	357 000	3 001 100
			0
			0
Totaux	9 697 600	1 057 000	8 640 600

Au bénéfice de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, à approuver le projet de délibération ci-après:

PROJET DE DÉLIBÉRATION

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 les articles 58, 60 et 84 de la loi du 29 novembre 2013 modifiant la loi sur les eaux du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

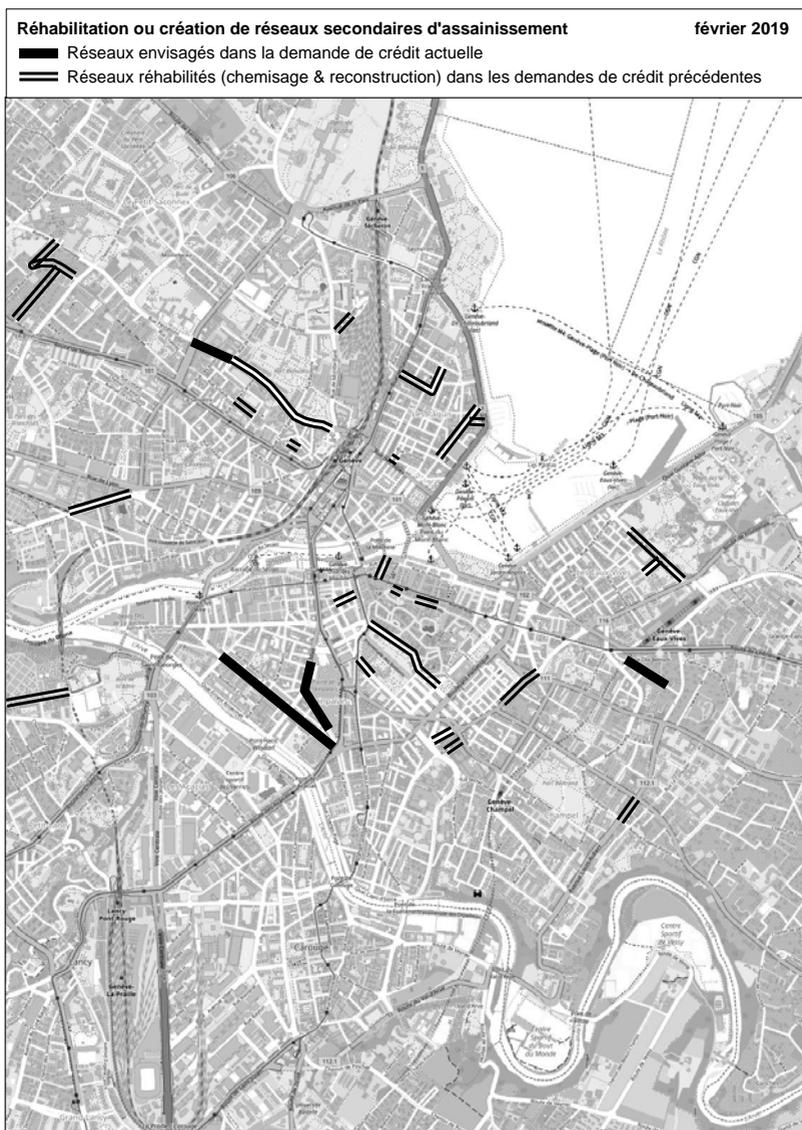
Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 9 697 600 francs destinés à la réhabilitation ou la création de réseaux secondaires d'assainissement, dont à déduire la participation des propriétaires des biens-fonds concernés de 431 000 francs et la TVA récupérable de 626 000 francs, soit un montant net de 8 640 600 francs.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 9 697 600 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif et amortie au moyen de 40 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2020 à 2059.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer, radier ou modifier, toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à la réalisation projetée.

Annexe: plan de situation



Mis aux voix, le renvoi direct de la proposition à la commission des travaux et des constructions est accepté à l'unanimité (54 oui).

6. Projet de délibération du 6 février 2019 de M^{mes} Florence Kraft-Babel et Patricia Richard: «Stop aux privilèges des secrétaires du bureau du Conseil municipal» (PRD-209)¹.*PROJET DE DÉLIBÉRATION*

Considérant:

- la légitimité politique de la composition du bureau qui accorde un représentant par parti à cette instance;
- le peu de charges que les secrétaires portent dès lors que les votes ne sont plus comptabilisés à main levée depuis l'avènement des votes électroniques et que la représentation de la municipalité dans les manifestations auxquelles elle est invitée incombe quasi exclusivement au trio de présidence;
- l'incongruité qui consiste à allouer, sans justification spécifique, auxdits secrétaires, une indemnité forfaitaire de 3300 francs par an,

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 2, de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu les articles 131, alinéa 1, et 132 du règlement du Conseil municipal du 16 avril 2011;

sur proposition de plusieurs de ses membres,

décide:

Article premier. – de considérer la qualité de secrétaire du bureau au même titre que celle d'un membre d'une commission et de le-la rétribuer en conséquence par des jetons de présence justifiés par la participation à des séances signée sur feuille de présence.

Art. 2. – de supprimer l'indemnité annuelle pour un membre du bureau du Conseil municipal fixée à 3300 francs, prévue par le PRD-101, accepté par le plénum le 23 juin 2015. Demeurent réservées les indemnités prévues pour le-la président-e et ses vice-président-e et second-e vice-président-e.

¹ Annoncé, 5069.

Préconsultation

La parole n'étant pas demandée, l'entrée en matière sur le projet de délibération est mise aux voix; elle est refusée par 40 non contre 15 oui (1 abstention).

Le président. Nous avons reçu plusieurs motions d'ordonnancement. La première, déposée par M. Rémy Pagani, demande l'adjonction à l'ordre du jour et le traitement en urgence de la proposition PR-1343. (*Brouhaha.*) Je vous demande un peu plus d'attention, s'il vous plaît. M. Pagani n'est pas là... Ah, le voilà. Voulez-vous présenter votre demande en une minute?

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Merci, Monsieur le président. Il y a eu différents couacs au sujet de la demande cantonale dont traite cette proposition. D'abord, le changement de magistrat a pris tout le monde au dépourvu. En plus, M. Dal Busco nous a transmis cette demande le 21 décembre 2018, avec un délai impératif à la fin de février 2019. J'ai demandé une prolongation jusqu'au 6 mars 2019 et rien de plus ne m'a été accordé. Le département que j'ai l'honneur de présider a fourni un énorme travail et je vous demande exceptionnellement, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir traiter cette proposition en urgence, quasiment sur le siège.

J'aurais pu dire que la municipalité ne se prononcerait pas, mais le Conseil d'Etat aurait transmis les projets de loi en référence au Grand Conseil qui les aurait adoptés sans problème. Je signale que ce texte porte sur le bus à haut niveau de service (BHNS) et le mandat d'étude parallèle pour l'espace public autour de la future gare souterrain de Cornavin. Cela a des implications financières pour notre municipalité. J'ai formulé toute une série de réserves et de recommandations, qui sont importantes et doivent être signalées au Canton afin d'avoir les moyens de faire valoir notre position et celle de la Ville.

Mise aux voix, la motion d'ordonnancement portant sur la proposition PR-1343 est acceptée par 37 oui contre 26 non.

Le président. Au vu de l'absence du magistrat demain, nous traiterons cette proposition sitôt les motions d'ordonnancement votées.

La deuxième motion d'ordonnancement, déposée par M^{me} Laurence Corpataux, demande l'adjonction à l'ordre du jour et le traitement en urgence du projet de délibération PRD-211, «Inflation des urgences: il y a urgence!». Je rappelle que vous avez droit à une minute, Madame Corpataux.

M^{me} Laurence Corpataux (Ve). Merci, Monsieur le président. Chers collègues, nous vous proposons l'urgence pour ce projet de délibération parce que la pléthore de motions d'ordonnancement demandant l'urgence à chaque session a une influence négative sur l'avancée des débats et les rapports en attente. Le but est de renvoyer l'objet directement en commission du règlement.

Mise aux voix, la motion d'ordonnancement portant sur le projet de délibération PRD-211 est acceptée par 47 oui contre 17 non (1 abstention).

Le président. La troisième motion d'ordonnancement, déposée par M. Omar Azzabi et M^{me} Yasmine Menétrey, demande l'urgence pour la motion M-1407, «Pour une adéquation des moyens des agent-e-s de la police municipale (APM) en Ville de Genève, faisons face à leurs nouveaux défis».

M. Omar Azzabi (Ve). En effet, il y a urgence – nous revenons pour la deuxième fois sur la police municipale –, ne serait-ce qu'à lire les réactions du Conseil administratif dans la *Tribune de Genève*. Au bout de deux ans il a décidé, pour seule réponse aux problèmes indiqués dans cette motion, que le port d'arme était la solution. Il y a urgence à en discuter et je remercie le délibératif de nous soutenir.

Mise aux voix, la motion d'ordonnancement portant sur la motion M-1407 est acceptée par 60 oui contre 1 non (3 abstentions).

Le président. La quatrième motion d'ordonnancement, déposée par M^{me} Anne Carron et M. Léonard Montavon, demande l'urgence pour la motion M-1398, «Stratégie numérique en Ville de Genève: en parler c'est bien, agir c'est mieux!».

M^{me} Anne Carron (PDC). Il s'agit d'une motion pour laquelle l'urgence avait déjà été acceptée lors d'une dernière session mais qui n'avait pas pu être traitée, faute de temps. Nos arguments restent les mêmes, à savoir que la Ville de Genève a adhéré à un réseau de *smart cities* en 2017. L'année suivante, le maire Sami Kanaan a placé son année de mairie sous le signe du numérique. Pourtant la Ville ne dispose toujours pas d'une stratégie numérique. Le Parti démocrate-chrétien souhaite donc qu'il soit donné un coup d'accélérateur dans ce domaine. Pour ce faire, nous demanderons le renvoi de la motion en commission sans débat, afin que la Ville puisse réfléchir à l'utilisation des technologies, faciliter la vie des citoyens et réduire l'impact environnemental dans la Cité.

Mise aux voix, la motion d'ordonnancement portant sur la motion M-1398 est acceptée par 40 oui contre 21 non (2 abstentions).

Le président. La cinquième motion d'ordonnancement, déposée par M. Daniel Sormanni, demande l'urgence pour la motion M-1403, «Fondation d'un jour, fondation pas pour toujours».

M. Daniel Sormanni (MCG). Nous avons déjà demandé l'urgence lors de la session précédente et elle avait été acceptée. Nous la redéposons donc. Il est urgent de parler de cette fantomatique fondation créée avec les fonds de la Ville, à l'adresse de la Ville. Par conséquent, je vous invite à soutenir notre demande afin que nous puissions en discuter aujourd'hui ou demain.

Mise aux voix, la motion d'ordonnancement portant sur la motion M-1403 est refusée par 35 non contre 28 oui (2 abstentions).

Le président. La sixième motion d'ordonnancement, déposée par M. Pierre Scherb et M. Jean Zahno, demande l'urgence pour la motion M-1069, «Pour une police municipale armée».

M. Jean Zahno (UDC). La motion M-1069 concerne les agents de la police municipale (APM). Ils sont mécontents de leur statut actuel et ils le disent. L'ensemble du Conseil municipal a ainsi reçu un courrier de l'Union des polices municipales genevoises, faisant suite aux événements survenus à Plan-les-Ouates et qui ont vu des voyous ouvrir le feu contre des APM. Ces derniers, désarmés, s'en sont sortis avec une très grosse frayeur. Aujourd'hui, ils ont fait un pas de plus et se sont mis en grève.

Le président. Monsieur Zahno, restez-en à l'urgence, s'il vous plaît.

M. Jean Zahno. Donnons-leur la formation qu'ils réclament et la possibilité d'obtenir le brevet fédéral de policier. Acceptons cette urgence pour renvoyer la motion M-1069 à la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication.

Mise aux voix, la motion d'ordonnancement portant sur la motion M-1069 recueille 33 oui et 33 non. Le président départage les voix en votant oui. La motion d'ordonnancement est acceptée.

Le président. La septième motion d'ordonnancement, déposée par MM. Alfonso Gomez et Omar Azzabi, demande l'urgence pour la résolution R-235, «Limitons nos déplacements en avion».

M. Alfonso Gomez (Ve). Cette urgence avait déjà été acceptée lors de la dernière session. Faute de temps, nous n'avions pas pu la traiter. Or, l'urgence climatique, elle, est toujours là et elle s'accroît. L'une des mesures demandées par les grandes manifestations des jeunes, mais pas la seule, concerne les voyages en avion, dont l'impact est de plus en plus important. Il nous semble essentiel que le Conseil municipal donne l'exemple et limite ses déplacements, raison pour laquelle il faut que cette résolution soit traitée et votée le plus rapidement possible.

Mise aux voix, la motion d'ordonnancement portant sur la résolution R-235 est acceptée par 36 oui contre 31 non.

Le président. La huitième motion d'ordonnancement, déposée par le groupe Ensemble à gauche, demande l'adjonction à l'ordre du jour et le traitement en urgence de la motion M-1415, «Mettons fin à l'indignité des conditions de travail des nettoyeuses et des nettoyeurs qui œuvrent pour la Ville de Genève en les engageant».

M^{me} Maria Pérez (EàG). Nous désirons voir traiter cette motion en urgence et qu'elle soit liée au rapport PA-90 A, «Internalisation des concierges, nettoyeurs et nettoyeuses qui travaillent pour la Ville de Genève», qui stagne à notre ordre du jour depuis fort longtemps, ainsi qu'au projet de délibération PRD-125, «Internalisation du nettoyage des locaux et bâtiments de la Ville», coécrit avec M. Holenweg. Dans le cas présent, il y a effectivement urgence. La maison fuit par tous les côtés. Le personnel est en souffrance et la Ville a une responsabilité certaine dans cette affaire. Il est temps d'ouvrir le débat, quel que soit l'avis des uns et des autres sur l'internalisation ou d'autres mesures. Il faut parler de cette grève qui affecte notre image et des familles. (*Brouhaha. Le président frappe du marteau.*) Mesdames et Messieurs, je vous demande d'accepter d'ouvrir le débat afin que nous puissions aborder cette situation dramatique.

Mise aux voix, la motion d'ordonnancement portant sur la motion M-1415 est refusée par 36 non contre 32 oui.

Le président. La neuvième motion d'ordonnancement, déposée par Ensemble à gauche, demande l'urgence pour le projet de délibération PRD-125, «Internalisation du nettoyage des locaux et bâtiments de la Ville».

M^{me} Maria Pérez (EàG). Merci d'accepter de m'écouter encore une fois, Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux. Il y a une grève en Ville de Genève, menée par onze personnes refusant de continuer dans les conditions de travail qui sont les leurs. Aujourd'hui, la Ville, par la posture qu'elle adopte, favorise leur précarisation. Devant les Genevois et les Genevoises, nous ne pouvons pas contourner l'obstacle et refuser de discuter des conditions de travail des personnes qui nettoient nos chiottes! (*Commentaires.*) La vulgarité, Mesdames et Messieurs, elle est du côté de ceux qui refusent de parler de ce qui occupe notre ville et les médias, de ce qui regarde notre espace public. Aujourd'hui, les femmes et les hommes qui nettoient nos toilettes le font dans des conditions inacceptables. Vous devez accepter d'en parler quelle que soit votre position. Parce que c'est l'actualité. Parce que la Ville n'est pas exemplaire en matière de marchés publics, ni en matière d'employabilité.

Le président. Merci, Madame Pérez. Nous en resterons à la demande de traitement urgent.

Mise aux voix, la motion d'ordonnancement portant sur le projet de délibération PRD-125 est refusée par 36 non contre 32 oui.

Le président. La dixième motion d'ordonnancement, déposée par Ensemble à gauche, demande l'urgence pour le rapport PA-90 A, «Internalisation des concierges, nettoyeurs et nettoyeuses qui travaillent pour la Ville de Genève».

M^{me} Maria Pérez (EàG). Il s'agit là d'un texte que j'ai rédigé en 2008. C'est donc un vieux serpent de mer, un marronnier comme on dit dans le monde journalistique. Cela veut dire que nous nous soucions des conditions de travail des gens qui travaillent pour notre ville. J'en vois certains, à droite, qui ne veulent pas s'occuper de cela; il s'agit d'un mépris de classe. Nous devons nous occuper des personnes qui nettoient nos toilettes publiques et œuvrent pour le service public, aussi insignifiant et méprisable ce travail vous semble-t-il. Ces personnes l'effectuent avec énormément de volonté, simplement parce qu'elles n'ont pas le choix.

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale...

M^{me} Maria Pérez. Je vous le demande encore une fois, Mesdames et Messieurs: ouvrez le débat ou dites ce que vous avez dans le ventre, à savoir que vous vous foutez royalement des conditions de travail (*exclamations*) des gens qui travaillent pour la ville de Genève!

Mise aux voix, la motion d'ordonnancement portant sur le rapport PA-90 A recueille 34 oui et 34 non. Le président départage les voix en votant non. La motion d'ordonnancement est refusée.

Le président. La onzième motion d'ordonnancement, déposée par Ensemble à gauche, demande l'urgence pour la motion M-1404, «Facilitons la vie des familles et développons le dispositif d'accueil à la journée pour les enfants et les adolescents pendant les congés scolaires».

M^{me} Maria Pérez (EàG). Il s'agit là d'une urgence parce qu'il serait souhaitable d'augmenter la jauge d'accueil des enfants et des adolescents, bref des jeunes Genevois et Genevoises accueillis dans des institutions et associations. Il serait utile de permettre au département de M^{me} Alder de plancher sur le sujet et de venir avec une proposition pour les vacances d'été. L'urgence avait déjà été acceptée la dernière fois.

Mise aux voix, la motion d'ordonnancement portant sur la motion M-1404 est acceptée par 42 oui contre 29 non.

Le président. La douzième motion d'ordonnancement, déposée par M^{me} Brigitte Studer, demande l'urgence pour le rapport M-1278 A, «Une place des Augustins ouverte sur le quartier».

M^{me} Brigitte Studer (EàG). Plus tôt dans la soirée, nous avons renvoyé la proposition PR-1338 pour l'aménagement de surface de la place des Augustins à la commission de l'aménagement et de l'environnement. Or, la commission a déjà étudié la motion M-1278, dont le rapport est à l'ordre du jour, s'agissant d'une rue adjacente à cette place. J'avais d'ailleurs demandé l'urgence antérieurement et elle avait été acceptée. Les services nous ont bien précisé qu'il serait

utile que le Conseil municipal se prononce sur cette motion pour pouvoir étudier le tout en même temps. Je vous remercie donc de simplifier nos travaux de cette manière, en acceptant la demande d'urgence.

Mise aux voix, la motion d'ordonnancement portant sur le rapport M-1278 A est acceptée par 44 oui contre 25 non.

Le président. La treizième motion d'ordonnancement, déposée par M^{me} Brigitte Studer, demande l'urgence pour le rapport PR-1331 A qui concerne le plan localisé de quartier (PLQ) «Godefroy».

M^{me} Brigitte Studer (EàG). Ce rapport sur le PLQ «Godefroy» est soumis à un délai légal. Nous sommes donc obligés de le traiter lors de cette session. J'espère que nous y arriverons en suivant l'ordre du jour mais, au cas où ce ne serait pas le cas, je vous demande d'accepter son traitement en urgence.

Mise aux voix, la motion d'ordonnancement portant sur le rapport PR-1331 A est acceptée à l'unanimité (68 oui).

Le président. La quatorzième motion d'ordonnancement, déposée par M. Pascal Holenweg, demande l'adjonction à l'ordre du jour et le traitement urgent du projet de délibération PRD-212, «Modification du règlement du Conseil municipal: délibérations des commissions, puisque ces fuites nous dépassent, tentons d'en être les organisateurs».

M. Pascal Holenweg (S). Pour justifier la demande d'urgence, il suffit de vous lire l'article 124 du règlement du Conseil municipal: «(...) la commission délibère à huis clos. Les travaux des commissions sont confidentiels à l'égard de la presse et du public. Dans certains cas, les commissaires sont astreints au secret absolu (...). Les procès-verbaux sont confidentiels (...)» Que fait-on d'un article du règlement qui est inappliqué, vraisemblablement parce qu'il est devenu inapplicable? La question vaut la peine d'être posée assez rapidement: il n'est pas de semaine sans que nous ne lisions dans la presse des comptes rendus plus ou moins exacts et précis des délibérations des commissions, avant même que les rapports nous parviennent, avant même que le Service du Conseil municipal ou le bureau en soient saisis. Dès lors, il nous paraît utile de discuter rapidement en commission du règlement non pas de la manière de cliquer chaque conseillère municipale et chaque conseiller municipal...

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal...

M. Pascal Holenweg. ... pour les surveiller et essayer de déterminer qui est coupable de quoi, mais pour donner au bureau et aux présidents des commissions la capacité d'organiser eux-mêmes l'information à la presse et au public sur les travaux des commissions. Pour renvoyer cet objet à la commission du règlement comme nous le proposons, il faut que vous acceptiez son traitement urgent.

Mise aux voix, la motion d'ordonnancement portant sur le projet de délibération PRD-212 est refusée par 37 non contre 34 oui (1 abstention).

Le président. La quinzième motion d'ordonnancement, déposée par MM. Pascal Holenweg, Emmanuel Deonna et M^{me} Maria Casares, concerne le projet de délibération PRD-125, «Internalisation du nettoyage des locaux et bâtiments de la Ville».

M. Pascal Holenweg (S). La grève des nettoyeurs d'Onet met le Conseil municipal dans l'urgence de se poser deux questions. La première: est-il acceptable que la Ville de Genève sous-traite à des entreprises privées, qui sous-paieront leurs travailleurs, le nettoyage de ses propres espaces, qu'il s'agisse du Palais Eynard ou des toilettes publiques? La seconde question est celle de l'actualité. Font grève des employés d'une entreprise à laquelle la Ville a sous-traité une activité ou une fonction qu'elle faisait assumer par son propre personnel auparavant. Il y a eu une proposition pour réintégrer cette activité dans les tâches de la fonction publique municipale.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal...

M. Pascal Holenweg. Compte tenu des conditions de travail faites aux nettoyeurs des toilettes publiques, il est légitime que la commission des finances (*brouhaha*) puisse traiter de ce sujet, d'où la demande d'urgence pour ce projet de délibération. Elle peut se pencher sur le nettoyage des chiottes publiques; ça la changera. (*Applaudissements.*)

Le président. Trop d'urgences tue les urgences. En l'occurrence, nous avons déjà voté pareille demande tout à l'heure. Elle avait été refusée par 36 non contre 32 oui et je ne la soumettrai pas au vote une seconde fois. Je suis désolé, mais nous sommes ensevelis sous les motions d'ordonnancement et pressés par le temps pour préparer tout cela.

La seizième motion d'ordonnancement, déposée par M^{mes} Christina Kitsos, Albane Schlechten et M. Emmanuel Deonna, demande l'urgence pour la motion M-1352, «Pour un espace de quartier ou une Maison de quartier au Petit-Saconnex».

M^{me} Christina Kitsos (S). Plus de 15% de la population de la Ville de Genève se trouve au Petit-Saconnex. Celui-ci connaîtra une forte densification, ce qui est une bonne chose, mais il faut accompagner cette densification. Cette motion rend compte d'un besoin exprimé par les habitantes et habitants de ce quartier, à savoir l'implantation d'une maison de quartier, qui devrait faciliter la cohésion sociale en proposant un certain nombre d'activités. Il nous semble important et urgent de pouvoir en discuter, de façon à accompagner le projet de densification.

Mise aux voix, la motion d'ordonnancement portant sur la motion M-1352 est acceptée par 55 oui contre 10 non (2 abstentions).

Le président. La dix-septième motion d'ordonnancement, déposée par le Parti libéral-radical, demande l'urgence pour la motion M-1406, «Sécurisons le métier d'agent de la police municipale».

M. Simon Brandt (PLR). Nous demandons l'urgence pour cette motion afin qu'elle rejoigne les motions M-1415 et M-1069 – déjà évoquées et qui traitent du même sujet mais d'une manière différente – à la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication. Nous pourrions analyser les trois objets en bloc et dégager une position après les auditions en commission.

Mise aux voix, la motion d'ordonnancement portant sur la motion M-1406 est acceptée par 60 oui contre 3 non (1 abstention).

Le président. Comme annoncé, nous passons à la proposition PR-1343, dont le traitement urgent a été accepté, afin de profiter de la présence de M. Pagani.

7. Proposition du Conseil administratif du 22 février 2019, sur demande du département des constructions et de l'aménagement, en vue de l'approbation du projet de résolution d'initiative communale à la consultation sur mise à jour de la loi sur le réseau des transports publics (LRTP, rsGE H 1 50) et du schéma directeur du réseau sur rail ainsi que l'ouverture de crédits d'étude et d'investissement pour quatre nouveaux projets d'infrastructures de transports publics (PR-1343).

Objets et contexte

Le Département des infrastructures (DI) a soumis aux communes genevoises deux projets de lois, dont le premier projet vise principalement:

1. L'intégration d'une nouvelle disposition relative à la participation cantonale lors du traitement de façade à façade de projets de transports publics sur le domaine public communal, et la demande de crédit d'investissement relatif à cette subvention.
2. La mise à jour de la planification des projets inscrits dans la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) et l'actualisation du chiffrage de ces projets et des modalités de leurs financements.

Et le deuxième permet principalement:

1. L'ouverture de crédits d'étude et de crédits d'investissement pour quatre nouveaux projets qui sont:
 - le réaménagement du nœud tramway de Cornavin;
 - l'amélioration des transports publics sur la route de Saint-Julien;
 - le déploiement de deux nouvelles lignes de bus électriques à recharge rapide Nations/Plan-les-Ouates et Rive/Aéroport.

La rédaction des projets de loi par le DI a été faite dans l'objectif de poursuivre le développement du réseau de transports publics et de renforcer son financement, et suite à l'entrée en vigueur du nouveau règlement d'exécution de la loi sur le réseau des transports publics, en février 2018.

Procédure

Ces projets sont soumis à consultation, et conformément à l'article 4 alinéa 4 de la LRTP le Conseil administratif a quarante-cinq jours pour transmettre une position sous la forme d'une résolution du Conseil municipal. Compte tenu des vacances de fin d'année 2018, le délai de réponse est fixé au 6 mars 2019.

Après analyse des prises de position, les projets définitifs des lois seront soumis à l'approbation du Conseil d'Etat au printemps (mars) 2019, puis dans le courant de l'année 2019 au Grand Conseil.

Le Conseil administratif a donc pris connaissance du train de lois soumis à consultation et soumet à votre Conseil sa prise de position.

Projet de loi modifiant la LRTP H 1 50

1. Nouvelles dispositions relatives à la participation cantonale de façades à façades (article 5 alinéa 3)

La nouvelle disposition relative à la participation cantonale pour des projets de transports publics touchant l'espace public communal est une disposition favorable à une répartition plus équitable du coût des projets entre l'Etat et les communes.

Cette disposition permettra aussi d'améliorer les aménagements et donc l'insertion des projets de transports publics dans l'espace public. L'acceptation du projet par la population est très fortement conditionnée aux améliorations qualitatives des aménagements d'espaces publics apportées par le nouveau projet de transport.

Toutefois, il conviendrait:

- d'élargir le périmètre de prise en charge jusqu'aux façades et non uniquement à l'espace routier entre bordures. Les aménagements de trottoirs, de pistes cyclables, d'espaces plantés dans le cadre des projets de transports publics contribuent grandement à l'insertion qualitative des projets dans leur contexte et permettent aussi d'intégrer les enjeux de mobilité douce.

A ce titre, dans l'exposé des motifs les propos suivants devraient être rectifiés: *«Les aménagements ainsi cofinancés seraient cependant limités à l'espace routier, la bordure de trottoir (incluse) constituant à ce titre les limites du périmètre de financement (...). L'aménagement des espaces publics et trottoirs resterait ainsi à la charge des communes.»* Les aménagements nécessaires à l'intégration urbaine des infrastructures de transports devraient être cofinancés par l'Etat et ne devraient pas rester uniquement à la charge des communes.

- d'appliquer cette règle de traitement de façades à façades aux projets de bus à haut niveau de service (BHNS), dès lors que ces modes de transports publics induisent une modification importante de l'infrastructure de chaussée existante.

La rédaction telle que proposée dans le projet de loi ne concerne que les transports collectifs en site propre (tram, transport collectif en site propre), excluant de

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

facto les BHNS, qui sont partiellement en site propre (p.ex. ligne Hôpital-Grands Esserts).

La notion de plafond maximale est contraire au principe de financement partagé de façades à façades, visant à une meilleure insertion des projets de mobilité dans l'espace public.

- de profiter de ce projet de loi pour ajuster le règlement H 1 55.04 entré en vigueur au 1^{er} janvier 1989 en associant étroitement les communes. Cette mise à jour permettrait de supprimer les ambiguïtés d'interprétations sur les questions d'entretien et de maintenance des infrastructures.
- d'ajouter dans le projet de loi un chapitre concernant les réseaux souterrains. Il semble indispensable de pouvoir sortir systématiquement les réseaux des emprises des trams et bus en sites propres. Ce déplacement des réseaux évitera de mettre en péril l'exploitation TPG lors de travaux sur ces derniers.

Alternativement, s'il y a une volonté de les maintenir à leurs emplacements initiaux, leurs propriétaires ne sauraient être tenus responsables du déficit d'exploitation du prestataire en transport.

2. *Actualisation des projets inscrits dans la LRTP et modalités de financement*

- D'une manière générale, les coûts estimatifs des projets identifiés ne sont pas tous stabilisés et validés, les objectifs qualitatifs étant connus, nous partons du principe que les estimations financières présentées dans le présent projet de loi permettront de réaliser les ouvrages avec une participation cantonale permettant de financer des insertions qualitatives des nouvelles lignes de transports.
- Un certain nombre d'objets impactant fortement le territoire de la Ville de Genève, par exemple le projet Rive – Communaux d'Ambilly (axe Frontenex), sont identifiés avec une subvention cantonale maximale. Cette notion de plafonnement nous interpelle, dès lors que le niveau de définition actuel de ces projets ne permet pas d'identifier des coûts de travaux précis pouvant être validés par la Ville de Genève.

Notion de BHNS

- La définition donnée se rapproche d'un transport collectif en site propre (TCSP). Il nous semble nécessaire de clarifier ce point et de considérer qu'un projet de BHNS, qu'il soit en site propre ou non, a une influence majeure sur l'espace public et les infrastructures existantes, justifiant une participation cantonale.

Projet de loi ouvrant des crédits d'étude et d'investissement*Nœud tramway de Cornavin*

Le nouveau concept d'interface de transports publics facilitera les transbordements et améliorera la vitesse commerciale. Le développement de ces études participera activement à la mise en œuvre du projet de la gare de Cornavin et permettra la création d'un espace public de qualité. Cependant, nous vous proposons d'élargir le périmètre d'étude:

- au boulevard James-Fazy;
- au pont de la Coulouvrenière;
- au boulevard Georges-Favon.

Pour le boulevard James-Fazy, les études pour l'enlèvement des rails doivent être conduites simultanément à la requalification des espaces publics pour permettre de définir la nouvelle infrastructure de la moyenne ceinture rive droite et d'intégrer des continuités cyclables.

Ainsi, pour le pont de la Coulouvrenière et le boulevard Georges-Favon, l'étude d'un site tram central permettrait une meilleure insertion des cycles jusqu'à la place du Cirque.

En conséquence, il conviendra d'actualiser les montants financiers pour compenser l'extension du périmètre.

Conclusion

La consultation relative à la mise à jour de la loi sur le réseau des transports publics et du schéma directeur du réseau sur rail s'inscrit dans une politique soutenue de développement du réseau de transports publics dans l'agglomération genevoise et de la nécessité d'assurer son financement.

En résumé, les principales remarques portent sur l'importance de considérer l'ensemble des coûts inhérents aux projets de transports publics, d'appliquer les mêmes règles de financement aux BHNS qu'aux TCSP et d'intégrer les enjeux liés aux réseaux souterrains.

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Au bénéfice de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, à approuver le projet de résolution ci-après.

PROJET DE RÉSOLUTION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article unique. – Approuve dans son principe la prise de position relative à la mise à jour de la loi sur le réseau des transports publics (LRTP, rsGE H 1 50) et du schéma directeur du réseau sur rail, ainsi que l'ouverture de crédits d'étude et d'investissement pour quatre nouveaux projets d'infrastructures de transports publics, sous réserve que la participation cantonale pour des projets de transports publics touchant l'espace public communal s'applique aussi aux BHNS, comprend tous les aménagements d'espaces publics indispensables à l'intégration des infrastructures de transports en commun et qui ne doivent pas rester à la seule charge des communes, que soient intégrées dans le projet des dispositions techniques et financières relatives aux contraintes liées aux infrastructures souterraines, puis que la participation cantonale pour le projet Cornavin soit élargie au boulevard James-Fazy, au pont de la Coulouvrenière, au boulevard Georges-Favon. Et autorise le Conseil administratif à transmettre la prise de position au Département des infrastructures dans le cadre de la consultation publique d'ici au 6 mars 2019.

Annexes: projets de lois et exposés des motifs

 REPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE		<h2>PROJET DE LOI</h2>
Projet présenté par le DI Contact suivi du dossier : Benoît Pavageau tél. 022 546 78 03 Contact secrétariat : Adriano De Minicis tél. 022 546 78 10 Version : 7 - revh150-2018_train_v6.docx		Projet adopté par le Conseil d'Etat
Visa de la chancellerie d'Etat :		(visa du Conseil d'Etat) <input type="checkbox"/> sans modification <input type="checkbox"/> avec modification(s) Remarque(s) :

Au Grand Conseil de la
 République et canton de Genève
 Hôtel de Ville
 Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
 1204 Genève

Monsieur le Président,
 Mesdames et Messieurs les Députés,

Nous vous soumettons en annexe un

Train de projets de lois relatif au développement du réseau de transports publics genevois :

- a) **Projet de loi modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)**
- b) **Projet de loi ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 53 000 000 F relatifs au réaménagement du nœud tramway de Cornavin, à l'amélioration des transports publics sur la route de St-Julien et au déploiement de deux nouvelles lignes de bus électrique à recharge rapide**

adopté par le Conseil d'Etat dans sa séance de ce jour.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, l'expression de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

- II -

La chancelière :

Le président :

Michèle Righetti

Antonio Hodgers

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les Députés,

Ce train de projets de lois vise à accompagner les trois grands objectifs suivants :

- Mise à jour de la planification des projets inscrits dans la loi sur le réseau de transports publics (LRTP, rsGE H 1 50);
- Actualisation du chiffrage de ces projets, des modalités de financement, et demande des crédits d'études et d'investissement pour quatre nouveaux projets;
- Intégration d'une nouvelle disposition relative à la participation cantonale lors du traitement de façade à façade de projets de transports publics sur domaine public cantonal, et demande du crédit d'investissement relatif à cette subvention.

D'autres modifications et corrections mineures sur la LRTP sont également prévues et détaillées dans l'exposé des motifs accompagnant la loi modificatrice. Il s'agit notamment d'adapter la loi pour la mettre en cohérence avec la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE, rsGE H 1 21) et ainsi permettre la mise en œuvre des mesures déclinant les principes d'exploitation énoncés dans celle-ci. Ces modifications s'inscrivent également dans le programme des mesures d'accompagnement relatif à la mise en service du Léman express.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Députés, de réserver un bon accueil au présent train de projets de lois.

SÉANCE DU 26 FÉVRIER 2019 (soir)
Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

5269

 <p>REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE</p>		PROJET DE LOI	
Projet présenté par le DI		Projet adopté par le Conseil d'Etat	
Contact suivi du dossier : Benoît Pavageau tél. 022 546 78 03			
Contact secrétariat : Adriano De Minicis tél. 022 546 78 10			
Version : 7 - revh150-2018_pl_maj-h150_v7.docx			
Visa de la chancellerie d'Etat :		(visa du Conseil d'Etat)	
		<input type="checkbox"/> sans modification <input type="checkbox"/> avec modification(s)	
		Remarque(s) :	

Au Grand Conseil de la
République et canton de Genève
Hôtel de Ville
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
1204 Genève

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Députés,

Nous vous soumettons en annexe un

Projet de loi modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)

adopté par le Conseil d'Etat dans sa séance de ce jour.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, l'expression de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Le président :

Michèle Righetti

Antonio Hodgers

Annexe mentionnée

**Projet de loi modifiant la loi sur le
réseau des transports publics
(LRTP)**

H 1 50

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Modifications,

La loi sur le réseau de transports publics, du 17 mars 1988, est modifiée
comme suit :

**Art. 4, al. 1, lettres a, b, chiffres 2°, 3° lettres a, c, d (nouveau teneur),
lettre f (nouveau), lettre c (nouveau teneur), al. 1, lettre f
(nouveau), al. 2 (nouveau teneur)**

¹ Le réseau des transports publics est renforcé à l'horizon 2030, en
conformité avec les différentes générations du projet d'agglomération et le
plan directeur cantonal, dans le but d'améliorer la desserte urbaine, régionale
et transfrontalière de l'agglomération et de façon à augmenter
significativement la capacité d'accueil aux heures de pointe, ceci par les
mesures suivantes :

a) Transports régionaux

La desserte régionale et transfrontalière de l'agglomération par chemin de
fer est développée avec les projets principaux suivants :

1° la liaison Cornavin – Eaux-Vives - Annemasse via La Praille – les
Eaux-Vives (CEVA);

2° l'extension de capacité du nœud de Genève incluant notamment la
construction d'une nouvelle gare souterraine au droit de la gare de
Genève;

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

- 3° les aménagements d'infrastructure nécessaires pour une exploitation optimale d'un réseau ferroviaire express régional (Léman Express) avec l'étude d'une nouvelle liaison diamétrale Bernex - Lancy-Pont-Rouge - Genève - Genève-Aéroport - Meyrin - Zimeysa.

Les transports publics régionaux sont développés en étroite concertation avec les autorités compétentes suisses et françaises, notamment dans le cadre du programme de développement stratégique ferroviaire de la Confédération suisse.

b) Tramways

- 2° La première étape de cette construction de lignes porte sur le prolongement Cornavin – rond-point de Plainpalais – Acacias, – Grand-Lancy – Palettes, ainsi que les lignes Cornavin – Meyrin et Cornavin – Nations.

3° La deuxième étape porte sur :

- a) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, dès que la route des Nations sera construite, avec dans une deuxième étape une extension en direction de Fernex-Voltaire (et/ou une éventuelle branche entre le Grand-Saconnex et l'Aéroport);
 - c) le prolongement en deux étapes de la ligne de tramway desservant les Palettes en passant par les Cherpines jusqu'à la frontière franco-suisse à Perly, et sous maîtrise d'ouvrage française jusqu'à Saint-Julien. La traversée de Lancy doit se faire sans diminution de la capacité routière, celle de Perly ne peut se faire en partage avec le trafic général. Les standards de réalisation dès la sortie de Lancy jusqu'à l'entrée de Saint-Julien doivent se rapprocher de ceux d'un chemin de fer régional;
 - d) le réaménagement ponctuel du réseau existant, dans le cadre du développement des interfaces publiques autour des gares CEVA
 - f) la réorganisation du nœud tramway de Cornavin en prévision du réaménagement de l'espace public et de l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève.
- 4° Toutes les extensions du réseau de tramway doivent être réalisées en favorisant partout où cela est possible des sites propres intégraux; l'ensemble du réseau à réaliser doit au moins être en voies réservées partout où cela est possible afin de permettre d'atteindre des vitesses commerciales attractives; enfin, les aménagements des lignes doivent prévoir des terminus ou des terminus intermédiaires avec des possibilités de garage.
- c) Autobus, trolleybus et autobus électrique à recharge rapide

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Les lignes de transports publics sur pneus sont adaptées et améliorées; les lignes du réseau urbain principal sont réalisées, partout où cela est possible, en site réservé; les lignes secondaires et suburbaines sont conçues de façon à faciliter l'accès aux gares ferroviaires et aux nœuds du réseau urbain principal.

Des aménagements routiers importants pour favoriser le déploiement de l'offre du réseau sont entrepris, sous forme d'aménagement en sites propres, de requalifications d'axes routiers, de prolongement ou d'électrification de lignes. Sont concernés les axes suivants : Aéroport - Rive - Communaux d'Ambilly, Avenue Louis-Casali, CERN - Frontière (en direction de Saint-Genis), Cherpines - Bernex, Cressy - Bernex, Genève - Vernier, Hôpital - Grands Esserts, interface aéroport, Jonction - stade de la Praille, Moyenne ceinture (Av. de l'Ain, Etang, Pré Bois), Nations - Plan-les-Quates, Onex - Cressy, Praille-Acacias-Vernets (PAV) - Grands Esserts - Veyrier, Rive - Cornavin, et Route de St-Julien.

Concernant la ligne entre Rive et les Communaux d'Ambilly, elle doit être réalisée sans réduire la capacité routière des chaussées destinées aux véhicules privés et professionnels dans l'attente d'une traversée lacustre.

f) Projets à long terme

D'autres extensions du réseau en site propre sont à étudier en vue d'une réalisation ultérieure : Genève - Vésenaz, Thônex - Communaux d'Ambilly, Genève - Lignon, Genève - Vernier (tramway), Rive - pont du Mont-Blanc, route de Malagnou et moyenne ceinture Aéroport - Châtelaine - Praille-Acacias-Vernets (PAV) - Eaux-Vives.

Sur ces axes, les aménagements-pourront prendre la forme d'une ligne de bus à haut niveau de service ou de tramway. Le mode de transport devra être pensé comme évolutif (du bus au tramway) afin de permettre la prise en compte de leur éventuelle montée en charge.

Avant la réalisation d'une traversée lacustre, la mise en place de ces aménagements n'aura pas d'impact sur la capacité routière globale utile du U lacustre (mouvements quai Gustave Ador, quai Général Guisan, pont du Mont-Blanc, quai du Mont-Blanc et quai Wilson et inverse).

² Le tracé des lignes visées à l'alinéa 1, lettres a, b et f du présent article est défini par le schéma directeur du réseau sur rail, annexé à la présente loi.

Art. 5, al. 3 (nouveau)

³ Dans le cadre d'un traitement de façade à façade de projet d'axe de transport en site propre sur domaine public communal, le Conseil d'Etat peut décider d'accorder un subventionnement à la construction dans un périmètre donné et pour un maximum de 50% des coûts de l'aménagement concerné, déduction

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

faite d'éventuelles subventions et participations de tiers. Les règles d'application, périmètre et modalités de calcul de la subvention sont définies dans le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois, du 14 décembre 1987.

Art. 5A (abrogé)**Art. 8, al. 1 (nouvelle teneur), al. 2 et 3 (abrogés)**

¹ Les plans de construction des lignes du réseau sur rail ainsi que trolleybus sont soumis à l'approbation de l'autorité fédérale et à enquête publique conformément à l'article 18 et suivants de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957.

Chapitre III Crédits d'étude et d'investissement (nouveau titre)**Art. 9, al. 1 et 3 (abrogés)****Art. 9A Crédits d'étude et d'investissement (nouveau)**

¹ Des crédits d'étude et d'investissement bruts de 831 200 000 F (base francs avril 2018, hors TVA et renchérissement) sont ouverts au Conseil d'Etat pour le développement du réseau sur rail à écartement métrique et du réseau routier de transports publics.

² Ils se décomposent de la manière suivante :

• Tram Cornavin – Meyrin, dernière étape	11 000 000 F
• Prolongement tram Meyrin – Cornavin – Bernex à Vailly	91 000 000 F
• Tram Genève – Plan-les-Ouates - Saint-Julien-en-Genevois en deux étapes	251 200 000 F
• Prolongement tram Cornavin - Nations jusqu'au Grand-Saconnex (P47) puis jusqu'à Ferney-Voltaire et/ou l'aéroport	178 000 000 F
• Compléments au réseau tram et interfaces (réaménagements plateforme Moillesulaz, interfaces tramway de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), interfaces principales)	47 500 000 F
• Aménagements routiers et requalification pour bus à haut niveau de service entre Genève et Vernier	86 000 000 F

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

• Aménagements routiers et requalification pour mise en site propre des lignes de bus sur l'avenue Louis-Casaï	40 000 000 F
• Aménagements routiers pour nouvelles lignes desservant le grand projet des Grands Esserts	31 200 000 F
• Autres projets d'aménagements pour les bus, trolleybus et bus électrique à recharge rapide : CERN - Frontière, Cherpines – Bernex, Cressy – Bernex, interface aéroport, Jonction – stade de la Praille, Moyenné ceinture (avenue de l'Ain, secteur Etang, route de Pré Bois), Rive - Communaux d'Ambilly (Axe Frontenex), Rive – Comavin et Onex - Cressy	95 300 000 F
Total	831 200 000 F

Art. 9B Planification financière (nouveau)

¹ Ces crédits d'investissement sont ouverts dès 2018. Ils sont inscrits sous la politique publique M Mobilité, sous la nature 5010 et les centres de responsabilités suivants :

0603 Office cantonal des transports (DI)

0611 Office cantonal du génie civil (DI).

² L'exécution de ces crédits est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 9C Subvention fédérale (nouveau)

¹ Une subvention fédérale sur une majorité des projets listés à l'article 9A est prévue au titre de contribution issue du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération.

² Elle est estimée à un montant de 190 000 000 F et est comptabilisée sous la politique publique M Mobilité.

Chapitre IV Subvention d'investissement (nouveau, l'ancien chapitre IV devenant le chapitre V)**Art. 9D Subvention d'investissement (nouveau)**

¹ Un crédit maximal de 77 300 000 F (base francs avril 2018, y compris TVA et hors renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement accordée aux communes pour l'accompagnement des mesures relatives aux aménagements sur le domaine public communal.

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

² Cette subvention, versée à titre exceptionnel sur la base d'un projet arrêté et précis, est calculée conformément aux dispositions de l'art. 5 al. 3.

Art. 9E Planification financière (nouveau)

¹ Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2018 au titre de subvention d'investissement. Il est inscrit sous la politique publique M Mobilité, sous la nature 5600 et les centres de responsabilités suivants :

0603 Office cantonal des transports (DI)

0611 Office cantonal du génie civil (DI).

² L'exécution de ce crédit est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 9F Durée (nouveau)

La disponibilité des crédits d'investissement s'éteint au terme des travaux et à la réception de la subvention fédérale y relative.

Art. 9G Aliénation (nouveau)

En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat.

Chapitre V Dispositions finales et transitoires**Art. 11 Dispositions transitoires (nouvelle teneur)**

L'article 7, alinéas 2 et 3 n'est pas applicable aux tronçons de lignes pour lesquels la concession a été délivrée avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 13 Amortissement (nouveau)

L'amortissement des investissements est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 14 Clause d'indexation (nouveau)

Le montant des crédits prévus aux articles 9A et 9D doit être indexé à l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF) pour la phase projet et à l'indice genevois de la construction (SSE) pour la phase

construction. Pour ces crédits, aucun crédit supplémentaire ne doit être déposé du fait du renchérissement.

Art. 15 Loi de bouclage (nouveau)

Les crédits d'investissement prévus aux articles 9A et 9D doivent être bouclés en application de l'article 40 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Michèle RIGHETTI

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les Députés,

Depuis sa création en 1988, la loi sur le réseau des transports publics (LRTP, rsGE H 1 50) a connu de multiples mises à jours, révisions et amendements. Le présent exposé s'attache à expliquer et préciser les modifications apportées à la LRTP dans le présent projet de loi.

I. Préambule

Rappel des missions et dispositions de la LRTP

En premier lieu, la LRTP s'attache à définir et cadrer les principes constitutifs de l'offre de transports publics dans le canton.

Elle concrétise en son article 4 le développement du réseau des transports publics dans le canton et, plus particulièrement, l'extension du réseau tramway, jusqu'à l'horizon 2030. En parallèle, l'article 9 de cette même loi s'attache à détailler les crédits mis à disposition, et leur plafonnement annuel.

Le développement des transports publics constitue l'un des volets-clés de la politique de mobilité du canton de Genève, visant à répondre aux besoins de déplacement de chacun tout en respectant l'environnement.

Développer l'offre des transports publics pour inciter à une modification des comportements (report modal), tel est l'objectif qui doit être poursuivi par le canton à l'horizon 2030 et au-delà.

Evolution du contexte fédéral et cantonal

Sur le plan du développement du réseau, la dernière mise à jour majeure est entrée en vigueur le 18 janvier 2014. Depuis cette date, le peuple a accepté la création du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), et le programme d'agglomération de troisième génération (PA3) du Grand-Genève a été soumis à la Confédération.

La récente décision de notation et de classification des projets PA3 par la Confédération a aussi permis de confirmer la planification des projets de développement du réseau. Les programmes d'agglomération de première et

deuxième génération (respectivement PA1 et PA2) sont également pris en compte dans la planification et le chiffrage des projets.

Par ailleurs, la dernière modification importante de la LRTP, est entrée en vigueur quelques temps avant la promulgation de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat (LGAF). Cette dernière impose entre autres une distinction claire entre lois de portée générale et lois financières, mais sans effet rétroactif. La LRTP dans sa forme actuelle ne respecte pas ces dispositions de la LGAF.

II. Principales évolutions

La mise à jour de loi sur le réseau des transports publics, de portée générale, impose normalement une mise en conformité avec les dispositions de la LGAF. Dans leur quasi majorité, les projets listés et financés par l'actuelle LRTP ont déjà été initiés avec des degrés d'avancement divers. Afin de ne pas péjorer leur avancement, il est proposé de maintenir les projets en cours ou planifiés dans la LRTP (en supprimant les projets qui restent pour l'instant au stade d'idée conceptuelle, tels que des futures extensions de tramway qui ne seront pas réalisées d'ici à 2030), d'en actualiser les montants et d'ouvrir les crédits alloués. La LRTP est donc modifiée tant que possible pour respecter la LGAF:

- pour les projets actuellement financés par la LRTP, l'ouverture de crédits d'étude et d'investissement spécifiques est mentionnée avec des montants actualisés;
- tout nouveau projet non listé dans la LRTP fera l'objet d'une loi financière spécifique, ce qui permettra de boucler le volet financier de la LRTP une fois ses projets réalisés.

Suppression de la notion d'investissement moyen et du plafond annuels

L'article 9 de la LRTP a été remanié afin de formaliser la mise à disposition des crédits d'étude et d'investissement sur le même modèle qu'une loi financière.

En cohérence avec la planification des investissements, il est proposé de supprimer la notion d'investissement moyen annuel ainsi que le plafond annuel d'investissement actuellement fixé à 70 millions de francs. Cette limite avait été inscrite au cours du chantier CEVA pour lequel le canton devait affecter des dépenses annuelles conséquentes. Ces montants ne sont plus cohérents avec le financement des projets par crédits d'investissement dédiés, dont la planification financière annuelle projetée est détaillée dans le

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

tableau annexé au présent projet de loi. Dans son récent audit sur les trams transfrontaliers, la Cour des comptes a également souligné la contrainte opérationnelle d'une telle mesure au vu à la fois des aléas de report des différents projets et du nécessaire respect des délais de réalisation fixés par le projet d'agglomération et le cofinancement fédéral.

Ces suppressions n'influencent en rien le montant total des crédits mis à disposition par la LRTP et les lois de financement ultérieures. Elles visent à ne pas bloquer le développement du réseau, notamment lors de la superposition ponctuelle de réalisation de grands projets (exemple : trams Bernex - Vailly et Palettes – Cherpines).

Cofinancement d'aménagement sur domaine public communal

Dans le cadre des projets d'aménagement en site propre d'axes de transports publics, il a été observé qu'une coordination étroite en lien avec les attentes des usagers, des riverains et des communes contribue fortement au succès du projet. Une telle approche permet notamment de limiter les recours grâce à une meilleure acceptation locale du projet. Elle contribue également fortement au fonctionnement des infrastructures en termes de vitesse commerciale. Cette coordination exige cependant un traitement complet des enjeux d'insertion urbaine pour lesquels le canton se doit de contribuer dans le cadre de développement d'axes majeurs de transports publics inscrits dans la LRTP avec la ou les communes concernées.

Le Conseil d'État souhaite ainsi améliorer le traitement urbain des projets de transports publics en site propre. Sont concernés à ce titre les projets d'extension du réseau de tram (art. 4, al. 1, let. b), mais également les axes de transport sur pneus (art 4, al.1, let. c). Actuellement, et sauf exception, seuls les aménagements concernant directement l'infrastructure de transports sur rail et trolleybus sont financés par le canton, ainsi que les aménagements urbains sur domaine public cantonal. Cette logique de cofinancement est cependant déjà appliquée en partie sur le domaine public relevant de la Ville de Genève.

Pour répondre à cet objectif, le Conseil d'État propose le cofinancement d'aménagements sur le domaine public communal, toutes communes confondues, à l'image des dispositions de la loi sur la mobilité douce du 15 mai 2011 (LMD) ou de la loi ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 187 970 000 F et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 82 640 000 F relatifs à la mise en œuvre du projet d'agglomération de deuxième génération (11863). Les aménagements ainsi cofinancés seraient cependant limités à l'espace routier, la bordure de trottoir

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

(incluse) constituant à ce titre les limites du périmètre de financement. Cette subvention est plafonnée à 50% du coût total de l'ouvrage (dans le périmètre concerné). L'aménagement des espaces publics et trottoirs resterait ainsi à la charge des communes mais toujours en coordination avec le projet principal.

Les modalités précises de ce cofinancement seront décrites dans une mise à jour du cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois (CCTPG, H 1 55.04). Seront notamment précisées les modalités de calcul de la subvention cantonale et les règles de répartition pour la maîtrise d'ouvrage.

Le montant maximal des subventions cantonales pour les projets de la LRTP a été estimé à 81,5 millions de francs. Un détail projet par projet est disponible dans le tableau annexé et dans le chapitre suivant.

III. Actualisation des projets inscrits dans la LRTP

Pour rappel, un détail d'avancement projet par projet est disponible dans le RD 1253 du 17 octobre 2018.

Comme précisé précédemment, il est maintenu dans la loi une vue d'ensemble des projets importants de transports publics, actualisée selon la planification en vigueur (article 4 et schéma directeur). L'abandon de la notion de crédit moyen annuel est, pour sa part, accompagné d'une actualisation du chiffrage des projets dont le détail est proposé dans ce chapitre.

Les nouveaux projets sont financés dans le cadre du projet de loi financier présenté dans le train de projets de lois.

Projets tramway

Le tableau ci-après résume l'évolution du chiffrage des projets en millions de francs, hors taxes, hors renchérissement et base prix avril 2018. Une explication des variations est proposée projet par projet.

Projet	Crédits actuels LRTP	Nouveaux crédits des 2018	dont investissement	dont subvention

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Cornavin - Meyrin/CERN (TCMC)	11,00	11,00	11,00	
Bernex - Bernex-Vailly (TCOB)	100,00	91,00	91,00	
Palettes – Perly-Frontière (-St-Julien) (TGSJ)	190,00	267,60	251,20	16,40
Nation - Grand-Saconnex - P47 - Ferney-Voltaire & Grand-Saconnex - Aéroport (TNGS)	178,00	178,00	178,00	
Interfaces tram autres	9,00	13,50	13,50	
Interfaces tram CEVA	26,00	16,00	16,00	
Moillesulaz - Frontière (-Annemasse)	8,30	18,00	18,00	
TOTAL	522,3	595,1	578,7	16,4

Sur l'ensemble des projets de tramway inscrits dans la nouvelle LRTP, la subvention fédérale s'élève à environ 136 millions de francs (base francs octobre 2005, hors taxes et renchérissement). Cette subvention devra être réévaluée au cas par cas en fonction du renchérissement. Les montants projets par projet sont disponibles en annexe.

Cornavin – Meyrin/CERN (TCMC)

Le crédit de 11 millions de francs inscrits est un reliquat du crédit global prévu pour le projet de liaison tram avec Meyrin et le CERN. Ces dernières dépenses planifiées en 2018 et 2019 portent sur le raccordement du réseau tramway avec le nouveau dépôt TPG en Chardon dont la planification avait été initiée dans le cadre du projet de tram Cornavin – Meyrin/CERN.

Ce projet est subventionné par la Confédération à hauteur de 50% via le fonds d'urgence du fonds pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (Fonds d'infrastructure).

La nouvelle forme des articles 9 et suivants nécessite la formalisation de ce crédit.

Bernex – Vailly (TCOB deuxième étape)

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Les travaux de l'extension commenceront début 2019 et la mise en service est prévue à fin 2020. Le budget de cette extension, incluant les études et la réalisation, a été réévalué à 91 millions de francs, contre 100 millions de francs initialement prévus. En effet, selon le tableau financier de l'actuelle LRTP, 35 millions de francs étaient planifiés sur le projet pour l'année 2013 mais n'ont pas été dépensés. Les 65 millions de francs restant sont inscrits sur la période 2014-2030 et précisés dans l'actuel article 9, alinéa 1, lettre b, chiffre 1.

Ce projet est par ailleurs subventionné par la Confédération à hauteur de 24,3 millions de francs via le Projet d'agglomération 1.

Palettes – Cherpines – Perly Frontière (- St-Julien) (TGSJ)

Le budget prévisionnel de cette ligne inscrit à la LRTP, incluant les études et la réalisation, se monte à 190 millions de francs. Le coût prévisionnel a été réestimé à 294 millions de francs, dont 251,2 millions d'investissement cantonal. Cet écart se justifie principalement par :

- l'intégration ultérieure de la route de contournement de Perly au budget du projet afin de respecter l'amendement voté sur la loi (art. 4 al. 1 lettre b : *la traversée de Perly ne pourra se faire en partage avec le trafic général*);
- le renchérissement de l'ouvrage d'art de franchissement de l'A1 suite au concours d'ingénierie;
- l'allongement du tracé total sur le territoire suisse de 600 mètres environ, cet allongement permettant de desservir le cœur du futur quartier des Cherpines;
- l'élargissement du gabarit d'intervention sur une partie du tracé afin de respecter l'amendement du 8 novembre 2013, impliquant un important surcoût foncier. L'insertion prévue préalablement à cet amendement était un site mixte qui est devenu ensuite site propre, impliquant une plus grande emprise foncière sur les parcelles privées. Le poste foncier s'élève désormais à 38 millions de francs, ce qui n'inclut pas le foncier de la route de la desserte sud de Perly, celle-ci faisant encore l'objet de variantes d'insertion à l'issue de l'analyse foncière. Il y aura donc un coût d'acquisition foncière supplémentaire qui sera évalué prochainement, avec un tracé retenu passant majoritairement sur des parcelles privées de l'Etat à vocation agricole.

En prévision d'un cofinancement aux mesures d'aménagement sur domaine public communal, une subvention d'un montant maximal de 16,4 millions de francs a par ailleurs été estimée.

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Le projet fait enfin l'objet d'une subvention fédérale (projet d'agglomération 2) à hauteur de 68,11 millions de francs.

Nation – Grand-Saconnex – Aéroport-P47 (TNGS)

Le budget de l'opération, tel qu'inscrit dans la loi, se monte à 178 millions de francs. Le coût du TNGS jusqu'au P47 est estimé à environ 127 millions de francs. La deuxième étape comprend le prolongement de la ligne de tramway jusqu'à Ferney-Voltaire (et/ou l'Aéroport).

Les travaux du premier tronçon, d'une longueur de près de 3 kilomètres, commenceront fin 2022 pour une mise en service prévue à fin 2024. La gouvernance du projet inclut la participation à part entière des villes de Genève et du Grand-Saconnex.

Une subvention fédérale à hauteur de 43,29 millions de francs devrait être accordée pour cet aménagement (projet d'agglomération 3).

Interfaces tram Autres

Un montant de 13,5 millions de francs est inscrit dans la LRTP. Sont notamment concernés les deux projets suivants :

- élargissement des quais des tramways 14 et 18 à la gare Cornavin : le projet a été mis en service fin 2017 avec un coût de travaux de 1 million de francs;
- interface Rive en lien avec le projet de parking souterrain des Clés de Rive: le montant des travaux ferroviaires en lien avec le projet urbain de la Ville de Genève est budgété à hauteur de 7,5 millions de francs.

Interfaces tram CEVA

Le réaménagement des interfaces tramway aux gares CEVA a pour objectif de faciliter les transbordements entre le Léman Express et le réseau TPG. Le montant inscrit dans la loi pour ces opérations est de 26 millions de francs et est ventilé de la manière suivante : 4 millions de francs pour Chêne-Bourg, 16 millions de francs pour les Eaux-Vives et 6 millions de francs pour le Bachet. Le crédit est désormais porté à 34 millions de francs pour les raisons suivantes :

- Chêne-Bourg : avec l'aboutissement des travaux sur l'interface urbaine, le projet tram a été précisé et le coût des aménagements d'infrastructure a été limité à 1 million de francs;

- Eaux-Vives : le budget pour cette infrastructure, qui inclut également le réaménagement de la plateforme et le déplacement de la station au droit de l'Interface CEVA, se monte désormais à 24 millions de francs. Cette augmentation est imputable à l'élargissement du périmètre du projet;
- Bachet : le projet définitif pour le rebroussement tramway du Bachet a été validé au printemps 2015 avec un coût d'infrastructure réévalué à 9 millions de francs.

Concernant ces projets, 16 millions restent à être dépensés sur 2018 et 2019.

Moillesulaz - Frontière (- Annemasse) (TMOIL)

Un montant de 8,3 millions de francs est inscrit dans la loi pour le financement de la partie genevoise, mais le projet a été réévalué à 19,2 millions de francs pour la réalisation des travaux. Cette différence est due à un élargissement du périmètre du projet et à la nécessaire reconstruction du bâtiment des douanes non prévue initialement, pour un montant d'environ 5 millions de francs.

Le projet bénéficie d'une subvention de la part de la Confédération à hauteur de 0,9 million de francs via le Projet d'agglomération 2.

Projets routiers

Le tableau ci-après résume l'évolution du chiffrage des projets en millions de francs, hors taxes, hors renchérissement et base prix avril 2018. Une explication des variations est proposée projet par projet.

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Projet	Crédits actuels L.R.T.P.	Nouveaux crédits dès 2018	dont invest- issement	dont subvention
CERN – Frontière (-Saint-Genis)	22,5	15,0	15,0	
Cherpines – Bernex	13,6	12,0	8,0	4,0
Communaux d'Ambilly - Annemasse	7,1			
Cressy – Bernex	29,5	29,5	29,5	
Eaux-Vives – Pallanterie	20,1			
Interface Aéroport	9,9	9,9	9,9	
Jonction – stade de la Praille	18,5	5,9		5,9
Axe fort Moyenne ceinture - avenue de l'Ain	3,6	9,0	9,0	
Axe fort moyenne ceinture - route de Pré Bois	6,1	6,1	6,1	
Axe fort moyenne ceinture - secteur Etang	5,0			
Onex - Cressy	7,4	2,4		2,4
Rive - Communaux d'Ambilly	13,6	13,6	13,6	
Rive - Communaux d'Ambilly / Mesures d'accompagnement	52	19,8	4,2	15,6
Rive – Cornavin	24,2	12,1		12,1
Sous-total	210,7	135,3	91,1	44,2
Genève – Vernier	68,6	96,2	86,0	10,2
Hôpital - Grands Esserts	10,6	13,2	9,7	3,5
Prairie-Acacias-Vernets – Grands Esserts – Veyrier	4,8	28,7	21,5	7,2
Avenue Louis-Casal (requalification)	10,2	40,0	40,0	
TOTAL	327,3	313,4	252,5	60,9

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Sur l'ensemble des projets routiers inscrits dans la LRTP, une dizaine fait l'objet d'un cofinancement par la Confédération, dans le cadre des projets d'agglomération de première, deuxième et troisième génération. Pour tous ces projets, la subvention fédérale s'élève à environ 54 millions de francs, dont environ 36 seraient versés au canton et le reste aux communes maîtres d'ouvrages des mesures. Cette subvention devra être réévaluée au cas par cas en fonction du renchérissement. Au titre des nouvelles dispositions de l'art. 5 al.3, une subvention cantonale peut également être accordée pour certains projets. Le montant maximal estimé pour chaque projet est précisé dans la suite du chapitre.

L'ensemble des montants projets par projet sont disponibles en annexe.

CERN - Frontière (- Saint-Genis)

La partie genevoise du projet d'extension du tram du CERN vers Saint-Genis est inscrite à l'actuelle LRTP pour un montant de 22,5 millions de francs et a été réestimée à 15 millions de francs depuis.

La réalisation de cette extension de tramway était liée à la décision de la Confédération concernant le cofinancement de l'extension sur territoire français dans le cadre du projet d'agglomération 3. Cette mesure n'ayant pas été retenue, il est désormais envisagé par la partie française de réaliser dans un premier temps un aménagement plus réduit permettant la circulation de bus en site propre entre le CERN, la Porte de France et éventuellement St-Genis.

Il est donc proposé de conserver un budget de 15 millions de francs pour pouvoir à minima réaliser l'aménagement en site propre sur la partie suisse. Dans les prochaines années, avec l'avancement des études, une réévaluation de ce crédit sera nécessaire.

Cherpines - Bernex

Synthèse projet : La création d'une ligne de bus entre les Cherpines et Bernex-a pour objectif de relier les deux futurs projets urbains et d'offrir un rabattement sur le réseau Léman Express à la gare du Bachet. Cette liaison bus est liée à l'urbanisation des Cherpines, et figure dans la convention relative à la coordination entre l'urbanisation et l'offre de mobilité aux Cherpines, signée le 13 novembre 2017 entre l'Etat de Genève et les communes de Plan-les-Ouates et Confignon.

- Investissement cantonal : 8 millions de francs (au lieu de 13,6).

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

- Justification écarts : estimation du coût réajustée suite à l'étude préliminaire menée sur ce projet.

Communaux d'Ambilly – Annemasse

Voir rubrique "projet abandonnés".

Cressy - Bernex

- Synthèse projet : prolonger l'offre de transports collectifs depuis Cressy jusqu'au futur grand projet urbain de Bernex en assurant une continuité avec le futur boulevard des Abarois.
- Investissement cantonal : 29,5 millions de francs (inchangé).
- Justification écarts : pas d'écart.

Eaux-Vives - Pallanterie

Voir rubrique "projet abandonnés".

Interface aéroport

- Synthèse projet : refonte de l'interface transports publics sous maîtrise d'ouvrage de l'aéroport.
- Investissement cantonal : 9,9 millions de francs (inchangé).
- Justification écarts : pas d'écart, une clarification de la maîtrise d'ouvrage du projet est à mener avec l'administration de l'aéroport.

Jonction – stade de la Praille

- Synthèse projet : requalification de la continuité François-Dussaud - Ronzades, Grand-Bureau J. Grosselin et Vibert pour en faire un véritable boulevard urbain, ponctué d'espaces publics améliorant ainsi la progression des bus, la mobilité douce et la qualité spatiale.
- Investissement cantonal : aucun (une subvention cantonale estimée au maximum à 5,9 millions de francs pourrait cependant être accordée).
- Justification écarts : la mesure est intégralement planifiée sur le domaine public des Villes de Genève, Carouge et Lancy.

Axe fort moyenne ceinture

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

- Synthèse projet : Le projet de "moyenne ceinture" regroupe 3 mesures liées au développement d'aménagements pour les transports collectifs sur la moyenne ceinture routière, soit respectivement la route de Pré-Bois, le secteur du quartier de l'Etang et l'avenue de l'Ain.
- Investissement cantonal : 6,1 millions de francs (Pré-Bois), 9 millions de francs (Ain).
- Justification écarts : le projet dans le secteur Etang, devisé à 5 millions de francs, est intégralement financé dans le cadre de la mesure 30-32 du projet d'agglomération. Le projet sur l'avenue de l'Ain a été réévalué suite à l'avancement des études.

Onex - Cressy

- Synthèse projet : prolongement de l'axe trolleybus Lancy – Onex à Cressy
- Investissement cantonal : aucun (une subvention cantonale estimée au maximum à 2,4 millions de francs pourrait cependant être accordée).
- Justification écarts : initialement, la mesure correspondait au prolongement des lignes aériennes du trolleybus. La simplification du projet à l'étude, par le parcours des trolleybus sur batterie et non sous une ligne aérienne de contact, permet de revoir le projet et cibler des aménagements routiers sur domaine public communal pour améliorer la vitesse commerciale des trolleybus.

Rive - Communaux d'Ambilly (axe Frontenex)

- Synthèse projet : équipement de l'axe pour la circulation de bus électriques à recharge rapide au lieu du projet trolleybus initialement prévu, équipement en signalisation adaptée et requalification complète de l'espace public.
- Investissement cantonal : la mesure d'équipement et signalisation (PA1) est maintenue pour un montant de 13,6 millions de francs. Pour la mesure d'aménagement routier (PA2) qui est essentiellement planifiée sur domaine public communal, un investissement cantonal de 4,2 millions de francs est prévu, et une subvention cantonale estimée au maximum à 15,6 millions de francs pourrait cependant être accordée.
- Justification écarts : les études d'avant-projet ont été menées, ce qui a permis d'estimer le coût global du projet à un peu plus de 55 millions de francs hors taxe et hors renchérissement pour la mesure du PA1 et celle du PA2.

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Rive - Cornavin

- Synthèse projet : amélioration de la voie réservée aux bus sur le pont du Mont-Blanc pour y constituer de façon progressive un axe fort de transport public.
- Investissement cantonal : aucun (une subvention cantonale estimée au maximum à 12,1 millions de francs pourrait cependant être accordée).
- Justification écarts : Le coût global estimé de 24,2 millions de francs reste inchangé.

Genève - Vernier

- Synthèse projet : axe de bus à haut niveau de service exploité par des bus électriques bi-articulés et à recharge rapide entre Genève et Vernier, puis en deux branches en direction de Vernier Canada et l'hôpital La Tour via la Zimeysa. Mise en service du projet planifiée courant 2024.
- Investissement cantonal : 86 millions de francs sont désormais estimés nécessaires pour le projet d'infrastructure de transport et la requalification de l'axe sur domaine public cantonal. Une subvention cantonale estimée au maximum à 10,2 millions de francs pourrait cependant être accordée à la ville de Genève pour la requalification sur son domaine public communal.
- Justification écarts : Achèvement des études préliminaires ayant permis de préciser les coûts et volonté d'intégrer un traitement de façade à façade du projet.

Hôpital - Grands Esserts

- Synthèse projet : prolongement de l'axe trolleybus entre l'hôpital et le grand projet urbain des Grands-Esserts.
- Investissement cantonal : 9,7 millions de francs. Une subvention cantonale estimée au maximum à 3,5 millions de francs pourrait être accordée pour le réaménagement de l'axe sur domaine public communal.
- Justification écarts : Réévaluation des coûts du projet suite à avancement des études.

Praille-Acacias-Vernets (PAV) Grands Esserts - Veyrier

- Synthèse projet : axe bus à haut niveau de service entre le PAV et Veyrier

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

- Investissement cantonal : 21,5 millions de francs (une subvention cantonale estimée au maximum à 7,2 millions de francs pourrait cependant être accordée pour les travaux sur domaine public communal).
- Justification écarts : Evolution complète du programme pour aboutir à un projet qualitatif de bus à haut niveau service qui va au-delà des quelques hectomètres de voies bus en approche de carrefours prévus initialement.

Avenue Louis-Casaï (requalification)

- Synthèse projet : requalification de l'Avenue Louis-Casaï entre l'aéroport et le Carrefour du Bouchet en faveur des transports publics.
- Investissement cantonal : 40 millions de francs.
- Justification écarts : étude préliminaire, menée et réévaluation du projet avec l'intégration des aménagements d'espace public le long de l'axe.

Concepts, projets abandonnés ou transférés

Les projets suivants restent à l'état de concepts et devront être développés en fonction de l'évolution de la demande : Genève – Vésenaz, Thônex-Communaux d'Ambilly, Rive – Vernier, Genève – Lignon et la moyenne ceinture Aéroport – Châtelaine – Praillé-Acacias-Vernets (PAV) – Eaux-Vives. Initialement prévus sous la forme d'extension du réseau tramway, il est désormais proposé de ne pas limiter la réflexion à ce seul mode de transport pour ces axes. Une nouvelle rédaction propose d'envisager également la possibilité d'aménager les axes sous la forme de sites propres autobus pouvant évoluer à terme en axe tramway. Pour cette raison, ces projets sont désormais listés dans la nouvelle lettre f de l'art. 4, al. 1. L'al. 2 du même article est également adapté afin de maintenir l'affichage de ces projets dans le schéma directeur du réseau sur rail.

A des fins de cohérence avec le concept de développement d'ensemble de l'offre en transports publics, le projet moyenne ceinture – secteur Etang, intégralement financé dans le cadre de la mesure 30-32 du projet d'agglomération, est maintenu dans la LRTP à l'article 4.

Certains projets sont cependant abandonnés ou reportés à très long terme :

- les aménagements pour la liaison bus Communaux d'Ambilly – Annemasse;
- la requalification de l'axe routier Eaux-Vives – Pallanterie en lien avec le développement du grand projet urbain de la Pallanterie.

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Toutes les modifications sur le réseau ferroviaire ont été soumises à consultation dans le cadre de la modification du schéma directeur de transport par rail, conformément à l'article 4, alinéas 3 et 4 de la LRTP. Un retour sur cette consultation est proposé dans le sous-chapitre suivant.

Modification du schéma directeur de transport par rail

Cette partie sera rédigée à l'issue de la consultation des communes et de l'enquête publique.

IV. Modifications mineures***Lien avec projet d'agglomération***

Le développement du réseau de transports publics est étroitement lié au projet d'agglomération tant dans sa planification et la constitution des programmes que dans les subventionnements accordés par la Confédération. Le caractère évolutif du projet d'agglomération doit être pris en compte dans la rédaction des articles de la LRTP y faisant référence. Pour cette raison, les références au projet d'agglomération ont volontairement été simplifiées afin d'éviter toute incohérence.

Plans de construction

L'article de 7 de l'actuelle LRTP s'attache à préciser les modalités d'approbation et de mise à l'enquête des plans de construction des projets

Outre le fait que l'alinéa 1 ne mentionne pas les aménagements de trolleybus, eux aussi soumis à approbation fédérale, les alinéas 2 et 3 sont imprécis, et ne font que paraphraser les articles 18 et suivants de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF). Afin d'éviter tout risque d'incohérence entre la LRTP et la LCdF, notamment en cas de mise à jour de cette dernière, il est proposé de simplifier l'article 7 en ne laissant que la référence au texte fédéral.

Notion de bus à haut niveau de service (BHNS)

Le principe d'un axe de bus à haut niveau de service vise à transposer sur un aménagement routier les pratiques appliquées à un aménagement de tramway moderne, dans le but d'offrir un service proche de ce mode mais en utilisant des véhicules sur pneus (et de préférence électrique).

Notion de bus électrique à recharge rapide

En 2017, la ligne 23 a fait l'objet d'un remaniement et d'une électrification avec la technologie TOSA portée par un consortium entre ABB, les SIG, les TPG et l'Office de la promotion industrielle. Afin de garder une certaine neutralité vis-à-vis des solutions industrielles concurrentes qui pourraient être proposées dans le cadre de marchés publics, les futurs projets d'équipements similaires sont désignés sous le nom de bus électriques à recharge rapide.

V. Commentaire article par article***Article 4 Réseau***

La référence au projet d'agglomération est simplifiée afin de tenir compte des générations actuelles et futures de programmes.

Avec l'évolution de la planification des transports, l'article 4 est adapté afin de tenir compte de l'avancement des projets, des abandons et des ajouts tels que décrits au chapitre 3 du présent exposé, et dans l'exposé des motifs du projet de loi connexe.

En l'absence de confirmation de tels développements tramways à moyen terme, l'alinéa 1, lettre b, chiffre 4 est abrogé.

Article 5 Réalisation

La disposition relative au cofinancement des mesures communales est inscrite dans un nouvel alinéa 3 et détaillé au chapitre 2 du présent exposé.

Article 5A Gare CFF de Cornavin

En raison de l'avancement du projet d'extension de capacité du nœud de Genève, et notamment de la confirmation de l'extension souterraine de la gare (PL 11912), l'article est abrogé. La mention d'une extension souterraine est cependant reportée à l'art. 4, al. 1, let. c.

Article 8 Plans de construction

Les alinéas 2 et 3 sont supprimés et l'alinéa 1 est corrigé. Toutes les dispositions relatives à la procédure fédérale d'approbation des plans sont détaillées dans la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957. Les dispositions qui étaient décrites aux alinéas 2 et 3 sont détaillées aux articles 18a à 18f de la loi fédérale.

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Seuls les projets ferroviaires (train et tram) et trolleybus sont concernés par la procédure fédérale. Les autres projets, y compris ceux de bus électriques à recharge rapide, sont soumis à autorisation cantonale.

Article 9 Ressources

Seul l'alinéa 2 est maintenu. Les autres dispositions de l'article 9 sont désormais reportées dans l'article 9A. Ce dernier est complété des articles 9B à 9G, ainsi que les articles 10 et 11.

Article 9A Crédits d'étude et d'investissement

Le nouvel article 9A formalise l'ouverture d'un crédit d'étude et d'investissement pour les projets déjà inscrits dans la LRTP, ce qui n'était jusqu'à présent pas le cas. Avec les articles suivants, il reprend le modèle des lois financières.

Le crédit global est ainsi de 831,2 millions de francs, contre 880,6 prévus dans l'ancien article 9 (cumul des chiffrements des projets listés). Il est cependant complété par un crédit d'investissement destiné au subventionnement de mesures sur domaine public communal (article 9D).

Article 9B Planification financière

Les phases d'étude et de réalisation des projets de transports publics sur domaine public cantonal sont respectivement de la compétence de l'Office cantonal des transports (O

CGT) et de l'Office cantonal du génie civil (OCGC).

Article 9C Subvention fédérale

Le crédit d'investissement porté par l'article 9A est brut. Il ne tient donc pas compte des subventions fédérales disponibles pour une partie des projets au titre des projets d'agglomération de première, deuxième et troisième génération. Le détail de ces subventions est disponible dans le tableau annexé au présent projet de loi. Elles seront donc comptabilisées sous forme de recettes.

Article 9D Crédit d'investissement

Le crédit est destiné à permettre le subventionnement de mesure sur domaine public communal selon la disposition détaillée à l'art. 5 al. 3. Sur la

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

base de la planification actuelle des projets, le montant maximal des subventions qui pourraient être accordées a été estimé à 77,3 millions de francs. Ce montant est détaillé projet par projet au chapitre 3 du présent exposé et en annexe.

Article 9E Planification financière

Ici aussi les phases d'étude et de réalisation des projets de transports publics sont respectivement de la compétence de l'Office cantonal des transports (OCT) et de l'Office cantonal du génie civil (OCGC).

Article 9F Durée

Selon la planification actuelle, la réalisation des projets faisant l'objet de crédits aux articles 9A et 9D doit intervenir au plus tard en 2028.

Article 9G

Il s'agit par cet article de prévoir le cas de figure d'une éventuelle aliénation, avant amortissement complet dans les comptes de l'Etat, d'un bien ayant bénéficié d'une subvention d'investissement.

Article 11 Dispositions transitoires

L'article 11 est modifié afin de tenir compte de la suppression des alinéas 2 et 3 de l'article 8.

Article 13 Amortissement

La durée des amortissements pour une infrastructure ferroviaire est de 90 ans.

Article 14 Clause d'indexation

Cet article vise à intégrer la prise en compte du renchérissement, sur la base de l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF) défini tous les 6 mois, en avril et octobre, par l'office fédéral des transports. La Confédération propose trois indices de renchérissement concernant respectivement le bruit ferroviaire, les NLFA (traversées des Alpes et projets essentiellement souterrains) et la construction ferroviaire (IRF).

La grande majorité des investissements sur le réseau de transports publics genevois a lieu sur les réseaux de tramway et ferroviaires. Pour cette raison il

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

a été choisi de n'utiliser que cet unique indice pour le calcul du renchérissement pour l'ensemble des aménagements, projets routiers compris.

L'IRF repose sur quatre groupes de coûts principaux, pour lesquels des indices partiels spécifiques sont formés et fixés, à savoir: construction (61%); planification, honoraires, prestations propres (14%); technique ferroviaire (15%) et divers comme p. ex. l'acquisition de terrain (10%).

Les indices genevois de la construction sont publiés tous les trimestres par la section genevoise de la société suisse des entrepreneurs SSE. Ces indices sont reconnus par l'Office genevois d'analyse des prix de la construction (OGAPC).

Article 15 loi de bouclage

Dans la mesure où la LRTP est une loi de portée générale comportant un volet financier, cette disposition vise à permettre de boucler ce volet financier en application de la LGAF.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

- 1) *Préavis financier*
- 2) *Planification des projets*
- 3) *Planification des projets, le cas échéant*
- 4) *Tableau financier des projets*
- 5) *Schéma directeur du réseau sur rail*
- 6) *Tableau synoptique relatif à la mise à jour de la H150*

Les annexes 1 à 3 seront produites une fois le PL finalisé. nt découlant du
nt découlant du

 REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE		PROJET DE LOI
Projet présenté par le DI Contact suivi du dossier : à préciser tél. 022 xxx xx xx Contact secrétariat : à préciser tél. 022 xxx xx xx Version : 7 - revh150-2018 pl loi-invest v7.docx		Projet adopté par le Conseil d'Etat
Visa de la chancellerie d'Etat :		(visa du Conseil d'Etat) <input type="checkbox"/> sans modification <input type="checkbox"/> avec modification(s) Remarque(s) :

Au Grand Conseil de la
 République et canton de Genève
 Hôtel de Ville
 Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
 1204 Genève

Monsieur le Président,
 Mesdames et Messieurs les Députés,

Nous vous soumettons en annexe un

Projet de loi ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 53 000 000 F relatifs au réaménagement du nœud tramway de Cornavin, à l'amélioration des transports publics sur la route de St-Julien et au déploiement de deux nouvelles lignes de bus électriques à recharge rapide

adopté par le Conseil d'Etat dans sa séance de ce jour.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, l'expression de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

- II -

La chancellerie :

Le président :

Michèle Righetti

Antonio Hodgers

**Projet de loi ouvrant des crédits
d'étude et d'investissement de
53 000 000 F relatifs au
réaménagement du nœud
tramway de Cornavin, à
l'amélioration des transports
publics sur la route de St-Julien
et au déploiement de deux
nouvelles lignes de bus
électriques à recharge rapide**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
vu la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988
vu la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre
2013;

décète ce qui suit :

Chapitre I Crédits d'étude et d'investissement

Art. 1 Crédits d'étude et d'investissement

¹ Des crédits d'étude et d'investissement de 53 000 000 F (base francs avril 2018, hors TVA et renchérissement) sont ouverts au Conseil d'Etat pour le réaménagement du nœud tramway de Cornavin, l'amélioration des transports publics sur la route de St-Julien et le déploiement de nouvelles lignes de bus électriques à recharge rapide.

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

² Ils se décomposent de la manière suivante :

• Interface tramway Cornavin	30 000 000 F
• Axe transports publics route de St-Julien	7 800 000 F
• Ligne bus électriques Nations - Plan les Ouatés	5 200 000 F
• Ligne bus électriques Rive - Aéroport	10 000 000 F

Art. 2 Planification financière

¹ Ces crédits d'investissement sont ouverts dès 2019. Ils sont inscrits sous la politique publique M Mobilité, sous la nature 5010 et les centres de responsabilités suivants :

0603 Office cantonal des transports (DI)
0611 Office cantonal du génie civil (DI).

² L'exécution de ces crédits est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 3 Amortissement

L'amortissement des investissements est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 4 Clause d'indexation

Le montant des crédits prévus à l'article 1 de la présente loi doit être indexé à l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF) pour la phase projet et à l'indice genevois de la construction (SSE) pour la phase construction. Pour ces crédits, aucun crédit supplémentaire ne doit être déposé du fait du renchérissement.

Art. 5 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Michèle RIGHETTI

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les Députés,

Depuis sa création en 1988, la loi sur le réseau des transports publics (LRTP, rsGE H 1 50) a connu de multiples mises à jours, révisions et amendements. Par souci de mise en conformité progressive avec la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat (LGAF), le financement des nouveaux projets non-inscrits dans la LRTP fait désormais l'objet d'un projet de loi financier dédié. Le présent exposé s'attache à expliquer et préciser les quatre nouveaux projets portés par le présent crédit d'étude et d'investissement.

I. Préambule

La dernière mise à jour de la LRTP, sur les aspects relatifs au développement du réseau, date de 2013. Depuis cette date, la planification du réseau a logiquement évolué, les projets ont été affinés et de nouveaux besoins d'aménagements ont été identifiés. A titre d'exemple, le projet d'extension souterraine de la gare principale de Genève a été entériné en 2015 et un travail de réaménagement de la place Cornavin a été mené en parallèle. Ces deux dossiers ont un impact majeur sur le fonctionnement des transports publics dans le secteur de la gare, ce qui implique l'inscription de nouvelles mesures d'accompagnement.

Dans un autre registre, la technologie TOSA, fruit d'un partenariat entre les TPG, ABB Sécheron, les SIG et l'Office de promotion des industries et des technologies, a été déployée sur une ligne 23 dont le parcours a été ajusté. Fort du succès de ce premier déploiement, et malgré quelques défauts de jeunesse, le Conseil d'Etat souhaite poursuivre le déploiement de lignes de bus 100% électriques à recharge rapide, en remplacement notamment de certains projets de trolleybus désormais plus coûteux.

Les nouveaux projets, présentés et détaillés ci-après, ne font pour l'heure l'objet d'aucune subvention d'investissement pour des mesures d'aménagement sur domaine public communal (cf. nouvel art. 5 al. 3 de la loi sur le réseau des transports publics proposé dans le présent train de lois). A l'issue d'études plus détaillées, si un tel subventionnement s'avérait possible, un nouveau projet de loi financier sera soumis à l'approbation du Grand Conseil.

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

II. Nouveaux projets de développement du réseau de transports publics

Le tableau ci-dessous rappelle la répartition du crédit de 53 millions de francs. Les montants sont tous hors taxe, hors renchérissement et base prix avril 2018 IRF.

Intitulés	Crédit d'investissement
Interface Cornavin	30,0
Axe transports publics route de St-Julien	7,8
Rive - Aéroport	10,0
Nations – Plan-les-Ouates	5,2
TOTAL	53

Pour ces quatre mesures, aucun cofinancement de la Confédération n'a été décidé dans les trois premiers programmes d'agglomération, faute d'inscription. Ces projets seront par contre inscrits dans le quatrième programme.

Interface Cornavin

Dans le cadre des études urbaines liées au projet de réorganisation du secteur Cornavin, il est envisagé un nouveau concept d'interface de transports publics pour faciliter les transbordements et offrir des gains de vitesse commerciale.

Deux mesures particulières et coordonnées ont été identifiées dans ce secteur :

- la mise à double sens de la ligne de tramway 14/18 au sud de la basilique Notre-Dame, entre le passage inférieur Montbrillant et la rue de Cornavin;
- la mise à double sens de la ligne de tramway 15 par la rue des Terreaux-du-Temple, entre la place Cornavin et le boulevard Georges Favon et la suppression des installations ferroviaires existantes.

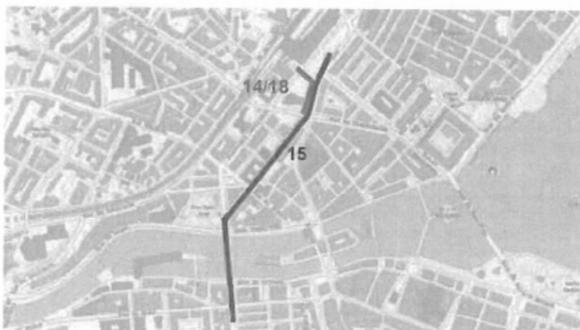


Schéma des corrections de tracés prévues sur les lignes 14, 15 et 18

Ces nouveaux principes nécessitent des adaptations de l'infrastructure de tramway, des voies de circulation, de la chaussée, des réseaux souterrains existants, de la signalisation lumineuse, du trafic individuel et des modes doux.

Selon les variantes étudiées, entre 1 400 et 2 400 mètres de voies uniques de tramway seront transformées, ce qui représente un investissement de 30 millions de francs à charge du canton.

Deux années minimum de chantier sont nécessaires avec une mise en service avant le démarrage des travaux principaux de l'extension de capacité du nœud de Genève planifié en 2024.

Axe transports publics route de St-Julien

L'objectif du projet est d'améliorer la progression des lignes de bus entre la douane de Perly et le carrefour des Communes-Réunies. L'étude effectuée à cet effet a démontré la nécessité de réaliser les mesures en différents tronçons, pour un montant total de 7,8 millions de francs.

Secteur Communes-Réunies – Place des Aviateurs :

Prolongement de la voie bus existante avec intégration des cheminements cyclables et mise en place d'un carrefour pour réguler la traversée piétonne (suppression du stationnement existant, reprise des trottoirs pour augmenter le gabarit routier et création d'un nouveau carrefour).

Coût estimé de la mesure : environ 1 000 000 F.
Délai de réalisation : été 2019.

Secteur Place des Aviateurs – Vélodrome :

Fusion des arrêts de bus PLO-Mairie et PLO-Aviateurs, suppression du stationnement pour introduire une bande cyclable dans les deux sens, élargissement des trottoirs.

Coût estimé: environ 1 000 000 F.
Délai de réalisation : 2020

Carrefour Vélodrome :

Modification du carrefour.
Coût estimé: environ 1 000 000 F.
Délai de réalisation : 2022.

Secteur Vélodrome-Arare :

Insertion de voies bus dans les deux sens nécessitant des emprises sur tout le tronçon.

Coût estimé: environ 4 600 000 F.
Délai de réalisation : 2025.

Secteur Perly :

Création d'une voie bus direction France entre Mattines et Certoux, déplacement de l'arrêt Ravières, modification de la régulation.

Coût estimé: environ 200 000 F.
Délai de réalisation : 2019-2020.

Rive – Aéroport

Ce projet est complémentaire au projet Rive – Communaux d'Ambilly, déjà inscrit dans la L.RTP. L'ensemble vise à mettre en place une nouvelle liaison des TPG pour l'instant désignée par l'indice de ligne 4.

La ligne 4 reliera à l'horizon 2023 les rives gauche et droite en desservant l'axe de la route de Frontenex sur la rive gauche et le secteur des Nations, du Grand-Saconnex et de l'aéroport sur la rive droite. Cette ligne sera exploitée à

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

l'aide de bus électriques à recharge rapide, selon la même philosophie que la technologie TOSA qui équipe actuellement la ligne 23 entre Carouge et l'Aéroport via Lancy et Châtelaine.

L'équipement de cette ligne avec une technologie de recharge électrique rapide implique la fourniture et l'installation de stations de recharges sur les deux rives. A ce titre, l'équipement de l'axe Frontenex sur la rive gauche trouve son financement dans le projet Rive – Communaux d'Ambilly (mesure 36-3-2 du projet d'agglomération) alors que l'équipement du tracé de la rive droite doit être spécifiquement financé.

Le coût de ce déploiement se monte à 10 millions de francs, incluant la fourniture des stations de recharge intermédiaires, d'une station de recharge terminale pour le secteur des Nations et de deux stations de recharge terminales à l'aéroport. Sont compris aussi les frais d'études, les travaux de génie civil aux arrêts ainsi que les taxes de raccordement au réseau électrique.

Nations – Plan-les-Ouates

Cet intitulé correspond au tracé de l'actuelle ligne 22 des TPG permettant une liaison de deuxième ceinture par le Pont Butin entre la rive gauche (Lancy – Plan-les-Ouates) et la rive droite (Charmilles – Petit-Saconnex – Nations). Cette ligne partage actuellement la majeure partie de son tronçon sur la rive gauche avec la ligne 23 équipée de la technologie TOSA, sur le tronçon commun entre les Palettes et l'Avenue de l'Ain. Avec le déploiement d'une technologie similaire sur la future ligne 4 mentionnée ci-avant (Aéroport – Rive – Communaux d'Ambilly), l'intérêt est fort, pour un investissement restreint, d'équiper le tracé de cette ligne pour pouvoir aussi l'exploiter avec des bus électriques à recharge rapide. Ce déploiement s'envisage dans le même horizon que la ligne 4, soit 2023.

Il s'agit ainsi de financer les quelques infrastructures complémentaires nécessaires, pour un montant de 5 millions de francs, comprenant une station de recharge terminale à chaque terminus de la ligne ainsi que trois stations de recharge intermédiaires. Sont compris aussi les frais d'études, les travaux de génie civil aux arrêts ainsi que les taxes de raccordement au réseau électrique.



Tracé des 2 futures lignes de bus électriques à recharge rapide et ligne 23

III. Commentaire article par article

Article 1* *Crédits d'étude et d'investissement

Le crédit d'étude et d'investissement soumis est réparti entre quatre projets. Le descriptif de ces projets est détaillé au chapitre II.

Article 2* *Planification financière

Les phases d'étude et de réalisation des projets de transports publics sont respectivement de la compétence de la direction générale des transports (DGT) et de la direction générale du génie civil (DGCC).

Article 3* *Durée

A l'exception du projet interface Cornavin soumis aux aléas du projet ferroviaire d'extension de capacité du nœud de Genève, la réalisation des projets soumis doit intervenir au plus tard en 2025.

Article 4 Amortissement

La durée des amortissements pour une infrastructure ferroviaire est de 90 ans.

Article 5 Clause d'indexation

Cet article vise à intégrer la prise en compte du renchérissement, sur la base de l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF) défini tous les 6 mois, en avril et octobre, par l'office fédéral des transports. La Confédération propose trois indices de renchérissement concernant respectivement le bruit ferroviaire, les NLFA (traversées des Alpes et projets essentiellement souterrains) et la construction ferroviaire (IRF).

La grande majorité des investissements sur le réseau de transports publics genevois a lieu sur les réseaux de tramway et ferroviaires. Pour cette raison il a été choisi de n'utiliser que cet unique indice pour le calcul du renchérissement pour l'ensemble des aménagements, projets routiers compris.

L'IRF repose sur quatre groupes de coûts principaux, pour lesquels des indices partiels spécifiques sont formés et fixés, à savoir construction (61%), planification, honoraires, prestations propres (14%), technique ferroviaire (15%) et divers comme par exemple l'acquisition de terrain (10%).

Les indices genevois de la construction sont publiés tous les trimestres par la section genevoise de la société suisse des entrepreneurs SSE. Ces indices sont reconnus par l'Office genevois d'analyse des prix de la construction (OGAPC).

Article 6 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

Le financement des nouveaux projets d'aménagement d'axe de transports publics fait désormais l'objet de projets de loi dédiés, en conformité avec les dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

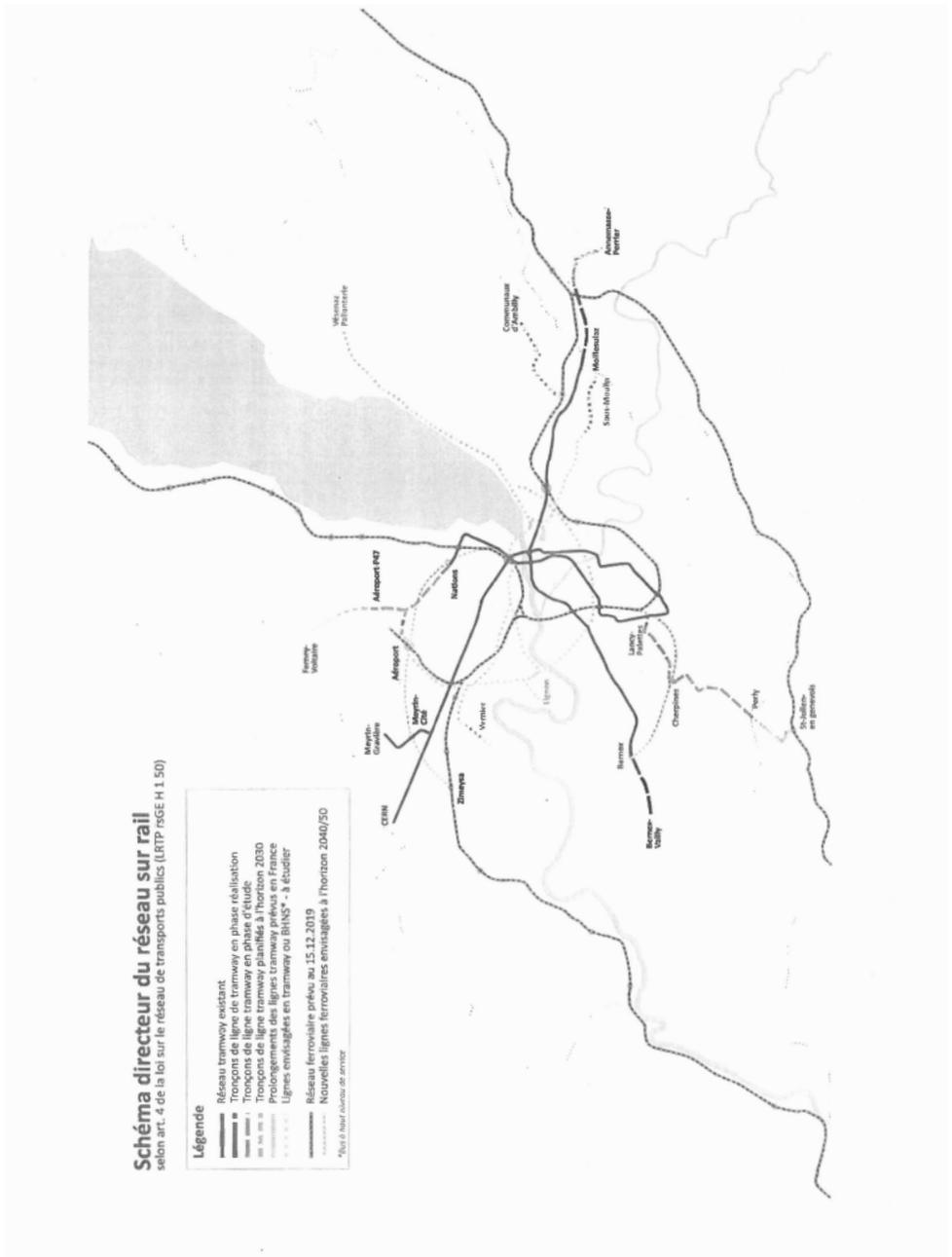
Annexes :

1) *Préavis financier*

2) *Planification d* Les annexes 1 à 3 seront produites *ment découlant du*
projet une fois le PL finalisé.

3) *Planification d* *ment découlant du*
projet, le cas échéant

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics



ANNEXE 6 - TABLEAU SYNOPSIS

Loi sur le réseau des transports publics (LRTP),
(RSGE H 1 50)

	Teneur actuelle	Nouvelle teneur	Commentaires
Chap. II Art. 4 LRTP Al. 1	<p>Infrastructures du réseau</p> <p>Réseau</p> <p>Le réseau des transports publics est renforcé à l'horizon 2030, en conformité avec le projet d'agglomération 2012 et le plan directeur cantonal, dans le but d'améliorer la desserte urbaine, régionale et transfrontalière de l'agglomération et de façon à augmenter significativement la capacité d'accueil aux heures de pointe, ceci par les mesures suivantes :</p> <p>a) Transports régionaux</p> <p>La desserte régionale et transfrontalière de l'agglomération par chemin de fer est développée, notamment par la réalisation du raccordement Cornavin – Anemasse via La Praille – les Eaux-Vives et des aménagements d'infrastructure nécessaires pour une exploitation optimale d'un réseau ferroviaire express régional (RER), avec étude d'une boucle Aéroport – Nations – Cornavin et d'une liaison entre la ligne de Bellegarde et celle de l'Aéroport. Les transports publics régionaux sont développés en étroite</p>	<p>Infrastructures du réseau</p> <p>Réseau</p> <p>Le réseau des transports publics est renforcé à l'horizon 2030, en conformité avec les différentes générations du projet d'agglomération et le plan directeur cantonal, dans le but d'améliorer la desserte urbaine, régionale et transfrontalière de l'agglomération et de façon à augmenter significativement la capacité d'accueil aux heures de pointe, ceci par les mesures suivantes :</p> <p>a) Transports régionaux</p> <p>La desserte régionale et transfrontalière de l'agglomération par chemin de fer est développée avec les projets principaux suivants :</p> <p>1° la liaison Cornavin – Eaux-Vives (CEVA);</p> <p>2° l'extension de capacité du nœud de Genève incluant notamment la construction d'une nouvelle gare souterraine au droit de la gare de Genève;</p> <p>3° les aménagements d'infrastructure</p>	<p><i>inchangé</i></p> <p><i>inchangé</i></p> <p><i>Ouverture de l'article pour ne pas le limiter au seul projet d'agglomération 2 (2012) mais à toutes ses générations.</i></p> <p><i>inchangé</i></p> <p><i>Texte remanié pour tenir compte de l'évolution de la planification du réseau ferroviaire. Le projet de gare souterraine à Genève Cornavin est notamment ajouté, ce qui permet l'abrogation de l'article 5A. Le développement du réseau ferroviaire étant de la compétence de la Confédération, le programme de développement stratégique (PRODES) est également cité.</i></p>

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

<p>concertation avec les autorités compétentes suisses et françaises, notamment dans le cadre du projet d'agglomération.</p>	<p>nécessaires pour une exploitation optimale d'un réseau ferroviaire express régional (Léman Express) avec l'étude d'une nouvelle liaison diamétrale Bernex - Lancy - Pont-Rouge - Genève - Genève-Aéroport - Meyrin - Zimeysa.</p> <p>Les transports publics régionaux sont développés en étroite concertation avec les autorités compétentes suisses et françaises, notamment dans le cadre du programme de développement stratégique ferroviaire de la Confédération suisse.</p>
<p>b) Tramways</p> <p>1° Des lignes de tramways sont développées par étapes; elles sont réalisées en principe partout où cela est possible en site protégé, tout en réservant des possibilités d'extension aux extrémités et d'interconnexion de lignes supplémentaires. La réalisation des étapes du réseau global peut être modifiée en fonction des autorisations fédérales et des possibilités d'ouverture des chantiers.</p> <p>2° La première étape de cette construction de lignes porte sur le prolongement de la ligne entre Cornavin - rond-point de Plainpalais - Acacias, jusqu'au Grand-Lancy, puis jusqu'aux Palettes, ainsi que la ligne entre Cornavin - Meyrin et Cornavin - Nations.</p> <p>3° La deuxième étape porte sur :</p> <p>a) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin - Place des Nations jusqu'au Grand-Sacconex, dès que la route des Nations sera construite, avec dans une deuxième étape une extension en direction de Ferney-Voltaire (et/ou une éventuelle branche entre le Grand-Sacconex et</p>	<p>b) Tramways</p> <p>1° Des lignes de tramways sont développées par étapes; elles sont réalisées en principe partout où cela est possible en site protégé, tout en réservant des possibilités d'extension aux extrémités et d'interconnexion de lignes supplémentaires. La réalisation des étapes du réseau global peut être modifiée en fonction des autorisations fédérales et des possibilités d'ouverture des chantiers.</p> <p>2° La première étape de cette construction de lignes porte sur le prolongement de la ligne entre Cornavin - rond-point de Plainpalais - Acacias, jusqu'au Grand-Lancy, puis jusqu'aux Palettes, ainsi que la ligne entre Cornavin et Meyrin.</p> <p>3° La deuxième étape porte sur :</p> <p>a) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin - Place des Nations jusqu'au Grand-Sacconex, avec desserte de Palexpo, puis Ferney-Voltaire et l'Aéroport, dès que la route des Nations sera construite;</p> <p>b) l'achèvement d'une ligne de tramway</p>
<p>inchangé inchangé</p>	<p><i>Le tramway Cornavin - Nations n'était plus mentionné dans les dernières itérations de la loi.</i></p> <p><i>La nouvelle planification du développement du réseau tramway nécessite la réécriture de la lettre 3.</i></p> <p><i>Le nouveau phasage des projets Genève - Ferney et Lancy - St-Julien est pris en compte.</i></p>

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

<p>desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex, jusqu'à Bernex-Vailly, sans retarder la réalisation du barreau routier nord de Bernex;</p> <p>c) le prolongement en deux étapes, si nécessaire, de la ligne de tramway desservant les Palettes en passant par les Cherpines jusqu'à la frontière franco-suisse à Perly, et sous maîtrise d'ouvrage française jusqu'à Saint-Julien; la traversée de Lancy devra se faire sans diminution de la capacité routière, celle de Perly ne pourra se faire en partage avec le trafic général. Les standards de réalisation dès la sortie de Lancy jusqu'à l'entrée de Saint-Julien doivent se rapprocher de ceux d'un chemin de fer régional;</p> <p>d) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Meyrin – CERN jusqu'à la frontière franco-suisse, et sous maîtrise d'ouvrage française, jusqu'à Saint-Genis;</p> <p>e) le raccordement de la ligne de tramway de Moillesulaz à son prolongement de Gaillard jusqu'au centre d'Annemasse, réalisé sous maîtrise d'ouvrage française.</p>	<p>l'Aéroport);</p> <p>b) l'achèvement d'une ligne de tramway desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex, jusqu'à Bernex-Vailly, sans retarder la réalisation du barreau routier nord de Bernex;</p> <p>c) le prolongement en deux étapes de la ligne de tramway desservant les Palettes en passant par les Cherpines jusqu'à la frontière franco-suisse à Perly, et sous maîtrise d'ouvrage française jusqu'à Saint-Julien; la traversée de Lancy doit se faire sans diminution de la capacité routière, celle de Perly ne peut se faire en partage avec le trafic général. Les standards de réalisation dès la sortie de Lancy jusqu'à l'entrée de Saint-Julien doivent se rapprocher de ceux d'un chemin de fer régional;</p> <p>d) le réaménagement ponctuel du réseau existant, dans le cadre notamment du développement des interfaces publiques autour des gares CEVA</p> <p>e) le raccordement de la ligne de tramway de Moillesulaz à son prolongement de Gaillard jusqu'au centre d'Annemasse, réalisé sous maîtrise d'ouvrage française.</p> <p>f) la réorganisation du nœud tramway de Cornavin en prévision du réaménagement de l'espace public et de l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève;</p> <p>4°) Toutes les extensions du réseau de tramway doivent être réalisées en favorisant partout où cela est possible des sites propres intégraux; l'ensemble du réseau à réaliser doit au moins être en votes réservées partout où cela est</p>	<p>Le projet CERN – St-Genis est abandonné pour l'instant, au profit d'un projet de bus en site propre.</p> <p>Les aménagements tramway sur les interfaces des gares CEVA et de la gare de Genève Cornavin sont formalisés.</p> <p>Les projets listés au chiffre 4 sont transférés à la lettre f, afin notamment de ne pas limiter ces extensions du réseau au seul mode tramway.</p> <p>Le paragraphe relatif aux modalités d'extension du réseau tram est maintenu.</p>
---	---	---

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

<p>direction des Communaux d'Ambilly, – du Lignon, – de Rive – pont du Mont-Blanc – Vernier, ainsi qu'en vue de la réalisation d'une ligne de moyenne ceinture Aéroport – Châtelaine – Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Eaux-Vives.</p>	<p>possible afin de permettre d'atteindre des vitesses commerciales attractives; enfin, les aménagements des lignes doivent prévoir des terminus ou des terminus intermédiaires avec des possibilités de garage.</p>	<p><i>Le titre est adapté pour tenir compte de la nouvelle technologie de bus électrique à recharge rapide. La liste des projets cité à la lettre c est adaptée pour tenir compte des évolutions de la planification du réseau routier de</i></p>
<p>Sur ces axes, des aménagements intermédiaires pour mettre en place un site propre autobus, voire éventuellement un trolleybus, pourront être envisagés, afin d'accompagner la montée en charge de ces axes de transports publics avant la mise en service d'un futur tramway.</p> <p>Toutes les extensions du réseau de tramway doivent être réalisées en favorisant partout où cela est possible des sites propres intégraux; l'ensemble du réseau à réaliser doit au moins être en voies réservées partout où cela est possible afin de permettre d'atteindre des vitesses commerciales attractives; enfin, les aménagements des lignes doivent prévoir des terminus ou des terminus intermédiaires avec des possibilités de garage.</p> <p>Avant la réalisation d'une traversée lacustre, la mise en place de ces aménagements n'aura pas d'impact sur la capacité routière globale utile des voies traversant le Rhône.</p> <p>c) Bus et trolleybus</p>	<p>Les lignes de transports publics sur pneus sont adaptées et améliorées; les lignes du réseau urbain principal sont réalisées.</p>	<p>c) Autobus, trolleybus et autobus électrique à recharge rapide</p> <p>Les lignes de transports publics sur pneus sont adaptées et améliorées; les lignes du réseau urbain principal sont réalisées.</p>

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

<p>partout où cela est possible, en site réservé; les lignes secondaires et suburbaines sont conçues de façon à faciliter l'accès aux gares ferroviaires et aux nœuds du réseau urbain principal.</p> <p>Deux nouvelles lignes de trolleybus sont en particulier réalisées dans un premier temps: la première entre Rive et les Communaux d'Ambilly, et la seconde entre Onex et Cressy. Concernant la ligne entre Rive et les Communaux d'Ambilly, elle sera réalisée sans réduire la capacité routière des chaussées destinées aux véhicules privés et professionnels dans l'attente d'une traversée lacustre.</p> <p>Des aménagements routiers importants pour favoriser le déploiement de l'offre du réseau bus et trolleybus sont entrepris dans un second temps à partir de 2016: moyenne ceinture, interface Aéroport, Avenue Louis-Casati, Cherpines – Bernex, Cressy – Bernex, axe PAV – Grands Esserts – Veyrier, Champel-Hôpital – Grands Esserts, Jonction – stade de la Praille, Genève – Vernier, Rive – Cornavin, MICA – Gare d'Annessmasse et Eaux-Vives – Pallantier.</p>	<p>partout où cela est possible, en site réservé; les lignes secondaires et suburbaines sont conçues de façon à faciliter l'accès aux gares ferroviaires et aux nœuds du réseau urbain principal.</p> <p>Des aménagements routiers importants pour favoriser le déploiement de l'offre du réseau sont entrepris, sous forme d'aménagement en sites propres, de requalifications ponctuelles d'axes routiers, de prolongement ou d'électrification de lignes. Sont concernés les axes suivants: Aéroport – Rive – Communaux d'Ambilly, Avenue Louis-Casati, CERN – Frontière (en direction de Saint-Genis), Cherpines – Bernex, Cressy – Bernex, Genève – Vernier, Hôpital – Grands Esserts, Interface aéroport, Jonction – stade de la Praille, Moyenne ceinture (Av. de l'Alin, Etang, Prê Bois), Nations – Plan-les-Ouates, Onex – Cressy, Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Grands Esserts – Veyrier, Rive – Cornavin, et Route de St-Julien.</p> <p>Concernant la ligne entre Rive et les Communaux d'Ambilly, elle doit être réalisée sans réduire la capacité routière des chaussées destinées aux véhicules privés et professionnels dans l'attente d'une traversée lacustre.</p> <p>f) Projets à long terme</p> <p>D'autres extensions du réseau en site propre sont à étudier en vue d'une réalisation ultérieure: Genève – Vésenaz, Thonex – Communaux d'Ambilly, Genève – Lignon, Genève – Vernier (tramway), Rive – pont du Mont-Blanc, route de Malagnou et moyenne ceinture Aéroport –</p>	<p>transport en commun. La notion d'ordre de réalisation est supprimée.</p>
		<p><i>Nouvelle lettre</i> Report d'une partie de l'Art. 4, al. 1, let. b, ch. 4. Le listing des projets est également complété afin de correspondre à ceux inscrits dans le schéma directeur du réseau sur rail. Aucun projet n'est retiré.</p>

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Al. 3	de projet de loi. Dans le cadre d'un traitement de façade à façade de projet d'axe de transport en site propre sur domaine public communal, le Conseil d'Etat peut décider d'accorder un subventionnement à la construction dans un périmètre donné et pour un maximum de 50% des coûts de l'aménagement concerné, déduction faite d'éventuelles subventions et participations de tiers. Les règles d'application, périmètre et modalités de calcul de la subvention sont définies dans le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois, du 14 décembre 1987.	de projet de loi. Dans le cadre d'un traitement de façade à façade de projet d'axe de transport en site propre sur domaine public communal, le Conseil d'Etat peut décider d'accorder un subventionnement à la construction dans un périmètre donné et pour un maximum de 50% des coûts de l'aménagement concerné, déduction faite d'éventuelles subventions et participations de tiers. Les règles d'application, périmètre et modalités de calcul de la subvention sont définies dans le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois, du 14 décembre 1987.	Ce nouvel alinéa vise à ouvrir la possibilité pour le canton de cofinancer des aménagements sur domaine public communal, dans le cadre de projet de transports publics qu'il aurait initié. Tous les projets pouvant prétendre à ce cofinancement sont identifiés et font l'objet du crédit d'investissement porté par l'article 9D. Toute nouvelle subvention devra faire l'objet d'un projet de loi spécifique.
Art. 5A	Gare CFF de Cornavin Dans le respect des compétences fédérales en la matière, l'Etat prend toutes les mesures relevant de sa compétence pour favoriser l'agrandissement de la gare de Cornavin dans une variante souterraine.	abrogé abrogé	Avec la validation du projet d'extension souterraine en 2015, et la reformulation de l'article 4, cet article n'est plus nécessaire.
Art. 8 Al. 1	Plans de construction Les plans de construction des lignes du réseau sur rail à écartement métrique sont soumis à l'approbation de l'autorité fédérale conformément à l'article 18 de la loi fédérale sur les chemins de fer.	Plans de construction Les plans de construction des lignes du réseau sur rail ainsi que trolleybus sont soumis à l'approbation de l'autorité fédérale et à enquête publique conformément à l'article 18 et suivants de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957. abrogé	La référence à la loi fédérale sur les chemins de fer est précisée (champs d'application, et date).
Al. 2	Dans le cadre de la procédure fédérale d'approbation, les plans de construction présentés à l'autorité fédérale sont soumis à une enquête publique de 30 jours annoncée par voie de publication dans la Feuille d'avis officielle et d'affichage dans		Cet article ne faisait que paraphraser la loi fédérale sur les chemins de fer. Dans un souci de simplification et de cohérence, les alinéas 2 et 3 sont abrogés.

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Al. 3	<p>les communes concernées. Pendant la durée de l'enquête publique, chacun peut prendre connaissance des plans à la mairie ou auprès du département compétent et adresser à ce dernier ses observations. La qualité de partie à la procédure n'est toutefois reconnue que conformément à la loi fédérale sur la procédure administrative, du 20 décembre 1968.</p>	abrogé	Voir commentaire ci-dessus.
Al. 4	<p>Les plans de construction sont également soumis pour avis aux communes concernées, qui se prononcent dans un délai de 30 jours. Leur silence vaut approbation sans réserve.</p>	<p>Les éléments des projets de construction qui ne font pas l'objet de la procédure d'approbation fédérale sont soumis aux procédures cantonales d'autorisation instituées par la loi sur les routes, du 28 avril 1967, et la loi sur les constructions et les installations diverses, du 14 avril 1988.</p>	Inchangé
Chap. III	Financement	Crédits d'étude et d'investissement	Nouveau titre
Art. 9	Ressources	Ressources	
Al. 1	<p>Le financement des infrastructures nouvelles du réseau sur rail à écartement métrique et des projets de trolleybus prévus à l'article 4 est assuré par :</p>	abrogé	<p>Le contenu de l'alinéa 1 est reporté aux articles 9A à 9C, sous forme de crédit d'étude et d'investissement. Les notions de crédit annuel moyen, et de plafond annuel sont cependant abandonnées.</p>
	<p>a) de 2009 à 2013, un investissement moyen annuel net (contributions et subventions déduites) à hauteur de 80 millions de francs; le montant annuel inscrit au budget d'investissement ne peut pas dépasser 100 millions de francs;</p> <p>b) de 2014 à 2030, un investissement</p>		

moyen annuel net (contributions et subventions déduites) à hauteur de 23 625 000 F; le montant annuel net inscrit au budget d'investissement ne peut pas dépasser 70 000 000 F. Les projets listés dans le tableau des investissements prévus annuels annexé à la présente loi et leurs montants bruts correspondant de 2014 à 2030 sont :

1° Prolongement tram Meyrin – Cornavin – Bernex à Vailly : 65 000 000 F,
 2° Tram Saint-Julien en deux étapes si nécessaire : 190 000 000 F,
 3° Tram prolongé depuis Grand-Saconnex jusqu'à l'Aéroport et la douane de Ferrey-Voltaire : 78 000 000 F,
 4° Compléments au réseau tram et interfaces (prolongement tram de Meyrin, réaménagements plateforme Moillesulaz, abords interfaces de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), interfaces principales) : 65 800 000 F,
 5° Principaux projets trolleybus (Axe Frontenex – Onex – Cressy – Cressy – Bernex, Genève – Vernier, Rive – Cornavin, MICA – Gare d'Annemasse) : 202 400 000 F,
 6° Autres projets d'aménagements pour les bus et trolleybus (moyenne ceinture, interface Aéroport, Avenue Louis-Casal, axe PAV – Grands Esserts – Veyrier, Champel-Hôpital – Grands Esserts, Jonction – Stade de la Prallière, Cherpines – Bernex, Eaux-Vives – Pallantere) : 102 500 000 F;

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

<p>c) un investissement complémentaire estimé à 100 millions de francs pour l'extension du tramway tronçon Nations – Grand-Saconnex dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, qui est inscrit au budget en complément;</p> <p>d) des subventions fédérales issues du trafic d'agglomération, conformément à la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, du 27 janvier 2011, et toutes les autres contributions publiques ou privées.</p>	<p>Lors de la présentation de toute nouvelle infrastructure du réseau sur rail à écartement métrique, le Conseil d'Etat présente à la commission des travaux et des transports les incidences de l'investissement sur le budget de fonctionnement des Transports publics genevois pour approbation. Après validation, ces dépenses seront intégrées dans le contrat de prestations quadriennal des Transports publics genevois.</p> <p>Abrogé</p>	<p>Contenu inchangé, devient le seul et l'unique alinéa de l'article 9.</p>
<p>Al. 2</p>		<p>En dehors des projets qui y sont déjà inscrits, la LRTP, de portée générale, ne doit plus permettre le financement d'infrastructures. Cet alinéa n'est donc plus nécessaire.</p>
<p>Art. 9A Al. 1</p>	<p>Crédits d'étude et d'investissement Des crédits d'étude et d'investissement bruts de 831 200 000 F (base francs avril 2018, hors TVA et renchérissement) sont ouverts au Conseil d'Etat pour le développement du réseau sur rail à écartement métrique et du réseau routier</p>	<p>Cet article (et les suivants), reprend la forme des articles d'un projet de loi financier. Cette nouvelle forme permet la formalisation d'un crédit d'investissement pour la LRTP, ce qui n'avait jamais été fait auparavant. Il s'agit des montants</p>

Al. 2	de transports publics. Ils se décomposent de la manière suivante :	d'investissement bruts.
	<ul style="list-style-type: none"> - Tram Cornavin – Meyrin, dernière étape 11 000 000 F - Prolongement tram Meyrin – Cornavin – Bernex à Valliy 91 000 000 F; - Tram Genève - Plan-les-Ouates - Saint-Julien en deux étapes 251 200 000 F; - Prolongement tram Cornavin - Nations jusqu'au Grand-Saconnex (P47) puis jusqu'à Ferney-Voltaire et/ou l'aéroport 178 000 000 F; - Compléments au réseau tram et interfaces (réaménagements plateforme Moillesulaz, interfaces de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), interfaces principales) 47 500 000 F; - Site propre pour véhicules routiers entre Genève et Vernier 86 000 000 F; - Requalification de l'avenue Louis-Casal 40 000 000 F; - Nouvelles lignes desservant le grand projet des Grands Esserts 31 200 000 F; - Autres projets d'aménagements pour les bus, trolleybus et bus électriques à recharge rapide : CERN - Frontière (- St-Genis), Cherpines – Bernex, Cressy – Bernex, interface aéroport, Jonction – stade de la Praille, Moyenne ceinture (Av. de l'Ain, Etang, Pré Bois), Rive - Communaux d'Ambilly (Axe Frontenex), Rive – Cornavin et Onex - Cressy 91 100 000 F. 	<p>Total 831 200 000 F</p>

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Art. 9B Al. 1		<p>Planification financière</p> <p>Ces crédits d'investissement sont ouverts dès 2018, ils sont inscrits sous la politique publique M Mobilité, sous la nature 5010 et les centres de responsabilités suivants : 0603 Office cantonal des transports (DI) 0611 Office cantonal du génie civil (DI).</p> <p>L'exécution de ces crédits est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.</p>	<p>Les crédits portant sur les phases étude et réalisation des projets, ils sont partagés entre les offices cantonaux des transports et du génie civil, en raison de leurs compétences respectives.</p>
Art. 9C Al. 1		<p>Subvention fédérale</p> <p>Une subvention fédérale sur une majorité des projets listés à l'article 9A est prévue au titre de contribution issue du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération.</p>	<p>Cet article vise à permettre, le cas échéant le préfinancement de la part fédérale en cas de fort avancement d'un projet.</p>
Al. 2		<p>Elle est estimée à un montant de 190 000 000 F et est comptabilisée sous la politique publique M Mobilité.</p>	<p>Ce montant reprend les engagements de la Confédération pour les projets d'agglos de 1^{ère} et 2^{ème} génération, et ceux attendus pour la 3^{ème} génération.</p>
Chap. IV		<p>Subvention d'investissement</p>	<p>Nouveau chapitre</p>
Art. 9D Al. 1		<p>Subvention d'investissement</p> <p>Un crédit maximal de 77 300 000 F (base francs avril 2018, y compris TVA et hors renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement accordée aux communes pour l'accompagnement des mesures relatives aux aménagements sur le domaine public communal.</p>	<p>Ce crédit d'investissement doit permettre le cofinancement de mesures sur domaine public communal, conformément aux dispositions du nouvel art. 5 al. 3.</p>
Al. 2		<p>Cette subvention, versée à titre exceptionnel sur la base d'un projet arrêté et précis, est calculée conformément aux</p>	

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Art. 9E Al. 1	dispositions de l'art. 5 al. 3.	<p>Planification financière</p> <p>Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2018, il est inscrit sous la politique publique M Mobilité, sous la nature 5600 et les centres de responsabilités suivants : 0603 Office cantonal des transports (DI) 0611 Office cantonal du génie civil (DI).</p> <p>L'exécution de ce crédit est suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.</p>	<p><i>Le crédit portant sur les phases étude et réalisation des projets, il est partagé entre les offices cantonaux des transports et du génie civil, en raison de leurs compétences respectives.</i></p>
Al. 2			<p><i>La LRTP étant une loi de portée de générale, elle ne pourra faire l'objet d'un boucllement dans son ensemble.</i></p>
Art. 9F		<p>Durée</p> <p>La disponibilité des crédits d'investissement s'éteint au terme des travaux et à la réception de la subvention fédérale y relative.</p>	<p><i>Article courant, relatif aux subventions d'investissement</i></p>
Art. 9G		<p>Aliénation</p> <p>En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat.</p>	<p><i>Titre inchangé, renuméroté</i></p>
Chap. V		<p>Dispositions finales et transitoires</p>	<p><i>Suppression de la référence aux al. 2 et 3 de l'art. 8 qui ont été abrogés.</i></p>
Art. 11	<p>Dispositions transitoires</p> <p>L'article 7, alinéas 2 et 3, et l'article 8, alinéas 2 et 3, ne sont pas applicables aux tronçons de lignes pour lesquels la concession a été délivrée avant l'entrée en vigueur de la présente loi.</p>	<p>Dispositions transitoires</p> <p>L'article 7, alinéas 2 et 3 n'est pas applicable aux tronçons de lignes pour lesquels la concession a été délivrée avant l'entrée en vigueur de la présente loi.</p>	<p><i>Nouvel article</i></p>
Art. 13	<p>Amortissement</p> <p>L'amortissement des investissements est</p>	<p><i>Article courant, relatif aux projets de loi</i></p>	

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

		calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.	financiers.
Art. 14		<p>Clause d'indexation</p> <p>Le montant des crédits prévus aux articles 9A et 9D doit être indexé à l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF) pour la phase projet et à l'indice genevois de la construction (SSE) pour la phase construction. Pour ces crédits, aucun crédit supplémentaire ne doit être déposé du fait du renchérissement.</p>	<p>Nouvel article</p> <p>Les projets d'infrastructure de transport se déroulant en général sur plusieurs années, parfois même plus de 10 ans du démarrage des études à la mise en service, la clause d'indexation vise à permettre la prise en compte du renchérissement dans les crédits, sans nécessiter le dépôt d'une demande de dépassement.</p>
Art. 15		<p>Loi de bouclier</p> <p>Les crédits d'investissement prévus aux articles 9A et 9D doivent être bouclés en application de l'article 40 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.</p>	<p>Nouvel article</p> <p>La loi étant de portée générale, elle ne peut être bouclée. Cet article vise néanmoins à permettre le bouclier de son volet financier.</p>

Préconsultation

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je vous prie d'excuser les lenteurs dans le traitement de cette affaire. Le 21 décembre 2018, nous avons reçu la missive du Canton qui nous donnait un délai impératif à la fin de février 2019. Je l'ai fait reporter un peu, sachant que cette assemblée tenait réunion ce soir.

Il s'agit d'une chose extrêmement simple, bien qu'il y ait un dossier de 60 pages à consulter, à savoir ratifier le programme de transports publics élaboré par le Canton, soit, pour ce qui nous concerne, le passage du BHNS et l'aménagement de la place de Cornavin, ainsi que d'autres mesures. Celles-ci impliquent des investissements importants pour la Ville de Genève. Nous avons formulé toute une série de recommandations dans la proposition; nous aimerions notamment que la prise en charge s'exécute de mur à mur, et non de trottoir à trottoir. Je vous suggère un vote sur le siège. Je sais que cela déplaira à certains mais, si nous ne donnons pas ce préavis avec ces recommandations, le Canton prendra ça pour une acceptation, point à la ligne. Je trouverais regrettable de ne pas pouvoir négocier quelques améliorations avec le Canton, en particulier s'agissant de sa décision d'instaurer un BHNS allant des Communaux d'Ambilly à la zone industrielle de Meyrin. Il passera par la gare de Cornavin, ce qui nous imposera des aménagements et des frais supplémentaires, qui ne nous reviennent pas obligatoirement. Pour une fois, je demande aux uns et aux autres de faire... hum...

M^{me} Marie-Pierre Theubet (Ve). Confiance?

Le président. Allez-y, osez le mot.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. J'ose le mot: de faire confiance à l'administration, au Service d'urbanisme et aux ingénieurs qui ont examiné ce dossier de manière très attentive et qui ont émis ces recommandations. Cela me permettra de me battre avec des armes réelles et avec l'appui du Conseil municipal, de façon à minimiser l'impact financier de cette restructuration des transports en commun – bien évidemment soutenus par le Conseil administratif – pour notre municipalité.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller administratif. Je rappelle que nous sommes saisis d'un projet de résolution. Cette proposition sera donc traitée comme une résolution.

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Mise aux voix, l'entrée en matière sur la proposition est acceptée par 37 oui contre 30 non (1 abstention).

M. Daniel Sormanni (MCG). On ne va pas voter 63 pages sur le siège quand même? Allez, le Parti démocrate-chrétien, nom de Dieu!

Le président. Monsieur Sormanni, pas de gros mots, s'il vous plaît! On vous entend jusqu'ici. Faites un effort! Dans la mesure du possible, j'aimerais qu'on reste polis. A vous la parole.

M. Daniel Sormanni (MCG). Tout arrive! Je ne comprends plus ce Conseil municipal, ni ce Conseil administratif. Je suis désolé, si vous avez reçu ce document le 21 décembre 2018, ce n'est pas le 25 février 2019 qu'il fallait le présenter au Conseil municipal mais aux séances de janvier. Vous vous moquez du monde! (*Applaudissements.*) J'ai même renoncé à l'imprimer: un document de 63 pages, c'est beaucoup trop pour mon imprimante et mon encre. Ce n'est pas possible de fonctionner comme ça. A chaque fois, vous nous donnez des excuses, comme pour l'informatique et le reste. Il y a toujours une bonne raison... C'est quelque chose de fondamental: vous voulez réaménager la place de Cornavin – enfin, l'Etat – et supprimer la circulation et toutes les places de parc, et on devrait voter tout ça sur le siège? Sans même avoir pu lire le document? Non! C'est un scandale de fonctionner comme ça, Monsieur le conseiller administratif! C'est inadmissible! (*Applaudissements.*)

Le président. S'il vous plaît! (*Le président frappe du marteau.*)

M. Daniel Sormanni. Si vous voulez que ce Conseil municipal ne soit qu'une chambre d'enregistrement, il faut nous faire voter par courriel! Ça ira beaucoup plus vite!

Le président. Vous n'avez pas la parole à répétition, Monsieur Sormanni.

M. Daniel Sormanni. Ça évitera que vous veniez nous casser les pompes ici ce soir! Ça évitera que nous entendions des insanités pareilles... (*Le président coupe le micro de M. Sormanni.*)

Le président. Monsieur Lathion, à vous la parole.

M. Jean-Charles Lathion (PDC). Merci, Monsieur le président. Je dois vous dire que j'adhère complètement aux propos de M. Sormanni, parce qu'il n'est pas normal que nous recevions aussi tardivement un dossier qui aurait mérité toute l'attention voulue dans les caucus. Je suis emprunté. Nous avons reçu ce dossier hier après-midi; je viens de le découvrir maintenant. Cela ne va pas. Il faut que nous ayons les pièces pour pouvoir les travailler. Je comprends tout à fait l'irritation de certains conseillers municipaux, dont je fais partie.

M^{me} Patricia Richard (PLR). Heureusement qu'on est assis, dans cette salle, parce que j'ai vraiment l'impression que vous nous prenez pour une chambre d'enregistrement, Monsieur Pagani. M. Sormanni a entièrement raison: c'est scandaleux que nous recevions un document de 63 pages hier. Nous sommes un parlement de milice, une grande partie d'entre nous travaillons à plein temps, voire plus pour les indépendants (*rires et commentaires*) et vous croyez qu'on a le temps de lire 63 pages entre nous, avec les caucus et en retour de vacances? Alors que vous aviez ce dossier depuis décembre et que vous nous l'avez envoyé hier seulement? Et vous voudriez qu'on le vote sur le siège? Je ne sais pas où vous vous croyez mais cela ne fonctionne pas ainsi. Nous n'accepterons pas que notre ville soit modifiée sur des coups de tête du Conseil administratif. J'ai l'impression que certains de ses membres ont envie de se faire mousser à la fin de la législature: ils arrivent à la dernière minute, se préparent leur retraite et créent des petites fondations à droite à gauche... (*Commentaires. Applaudissements.*) On n'est plus à ça près.

Je fais partie des gens qui respectent plus que personne le secret de commission. Je ne répéterai donc pas ce que vous nous y avez raconté hier soir, Monsieur Pagani, mais, comme je l'ai dit, je suis très contente d'être assise, sinon je tomberais! Ce Conseil administratif doit se rendre compte qu'on ne peut plus travailler avec ce qu'il nous présente ces derniers temps. Ce soir, nous avons voté sur dix-sept demandes d'urgence. Pourquoi? Parce que nous perdons du temps avec des propositions qui ne sont pas présentées correctement, parce que certains essaient de passer par la fenêtre quand on leur demande de passer la porte. Je serai extrêmement claire: notre groupe n'accepte plus cette manière de travailler. La confiance est rompue depuis un moment, malheureusement. On pensait, naïvement peut-être, que vous aviez compris le message, à savoir qu'on devait essayer de travailler ensemble, mais on se rend compte que vous ne voulez pas travailler avec nous. Vous voulez nous imposer votre choix, à la dernière minute. Vous voulez prendre ce parlement et la Ville en otage. Nous refusons d'être pris en otage. Nous renverrons cet objet en commission, où il sera traité comme il se doit. (*Applaudissements.*)

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. J'accepte toutes les critiques qui ont été faites, mais il faut connaître les faits. L'ACG a été consultée sur ce projet de loi. Elle l'a accepté à l'unanimité, moins quatre communes. Personne n'a rien dit. Le jour où j'ai posé la question à M. Dal Busco, il s'est tout à coup rendu compte que la Ville de Genève, centre de l'agglomération et qui allait subir toute une série d'implications financières, n'avait pas été consultée.

Le 21 décembre 2018, j'ai été mis comme vous devant le fait accompli de devoir faire étudier ces 60 pages par les services. J'aurais pu dire – comme vous le ferez peut-être – que cela ne m'intéressait pas, que les services n'avaient pas le temps de bosser là-dessus, que je risquais de me faire houspiller par le Conseil municipal de toute façon et que je ne prenais pas position. Le Conseil d'Etat pouvait bien faire ce qu'il voulait, une fois de plus. Soit vous acceptez cette logique, en admettant qu'on n'a rien à dire, qu'on approuve ce projet de loi comme les autres communes, soit vous acceptez de faire confiance comme moi aux personnes qui s'y connaissent, notamment aux trois ingénieurs de la circulation payés par notre administration municipale et qui ont bossé comme des dingues, y compris pendant les vacances de Noël, pour vous fournir ce rapport et poser un certain nombre de conditions à l'Etat, qui pourra les prendre en compte. Si vous refusez, l'Etat dira que le délai est passé et que c'est bon pour accord; au revoir, messieurs-dames. Effectivement, on est mis devant le fait accompli. Je l'ai subi aussi. Mais je trouverais déplorable que notre municipalité reste muette sur de telles implications financières, qui s'annoncent lourdes!

M^{me} Albane Schlechten (S). Quand ce n'est pas la faute des collègues, c'est la faute de l'ACG, ou celle du Conseil d'Etat, ou – allons-y – des conseillères et conseillers municipaux qui ne travaillent pas assez vite. Je rappelle que la commission de l'aménagement et de l'environnement a des ordres du jour très denses. Elle travaille énormément. Elle fait beaucoup de relevés pour respecter les délais qu'on nous impose. Par exemple, on nous impose souvent des retours sur des PLQ à 30 ou 40 jours maintenant, même si cela n'est pas de votre ressort, Monsieur le magistrat. La bonne volonté des commissaires est là. La présidente s'active toujours pour que les sujets urgents soient traités d'abord. Tout à l'heure, M^{me} Salerno a été critiquée pour avoir présenté son plan à la commission de la cohésion sociale et de la jeunesse au dernier moment. Je pense que vous auriez pu faire la même chose et essayer de trouver une petite place à la commission de l'aménagement et de l'environnement pour nous en parler. Nous aurions été très compréhensifs et compréhensives sur cet objet très important, qui soulève des notions porteuses pour notre ville dans les prochaines décennies. Ce n'est pas sérieux. Certains collègues l'ont dit, alors je n'en rajouterai pas une couche, mais un parlement de milice ne peut pas se prononcer sur un document reçu la veille, d'autant moins si vous l'aviez depuis le 21 décembre 2018. C'est abuser un peu...

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

On est pris en otage. Refuse-t-on cette proposition et certains éléments essentiels de ce plan pour l'aménagement de notre ville ou estime-t-on qu'on ne travaille pas dans ces conditions, qu'on rejette la manière et qu'on vous demande de passer au plus vite en commission? On en est à ce niveau de réflexion. Honnêtement, au vu des sujets abordés dans ce plan – mon collègue Olivier Gurtner en parlera tout à l'heure de façon plus approfondie –, nous sommes très embêtés avec l'idée d'un vote sur le siège.

M. Olivier Gurtner (S). C'est intéressant d'entendre que M. Pagani accepte toutes les critiques pour mieux se défausser en disant que c'est la faute de M. Dal Busco ou de l'ACG, où la Ville est représentée et occupe la vice-présidence. Il parle de lourdes implications, évoque le fait qu'on accepte ou qu'on n'a rien à dire... M^{me} Richard a eu tout à fait raison de rappeler que le Conseil municipal est un parlement de milice. Pourtant, je crois pouvoir dire qu'il fait son travail, que les rapporteurs se bougent au maximum pour déposer leur rapport dans les temps, en général, quand bien même on reçoit certaines propositions au dernier moment, si les délais nous pressent, notamment à la commission de l'aménagement et de l'environnement ou encore à la commission des travaux et des constructions. M. Sormanni a justement rappelé la question du délai: le document a été transmis le 21 décembre 2018 au Conseil administratif. Le fait qu'on le reçoive à la hussarde, à la va-vite, en dernière minute ou en *last minute* – pour les fans d'EasyJet – est proprement scandaleux, au vu de son importance et de son niveau stratégique.

Cette résolution est une prise de position sur un enjeu portant sur deux, trois ou quatre générations. On parle de la place de Cornavin, dont le ratage actuel est absolument hallucinant: c'est une sortie de parking, de tram, il y a des bus, des taxis et des vélos, cela va dans tous les sens, pour précisément n'en avoir aucun. C'est un foutoir absolu et on nous demande de donner vaguement une image par voie de résolution. On peut bien dire oui, ce n'est pas très important... Eh bien, non! C'est un sujet central, qui concerne la mobilité, l'avenir, le Léman Express, les cyclistes, la mobilité douce, bref tout le monde. Il est très difficile de donner un avis sur un crédit net, indiqué dans le texte, de 831 millions de francs d'investissement. Et on doit donner notre avis maintenant? On ne le donnera pas. Ce n'est pas possible de se prononcer. Au lieu de dire qu'on accepte parce qu'on n'a rien à dire, on refuse parce qu'on n'a rien à dire. (*Applaudissements.*)

M^{me} Brigitte Studer (EàG). Il est vrai que cette situation n'est pas simple. En recevant un rapport de plus de 60 pages hier, je me trouvais dans l'impossibilité de l'étudier et je partage le choc que constitue le fait d'être traité de cette manière en tant que conseillère municipale. Il devait y avoir la possibilité d'étudier la proposition.

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Etant donné que le Canton nous demande de nous situer dans un certain délai, nous avons trois possibilités. Soit nous demandons au Conseil administratif d'obtenir un délai ultérieur pour pouvoir prendre connaissance de la proposition et la voter lors de la prochaine session, soit on s'abstient, faute d'avoir pu étudier le dossier, puisqu'on ne le connaît pas, mais avec le risque que la non-participation à la décision fasse que la situation soit plus défavorable financièrement pour la Ville et que les remarques faites par les services ne puissent pas être prises en compte, soit on décide que, pour cette fois, le Conseil municipal ne peut pas prendre de décision mais qu'il préfère encore soutenir la position des services qui ont au moins passé deux mois à étudier le dossier plutôt que de ne rien dire. (*Commentaires.*)

Pour ma part, je préférerais que nous demandions un délai pour voter en connaissance de cause. Ce sujet est extrêmement important et se retrouver otage de cette situation, où n'importe quelle décision est fautive, n'est pas vraiment acceptable. J'invite donc le Conseil administratif à solliciter ce délai, tandis que nous chercherons à traiter la proposition rapidement. D'autant plus que la commission de l'aménagement et de l'environnement s'apprête à examiner des crédits d'étude concernant la circulation autour de la gare. Nous sommes donc dans le sujet et il serait dommage que nous ne prenions pas connaissance de la proposition.

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale, mais nous sommes devant le fait accompli. Nous sommes réunis ce soir et demain soir. Les prochaines séances plénières auront lieu à la fin de mars. Entre-temps, nous n'aurons pas la possibilité de nous réunir et de décider d'un éventuel renvoi en commission. Nous devons donc prendre une décision d'ici quelques minutes. Je ne vois pas d'autre solution que d'accepter ou de refuser la proposition de M. Pagani, très éventuellement de la renvoyer en commission, sous réserve de l'obtention d'un délai. En tant que président, je ne vois pas comment je pourrais piloter les débats autrement. Je cède la parole à M. Alfonso Gomez.

M. Alfonso Gomez (Ve). Merci, Monsieur le président. La question des délais s'impose. Le dossier est manifestement complexe. Nous comprenons la volonté du magistrat de vouloir défendre les intérêts de la Ville et nous la saluons, mais recevoir ce type de document dans l'urgence et ne pas passer en commission est toujours délicat. C'est le moins qu'on puisse dire. Remarquez que ce n'est pas la première fois. Quand on a traité la problématique des pompiers, à la hussarde, on s'est rendu compte qu'il fallait voter quasiment sur le siège et cela n'avait pas provoqué les vociférations et les beuglements que cette affaire vient de provoquer. Je trouve déplorable, bien que nous soyons un organe législatif consultatif

obligé d'avoir ce débat en séance plénière, que certains utilisent des expressions et des tons indignes de notre forum.

Les Verts demandent le renvoi de la proposition à la commission de l'aménagement et de l'environnement, qui prendra le temps d'étudier quels risques elle engendrerait pour la Ville de Genève. Cela peut être fait très rapidement. Charge au magistrat de négocier un report du délai avec le Canton – ce doit être possible, j'imagine; il nous le dira tout à l'heure – et nous discuterons calmement de ce sujet lors de la prochaine session. Il mérite beaucoup plus de sérénité et de compréhension que nous en avons en ce moment au sein du Conseil municipal.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Le délai était fixé à la fin de février et j'ai obtenu un report au 6 mars 2019, M. Dal Busco devant ensuite déposer le projet devant le Grand Conseil. Mais, au vu de la situation, je ne serai pas plus royaliste que le roi. Je vous demande de renvoyer la proposition en commission, en demandant à sa présidente de m'auditionner rapidement, moi et les services, et qu'un rapport écrit ou oral soit déposé pour la prochaine session utile. J'essaierai de convaincre M. Dal Busco qu'il attende le préavis de la Ville de Genève et nous donne un délai. Il m'en a déjà octroyé un; j'ignore s'il m'en octroiera un second. J'essaierai quand même afin de sauvegarder les intérêts de la Ville de Genève. C'est ce qui me motive et, pour répondre à M^{me} Richard, non, je ne suis pas en train de préparer ma retraite. Je n'ai touché aucuns jetons de présence de quelque fondation que ce soit à ce jour et je n'en toucherai pas dans le futur.

M^{me} Patricia Richard (PLR). Cela me fait plaisir que vous me donniez la parole maintenant, Monsieur le président, car je vais pouvoir répondre tout de suite à M. Pagani par votre intermédiaire. Je n'ai jamais dit qu'il touchait des jetons de présence actuellement; j'ai dit qu'il préparait sa retraite. Ce n'est pas tout à fait la même chose.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Ce n'est pas vrai! C'est faux. C'est un mensonge.

M^{me} Patricia Richard. M. Pagani reçoit un document le 21 décembre 2018. Nous sommes aujourd'hui le 26 février 2019, deux mois plus tard. Vos services ont étudié le projet et vous n'avez pas eu l'idée de venir en commission de l'aménagement et de l'environnement au début du mois? Vous avez oublié, vous ou vos services? En ce moment, de manière régulière, vous oubliez. Vous oubliez

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

de nous transmettre les dossiers ou de nous parler de propositions. Vous pensez qu'on a une baguette magique et qu'on peut lire des dossiers aussi énormes, les étudier et prendre des décisions en aussi peu de temps? Franchement, non. Nous n'avons pas oublié, nous, que nous sommes un parlement de milice, que nous n'avons que deux mains et un seul cerveau, que nous essayons de faire au mieux, à savoir défendre l'intérêt des citoyens de Genève, des gens qui ont voté pour nous et qui nous demandent de surveiller plutôt que d'enregistrer.

Le renvoi en commission que vous nous proposez maintenant, c'est bien joli, mais qui nous dit que vous obtiendrez l'accord du magistrat cantonal pour un report, Monsieur Pagani? Le Parti libéral-radical dira tout simplement non, parce que nous refusons de mettre autant d'œufs dans le même panier: 800 millions de francs sans aucune garantie? Non.

Vous avez failli, Monsieur le magistrat, et ce n'est hélas pas la première fois. Je me souviens d'une initiative municipale que vos services avaient oubliée dans un tiroir, lorsque vous étiez maire, et qui était passée comme ça, malheureusement. Quand on est conseiller administratif, c'est triste à dire mais on n'a pas le droit d'oublier. Et nous, nous n'avons pas le droit de voter cette proposition comme ça. Donc nous la refuserons.

M. Pascal Holenweg (S). Comme la quasi-totalité ou la totalité de ce Conseil municipal, je n'ai pas lu les 60 pages du texte qui nous a été envoyé. J'ai compris, en revanche, que le délai imparti à la Ville pour prendre position était d'une semaine. Il est intenable si on renvoie la proposition en commission. La seule chose qu'il est possible de demander au Conseil administratif est de prolonger le délai, jusqu'à deux ou trois jours après notre prochaine session ordinaire. A moins que vingt conseillères et conseillers municipaux dans cette salle soient d'accord de demander une séance extraordinaire dans quinze jours pour se prononcer sur ce seul objet.

Toutefois, la décision finale, je vous le rappelle, n'appartient pas à la Ville, mais au Canton. Il nous est demandé de nous prononcer sur une résolution, pas sur l'ensemble du rapport présenté au Grand Conseil. C'est un exercice purement consultatif. Le sort de la Ville de Genève n'est pas en jeu, pas plus que le projet global pour les transports publics. Ce qui est en jeu, c'est la prise de position de la Ville dans le cadre d'une consultation. Nous pouvons parfaitement demander au Conseil d'Etat le report du délai imposé à la Ville. Pour le coup, l'urgence, à un mois près, ne me paraît pas sauter aux yeux. La suggestion qui a été faite, à savoir renvoyer le texte en commission, n'a pas beaucoup de sens si nous ne demandons pas un délai car, de toute façon, nous n'arriverons pas à tenir celui imposé jusqu'à présent.

La solution consisterait peut-être à fixer une séance extraordinaire dans quinze jours, ce qui nous laisserait au moins le temps de lire une soixantaine de pages; c'est gérable pour n'importe qui parmi nous. Nous pourrions alors prendre connaissance de la totalité du rapport et nous prononcer de manière fondée sur la proposition de résolution qui nous est soumise. S'il n'y a pas de séance extraordinaire, nous pouvons demander au Conseil administratif – oralement ou par voie de résolution – de solliciter la prolongation du délai d'un peu plus d'un mois, soit au début d'avril, afin que nous ayons une réponse à donner. Mais nous ne pourrions pas repousser davantage; il faudra se tenir à ce délai supplémentaire.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Comme je l'ai dit précédemment, le renvoi en commission est conditionné à l'accord du Conseil d'Etat de prolonger le délai. Mais il n'y a pas d'intermède entre nos séances, il faudra prendre une décision ce soir. Monsieur Sormanni, à vous la parole.

M. Daniel Sormanni (MCG). Merci, Monsieur le président. On n'a pas trente-six mille solutions. Mis devant le fait accompli, on n'a que le choix de refuser cette proposition. La renvoyer en commission, certes, mais pour quoi faire? Bâcler le travail? Ne pas savoir si on a un délai supplémentaire? En ce qui nous concerne, nous n'y sommes pas favorables. Nous refuserons la proposition.

M^{me} Brigitte Studer (EàG). Je me demande s'il serait possible de voter sur cette proposition demain, après une éventuelle réponse du Conseil d'Etat sur le prolongement du délai.

Le président. J'entends votre demande, Madame la conseillère municipale, mais on peut voter ce soir le renvoi en commission, s'il y a une majorité. Je nous vois difficilement revenir demain sur cet objet, étant donné qu'on connaît maintenant les tenants et les aboutissants. Monsieur Jacques Pagan, à vous la parole.

M. Jacques Pagan (UDC). Merci, Monsieur le président. La position de l'Union démocratique du centre est d'accepter le renvoi en commission. Car, si vous lisez le texte soumis à notre attention, il mentionne des indications de temps dont il faut tenir compte. Je lis le deuxième paragraphe de la page 2: «Après analyse des prises de position, les projets définitifs des lois seront soumis à l'approbation du Conseil d'Etat au printemps (mars) 2019, puis dans le courant de l'année 2019 au Grand Conseil.» La musique se poursuit donc.

Proposition: consultation et crédits pour les transports publics

Il est indispensable qu'on renvoie ce texte en commission, ce qui signifie que le Conseil municipal veut manifestement se charger du dossier et l'examiner à fond. Dans ces conditions, je vois mal le Conseil d'Etat refuser une prolongation du délai, ce d'autant moins que le Grand Conseil devra se déterminer ultérieurement encore.

M. Jean-Charles Lathion (PDC). Nous sommes dans une curieuse situation. On se rend compte que les règlements et les délais sont au-dessus des hommes, de la communauté que nous devons constituer avec le Conseil municipal, le Grand Conseil et le Conseil d'Etat. Cela me gêne et j'espère bien que la bonne intelligence de chacun fera que nous obtiendrons ce délai pour pouvoir travailler normalement à un dossier qui subit quand même le résultat d'une erreur. On n'a pas reçu les pièces à temps et nous avons besoin de ce délai pour les examiner correctement et suivre notre processus de fonctionnement. J'espère que nous pourrons l'obtenir pour étudier les choses. Honnêtement, personne ne les analysera d'ici à demain et, actuellement, nous ne pouvons pas passer par une commission spécialisée.

M. Pascal Holenweg (S). Vous avez dit tout à l'heure, Monsieur le président, que nous n'avions pas la possibilité de tenir des séances entre deux séances ordinaires prévues dans notre calendrier. Je vous rappelle que l'article 37 du règlement du Conseil municipal prévoit que vingt conseillères municipales et conseillers municipaux ont la possibilité d'exiger une séance extraordinaire et que celle-ci doit se tenir dans les quinze jours suivant le dépôt de la demande. Même si nous avons une session prévue dans un mois, nous pouvons parfaitement organiser une séance extraordinaire, dédiée à l'objet pour lequel elle est demandée.

Pour le reste, je suis d'accord avec la suggestion de M^{me} Studer de reporter le vote de cette proposition à demain, de sorte qu'un éclairage nous soit donné sur la réponse du Conseil d'Etat à la demande de prolongation du délai. Il peut l'être par n'importe quel membre du Conseil administratif, pas forcément par M. Pagani, s'il devait être absent. Si nous votons maintenant, nous ne votons pas la tête dans le sac, mais tenus uniquement par des impératifs de procédure. Et voter comme cela sur un objet aussi important, quelle que soit l'issue du vote, sera forcément mal voter.

M. Olivier Gurtner (S). Je clarifie la position du Parti socialiste à la suite de l'intervention de M. Holenweg. Si nous devons voter la proposition ce soir, nous voterons non. En revanche, il se rallie très volontiers à l'idée d'Ensemble à gauche d'attendre demain et d'approuver alors, éventuellement, le renvoi en commission.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Il faut prendre acte du fait qu'une majorité se dessine pour le renvoi en commission et que, si le Conseil municipal doit prendre position directement, ce sera non à la proposition. Mais ce serait un signal déplorable du point de vue de la coopération avec le Conseil d'Etat, celui-ci étant tout à fait favorable à une collaboration avec la Ville de Genève, puisque nous sommes le cœur de l'agglomération, sur lequel les nouvelles infrastructures pèseront.

Cela dit, un report à demain ne fait guère de sens. On ne va pas se repayer un débat demain. Je propose que vous renvoyiez cette proposition en commission. J'irai voir M. Dal Busco dès demain matin pour obtenir un délai. M. Pagan a tout à fait raison: je ne comprends pas pourquoi M. Dal Busco ne pourrait pas déposer son projet de loi devant le Conseil d'Etat en attendant la prise de position de la Ville de Genève. Le point le plus important sera le dépôt du projet de loi devant le Grand Conseil. Au pire, je pourrai plaider la position de la Ville sur ces questions devant le Grand Conseil. (*Rires et commentaires.*) J'ai déjà été auditionné au nom du Conseil administratif par la Commission des travaux, par exemple. Je me fais fort d'essayer de convaincre le conseiller d'Etat, ayant obtenu un premier délai, mais cela veut dire que le Conseil municipal devra travailler de manière diligente et revenir avec ses conclusions à la prochaine séance utile.

Le président. Merci, Monsieur le magistrat. Je suis tout à fait d'accord avec la plupart d'entre vous: on ne va pas s'enliser dans ce débat. Je vous propose de voter le renvoi en commission ce soir et M. Pagani nous donnera la réponse du Conseil d'Etat demain s'il en a une, sinon elle sera reportée. Au moins, notre commission sera prête à se saisir formellement du dossier.

Mis aux voix, le renvoi de la proposition à la commission de l'aménagement et de l'environnement est accepté par 61 oui contre 7 non.

- 8. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 29 mai 2018 en vue de l'ouverture d'un crédit brut de 1 795 700 francs destiné à la réhabilitation de la roseraie du parc La Grange, dont à déduire le legs De Francia d'un montant de 638 613 francs destiné à la végétalisation des parcs de la Ville de Genève et le don Ivanov Pavel d'un montant de 250 000 francs destiné à la rénovation de la roseraie du parc La Grange, soit un montant net arrondi de 907 100 francs, parcelle N° 3166, feuille 42 de la commune de Genève-Eaux-Vives, d'une surface de 203 098 m² (PR-1304 A)¹.**

Rapport de M^{me} Corinne Goehner-da Cruz.

Cette proposition a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement le 19 juin 2018. Elle a été traitée sous la présidence de M^{me} Brigitte Studer le 9 octobre 2018. Les notes de séance ont été prises par M. Christophe Vuilleumier que la rapporteuse remercie pour la qualité de ses notes.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 1 795 700 francs destiné à la rénovation de la roseraie du parc La Grange, dont à déduire le legs De Francia destiné à la végétalisation des parcs de la Ville de Genève d'un montant de 638 613,48 francs et le don Ivanov Pavel destiné à la rénovation de la roseraie du parc La Grange d'un montant de 250 000 francs, soit un montant net de 907 100 francs, parcelle N° 3166, feuille 42 de la commune de Genève-Eaux-Vives, d'une surface de 203 098 m².

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense nette prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 907 100 francs.

¹ Proposition, 496.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2020 à 2029.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer, radier ou modifier toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à la réalisation projetée.

Séance du 9 octobre 2018

Audition de M. Guillaume Barazzone, conseiller administratif en charge du département de l'environnement urbain et de la sécurité (DEUS), de M. Lucien Scherly, collaborateur personnel au sein du DEUS, de M. Olivier Robert, directeur adjoint au Service des espaces verts (SEVE) et de M. Daniel Oertli, chef de service au SEVE

M. Barazzone déclare que ce projet porte sur la valorisation de la roseraie du parc La Grange. Il signale que deux legs à la Ville de Genève permettent de diminuer le montant. M. Robert explique que le parc de la Grange est le plus grand de Genève; la roseraie mesure 2300 m². La construction de la roseraie s'est déroulée entre 1941 et 1947. Les éléments architecturés viennent de pierres de la carrière de Meillerie, notamment ses bassins qui sont encore en bon état. Il évoque ensuite la pergola italienne, du XIX^e siècle, élément très fort dans le contexte. A l'époque cette pergola offrait une vue majestueuse sur le lac qui était plus proche du parc qu'actuellement. En 1966 la roseraie était devenue une des plus fameuses d'Europe en raison de son «concours de la Rose». Toutefois certains murs en pierres sèches se sont abîmés. Des travaux ont été effectués en 2013 pour resceller les moellons défectueux mais il remarque qu'il est nécessaire à présent de faire appel à des moyens plus importants. Il mentionne que la création de roses hybrides, mission que s'était donnée Genève, a nécessité pour ces roses expérimentales un suivi chimique intense et que le sol a été largement impacté; sa biologie est réduite à zéro aujourd'hui. Le sol mort doit être changé en profondeur. Le SEVE a pour mission d'éliminer les produits chimiques et il n'est plus possible de concevoir aujourd'hui une roseraie comme au XIX^e siècle. Un des buts est d'obtenir une roseraie biologique, ce qui en ferait la première d'Europe. Le projet est de faire renaître une roseraie plus verticale et en simplifiant les cheminements. Le jardin conserverait ses axes majeurs avec quatre thèmes floraux agrémentés de plantes vivaces généreuses. Il sera possible d'envisager une nouvelle pergola, très légère à la manière du XIX^e siècle. Il évoque le «lac aux cyprès chauves» qui sera remis en état afin d'accueillir l'eau des sources et de protéger les cyprès. La roseraie sera accompagnée de rosiers lianes, dans les arbres voisins, une plante qui se développe en symbiose dans son contexte. La fontaine actuelle sera intégrée à la nouvelle pergola. De gros travaux sont prévus dans les canalisations

Proposition: réhabilitation de la roseraie du parc La Grange

bouchées, les décors florentins doivent être restaurés, les solives en béton seront remplacées par du bois. Les deux legs totalisent un crédit de 907 100 francs à charge de la Ville. Il estime que les travaux pourraient débuter en 2019 avec une inauguration en 2020.

Une commissaire demande ce qu'il en est de ces deux legs.

M. Oertli mentionne que le premier legs a pour but de fleurir la ville et notamment les bords du lac. Il ajoute que le second legs vient d'une personne qui connaît bien Genève et qui a été aiguillée par la Ville sur la roseraie.

Une commissaire demande pourquoi la Ville se tourne autant sur le passé.

M. Robert répond que la Ville a carte blanche mais que la pergola italienne est un élément patrimonial devant être respecté.

Une commissaire demande ce qu'il en est du concours.

M. Barazzone répond qu'il a été abandonné cela fait quelques années.

La même commissaire demande quel volume de terre polluée va être changé.

M. Robert répond que c'est la terre de tout le périmètre de la roseraie qui doit être changée.

La même commissaire s'interroge sur les mesures étudiées pour les collecteurs et s'il est question de la pergola.

M. Robert répond que ce sont les canalisations de la pergola qui seront rénovées.

La commissaire remarque que le mandat d'architecte est de 200 000 francs et se demande si ces honoraires suivent les normes de la Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA).

La même commissaire salue les efforts de la Ville de Genève en matière de biodiversité et se demande à quel moment le fonctionnement a basculé vers la dimension biologique.

M. Barazzone explique que les principes et la manière de travailler ont changé il y a six ans et remarque que l'ensemble du personnel est formé à ces nouvelles techniques.

Un commissaire regrette le drapeau suisse qui flottait sur la villa florentine.

Une commissaire demande si d'anciens rosiers ont pu être conservés. Elle se demande si l'arrachage des rosiers a été causé par la pollution des sols.

M. Robert répond que ces rosiers étaient en bout de course et que les plate-bandes ont été converties en gazon lorsque le concours a été supprimé.

Proposition: réhabilitation de la roseraie du parc La Grange

Une commissaire se demande si des panneaux explicatifs sont prévus pour les visiteurs, et que les perspectives envisagées conservent la logique à la française limitée par la hauteur des végétaux. Il est prévu une communication sur ce projet relativement révolutionnaire. Et qu'en sera-t-il de l'aménagement intérieur?

M. Robert répond que des bancs seront disposés sous cette pergola avec un sol en argile de calcaire. Le chemin se rendant à la ville sera maintenu en bitume et les chemins transversaux dans la roseraie seront supprimés pour se rapprocher du modèle du XIX^e siècle.

A la question sur ce qui est fait des sols pollués de la roseraie du haut du parc, ils sont évacués et mis en décharge contrôlée. Les jeunes qui sortent des écoles comme Lullier sont formés et ont un tout autre bagage que jadis. Les rosiers seront odorants. L'arrosage sera alimenté par la station de pompage du lac, la roseraie n'est pas intégrée à l'arrosage automatique. Il est prévu des travaux supplémentaires pour améliorer cet aspect.

Une commissaire demande si les donateurs sont domiciliés à Genève.

M. Oertli répond que le second donateur est russe et qu'il a été convenu que l'argent devait être versé sur le compte d'une banque suisse, laquelle doit vérifier la provenance de ce fonds. Le premier legs provient d'une Genevoise.

Un commissaire demande quel est le volume de terre enlevée.

M. Oertli répond que c'est la surface de l'octogone sur 80 cm de profondeur. Le mandataire est un groupement qui a gagné le concours pour le plan de gestion de ce parc. Ils ont réalisés plusieurs projets comme le parc Alpin.

Un commissaire demande à combien de postes font référence les charges de 93 000 francs annuels.

M. Robert répond que ce sont des charges financières qui n'impactent pas le service.

M. Barazzone répondra par écrit. Ce projet sera commencé le plus vite possible une fois le projet voté. L'idée est de l'inaugurer en 2020, en même temps que la plage, si possible.

Votes

La présidente passe au vote de la recommandation pour prévoir un panneau explicatif sur l'historique de la roseraie, puis au vote de la proposition.

Par 15 oui (2 DC, 3 LR, 2 MCG, 2 EàG, 4 S, 1 Ve, 1 UDC), la recommandation est acceptée à l'unanimité.

Proposition: réhabilitation de la roseraie du parc La Grange

Par 15 oui (2 DC, 3 LR, 2 MCG, 2 EàG, 4 S, 1 Ve, 1 UDC), la proposition est acceptée à l'unanimité.

Annexe: réponse du 18 octobre 2018 de M. Barazzone sur la question financière

La question concernait le point B de la proposition (frais financiers): le commissaire demandait si les prestations de frais de personnel en faveur des investissements étaient une charge supplémentaire, non prévue au budget de fonctionnement du service, en l'occurrence le SEVE ou s'il s'agissait d'une estimation des frais de personnel interne mais dont la dépense serait assurée par le budget de fonctionnement. Après avoir pris les renseignements nécessaires, il s'agit d'une pratique courante dans les propositions consistant bel et bien à comptabiliser les prestations du personnel interne (SEVE) en faveur des investissements (PPI) en les imputant au crédit d'investissement des charges du personnel interne à l'administration. En clair, il s'agit de facturer forfaitairement à l'investissement un montant financé par le compte de fonctionnement, correspondant au temps de travail ou à la prestation que des spécialistes internes consacrent à un projet d'investissement (selon la Directive générale relative à la rédaction, au calcul des frais financiers et à la validation formelle d'une proposition de crédit d'investissement, VGE.05.007.v4).

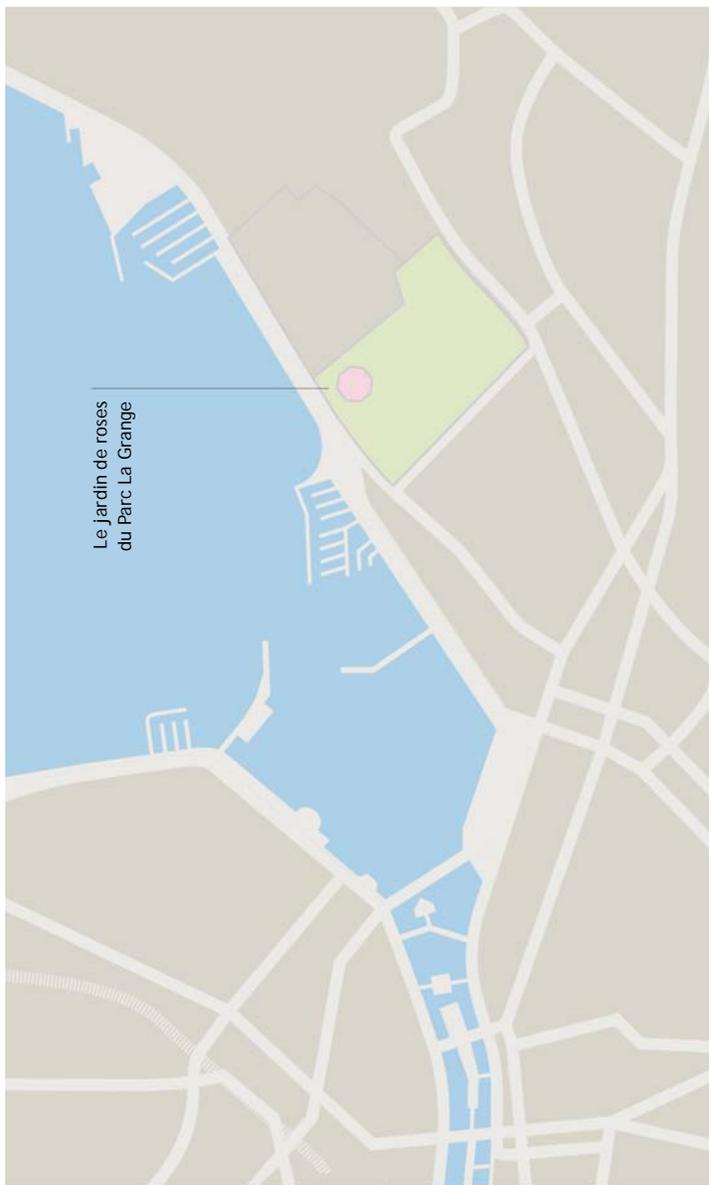
Annexe: présentation du projet de la roseraie (pour une meilleure lisibilité veuillez consulter la version sur internet)

RENAISSANCE DU JARDIN DE ROSES DU PARC LA GRANGE
COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT
9 OCTOBRE 2018



SOMMAIRE

- 1. introduction**
 - 1.1 une oeuvre d'art moderne
 - 1.2 un air d'Italie
 - 1.3 état des lieux
- 2. projet de renaissance des roses**
 - 2.1 un jardin de roses vivant et contemporain
 - 2.2 écologie
 - 2.3 composition du projet
- 3. budget et planning**



1. INTRODUCTION

7 mai 1945:
déchargement des pierres au quai des Eaux-Vives.

1941-1947 : UNE OEUVRE D'ART MODERNE



1. INTRODUCTION

1941-1947

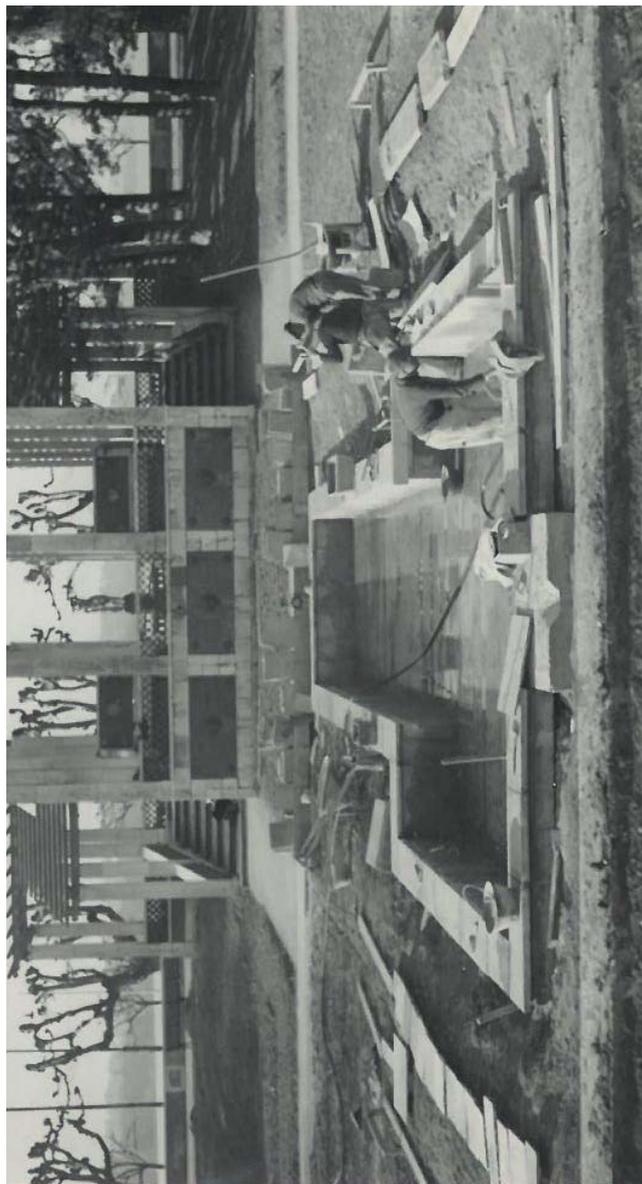
Novembre 1945:
terrassements et construction des murets.



1. INTRODUCTION

20 mars 1946:
aménagement du bassin.

1941-1947



1. INTRODUCTION

1941- 1947

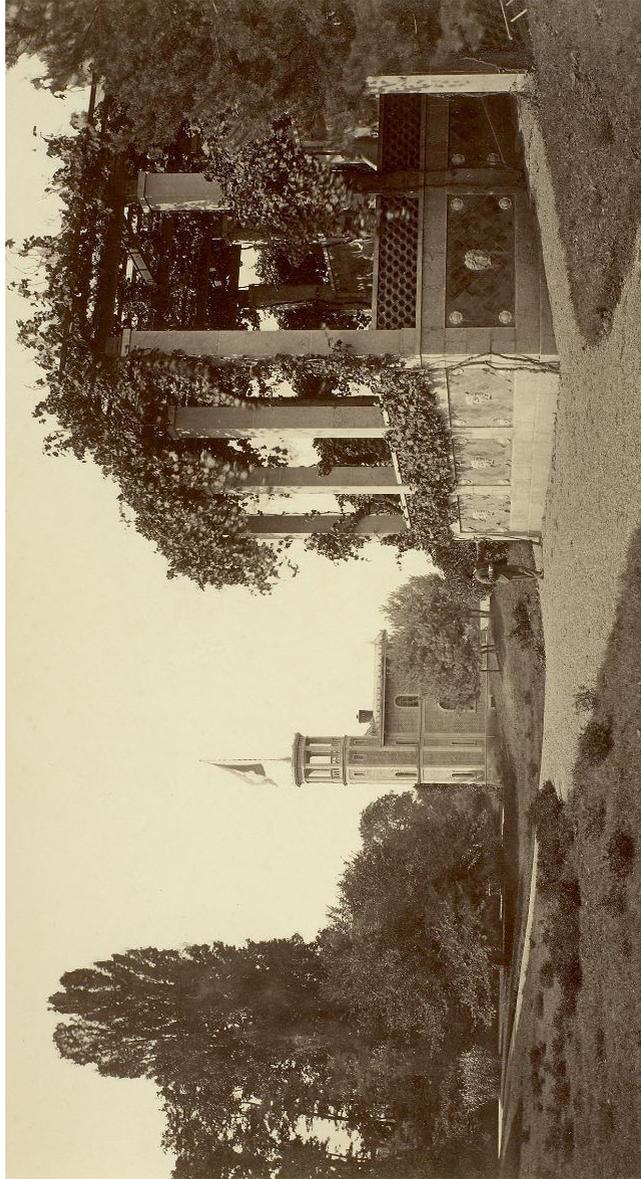
Eté 1947:
les travaux sont terminés.
L'axe transversal et les miroirs d'eau.



1. INTRODUCTION

Pergola d'inspiration italienne
construite au 19^e siècle.

UN AIR D'ITALIE



1. INTRODUCTION

La roseraie est entretenue et conservée dans son état original pendant plus de cinquante ans.

1966



1. INTRODUCTION

ÉTAT DES LIEUX: 2017



1. INTRODUCTION

ÉTAT DES LIEUX: les murets de pierres naturelles

Les murets actuels sont en très mauvais état et représentent un danger pour les usagers.



1. INTRODUCTION

ÉTAT DES LIEUX : les éléments de décoration

Les briques de la pergola et les pierres des bassins se déchaussent sous l'effet du temps.



1. INTRODUCTION

ÉTAT DES LIEUX: le sol

Le sol s'est affaissé et a perdu son rôle nourricier malgré les mesures d'entretien déjà prises. Un changement de terre est nécessaire.



2. PROJET DE RENAISSANCE DES ROSES

21^e SIÈCLE: UN JARDIN VIVANT ET CONTEMPORAIN



2. PROJET DE RENAISSANCE DES ROSES

ÉCOLOGIE

Le Jardin, respectueux de l'environnement, proposera une immersion dans des chambres de verdure colorées et embaumées.



2. PROJET DE RENAISSANCE DES ROSES

ÉCOLOGIE: Un jardin à haute valeur environnementale.



- . Entretien «O phyto» (aucun produit chimique)
- . Plantation de rosiers indigènes (multiplication locale)
- . Plantation de rosiers menacés de disparition.
- . Plantation de vivaces variées.
- . Diversité d'habitat pour la faune.

2. PROJET DE RENAISSANCE DES ROSES

DES ROSES DURABLES

Les chambres de verdure proposent 4 thèmes de fleurissement dans une gamme allant du rose au blanc en passant par le jaune pour une association chromatique douce.



Les roses Noisettes
Rosa 'Blush Noisette'



Les roses musquées
Rosa 'Buff Beauty'



Les roses des dames
Rosa 'Yolande d'Aragon'



Les roses de Chine
Rosa 'Gruss an Aachen'

2. PROJET DE RENAISSANCE DES ROSES

Des plantes vivaces seront plantées avec les roses pour apporter couleur et parfums au jardin tout au long de l'année.

DES VIVACES D'ACCOMPAGNEMENT



Ancolles



Clématites



Valérianes et fenouils



Stachys

2. PROJET DE RENAISSANCE DES ROSES

PLAN DE LA SITUATION ACTUELLE



2. PROJET DE RENAISSANCE DES ROSES

COMPOSITION DU PROJET

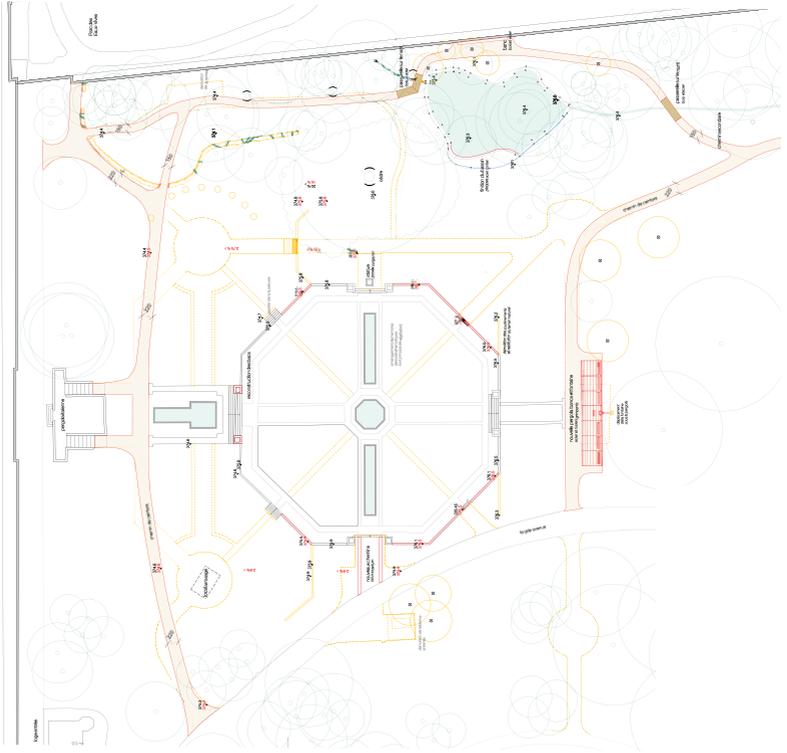


2. PROJET DE RENAISSANCE DES ROSES

■ DÉMOLITIONS

■ CONSTRUCTIONS

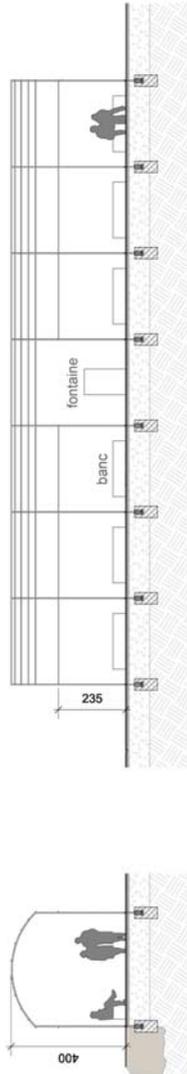
■ TERRASSEMENTS



2. PROJET DE RENAISSANCE DES ROSES

Une nouvelle pergola à la structure légère pour s'asseoir sous une voûte de rosiers grimpants.

COMPOSITION DU PROJET

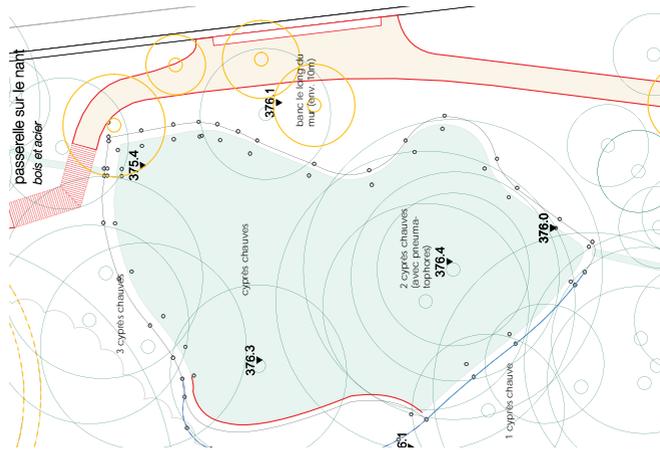


2. PROJET DE RENAISSANCE DES ROSES

COMPOSITION DU PROJET



Le chemin serpente vers le lac aujourd'hui asséché pour découvrir de nouveaux points de vue sur le jardin de roses.



2. PROJET DE RENAISSANCE DES ROSES

Restauration du solive bois,
du sol et du système de récolte des eaux de pluie,
du mobilier et des décors.

COMPOSITION DU PROJET



5364

SÉANCE DU 26 FÉVRIER 2019 (soir)
Proposition: réhabilitation de la roseraie du parc La Grange

BUDGET ET PLANNING

RÉSUMÉ DE LA DEMANDE DE CRÉDIT

844'000 francs
travaux paysagers (terrassement, cheminements, plantations...);

157'000 francs
construction des murets, passerelle et pergola;

250'000 francs
rénovation de la pergola italienne;

245'000 francs
honoraires d'experts.

1'795'700 francs (TTC)

Dont à déduire

638'613 francs legs DE FRANCIA

250'000 francs don IVANOV PAVEL

907'100 francs (TTC)

PLANNING INTENTIONNEL

Sous réserve du vote de la présente demande de crédit par le CM:

soumissions, appels d'offres et marchés publics	Janvier - mars 2019
travaux: gros oeuvre, terrassements, structures	avril- décembre 2019
plantations	novembre - mars 2020
inauguration	juin 2020

M^{me} Brigitte Studer, présidente de la commission de l'aménagement et de l'environnement (EàG). Cette proposition a été acceptée à l'unanimité par la commission avec une recommandation, qui sera sûrement présentée après. Le traitement rapide de l'objet – et merci à la rapporteuse – fait que les travaux commenceront débiter tout bientôt.

J'ai été informée d'une bonne nouvelle par M. Barazzone, que j'ai transmise aux commissaires, à savoir que la Ville a reçu un don de M^{me} Françoise Demole, ancienne présidente du concours international de roses nouvelles de Genève et lauréate 2018 du prix de la Fondation pour Genève. Elle apporte une contribution de 50 000 francs à ce projet, ce qui permet de diminuer le montant du crédit net, désormais à 857 100 francs. Nous remercions bien sûr cette contributrice.

M^{me} Corinne Goehner-da Cruz, rapporteuse (S). Tout le monde connaît l'ancienne roseraie du parc La Grange, mondialement célèbre pour son concours de la plus belle rose. La roseraie était devenue une des plus fameuses d'Europe dès le lancement du concours en 1966.

Nous avons auditionné M. Barazzone et ses services lors de la séance de la commission de l'aménagement et de l'environnement du 9 octobre 2018. Petit à petit, la roseraie s'est dégradée et ses murs de pierre sèche se sont abîmés. Des travaux ont été effectués en 2013 et c'est avec tristesse que nous avons vu les rosiers arrachés pour faire place à des pelouses. Lors de ces travaux, il s'est avéré nécessaire de faire appel à des moyens plus importants pour une rénovation totale. La création de roses hybrides pour les concours a engendré l'utilisation de la chimie. Les sols en ont été impactés. Leur biologie est réduite à zéro. Le Service des espaces verts a pour mission d'éliminer les produits chimiques et d'obtenir une roseraie biologique, ce qui en fera la première d'Europe. Le beau projet qui nous a été présenté est de faire renaître une roseraie plus verticale, en simplifiant les chemins actuels, même si le jardin conserverait ses axes majeurs, avec quatre thèmes floraux agrémentés de plantes vivaces généreuses. Une nouvelle pergola verra le jour. Le lac aux cyprès chauves sera remis en état, en accueillant l'eau des sources et avec des arrosages automatiques. La fontaine actuelle sera intégrée à la future pergola. Tous les décors florentins seront restaurés.

Nous remercions vivement les deux donateurs, M^{me} De Francia et M. Ivanov Pavel, qui permettent d'alléger largement le crédit de réhabilitation de la roseraie du parc La Grange. La commission et les socialistes vous demandent de soutenir cette proposition afin que les travaux puissent commencer au plus vite et que l'inauguration puisse avoir lieu en 2020, si possible en même temps que celle de la plage des Eaux-Vives.

Premier débat

M. Guillaume Barazzone, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je vous remercie d'avoir rendu ce rapport si vite, ce qui nous permettra, en cas d'acceptation, de commencer les travaux de manière à inaugurer cette nouvelle roseraie en 2020. Merci aussi d'avoir soutenu cette proposition de crédit en commission à l'unanimité. Et surtout, comme mes préopinantes l'ont dit, merci aux trois donateurs, M^{me} De Francia, M. Ivanov Pavel et M^{me} Françoise Demole, qui ont été si généreux et ont permis d'assurer la moitié du crédit, dans l'esprit de cette tradition genevoise qui a vu le financement et le don de parcs et de monuments à la collectivité, à l'image du parc La Grange, devenu un parc public à la suite de la donation de la famille Favre. Cet argent privé diminue d'autant la facture pour la Ville. J'ai donc déposé un amendement pour le don de M^{me} Demole, qui diminue le montant du crédit de 50 000 francs.

Projet d'amendement

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 1 795 000 francs destiné à la rénovation de la roseraie du parc La Grange, parcelle N° 3166, feuille 42 de la commune de Genève-Eaux-Vives, d'une surface de 203 098 m², dont à déduire le legs De Francia destiné à la végétalisation des parcs de la Ville de Genève d'un montant de 638 613,48 francs et les dons Ivanov Pavel et Françoise Demole destinés à la rénovation de la roseraie du parc La Grange d'un montant respectivement de 250 000 francs et de 50 000 francs, soit un montant net de 857 100 francs.

Art. 2. – (...) à concurrence de 857 100 francs.

S'agissant de l'intention politique, il s'agit de rappeler que cette roseraie était l'une des fiertés de Genève. Elle a été laissée pour compte pendant un certain nombre d'années et j'ai voulu la restaurer et lui redonner son lustre d'antan tout en l'adaptant aux valeurs de la Ville de Genève et du Conseil municipal. Parmi elles, l'environnement. Les sols étaient extrêmement pollués en raison des produits chimiques et engrais nécessaires pour faire pousser et conserver les roses. L'idée est donc d'assainir les sols, de les dépolluer, de travailler en profondeur et de restaurer un certain nombre de canalisations. La nouvelle roseraie sera beaucoup plus verticale, avec des roses qui monteront plus que ce que vous avez vu jusqu'à présent, et un traitement uniquement biologique. Il n'y aura plus de produits phytosanitaires dans cette roseraie. Cet objectif a d'ailleurs été fixé pour l'ensemble des parcs de la Ville et devrait être atteint à la fin de l'année prochaine.

La pergola retrouvera elle aussi son lustre d'antan. C'est une magnifique pergola italienne, qui sera de nouveau accessible à l'ensemble des Genevois

Proposition: réhabilitation de la roseraie du parc La Grange

et des Genevoises ainsi qu'aux touristes. Vous savez que cette roseraie est très visitée et, à travers ce crédit, nous souhaitons revaloriser l'ensemble du parc La Grange, adoré des Genevois. Mesdames et Messieurs, je vous prie donc d'accepter l'amendement que j'ai déposé pour les 50 000 francs de don de M^{me} Demole, que je remercie encore, ainsi que le crédit total.

M. Pierre de Bocard (PLR). Après les propos de M. Guillaume Barazzone, j'aimerais le remercier, ainsi que ses services, pour la qualité du projet présenté. On a pu s'imaginer et voir ce qui sera produit. Cela a permis à la commission d'aller vite, en se faisant une idée du projet. Le Parti libéral-radical aimerait également remercier les donateurs, à savoir M. Ivanov Pavel et M^{me} Françoise Demole, pour leur aide à la réalisation de ce projet. Enfin, nous allons dans le sens de la recommandation, qui demande que soit prévu un panneau explicatif sur l'histoire de la roseraie. Celui-ci permettrait à la population de comprendre les débuts de cette roseraie et les modifications faites au cours des années.

M^{me} Ariane Arlotti (EàG). Ensemble à gauche acceptera également ce crédit pour la réhabilitation de cette roseraie, fameuse pendant plus de cinquante ans pour son concours de roses. On espère qu'elle sera aussi fameuse en 2020, lors de l'inauguration de la plage, pour être la plus biologique d'Europe. Une large part de ce crédit sera consacrée à la dépollution du sol, qui a été aspergé de produits plus ou moins toxiques pendant de nombreuses années pour créer ces célèbres roses hybrides. Il semble que cela soit acquis: la Ville de Genève n'utilise plus autant de pesticides et de produits toxiques. Nous encourageons ce Conseil municipal à soutenir ce crédit, ce qu'une large majorité fera sans doute.

M. Jacques Pagan (UDC). L'Union démocratique du centre a soutenu ce projet dès le départ. La commission s'est prononcée à l'unanimité pour la recommandation ainsi que le texte final. Il n'y a donc rien à ajouter, si ce n'est de dire que nous nous associons aux témoignages de reconnaissance exprimés envers M^{me} Françoise Demole. Il est bon, quand nous avons affaire à des donations, de manifester nos remerciements pour le geste accompli. M^{me} Demole et son mari sont des gens éminents qui ont beaucoup œuvré pour notre ville. Nous leur devons une grande reconnaissance.

M^{me} Delphine Wuest (Ve). Les Verts ont été particulièrement sensibles au soin porté à la dépollution du site, ainsi qu'à des cultures de variétés de roses plus respectueuses de l'environnement. Nous sommes ravis de l'aspect écologique de cette proposition et du passage de la roseraie au 100% bio. Nous accepterons la proposition.

Deuxième débat

Mis aux voix, l'amendement du Conseil administratif est accepté à l'unanimité (69 oui).

Mise aux voix article par article et dans son ensemble, la délibération amendée est acceptée à l'unanimité (70 oui).

La délibération est ainsi conçue:

DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 1 795 700 francs destiné à la rénovation de la roseraie du parc La Grange, parcelle N° 3166, feuille 42 de la commune de Genève-Eaux-Vives, d'une surface de 203 098 m², dont à déduire le legs De Francia destiné à la végétalisation des parcs de la Ville de Genève d'un montant de 638 613,48 francs et les dons Ivanov Pavel et Françoise Demole destinés à la rénovation de la roseraie du parc La Grange d'un montant respectivement de 250 000 francs et de 50 000 francs, soit un montant net de 857 100 francs.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense nette prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 857 100 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2020 à 2029.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer, radier ou modifier toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à la réalisation projetée.

Proposition: crédit de préétude pour la restauration
et l'agrandissement du Musée d'art et d'histoire

La recommandation est ainsi conçue:

RECOMMANDATION

Le Conseil municipal recommande au Conseil administratif de prévoir un panneau explicatif sur l'histoire de la roseraie.

Un troisième débat n'étant pas réclamé, la délibération devient définitive.

9. Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 17 octobre 2018 en vue de l'ouverture d'un crédit de préétude d'un montant de 500 000 francs destiné à la restauration et à l'agrandissement du Musée d'art et d'histoire, sis rue Charles-Galland 2 (PR-1323 A)¹.

Rapport de M. Olivier Gurtner.

Cette proposition a été renvoyée à la commission des travaux et des constructions lors de la séance plénière du 13 novembre 2018. La commission, présidée par M. Alain de Kalbermatten, l'a étudiée le 12 décembre 2018. Le rapporteur remercie M. Daniel Zaugg pour la qualité de ses notes de séance.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 500 000 francs destiné à la préétude de restauration et d'agrandissement du

¹ Proposition, 3358.

Proposition: crédit de préétude pour la restauration
et l'agrandissement du Musée d'art et d'histoire

Musée d'art et d'histoire, situé rue Charles-Galland 2, sur la parcelle N° 4360, feuille N° 13 du cadastre de la commune de Genève, section Cité, propriété de la Ville de Genève.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme, à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 500 000 francs.

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

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer, radier ou modifier toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à la réalisation projetée.

Présentation

Le Musée d'art et d'histoire (MAH) a été ouvert en 1910, sur les plans d'un projet de Marc Camoletti retenu par un concours lancé en 1900. L'édifice de style Beaux-Arts abrite un musée à vocation encyclopédique, entre art et histoire, entre les boulevards Jaques-Dalcroze et Helvétique et les rues des Casemates et Charles-Galland.

Face à l'édifice vieillissant, un projet de rénovation et d'agrandissement par la cour a été lancé. Ce projet conçu par Nouvel/Jucker a été refusé en référendum municipal en février 2016, à 54% des voix. Suite à ce refus, une commission a été désignée afin d'établir un état de la situation et de formuler des propositions. Après une série de consultations avec les acteurs de la cité et la présentation de premières orientations, la commission a présenté en juin 2018 un projet de campus muséal.

La position de la commission est d'affirmer d'abord l'importance du site historique et le maintien du MAH sur le site. En effet, le départ de la Haute école d'art et de design (HEAD) du site des Casemates – à l'arrière du musée – libère une très importante parcelle, à même de répondre aux besoins futurs du MAH. Pour mémoire, la HEAD déménage dans un nouveau campus situé à la Servette, vers l'ancien espace Hippomène.

Ainsi, la commission propose de rassembler plusieurs surfaces:

- le quadrilatère historique du MAH donnant sur la rue Charles-Galland;
- le quadrilatère formé par l'ancienne Ecole des beaux-arts, l'ancienne école des Casemates et les immeubles de rapport donnant sur la promenade du Pin;
- l'espace situé sous la butte de l'Observatoire.

Proposition: crédit de préétude pour la restauration
et l'agrandissement du Musée d'art et d'histoire

Par ailleurs, la commission recommande de rassembler l'ensemble des activités sur ce site unique (incluant les activités et collections de la Maison Tavel, le Musée Rath, Bibliothèque d'art et d'archéologie, etc.). Enfin, la commission propose de maintenir le concept de musée encyclopédique – rassemblant l'art et l'histoire – attribuant au MAH une vocation unique en Suisse.

Plan du site



Casemates MAH

Séance du 12 décembre 2018

Audition de M. Sami Kanaan, maire, en charge du département de la culture et du sport (DCS), de M^{mes} Martine Koelliker, directrice adjointe au DCS, Isabelle Charollais, codirectrice du département des constructions et de l'aménagement (DCA), de MM. Philippe Meylan, en charge de la Direction du patrimoine bâti (DPBA), Sébastien Schmidt, directeur adjoint au DPBA, Jean-Yves Marin, directeur général du MAH et de M^{me} Sylvia Iuorio, administratrice du MAH

M. Kanaan présente le contexte général: face à l'échec du projet Nouvel/Jucker pour le MAH le 28 février 2016, une commission a été désignée, coprésidée par MM. Jacques Hainard et Roger Mayou. L'objectif était de partir de manière inversée, à savoir de définir le programme muséal avant de poser les lignes du programme architectural puis le concours. Le groupe de travail a auditionné de nombreux acteurs culturels et politiques avant de présenter le fruit de leur travail en deux temps: orientations générales du projet culturel (juin 2017), présentation du concept de campus muséal (juin 2018). Par ailleurs, une nouvelle direction du MAH doit entrer en fonctions en 2020. La

Proposition: crédit de préétude pour la restauration
et l'agrandissement du Musée d'art et d'histoire

stratégie est de faire coïncider le projet muséal, la nouvelle direction et le programme architectural.

M. Kanaan explique que la proposition du Conseil administratif s'inscrit dans une stratégie à long terme, avec le renouvellement de la direction du MAH en 2020 et une possible ouverture du chantier en 2024. L'objet de cette proposition consiste en une étude de faisabilité afin d'organiser un concours d'architecture, rassemblant le programme (autrement dit la vocation et les buts des travaux) et le périmètre (son emprise au sol). M. Kanaan souhaite également explorer le potentiel de la butte de l'Observatoire. Il rappelle que le quadrilatère Casemates (ancienne HEAD) appartient au Canton de Genève, et que la Ville négocie avec le Conseil d'Etat afin d'envisager une cession d'ici 2019. Pour cette préétude, le Conseil administratif demande 500 000 francs.

M. Meylan présente les détails de la préétude, en concertation avec le DCS et le DCA. L'objectif consiste à définir le périmètre et le programme afin de cadrer le concours. L'approche retenue est d'aller pas à pas. Vu l'ampleur et la complexité du projet – les demandes du MAH, du groupe d'experts, de la future direction – il est proposé de rassembler des architectes, scénographes, muséographes et experts en environnement. S'agissant du périmètre, il s'agit d'inscrire le projet dans le tissu urbain, entre la Vieille-Ville, le plateau des Tranchées et le quartier de Rive. Dans ce contexte, le rassemblement des activités muséales permettrait une localisation définie et cohérente, de penser la collection comme un tout et enfin de moderniser les infrastructures. Ainsi, il est suggéré de regrouper une exposition de référence (et parcours historique) sur 8000 m², 4000 m² pour les collections et des salles thématiques sur 2000 m².

S'agissant de la procédure, M. Meylan explique qu'il faut lancer un appel d'offres public afin de vérifier la faisabilité du projet dans le périmètre retenu et d'élaborer le programme précis du concours d'architecture. Les mandataires principaux prévus sont des architectes et muséographes et les consultants envisagés prévoient notamment les métiers suivants:

- ingénieur structure;
- physicien des constructions;
- ingénieur en sécurité.

Il détaille le calendrier de la préétude:

- 2019-2020: étude de faisabilité/périmètre et pré-programme du concours;
- 2020-2021: demande de crédit d'étude/concours et choix du lauréat.

Le budget de la préétude s'élève à 500 000 francs.

Proposition: crédit de préétude pour la restauration
et l'agrandissement du Musée d'art et d'histoire*Questions*

A une question du président, il est affirmé que l'entreprise qui effectue la pré-étude ne pourra pas se présenter au concours.

M^{me} Charollais ajoute que ladite entreprise ne pourra en aucun cas faire partie du projet MAH ultérieur.

Un commissaire s'étonne du délai très court pour la période des candidatures à la direction du MAH.

M. Kanaan répond qu'un groupe d'experts suit le dossier et que la succession ouverte est connue depuis le printemps.

Face au désinvestissement cantonal dans la culture, le même commissaire demande si la Ville ne pourrait pas négocier que le Canton offre cet édifice à la municipalité.

M. Kanaan reste ouvert et considère que les intentions semblent positives, notamment dans le cadre du discours culturel du Conseil d'Etat évoquant le Grand Théâtre, le Théâtre de Carouge et le MAH. A une question évoquant les dépôts, l'affectation du sous-sol n'est pas encore décidée.

Sur une question d'une commissaire, M. Meylan explique qu'il n'est pas encore possible de déterminer l'impact – positif ou négatif – sur le budget de fonctionnement du MAH.

M. Kanaan ajoute que l'objectif n'est pas d'accumuler trop de mètres carrés d'expositions mais plutôt d'améliorer le fonctionnement et la médiation.

A une question d'un commissaire, il est affirmé que la future direction, qui entre en fonction en automne 2019, aura son mot à dire dans la définition du programme architectural. De même, les critères de candidature à la nouvelle direction exigent de présenter des orientations générales liées au projet de campus.

A une demande d'un commissaire, M^{me} Charollais précise que le concours fera l'objet d'un plafond financier.

En réponse à une commissaire, M. Kanaan précise que la nouvelle direction aura environ six mois dès son entrée en fonction pour travailler à la question.

Le président demande s'il ne faudrait pas une délégation d'élus du Conseil municipal dans le jury du concours.

M. Kanaan souhaite que les forces vives de la cité puissent suivre le processus, donner leur avis, mais aussi respecter les compétences des uns et des autres. Il considère qu'il existe d'autres moyens pour élargir la concertation.

Proposition: crédit de préétude pour la restauration
et l'agrandissement du Musée d'art et d'histoire

Discussion et vote

L'ensemble des partis exprime son intérêt pour cette préétude.

La commission des travaux et des constructions accepte à l'unanimité la proposition PR-1323 par 15 oui (2 MCG, 1 UDC, 3 LR, 2 DC, 1 Ve, 4 S, 2 EàG).

M. Olivier Gurtner, rapporteur (S). La commission des travaux et des constructions a étudié le Musée d'art et d'histoire (MAH) et son agrandissement. Ce musée encyclopédique ouvert en 1910 est situé entre la butte de l'Observatoire et la cour des Casemates.

Après le refus du projet de la variante Nouvel-Jucker devant le peuple en 2016, une commission a été nommée pour auditionner les acteurs de la Cité et présenter un nouveau projet. Sous la présidence de MM. Hainard et Mayou, elle a présenté de premières esquisses en 2017, puis un concept de campus muséal en juin 2018. Concrètement, elle propose de concentrer les activités du MAH sur un site unique, en l'occurrence le site Charles-Galland, entre la Vieille-Ville et les Tranchées, d'occuper l'aile des Casemates libérée de la Haute école d'art et de design (HEAD), pour l'instant propriété du Canton, et de conserver la double identité du musée, entre art et histoire. L'entrée en fonction de la nouvelle direction devrait avoir lieu en 2020 et, si le calendrier des travaux est sain, le chantier pourrait ouvrir en 2024.

S'agissant du projet lui-même, contenu dans la proposition et présenté à la commission, il s'agirait de répartir les activités du musée en une exposition de référence de 8000 m², les collections sur 4000 m² et les expositions thématiques sur un plateau de 2000 m². (*Brouhaha.*) Si MM. Brandt et de Boccard voulaient bien terminer leur discussion, je leur en saurais gré... Plusieurs questions ont été évoquées en commission. L'entreprise qui mène l'étude pourra-t-elle se présenter au concours? Il a été répondu par la négative. Quelles seront les variations éventuelles du budget de fonctionnement du MAH? La réponse du département des constructions et de l'aménagement n'est pas claire pour l'instant. La future direction sera-t-elle associée au processus d'établissement du programme et du concours des travaux? Il a été répondu oui.

Pour l'étude de l'ensemble de ce projet, le Conseil administratif propose une enveloppe de 500 000 francs, qui a été acceptée à l'unanimité de la commission.

Proposition: crédit de préétude pour la restauration
et l'agrandissement du Musée d'art et d'histoire*Premier débat*

M. Sami Kanaan, maire. J'aimerais avant toute chose remercier la commission des travaux et des constructions pour son traitement à la fois sérieux et rapide de la proposition, ainsi que pour le vote unanime en sa faveur, qui laisse augurer d'un projet futur rassembleur.

Nous sommes tous conscients que de nombreuses étapes restent à venir. Ce n'est que le tout début d'un processus, mais j'insiste sur l'importance du vote de ce soir. Ce crédit nous permettra de définir le programme du concours d'architecture et les options souvent évoquées jusqu'à présent, notamment l'intégration, dans le périmètre du concours, du bâtiment qu'on appelle l'Ecole des beaux-arts, qui dépend de la HEAD, du côté du boulevard Helvétique. Cela serait souhaitable. Nous avons des discussions avec le Conseil d'Etat à ce sujet, qui continuent, et j'espère que le Canton se montrera compréhensif et qu'il soutiendra la démarche. Cette étude permettra aussi de clarifier les liaisons du MAH avec la Vieille-Ville – nous savons tous qu'il s'intègre dans un périmètre plus large, exceptionnel sur le plan culturel et patrimonial – ainsi qu'avec le site archéologique du bastion de Saint-Antoine, qui serait intégré dans le projet, et la fameuse butte de l'Observatoire, afin de trancher le débat qui la concerne de manière documentée. C'est donc une étape-clé que le Conseil municipal votera ce soir.

Il est évident que la concertation devra être menée avec les différents acteurs de ce dossier. Elle a eu lieu lors des étapes précédentes, mais il faut les intégrer de manière adéquate pour construire le programme du futur concours, afin de s'assurer qu'il obtienne un large consensus, et réfléchir au jury. On a souvent critiqué l'absence d'un concours de plein droit en 1998; il n'est pas question de revenir sur le passé, mais nous voulons nous assurer qu'il ait lieu, cette fois, conformément aux normes internationales, afin que son résultat se concrétise dès que possible. Je remercie d'ores et déjà le Conseil municipal de réserver un bon accueil à cette proposition.

M. Daniel Sormanni (MCG). Nous accepterons cette proposition pour un crédit de «préétude», heureusement d'ailleurs, je dois dire, car je suis resté sur ma faim, en ce sens que la commission des travaux et des constructions a complètement suivi les recommandations de la «commission d'experts», entre guillemets. J'ai eu l'occasion de lire comme vous le courrier des lecteurs de la *Tribune de Genève* du 22 février 2019, où on trouve le germe de la discorde, soit quelques lignes de M^{me} Isabelle Brunier, que vous connaissez tous puisqu'elle a siégé sur ces bancs. Et je ne suis pas loin de partager ses vues. Certaines choses doivent être discutées, notamment quant à la Maison Tavel et au Musée Rath. Je m'inquiète de la direction dans laquelle on part mais, bon, c'est le crédit de préétude. Nous aurons l'occasion d'obtenir plus de détails par la suite et, le cas échéant, de rectifier le tir.

Proposition: crédit de préétude pour la restauration
et l'agrandissement du Musée d'art et d'histoire

Pour ma part, je me désole de voir le Musée Rath, beau et sympathique, rester très souvent vide. J'aimerais bien y voir, provisoirement en tout cas, le Musée de l'horlogerie. Nous dirons oui à la proposition, mais prudence, prudence, la queue du chat balance...

M^{me} Michèle Roulet (PLR). Comme le magistrat l'a dit tout à l'heure, ce crédit permettra un tout début de processus, soit une préétude. Le Parti libéral-radical l'acceptera, tout en rappelant un élément intéressant: la commission d'experts proposée de rassembler plusieurs surfaces, soit le quadrilatère historique du MAH, qui pourra être agrandi avec l'ancienne Ecole des beaux-arts, dont les occupants déménageront, ainsi que l'espace situé sous la butte de l'Observatoire. A ce sujet, le Parti libéral-radical espère que cela fera avancer le projet du parking Clé-de-Rive, qui donnera une cohérence au projet en offrant la possibilité aux Genevois de visiter ce futur grand musée, auquel nous souhaitons un succès et une réalisation rapides.

M. Jean-Charles Lathion (PDC). Après un premier épisode malheureux pour ce MAH, on est reparti du bon pied. Il fallait le faire, il ne fallait pas trop attendre. Le chef du département en a bien pris conscience par la définition du programme muséal et avec ce crédit de préétude. Le Parti démocrate-chrétien a toujours soutenu le MAH. Nous voulions aller de l'avant, nous étions désolés que la première idée ne puisse pas être concrétisée, nous voyons que l'ouvrage a été remis sur le métier, sur de bonnes bases, et nous appuierons tout ce qui va dans ce sens.

Il est vrai que nous avons des objets fantastiques en Ville de Genève. M. Sormanni a évoqué la Maison Tavel, ainsi que le Musée Rath, sujet du texte de M^{me} Brunier. Il faudra voir comment tous ces instruments peuvent nous servir à mettre en valeur la ville de Genève et s'inscrire dans le circuit touristique. Actuellement, la Maison Tavel fait partie du circuit adopté volontiers par les touristes qui nous rendent visite. Mais nous faisons confiance à l'intelligence des uns et des autres, et au département, pour affecter ces moyens et utiliser ces instruments à notre disposition pour faire briller la ville de Genève à l'international.

M^{me} Marie-Pierre Theubet (Ve). Il était important que nous suivions pas à pas la démarche permettant la restauration et l'agrandissement d'un futur MAH d'excellence, espérons-le. Il s'agit bien de deux choses particulières, à savoir définir le périmètre, en répertoriant toutes les surfaces, comme notre collègue Olivier Gurtner l'a décrit, ainsi que le programme du concours d'architecture, surtout. Cette préétude doit donc être menée le plus largement possible, avec un maximum d'acteurs concernés, pour ne pas se tromper.

Proposition: crédit de préétude pour la restauration
et l'agrandissement du Musée d'art et d'histoire

Il nous a été confirmé que le concours aura un plafond financier – c'est très important – et que la nouvelle direction, qui devrait entrer en fonction cet automne, pourra participer à tout le processus du concours d'architecture pour établir un programme culturel et artistique digne de ce musée.

Les Verts accepteront ce crédit de préétude et nous appelons nos collègues à le soutenir également.

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale. Le bureau a décidé de clore la liste. La parole est à M. Olivier Gurtner.

M. Olivier Gurtner (S). Il est l'heure de faire le ménage de printemps. Face à un projet qui n'a pas été accepté par la population, un projet soutenu par le Parti socialiste, il est vrai, et perdu dans les urnes, face à un processus parti à l'envers, le contenant avant le contenu, les plans avant le programme, sans réflexion sur la véritable mission du musée, son rôle et sa place vis-à-vis des Genevois et Genevoises, face à une influence de l'argent privé perçue comme excessive, face à une institution qui doit être redynamisée en termes de direction, programmation, gestion et médiation, le Parti socialiste salue le travail de la commission Hainard et Mayou, qui a vraiment pris le temps d'écouter les avis de tous et toutes. Il se réjouit de voir à quel point les habitantes et habitants sont attachés à ce musée, raison pour laquelle ils attendent beaucoup, beaucoup plus et beaucoup mieux. Ils ont bien raison.

Politiquement, il n'est pas envisageable de vivre un second échec pour ce MAH. Partisans et opposants de l'époque, nous nous devons de réussir! Le Parti socialiste vous invite donc à accepter cette préétude de 500 000 francs, qui élargira la voie à un musée ouvert, pertinent, impertinent, intelligent et enfin adapté au XXI^e siècle.

M. Tobias Schnebli (EàG). Ensemble à gauche acceptera aussi ce crédit de préétude. Il est utile de rappeler que c'est grâce au référendum et à la votation que notre groupe a suscité, en bonne partie, que nous repartons sur des bases saines, comme M. Gurtner l'a rappelé, et inverses à celles du projet précédent. La commission Hainard/Mayou a pris le temps de définir un projet culturel avant de proposer un projet architectural, alors que celui-ci précédait celui-là dans la précédente tentative. En outre, ce projet culturel était assorti d'un projet de partenariat public-privé, que nous avons voulu examiner de près et que nous avons beaucoup de peine à évaluer, dans la mesure où l'on ne nous montrait même pas la convention qui liait la Ville à ce «mécène», entre guillemets. On a vu ce que cela a donné avec ce même personnage à l'Ecole polytechnique fédérale de

Proposition: crédit de préétude pour la restauration
et l'agrandissement du Musée d'art et d'histoire

Lausanne (EPFL): après deux ans, le partenariat était un naufrage. L'EPFL a dû payer cher la mise qu'elle avait investie au début, soit 5 millions de francs, une perte. Là aussi le partenariat était inégal: le partenaire privé pouvait exercer un contrôle démesuré sur la chaire académique proposée.

Nous n'étions pas seuls; une coalition référendaire a fait un travail indispensable qui permet aujourd'hui de partir sur des bases autrement plus saines. Nous resterons quand même vigilants quant aux dérives qui pourraient survenir, que ce soit la privatisation, la culture de prestige bling-bling, les «starchitectes» pour attirer des touristes – ce type de projet a coulé avec la première version – ou l'attractivité d'un milliardaire issu du pétrole, qui engage encore aujourd'hui un procès pour diffamation au journal *Le Courrier*. Dieu sait à quelles mésaventures nous aurions été condamnés avec un tel personnage aux commandes d'une bonne partie du MAH. Nous resterons aussi attentifs aux questions soulevées par Isabelle Brunier. Pourquoi délaissier le Musée Rath ou la Maison Tavel? Ce serait vraiment dommage de ne pas continuer à valoriser aussi d'autres endroits, un concept de campus muséal que beaucoup de référendaires avaient déjà proposé il y a longtemps. C'est donc avec une confiance accrue par l'échec du précédent projet que nous accepterons ce crédit de préétude pour aller de l'avant dans cette rénovation.

M. Régis de Battista (S). Olivier Gurtner a déjà exprimé la position du Parti socialiste, mais je tenais à remercier le Conseil administratif et M. Sami Kanaan pour la procédure de mise en place du musée. Elle est en train de se faire tout à fait correctement et de manière intéressante, permettant que la population, et surtout le Conseil municipal, comprennent ce qui se passe. Il faut le souligner. Le Parti socialiste, comme déjà dit, recommande l'approbation de ce crédit.

M. Pierre de Boccard (PLR). Je complète les propos de ma collègue Michèle Roulet en appelant à la volonté politique de Sami Kanaan d'avoir un musée ouvert sur Genève. Comment? En élargissant le musée sous la butte de l'Observatoire pour créer une connexion entre le lac, le cours de Rive et ce musée, ce qui permettrait à un visiteur ou à un Genevois d'effectuer cette remontée directement, sans que le musée soit comme entouré de murailles. Il faut les casser et installer une grande porte qui permette l'ouverture du musée vers les Genevois, sur la ville et sur le lac.

M. Pierre Gauthier (HP). J'ai envie de dire: enfin! Nous commençons à nous inquiéter pour l'avenir du MAH. Après la victoire des référendaires, qui ont réussi à sauver ce joyau architectural d'un projet destructeur, nous nous

Proposition: crédit de préétude pour la restauration
et l'agrandissement du Musée d'art et d'histoire

impatiences. Les choses arrivent – tant mieux, c'est très bien – mais plusieurs questions restent ouvertes. Si les sauveurs du musée sont très contents que leur idée d'île des musées ait enfin été reprise par le groupe d'experts, ils ont des craintes. Je crois savoir que le groupe de travail sur le MAH monté par Patrimoine Suisse après la victoire référendaire n'a pas été reçu par le conseiller administratif, alors qu'il a réalisé des études en profondeur, très complètes, tant sur l'enveloppe du bâtiment que sur le contenu muséal.

En outre, un groupe d'historiens travaille sur ces questions et il m'a fait part de ses inquiétudes quant au contenu du projet. Nous n'en sommes pas encore là, mais celles-ci sont bien présentes. Encore une fois, il faut s'alarmer de cette étrange façon d'éliminer le Musée Rath et la Maison Tavel du projet du MAH, comme cela semble être le cas. M^{me} Brunier s'en est ouverte dans la *Tribune de Genève*. Je m'en inquiète aussi, parce que j'ai été approché par le personnel, extrêmement anxieux quant à son avenir et ce qui va lui arriver. Rappelons que la Maison Tavel, qui fait partie des Musées d'art et d'histoire de la Ville, a été imaginée dans les années 1950, mais qu'elle n'a pu voir sa concrétisation qu'en 1986 si mes souvenirs sont justes. Il a donc fallu trente-six ans pour que ce musée voie le jour. Cet endroit est extrêmement apprécié par tous les visiteurs de Genève; il offre de nombreuses opportunités. Au vu de la possibilité de l'agrandissement du MAH vers l'Ecole des beaux-arts, la Maison Tavel et le Musée Rath, conquête des révolutionnaires radicaux du XIX^e siècle, devraient encore faire partie intégrante d'un projet ambitieux.

Bravo, quand même, parce que nous arrivons enfin à la concrétisation de ce que nous, les référendaires, appelons de nos vœux, mais attention, car nous resterons extrêmement attentifs à ce que la volonté populaire soit respectée et à ce que la suite culturelle donnée au projet soit conforme à la volonté qui s'est exprimée lors de la votation.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Il ne m'appartient pas d'avoir défini le processus, puisque c'est mon collègue qui s'en est chargé. Je suis un prestataire de services, qui recevra ce cadeau, ce bébé, dans la mesure où on arrive à en faire quelque chose.

Il faut apprendre de ses erreurs et je crois que nous avons commis deux erreurs, les uns et les autres, sans vouloir désigner de responsables. D'une part, ce dossier a débuté il y a vingt-cinq ans et nous avons eu les yeux plus gros que le ventre. Un projet parti à 40 millions de francs est arrivé à 140 millions, parce que les uns et les autres ont rajouté des choses au fur et à mesure, comme le Musée de l'horlogerie. Or, j'entends déjà des gens ce soir vouloir ajouter le parking Clé-de-Rive et toute une série d'éléments. Je mets donc en garde ce Conseil municipal et ceux qui désirent enfin voir le projet que tout le monde attend à

Proposition: crédit de préétude pour la restauration
et l'agrandissement du Musée d'art et d'histoire

Genève, à savoir un musée rénové, contemporain, avec un réel impact dans la culture, contre les propositions qui consistent à vouloir passer sous la butte, à la raser et à donner un accès direct au lac. Ces idées me paraissent caractéristiques des erreurs que nous avons commises.

D'autre part, seconde erreur, pour citer une fable que tous reconnaîtront: on n'a pas mis toutes les tantes autour du berceau. Certaines tantes ayant été expulsées, elles ont fait endormir le bébé de longues années, avant – j'ose le dire – de le mettre à mort. En conséquence, il faut faire très attention, et c'est bien l'objectif de ce crédit de préétude, non seulement de définir un programme, mais aussi de faire en sorte que tout le monde soit d'accord.

Ce n'est qu'à ces deux conditions – rester raisonnables dans le périmètre de ce qu'on veut et rassembler tout le monde dans la validation du programme: la population, les gens concernés et les personnes qui se sont mobilisées contre le premier projet avec succès – que nous pourrons mettre les choses en route et, en ce qui me concerne, lancer le concours international qui mettra à notre disposition un projet fédérateur. Je souhaite bon vent à ce processus et je me réjouis de pouvoir consacrer mon énergie et mes forces à ce musée phare de notre ville.

M. Sami Kanaan, maire. Je remercie ce Conseil pour les déclarations de soutien au projet. Nous entendons toutes les remarques, mais j'aimerais rectifier quelques malentendus.

Premièrement, le Conseil administratif a fait preuve de sa volonté de reprendre tout de suite le flambeau dans ce dossier après l'échec de 2016, en mettant en place une commission d'experts. Cela paraissait sage au vu des passions qui ont caractérisé le débat. En soi, c'est sain, cela a montré à quel point les Genevois et les Genevoises étaient attachés à leur musée, quitte à le décliner de manière diversifiée. Cela fait partie de la démocratie. (*Brouhaha.*)

J'ai hérité de l'ancien projet en 2011, lorsque je suis arrivé au Conseil administratif. J'ai cru naïvement pouvoir rattraper ses aspérités les plus difficiles, les plus aiguës. (*Le président frappe du marteau.*) Notamment le partenariat mal conçu avec des privés – je vous remercie de ramener un peu de calme dans cette enceinte, Monsieur le président; on parle quand même d'un projet majeur pour Genève – ainsi que le choix antérieur de l'architecte, qui avait créé beaucoup de polémiques. Cela est du passé. La commission d'experts a bien travaillé. Elle a ramené toutes les tantes autour du berceau, comme mon collègue Rémy Pagani le disait, afin d'être sûre que tout le monde monte dans le train. Je m'inscris donc en faux contre les affirmations disant que nous aurions oublié des contacts. D'ailleurs, le dernier courrier adressé à

Proposition: crédit de préétude pour la restauration
et l'agrandissement du Musée d'art et d'histoire

tous les acteurs importants de ce dossier, qui était très ouvert, réaffirmait que la commission d'experts restait à disposition à tout moment pour discuter du projet en l'état.

Nous passons maintenant dans une autre phase. Il faut préciser le projet culturel et muséal en un programme de concours qui clarifie les options. J'ai entendu mentionner ce soir la butte de l'Observatoire; nous l'étudierons, je le confirme, mais tout en faisant attention à ne pas surcharger le bateau, comme M. Pagani l'a dit. Je rappelle qu'une salle d'exposition temporaire est prévue sous le bâtiment actuel, selon des volumes et des solutions techniques à trouver. L'intégration du bâtiment de l'Ecole des beaux-arts doit aussi être examinée de près. Ce sont des volumes magnifiques. Il faudra voir pour quelle articulation avec le bâtiment Charles-Galland. Nous sommes conscients qu'il y a des éléments intangibles, par exemple ne pas remplir la cour principale du musée ou veiller, si une couverture est prévue, que celle-ci ne dépasse pas les gabarits du bâtiment Charles-Galland. Cela fait partie du travail que nous mènerons, sous l'égide du Conseil administratif cette fois, et en concertation étroite avec toutes les parties prenantes. Cela me paraît important.

Enfin, nous parlons ici d'un crédit de préétude pour un concours qui concerne le site de Charles-Galland au sens large, l'île des musées, comme un membre de ce Conseil l'a rappelé. A ce stade, il ne concerne pas le Musée Rath ou la Maison Tavel. Il est évident que ces deux objets restent des bâtiments d'importance cruciale dans le paysage muséal genevois. D'ailleurs, le Musée Rath est le premier musée suisse, en quelque sorte, ainsi que son histoire en atteste, et la Maison Tavel est très appréciée. Ils font partie de l'aventure, mais le concours n'englobe pas leur périmètre. A ce titre, ils ne sont pas mentionnés explicitement dans la proposition. Nous clarifierons ces éléments au fur et à mesure du processus pour éviter les malentendus à ce sujet. J'ai également lu le texte d'Isabelle Brunier, que je connais très bien, puisque c'est une ancienne élue socialiste du Conseil municipal et du Grand Conseil. J'irai discuter avec elle; son point de vue est toujours intéressant.

Je remercie d'avance le Conseil pour son vote favorable, que j'espère aussi large que possible.

Deuxième débat

Mise aux voix article par article et dans son ensemble, la délibération est acceptée à l'unanimité (65 oui).

DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 500 000 francs destiné à la préétude de restauration et d'agrandissement du Musée d'art et d'histoire, situé rue Charles-Galland 2, sur la parcelle N° 4360, feuille N° 13 du cadastre de la commune de Genève, section Cité, propriété de la Ville de Genève.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme, à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 500 000 francs.

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

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer, radier ou modifier toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à la réalisation projetée.

Un troisième débat n'étant pas réclamé, la délibération devient définitive.

Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D^r-Adolphe-Pasteur

- 10. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 26 avril 2016 en vue de l'ouverture de deux crédits pour un montant total brut de 3 463 600 francs et net de 3 360 200 francs, recettes déduites, soit:**
- **3 129 000 francs, destinés au réaménagement de la place du Petit-Saconnex;**
 - **334 600 francs brut, dont à déduire la participation des propriétaires des biens-fonds concernés pour un montant de 86 400 francs et la récupération de la TVA de 17 000 francs, soit un montant net de 231 200 francs, destiné aux travaux d'assainissement du chemin D^r-Adolphe-Pasteur (PR-1183 A1)¹.**

Rapport de M. Ulrich Jotterand.

Cette proposition a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement le 24 mai 2016. Elle a été traitée, sous la présidence de M^{me} Danièle Magnin, les 21 juin, 30 août, 6 septembre 2016, sous celle de M. Ulrich Jotterand, les 5 septembre 2017, 13 mars, 27 mars, 17 avril, 22 mai 2018, et sous celle de M^{me} Brigitte Studer, les 20 et 27 novembre 2018.

Le rapport de M^{me} Patricia Richard, déposé le 23 octobre 2017, a été inscrit à l'ordre du jour de la session des 14 et 15 novembre 2017. Il a été renvoyé en commission de l'aménagement et de l'environnement le 15 novembre 2017 sans débat par le moyen d'une motion d'ordre au motif de «geler le vote de cette délibération jusqu'à la votation du 4 mars 2018, ainsi que la remise des pièces manquantes comme les plans de compensation». La commission décide de rouvrir les travaux et de toiletter le rapport. Elle désigne M. Pierre de Bocard comme nouveau rapporteur, chargé de toiletter le rapport initial, reconnu comme n'étant pas neutre par plusieurs commissaires et la rapporteuse. Lors des séances des 20 et 27 novembre 2018, il a été constaté que le rapport attendu n'est toujours pas déposé. La commission, avec l'accord des commissaires du Parti libéral-radical, a désigné comme rapporteur M. Ulrich Jotterand. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que le rapporteur remercie pour la qualité de ses notes.

¹ «Mémoire 175^e année»: Rapport, 3511.

SÉANCE DU 26 FÉVRIER 2019 (soir)
Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur

PROJET DE DÉLIBÉRATION I

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 les articles 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 3 129 000 francs, destiné au réaménagement de la place du Petit-Saconnex (Genève-Petit-Saconnex).

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 3 129 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le crédit d'étude voté le 23 juin 2003 de 570 000 francs (PR-271/Délibération II N° PFI 106.084.03) soit un total de 3 699 000 francs, sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2018 à 2037.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer, radier ou modifier toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté.

PROJET DE DÉLIBÉRATION II

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 les articles 58, 60 et 84 de la loi du 29 novembre 2013 modifiant la loi sur les eaux du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D^r-Adolphe-Pasteur

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 334 600 francs, dont à déduire la participation des propriétaires des biens-fonds concernés pour un montant de 86 400 francs et la TVA récupérable de 17 000 francs, soit un montant net de 231 200 francs, destiné aux travaux d’assainissement du chemin D^r-Adolphe-Pasteur (Genève Petit-Saconnex).

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l’article premier au moyen d’emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 334 600 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l’article premier sera inscrite à l’actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 30 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2018 à 2047.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer, radier ou modifier toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l’aménagement projeté.

Séance du 21 juin 2016

Audition de M^{me} Isabelle Charollais, codirectrice du département des constructions et de l’aménagement, de M. Nicolas Betty, chef du Service du génie civil, et de leurs collaborateurs

M^{me} Charollais excuse l’absence de M. Pagani, convoqué à la commission des finances, et de M^{me} Giraud. Elle rappelle que le projet a fait l’objet d’un concours en 2011. Il participe à la stratégie mise en place par la Ville de Genève, en accord avec le Conseil municipal, visant à l’embellissement des sites majeurs et des places de quartier. C’est la modification des lignes de bus qui a déclenché ce projet au Petit-Saconnex, mené en accord avec les besoins et les souhaits des habitants.

M. Alphonse poursuit la présentation (voir annexe 1) et déclare qu’un état des lieux a été réalisé dans le cadre du concours. Les points faibles ont été mis en lumière, notamment l’arrêt de bus désaffecté. Les points forts ont également été relevés, entre autres la centralité de cet espace, son caractère villageois et son arborisation. Une zone de rencontre a donc été envisagée sur le centre de la place afin de renforcer le caractère piétonnier de cet espace. La qualité des sols a également été étudiée ainsi que la végétation, largement respectée, avec de nouvelles plantations de la flore locale.

Il explique ensuite que le béton prévu au sol permettra de favoriser le cheminement des personnes à mobilité réduite, alors que du gravier sera installé au pied des arbres. Des pavés sont prévus sur le reste du périmètre. Par ailleurs, un mobilier urbain classique sera proposé, notamment un banc circulaire et des

Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur

bancs Ville de Genève. La fontaine sera déplacée afin de faciliter les circulations; puisque l'espace sera dédié à la mobilité douce, la circulation sera maintenue dans un seul sens sur la place avec quinze places de stationnement. Les autres places, une dizaine, seront déplacées à proximité. En d'autres termes, le bilan des places de stationnement est neutre et le nombre de places deux-roues motorisés et vélos sera augmenté. Au sujet de la flore, deux micocouliers seront abattus dans la borne centrale au vu de leur état, mais quatre micocouliers seront replantés avec un système de goutte-à-goutte. Enfin, la zone de rencontre sera dûment signalée.

M. Alphonse évoque ensuite le concept d'éclairage de la place. Outre l'amélioration prévue, l'enjeu est de mettre en valeur les bâtiments remarquables. Enfin, ce projet permettra d'assainir les collecteurs d'eaux usées, sur 85 mètres linéaires, afin de passer le réseau en réseau séparé. Il déclare que le budget de ce projet s'élève à 2,370 millions pour les travaux de surface, au total 3,445 millions brut, soit 3,129 millions net. Il ajoute que le coût total des collecteurs est de 314 000 francs TTC, soit un coût net de 231 000 francs.

Et il conclut que si le vote du crédit est adopté, le projet pourra se développer l'année prochaine, étant entendu que l'autorisation de construire est en force tout comme l'arrêt de circulation.

Questions et réponses

Une commissaire s'interroge sur la consultation des commerçants. M^{me} Charollais répond qu'ils ont été largement consultés. Elle ajoute que l'association des habitants a également été approchée. Elle précise que le représentant des commerçants, qui travaille à l'UBS, a participé aux discussions, tout comme les restaurateurs. Elle rappelle que le dossier a été présenté aux habitants en avril 2013.

La présidente demande ce qu'ont dit les commerçants. M^{me} Charollais répond qu'ils ont participé à la définition de ce projet. Elle ajoute que personne ne s'est opposé au cours des discussions ni lors des phases de présentation.

Une commissaire affirme ne pas avoir le même retour de la part de deux commerçants. Elle demande ensuite si les pavés ne poseront pas de problème aux personnes à mobilité réduite. M^{me} Charollais répond que des bandes en béton lisse sont justement installées afin de permettre une circulation aisée pour cette population. Les représentants de l'association Handicap Architecture Urbanisme (HAU) ont donné leur aval à ce projet. La commissaire demande enfin si le double accès sur le chemin voisin a été pensé pour les garages des habitants. M. Alphonse acquiesce.

Une commissaire considère que les pavés ne sont pas idéaux pour les chaussures à talon des femmes ni pour les personnes à mobilité réduite. Ce revêtement

Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur

n'est en outre pas le moins cher à l'entretien. Elle s'étonne donc de ce choix. M^{me} Charollais répond que l'image dégagée correspond à celle d'une place villageoise. Ce matériau correspond bien à cet esprit et l'entretien est justement aisé avec des pavés. M^{me} Charollais acquiesce à la question de la commissaire sur la possibilité de lancer un appel d'offres avant l'approbation du projet par le Conseil municipal, et elle indique qu'il n'est en revanche pas possible de conclure un contrat avant l'approbation du projet.

Un commissaire considère que ces pavés sont en l'occurrence très esthétiques. Au sujet des places de parc, il demande si les places de livraison sont comprises dans le décompte. M. Alphonse répond qu'il n'y a pas de place dédiée aux livraisons mais une tolérance est prévue pour les commerces. A la question de savoir si cette tolérance sera maintenue, M. Alphonse le confirme en déclarant que ce sont des ayants droit. Le commissaire s'étonne ensuite des priorités de la Ville au sujet de l'entretien du réseau routier. Il observe que le projet au Petit-Saconnex, dont la vocation est esthétique, sollicite un budget de trois millions. Il le refusera aussi longtemps que les interventions sécuritaires, à l'exemple de la rue de Chanterpoulet, n'auront pas été réalisées. M^{me} Charollais déclare que le plan financier d'investissement, soumis chaque année au Conseil municipal, liste les priorités suggérées par le Conseil administratif et le Conseil municipal. Un certain retard a été pris dans l'entretien des routes en raison des disponibilités financières. Elle précise que le budget, l'année passée, était de 2 millions, soit un montant dérisoire pour cet entretien. Elle ajoute que le budget de cette année est de 8 millions, soit une somme toujours insuffisante. M. Betty ajoute qu'une intervention de sécurisation a été réalisée l'année passée dans cette rue, mais il remarque qu'une saison hivernale plus tard, il convient de revenir pour faire le nécessaire.

Un commissaire remarque que ce genre de réaménagement d'une place n'est pas uniquement esthétique. Il s'interroge sur l'encombrement des livraisons. Ne faudrait-il pas prévoir une place de livraison dédiée? Enfin, a-t-il été envisagé de rendre cette place complètement piétonne? Sur ce dernier point, M^{me} Charollais répond négativement en rappelant qu'il est nécessaire de garantir le maintien de la circulation. Sur la première question, M. Alphonse répond qu'il rendra une réponse écrite. Le commissaire souhaite savoir pourquoi des bancs circulaires ne sont pas imaginés autour des arbres. M. Alphonse répond qu'un dispositif de bancs du type Léman a été retenu. Une vingtaine de bancs seront disséminés sur la place. M^{me} Charollais ajoute que des bancs circulaires sont difficiles à déplacer; l'idée était également de laisser de la place pour d'éventuelles manifestations. Le commissaire déclare apprécier les pavés, mais il remarque que les cheminements en béton risquent d'être barrés par les terrasses des établissements. Il s'interroge ensuite sur la nature des manifestations prévues sur cette place. M^{me} Charollais répond qu'aucune manifestation n'est préprogrammée. Mais une fête de quartier, par exemple, pourrait se tenir sur cette place.

Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur

Une commissaire souligne la difficulté de faire respecter les limitations de vitesse aux automobilistes. Elle ajoute comprendre le rôle des pavés à cet égard, mais se demande si cette mesure est suffisante. M^{me} Charollais répond que les pavés répondent très bien à cet objectif. Elle ajoute que des trottoirs traversants sont également prévus, ainsi que des bancs. Ces mesures permettent de limiter très largement la vitesse. La commissaire observe qu'il n'y a pas de passage piéton indiqué, alors qu'un cycle d'orientation est très proche. M. Alphonse répond que les revêtements sont différents afin de bien identifier les espaces. Il rappelle que les piétons sont prioritaires dans les zones de rencontre. La commissaire demande s'il est tout de même possible de prévoir un passage piéton. M^{me} Charollais répond qu'il y a parfois des autorisations exceptionnelles. Cela étant, elle déclare qu'il est difficile de prévoir un passage piéton dans une zone de rencontre. La commissaire demande s'il est possible d'utiliser des matériaux locaux pour les pavés. M. Betty répond que les pavés sont de plus en plus difficiles à trouver. Il ajoute que les pavés suisses ne sont plus que des pavés de récupération. La filière portugaise s'amenuise; les pays de l'Est et de l'Asie du Sud-Est sont donc les principaux fournisseurs de pavés. La commissaire demande si le projet de développement dans la zone des villas proches était compatible avec ce projet d'aménagement de la place. M^{me} Charollais répond par la négative en déclarant qu'il n'y a aucun lien entre les deux projets.

Un commissaire remarque qu'il est question d'un essai de modification de la circulation et il demande ce qu'il en est. M^{me} Charollais répond qu'il y a eu une mise à l'essai; elle s'est révélée positive compte tenu des reports de charges. Le commissaire s'interroge sur les aménagements envisagés pour les places de vélos. M. Alphonse répond que ce seront des épingles. Le commissaire demande la nature de l'aménagement au nord de la place. Selon M. Alphonse, du mobilier urbain sera installé afin de dégager un espace suffisant devant les commerces. Le commissaire s'interroge sur la possibilité d'agrandir les terrasses. M. Alphonse répond positivement. A la question du commissaire concernant l'implantation d'un éco-point, M. Betty répond par la négative. Le commissaire demande encore si des places de parc pour les personnes handicapées sont prévues, car le temple implique des usages particuliers avec des places dédiées. M. Alphonse vérifiera cette question des places pour les personnes handicapées. Il ajoute que du mobilier est prévu à proximité de l'église afin de limiter le parking sauvage. Le commissaire demande où sont prévues les dix places de remplacement sur le chemin des Crêts. M. Alphonse répond qu'il transmettra un plan qui permettra d'identifier les emplacements. La présidente considère que l'on croise à peine dans le chemin des Crêts et s'interroge sur la possibilité de créer dix places dans ce chemin.

Une commissaire souhaite des informations sur le revêtement de surface de la place. M. Alphonse répond qu'il y a 4100 m² de surface. Du béton lisse définira

Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur

des cheminements alors que des pavés seront disposés sur le reste de l'espace. Le mobilier est dans la ligne de l'aménagement paysager. La commissaire demande le détail financier du banc circulaire. M. Alphonse transmettra cette information.

La présidente demande qui a eu l'idée de modifier ce lieu. M. Betty pense que c'est à la suite de sollicitations d'habitants et d'un constat des services de la Ville de Genève. Elle demande ensuite quels étaient les critères dont il fallait tenir compte pour le concours. M. Alphonse répond qu'il transmettra le programme du concours, ainsi que les explications du jury. La présidente demande ensuite si la population qui fréquente ce lieu a été prise en compte. Elle rappelle que de nombreux internationaux se trouvent dans ce quartier. M. Alphonse répond que la concertation avec les commerçants a permis de définir ce projet. La présidente revient sur la suppression de places de stationnement alors que de très nombreux internationaux se déplacent en voiture. M. Alphonse répond que le solde de places est similaire. La présidente conteste ce propos puisqu'il ne restera que quinze places de parc sur cet espace, les places perdues étant déplacées dans un chemin où il n'y a pas de place. Elle s'interroge sur la question de la circulation depuis Moillebeau. M. Betty répond que l'évaluation sera envoyée à la commission. La présidente met en doute l'idée de graminées devant pousser entre les pavés. M. Alphonse répond que ces plantes seront cantonnées aux joints. Il ajoute que l'idée est de tenter une recolonisation de ces espaces par des plantes grasses. Il précise que le Conservatoire botanique disséminera les graines. La présidente veut savoir si le banc circulaire aura un dossier et des accoudoirs. M. Alphonse répond par la négative. Il précise que les autres bancs auront des dossiers. Elle conteste l'idée de ne pas prévoir de dossier et d'accoudoir sur ce banc circulaire. M. Alphonse répond que c'est un parti pris architectural. La présidente souhaite connaître le principe architectural gouvernant le banc circulaire. M. Alphonse répond que cela relève de la créativité de l'architecte. Il ajoute que c'est une proposition qui a été validée par le jury.

Une commissaire déclare que 70% des voitures qui se déplacent dans cette zone appartiennent à des diplomates qui ne respectent rien. Elle ajoute que pour traverser cette place, les gens seront obligés de venir des Crêts, et cette restriction ne fera qu'entraîner des reports de trafic sur Moillebeau déjà saturé. Elle demande si cet aspect a été pris en compte. M. Alphonse acquiesce en indiquant que la mise à l'essai a démontré que la situation était satisfaisante. Il ajoute que la Direction générale de la mobilité a validé ce projet. La commissaire observe que les habitants ne savent généralement pas qu'ils peuvent faire opposition. Or, plusieurs commerçants ont vu leur chiffre d'affaires baisser de 40% lors de cette mise à l'essai; ils pensaient que l'employé de l'UBS les défendait correctement. Elle signale que tout le monde n'appartient pas aux associations approchées par la Ville de Genève. M. Betty répond que les services ont à présent des échanges avec les riverains. La concertation a été élargie à l'ensemble des commerçants.

Enfin, la Ville ne peut pas se déterminer sur la pertinence de la délégation des uns ou des autres.

La présidente considère que l'UBS ne peut pas être considérée comme appartenant aux petits commerçants. Et un commissaire déclare qu'il est extrêmement dommage que le jury du concours n'ait pas laissé de place aux habitants.

Un commissaire déclare abonder dans le sens de tout le monde! Il se demande pourquoi ne pas proposer un aménagement restreint afin de garder des places de parc pour les commerces. Il précise que ce ne sont pas de gros commerces et leurs clients ne s'arrêtent pas très longtemps. Il affirme encore que cette place, en l'état, ne fonctionne pas si mal. M. Betty répond que la commission peut adopter un amendement. Il mentionne qu'il n'y a pour l'heure, sur cette place, guère d'espace dédié aux piétons mais plutôt au stationnement.

Un commissaire demande si le projet présenté est celui qui a été primé ou si c'est un projet qui a été revu par la Ville de Genève. M. Alphonse répond qu'il y a forcément une adaptation opérée par la Ville de Genève en raison des contraintes qui ne peuvent pas être prises en compte. Le commissaire observe que le maintien du nombre de places de stationnement est rarement un critère imposé dans les concours. M. Betty répond que le principe de compensation n'existait pas encore lorsque le concours a été réalisé. M. Betty transmettra la présentation. Et les personnes auditionnées se retirent.

Discussion et propositions

Une commissaire propose l'audition de MM. Contel, commerçants sur cette place ainsi que celle du marchand de tabac parce qu'ils n'appartiennent pas tous aux associations de quartier. Une commissaire rappelle que l'association a été consultée. Une autre souligne qu'il est délicat d'inviter des particuliers et non des entités.

Quand la présidente apprend qu'il y a sept commerçants sur cette place, elle propose de les inviter à venir devant la commission.

Un commissaire rétorque qu'il faudra ensuite auditionner les habitants et il ne sera pas possible de tous les entendre. Par conséquent, il est préférable de s'en tenir à l'audition de l'association des habitants.

Un autre commissaire souligne que les commerçants ont désigné l'employé de l'UBS. Il ajoute qu'il est ravi d'entendre que l'association des habitants a été approchée. Toutefois, membre de cette association, il n'a rien entendu et n'a pas été sollicité. Il imagine que la Ville a dû s'affranchir en prenant contact avec le président de l'association. Par ailleurs, ce dernier lui a dit qu'il serait content que l'association soit auditionnée.

Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur

L'audition des trois commerçants susmentionnés est acceptée par 11 oui (2 MCG, 2 DC, 3 LR, 1 Ve, 3 S) et 1 abstention (EàG).

La présidente passe au vote de l'audition de l'association Sacogenêts, qui est acceptée par 11 oui (2 MCG, 2 DC, 3 LR, 1 Ve, 2 S, 1 EàG) et 1 abstention (S).

Séance du 30 août 2016

Audition de M. Contel, représentant des commerçants du Petit-Saconnex et de M. Emery, président de l'association des boulangers-pâtisseries de Genève

M. Emery informe la commission que le test de la fermeture de la place a entraîné une baisse du chiffre d'affaires de 15% de la boulangerie de M. Contel. Il rappelle que le quartier est résidentiel et compte de très nombreuses ambassades. Celles-ci fonctionnent avec des véhicules, parfois de manière absurde, mais il remarque que c'est un fait. Le projet de mettre la place en sens unique est également paradoxal en raison du projet de densification envisagé par ailleurs. Enfin, la réfection du bâtiment de la Croix-Rouge entraîne une baisse supplémentaire du chiffre d'affaires de M. Contel.

En ce qui concerne les restaurants, les clients y restent deux à trois heures alors que les clients d'une boulangerie ne font que passer. Ceux-ci souhaitent pouvoir accéder aisément au commerce. Dans le cas contraire, ils vont chercher leur pain à la station-service, pain qui vient de Zurich. M. Contel n'a pas encore licencié de personnel, mais la fermeture du commerce l'après-midi est envisagée. Il est donc important à ses yeux de se poser les bonnes questions en mettant en lumière les chiffres. Il déclare que son commerce a enregistré 5% de perte en 2012, 5% en 2013, 13% en 2014 et 15% en 2015. Et il pense que la perte sera de 20% cette année avec la fermeture de la Croix-Rouge (c'est avec l'accord de M. Contel que ces chiffres sont mentionnés). Il ajoute que les commerces autour de la place craignent ce projet en raison de la raréfaction des places de parc. Il rappelle que l'abandon du taux plancher et la proximité de la France sont autant de raisons de la baisse du chiffre d'affaires.

Questions et réponses

Une commissaire intervient et déclare qu'il était question de quinze places de parc existantes et qu'il n'en resterait que dix à l'issue du projet envisagé. Or, elle en a compté plus et a calculé que la perte serait de treize places. Elle demande ensuite quel est le nombre de commerces sur cette place. M. Contel répond qu'il y a dix commerces. La commissaire demande combien de personnes ont signé la démarche. M. Contel répond que seuls trois commerçants n'ont pas signé en raison de conflits d'intérêts.

Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur

Un commissaire demande si un compromis est envisageable. M. Contel répond que les clients qui ne peuvent pas se garer iront ailleurs. Le trafic unidirectionnel peut poser problème lorsqu'il faut que les clients roulent 400 mètres de plus. Certains clients lui ont déjà fait cette réflexion. M. Emery indique que les places à quinze minutes sans parcomètre sont les plus intéressantes pour des commerces comme les boulangeries. Il rappelle que les zones bleues permettent aux gens de rester une heure et demie, soit un délai trop long pour les besoins de ces commerces. Pour le commissaire, ce projet serait donc acceptable si le nombre de places était diminué mais que le nombre de places à quinze minutes augmentait. M. Contel ne pense pas que cela puisse être satisfaisant pour tout le monde puisque la place abrite des commerces comme un institut de beauté.

Un commissaire remarque que la baisse du chiffre d'affaires qui a été évoquée est indépendante de ce projet. Il se demande ensuite si ce projet a été soumis aux commerçants. M. Contel dit avoir vu les plans lorsqu'ils étaient terminés. Le commissaire demande s'il est minoritaire dans sa prise de position. M. Contel répond par la négative en déclarant qu'il existe une association qui est opposée à ce projet. Il observe toutefois que les commerces n'intéressent malheureusement pas cette association. Le commissaire veut savoir si ce projet propose des éléments positifs. M. Contel répond que des pavés sont prévus, mais il ne sait pas si ce revêtement permettra de diminuer le bruit. Pour M. Emery, ce quartier a de la chance puisque plusieurs parcs existent dans le voisinage avec de nombreuses activités. Et il s'interroge sur la nature des éventuelles manifestations sur cette place. Il rappelle que le parc de Budé se trouve à 150 mètres. Le commissaire observe que ce projet n'est donc pas une priorité. M. Emery déclare que M. Marti, président de l'Association des habitants du Petit-Saconnex, devrait répondre à cette question puisqu'il est très impliqué dans le projet de densification. Il se demande si ce dernier n'espère pas que ce projet permette de diminuer cette densification.

Un commissaire demande la date du test sur cette place. M. Emery répond que c'était en 2011. Le commissaire observe que la baisse du chiffre d'affaires ne peut donc pas être attribuée à ce test. Il évoque ensuite les places de livraison et il demande pourquoi ces places sont moins intéressantes que les places «quinze minutes». M. Emery répond que tout le monde se moque des places de livraison et chacun s'y gare. Il ajoute que les agents de la circulation peuvent par contre intervenir sur les places à quinze minutes. Le commissaire se demande si une place piétonne ne permettrait pas de générer une dynamique positive pour ces commerces. M. Contel est d'avis que rendre piétonne cette place empêchera les chauffeurs d'ambassade, ainsi que de nombreux clients qui viennent en voiture, de fréquenter son commerce. M. Emery affirme que la boulangerie ne peut plus se contenter d'une clientèle locale. Le commissaire observe que des projets de piétonnisation engendrent des phénomènes d'attractivité et modifient en fin de

Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur

compte la clientèle. M. Emery répète que les gens qui ne peuvent pas s'arrêter vont plus loin. Le commissaire indique ensuite que M. Pagani a expliqué qu'une présentation a été faite aux commerçants au cours de l'automne 2013. M. Contel mentionne qu'il a vu les différents projets à la Salle du Faubourg et il remarque que la Ville a ensuite déterminé le projet qui lui plaisait le plus.

Une commissaire demande si les services de la Ville de Genève ont sollicité les commerçants. M. Contel répond avoir été approché par une personne une seule fois. La commissaire demande s'il n'y a pas eu de contacts officiels une fois que le projet a été arrêté. M. Emery assure que ces commerces sont modestes et il remarque que la plupart ne sont pas conscients de la problématique.

Un commissaire signale que le directeur de la banque aurait été le représentant des commerçants de la place. M. Contel répond que ce monsieur était très sympathique et fonctionnait beaucoup avec les acteurs de la place. Cette personne s'est retirée et a été remplacée. Le commissaire ajoute que les restaurateurs pourront étendre leur terrasse à la belle saison, mais il se demande si les tenanciers sont conscients que la fréquentation de leur établissement diminuera en raison des difficultés d'accessibilité. Selon M. Contel, le tenancier du Café du Commerce est conscient de la problématique, mais pas celui du Café du Soleil. Le commissaire se demande si un médiateur pourrait expliquer à l'ensemble des acteurs les perspectives d'avenir. M. Contel constate que le bus s'arrêtait jadis devant l'îlot, et il s'interroge: une réfection de la place ne devrait-elle tout de même pas être réalisée? M. Emery ajoute qu'il n'y a pas d'agressivité entre les automobilistes et les piétons sur cette place. Les gens sont patients. Le commissaire constate que cette place est donc un cœur qui bat très bien à l'heure actuelle. M. Emery confirme.

Une commissaire demande si les commerçants ont discuté avec les associations d'habitants afin de déterminer un projet. M. Contel déclare que M. Marti a organisé quelques soirées afin de parler de la place du Petit-Saconnex, sans que les commerçants soient tenus au courant. La commissaire demande si M. Contel était en faveur d'une concertation si cette dernière était demandée à M. Pagani. M. Contel acquiesce.

Une commissaire demande si les clients qui ont été perdus pendant le test de 2011 sont revenus. M. Contel confirme leur retour après un mois. Par ailleurs, la commissaire observe que l'association des habitants a intérêt à la piétonnisation de la place. M. Emery pense qu'il est normal qu'elle se batte pour préserver un contexte privilégié. La commissaire déclare ensuite qu'il y a eu deux réunions de l'association Sacogenêts au cours de ces dernières années, et elle ne se souvient pas de l'évocation de ce projet. M. Emery répond que cette association œuvre dans d'autres domaines. La commissaire demande ensuite si treize places de parking pourraient être ajoutées dans un périmètre de 500 mètres. M. Contel mentionne qu'il y a un terrain derrière la banque qui appartient à la Ville de Genève.

Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur

Il ajoute qu'un projet de rehaussement à proximité a entraîné une diminution de la place de jeux des enfants. M. Emery doute que placer des voitures derrière la banque soit une bonne idée puisque cet espace s'ouvre directement sur des jardins.

La présidente imagine mal que des places soient ajoutées dans le périmètre supérieur de la place. M. Contel répond qu'il a entendu que des places seraient insérées au mieux. Elle demande si les véhicules roulent trop vite sur cette place. M. Contel répond que la vitesse est rarement respectée. La présidente mentionne que la voie unique et l'alternance de stationnement permettraient de réguler ce point. M. Contel approuve la remarque.

La présidente observe donc que M. Contel n'est pas opposé à un sens unique avec une compensation des places qui seront perdues. M. Contel confirme le propos.

Audition de M. Marti et M^{me} Lapedra, président et membre de l'association Sacogenêts

M. Marti mentionne de prime abord que son association soutient ce projet de la Ville de Genève. Il ajoute que l'association a d'ailleurs collaboré avec la Ville; elle a tenu compte des desiderata exprimés. M^{me} Lapedra indique que ce projet est suivi depuis 2012 et s'intègre dans un projet plus large de promenade englobant le parc du Petit-Saconnex et le parc de la Croix-Rouge jusqu'au parc Trembley. Elle ajoute que la directrice de la Croix-Rouge soutient ce projet qui, par ailleurs, a été présenté à M. Barrazzone. Pour M^{me} Lapedra, le réaménagement de la place du Petit-Saconnex est incontournable. Le parc de Budé, où se trouve la maison de M. Marti, est un lieu de rencontres et elle pense que ce projet de réaménagement serait magnifique.

Questions et réponses

Un commissaire remarque que cette place est une zone de commerces, le projet dont il est question ne semble pas soutenu par la population qui profite de plusieurs parcs. Autrement dit, quel est le moteur de ce projet? M^{me} Lapedra répond que les parcs sont de plus en plus bétonnés et qu'il n'y a pas de lieu de rencontres au sein du Petit-Saconnex. Cette place pourrait dès lors constituer ce cœur. De nombreuses personnes soutiennent ce projet, en l'occurrence l'ensemble des membres de l'association et de nombreux habitants. Enfin, à ses yeux, le test de fermeture de la place s'est très bien passé.

Un commissaire déclare que ce test a fait perdre 15% du chiffre d'affaires à la boulangerie de la place. Pour lui, cette place est un cœur économique et sa fermeture entraînera des dommages pour les commerces. Il demande dès lors si l'association est prête à assumer de telles conséquences. M. Marti rappelle que

Proposition: travaux à la place du Petit-Sacconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur

le jury du concours comprenait notamment un représentant des commerçants. M^{me} Lapedra ajoute que la société est de plus en plus écologique. Elle est persuadée que les commerçants se trouvant dans des espaces piétonniers peuvent tirer profit de la situation.

Un commissaire demande si les personnes auditionnées ont l'impression que des personnes sont opposées à ce projet. M. Marti répond qu'il y a une personne qui s'oppose à ce projet. Le commissaire veut savoir si l'association regroupe également les commerçants. M^{me} Lapedra assure que l'association a été créée en 2011, et elle soutient que les commerçants étaient dans le jury du concours. Cependant les commerçants n'appartiennent pas à l'association. M. Marti ajoute que les commerçants souhaitent surtout le maintien des places de parc. Pour M^{me} Lapedra, l'association a pu recadrer différents détails, comme l'emplacement de la circulation. Elle ajoute que tous ces points ont été discutés avec les services de la Ville. Le commissaire demande si les commerçants ont pris part à ces discussions. M^{me} Lapedra répond par la négative.

Un commissaire demande s'il y a d'autres associations dans ce quartier. M. Marti confirme en mentionnant que l'Association pour la sauvegarde du Petit-Sacconnex partage la position de son association. Il observe en effet que la place est dans un état incohérent avec l'îlot de bus qui perdure sans aucune raison. M^{me} Lapedra ajoute qu'il y a une autre association d'animation du quartier qui soutient également ce projet.

Un commissaire demande si un projet de maison de quartier pourrait voir le jour. M^{me} Lapedra répond que les bénévoles se fatiguent faute de soutien de la Ville de Genève. Elle signale que l'atelier de peinture a été créé chez M. Marti, faute d'autre lieu. Cela étant, une maison proche de la ludothèque pourrait être utilisée pour ce faire. M. Marti complète le propos. Le petit chalet dans le parc de la fédération de la Croix-Rouge pourrait également être utilisé par les habitants, la fédération étant d'accord avec ce projet, car ce chalet s'ouvre directement sur la place et va être rénové par la fédération.

Un commissaire demande combien de personnes sont inscrites dans l'association. M^{me} Lapedra répond que l'association est ouverte à tout le monde et regroupe environ 200 personnes. Un apéritif est offert tous les derniers vendredis du mois au sein de la maison de M. Marti. La commissaire assure que le Petit-Sacconnex compte environ 10 000 habitants. Par ailleurs, elle habite ce quartier depuis plus de vingt ans. Et elle n'a jamais vu M^{me} Lapedra transmettre des informations. M^{me} Lapedra réplique que les pétitions ont été signées par plus de 200 personnes, et il est possible de mobiliser de très nombreuses personnes. M. Marti renchérit. La pétition a regroupé 2000 signatures. La commissaire objecte que la commission ne connaissait pas l'existence d'une pétition. Elle constate ensuite que le représentant des commerçants était le dernier directeur

SÉANCE DU 26 FÉVRIER 2019 (soir)
Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur

de la banque se trouvant sur la place. Depuis quand cette personne n'est plus là? M. Marti rétorque qu'il est parti il y a trois ans. Mais il observe que le tenancier du Café du Soleil siégeait dans la commission, tout comme le cordonnier.

Une commissaire remarque qu'il ne sera pas possible d'installer un passage piéton et elle demande si la sécurité est suffisante sur cette place. Elle désire savoir si l'association a eu des échanges avec la Ville à cet égard. M^{me} Lapiedra confirme et ajoute qu'il est prévu d'instaurer une zone 20 km/h sur la place. La commissaire demande ensuite si l'aménagement de cette place est compatible avec des projets de développement futurs. M^{me} Lapiedra pense que ce projet d'aménagement est d'autant plus indispensable pour les projets futurs puisque des lieux de rencontres sont nécessaires. La place du Petit-Saconnex est le cœur du quartier. M. Marti ajoute que cette place est l'une des seules places de village au sein de la ville de Genève.

De l'avis d'un commissaire, la présence de commerçants est également très importante pour l'animation de cette place. M^{me} Lapiedra répond que de nombreux habitants se déplacent à pied. Elle ajoute que les commerçants sont des amis et elle répète que l'association se réunit dans les différents établissements de la place.

La présidente déclare que le site Web de l'association ne précise ni les statuts ni la composition du comité. M^{me} Lapiedra répond que le comité a décidé que ces informations ne seraient pas indiquées sur le site. La présidente veut connaître la proportion des étrangers qui résident au Petit-Saconnex. M. Marti répond qu'il y a environ 40% d'étrangers. La présidente évoque les diplomates qui fréquentent ce quartier et elle demande si des chiffres sont disponibles. M^{me} Lapiedra acquiesce en déclarant que la Ville a réalisé une étude à cet égard.

Un commissaire demande si l'association sait que ce projet coûte 3,5 millions. M. Marti acquiesce. M^{me} Lapiedra rappelle que le Petit-Saconnex paie un lourd impôt à la Ville.

Séance du 5 septembre 2017

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif

M. Pagani remarque que ses services ont reçu un message de la boulangerie Contel SA qui signale que la banque, le cordonnier et le restaurant sont en faveur de l'aménagement de la place du Petit-Saconnex. Le conseiller administratif précise que le boulanger note que les autres commerces sont sceptiques, mais que faute d'opposition, ils accepteront la poursuite du projet.

Une commissaire objecte que ces commerces sont farouchement opposés à ce projet qui supprime des places de parc et qui réduira le nombre de leurs clients.

Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D^r-Adolphe-Pasteur

Elle prétend en outre que les camions livreront les commerces sur les pavés et met en doute que des camions de gros tonnage puissent stationner sur la place. M. Pagani réplique qu'il négocie ce projet depuis sept ans et il ne conduira pas lui-même le camion pour faire un test! L'association des habitants a porté le projet depuis le début, et elle attend sa réalisation. De surcroît, à chaque rénovation de place, les commerçants se sont déclarés heureux, car leur clientèle a augmenté. Si ce projet est voté, M. Pagani s'engage à aller trouver ce boulanger pour lui demander ce qu'il lui faut pour recevoir ce camion. La commissaire considère que l'UBS n'est pas le même genre de commerce qu'une boulangerie. Elle ajoute que les commerçants n'ont pas été entendus depuis trois ans et concède qu'il n'est pas possible de satisfaire tout le monde. Cependant un petit commerce, pour pouvoir survivre, a besoin de passage et de places pour ses clients. Elle conteste le choix de paver la place où est établi un ostéopathe et elle s'insurge que les personnes handicapées doivent dès lors se déplacer sur des bandes passantes. D'une part, elle demande encore s'il est possible de prévoir des rotations fréquentes pour les places de parking restantes. M. Pagani répond qu'il faut introduire cet aspect dans les recommandations. D'autre part, la commissaire redemande si les dix places supprimées seront remplacées. M. Pagani acquiesce en indiquant qu'elles se situeront sur le chemin des Crêts. Il rappelle alors que la place Longemalle était jadis engorgée de voitures. L'un des commerçants ne voulait pas voir la disparition des voitures et le magistrat a dû négocier avec lui et laisser quelques places de stationnement devant son arcade. Aujourd'hui ce même commerçant demande le retrait des voitures et même des taxis. M. Pagani évoque encore l'exemple d'un autre commerce sur le quai des Bergues, qui a eu une réaction similaire. Contrairement à l'affirmation de la commissaire, M. Pagani confirme que la police municipale a été consultée, mais les personnes changent et il faut systématiquement reprendre les négociations.

Un commissaire déclare que l'on atteint en effet les limites de la démocratie participative. Il doute, cela étant, que la place du Petit-Saconnex soit comparable au quai des Bergues où les piétons sont bien plus nombreux. Il souhaiterait connaître de manière factuelle la position des commerçants. M. Pagani relit le courrier de la boulangerie de la place du Petit-Saconnex. Le président observe que ce ne sont donc pas des oppositions mais des abstentions. Le commissaire décompte trois commerçants qui plébiscitent le projet, un manifeste une abstention et s'exprime pour les autres. M. Pagani confirme le propos. Le commissaire remarque à son tour qu'il n'y a donc pas d'opposition. M. Pagani est du même avis.

Une commissaire déclare que les commerçants en faveur du projet sont ceux qui sont situés à proximité du Café du Soleil. Cela signifie que certains sont plus touchés que d'autres. M. Pagani informe que l'UBS est à côté de la boulangerie.

Une commissaire remarque que le café a le plus gros volume de clients, ainsi que la banque. Tous deux sont en faveur de ce projet. Par ailleurs il y aura des

places de stationnement avec une durée de parking d'une heure. Dès lors, les garanties sont réelles et permettent d'accepter ce projet.

Une commissaire rappelle que lors du traitement d'autres objets du quartier, les auditions ont montré un consensus sur l'importance du réaménagement de cette place. A son avis, les réactions négatives des commerçants ont été exprimées à un moment où des travaux en cours avaient un impact sur les chiffres d'affaires. M. Pagani se retire.

Discussion, prises de position et vote

Le groupe des Verts remarque que le chiffre d'affaires du boulanger chute depuis des années, et il pense que cette problématique doit être dissociée du projet de réaménagement de la place. Ce projet pourrait au contraire relancer une dynamique profitable aux petits commerces. Son groupe votera cette proposition.

Le Mouvement citoyens genevois rappelle que c'est la dernière des anciennes places de la Ville de Genève, et son réaménagement lui fera perdre son cachet. Il rappelle en outre que des immeubles vont être construits à proximité et il ne croit pas qu'il y ait de raison pour fermer cette place. Il signale que le Café du Soleil pourra doubler sa terrasse lorsque le réaménagement aura été fait. Le Mouvement citoyens genevois ne votera pas cette proposition.

Le Parti démocrate-chrétien adhère aux arguments du groupe des Verts.

Le Parti libéral-radical évoque le procès-verbal du 30 août 2016 qui indique que la fermeture de la place a entraîné une baisse du chiffre d'affaires de 15% du boulanger. Un référendum sera vraisemblablement lancé à l'encontre de ce projet. Le marchand de tabac, le cordonnier, l'ostéopathe et le boulanger sont contre ce projet. Le Parti libéral-radical ajoute que cette proposition est par ailleurs onéreuse et s'y opposera.

Le groupe des Verts évoque à son tour la page 4 du procès-verbal du 30 août 2016 et il signale qu'il est également indiqué que la baisse du chiffre d'affaires ne peut pas être imputée au test qui avait limité la circulation puisque cette baisse avait débuté bien avant.

Le groupe socialiste soutiendra ce projet. Le petit commerce sera soutenu par le réaménagement de la place bien desservie. Enfin la boulangerie bénéficiera également d'un surcroît de place pour son tea-room.

Un représentant du Parti libéral-radical mentionne qu'il est partagé dans cette affaire. Il n'est pas persuadé que la circulation devant les commerces est la réponse à tout. Il précise qu'il s'abstiendra donc.

Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D^r-Adolphe-Pasteur

Le groupe Ensemble à gauche déclare soutenir ce projet. Il s'agit d'une place de village qui a une centralité dans le quartier. Ce réaménagement permettra de mettre en valeur un lieu particulier.

L'Union démocratique du centre déclare convenir que le projet est esthétiquement sympathique. Il rappelle toutefois que le projet de PLQ sur la route de Châtelaine étudié lors de la dernière séance avait mis en lumière l'équation entre le commerce et la facilité d'accès. Il mentionne que cette place sera en l'occurrence mise en sens unique. Il précise également que les diplomates viennent chercher le pain en voiture et pense que ces gens ne tarderont pas à prendre d'autres habitudes. Il évoque alors un projet d'aménagement à Lyon qui a entraîné la disparition et le remplacement de nombreux commerces. L'Union démocratique du centre refusera donc ce projet.

Une représentante du Parti libéral-radical constate que cette place ne peut pas être placée à l'inventaire de l'Unesco; et l'évolution projetée lui paraît adéquate. Elle déclare qu'elle s'abstiendra.

Le président passe alors au vote de la proposition PR-1183.

Elle est acceptée par 7 oui (2 DC, 3 S, 1 Ve, 1 EàG) contre 4 non (1 UDC, 1 LR, 2 MCG) et 2 abstentions (LR).

Séance du 13 mars 2018

Discussion

Le président rappelle que le rapport a été déposé le 23 octobre 2017. En plénière, le Conseil municipal a décidé de renvoyer ce rapport en commission sans débat dans l'attente du résultat du référendum contre la délibération du Conseil municipal du 17 mai 2017 (PR-1219) approuvant un projet de modification des limites des zones (MZ) N° 29 958-303, permettant la création d'une zone de développement 3, situé entre le chemin Moïse-Duboule, le chemin de la Tourelle, le chemin des Crêts et la place du Petit-Saconnex, feuilles cadastrales 67 et 69, section Genève Petit-Saconnex. Ce référendum a été clairement refusé par la population le 4 mars 2018. Et il demande ce que les commissaires souhaitent faire à présent.

Une commissaire rappelle que le plan de compensation des places perdues devait parvenir à la commission. Il serait bon de l'obtenir avant de procéder au vote.

Une commissaire observe qu'il était également question de reprendre le rapport de manière plus neutre.

Le président propose que la commission avise sur cette question le 27 mars.

La rapporteuse rappelle que le rapport ne pouvait pas être neutre, d'autant plus que les pièces manquaient.

Séance du 27 mars 2018

Avec l'accord du Parti libéral-radical, et à la majorité des commissaires présents, la commission désigne M. de Boccard rapporteur.

Le président rappelle que cette proposition a été renvoyée en commission en raison du référendum. Des observations critiques ont été faites sur le rapport. Et il signale que des documents sont parvenus à la commission. Mais ils n'apportent aucune nouvelle information aux travaux de la commission.

Divers avis sont exprimés. Un commissaire souhaiterait examiner de plus près la consultation des commerçants. Une commissaire mentionne que la motion d'ordre en plénière n'a pas permis de s'exprimer sur le caractère partiel et subjectif du rapport qui doit être refait. Une commissaire conteste cet avis, le renvoi en commission visait à obtenir les informations qui manquaient encore.

Le président rappelle que cet objet a été voté en commission. Il faudrait donc revenir sur le vote de la commission si les commissaires souhaitaient procéder à de nouvelles auditions.

Une commissaire ajoute que le renvoi en commission visait à refaire le rapport et non les travaux sur cet objet. Une commissaire remarque que si le Parti libéral-radical est à l'origine de la motion d'ordre, c'est une représentante du Parti démocrate-chrétien qui a fait la proposition de refaire le rapport. Un commissaire observe qu'il y a eu des arrangements entre les groupes, dont il fait peu de cas. Cela étant, il signale qu'un renvoi en commission permet de reprendre l'étude de l'objet. Un commissaire déclare être en faveur d'un nouveau vote sans reprendre pour autant les discussions. Un commissaire pense qu'il serait bon de prendre le temps de réfléchir. Un commissaire remarque que la plupart des artisans sont opposés à ce projet, contrairement à ce que M. Pagani expliquait. Il aimerait donc reprendre les discussions sur ces aspects. Une commissaire considère que la procédure suivie par la Ville de Genève n'est pas correcte.

Au terme de la discussion, le président passe au vote de la réouverture des travaux de la commission.

La réouverture des travaux sur la proposition PR-1183 est acceptée par 8 oui (2 MCG, 2 DC, 1 UDC, 3 LR) contre 7 non (2 EàG, 4 S, 1 Ve).

Séance du 17 avril 2018

Le président fait un bref point de situation. La commission a voté cet objet le 5 septembre 2017, à l'issue de l'audition de M. Pagani. En plénière, le 15 novembre 2017, sans débat, une motion d'ordre avait été déposée par presque tous les partis afin de renvoyer cet objet à la CAE. Les travaux ont été rouverts le 27 mars 2018. Le président considère que ces derniers devraient se limiter à l'examen des documents qui ont été reçus et au toilettage du rapport.

Le président passe alors au vote de sa proposition consistant à étendre le périmètre des travaux aux documents reçus et au toilettage du rapport exclusivement, ce qui est accepté par 10 oui (2 DC, 2 LR, 4 S, 1 Ve, 1 EàG) contre 2 non (MCG) et 1 abstention (LR).

Le président passe au vote de l'audition des commerçants et de la nouvelle association de quartier, qui est refusée par 10 non (2 DC, 2 LR, 4 S, 1 Ve, 1 EàG) contre 2 oui (MCG) et 1 abstention (LR).

Discussion

La représentante du Parti libéral-radical déclare que le PLQ a enfin reçu les informations souhaitées et elle trouve dommage d'avoir dû tant attendre (voir annexe 2). Son parti déplore également la mauvaise communication de la Ville. Certains ont été exclus de la discussion et elle considère que la politique portant sur les informations données par les services de la Ville à l'égard des commerçants est fort peu déontologique. Son groupe s'abstiendra donc.

Il n'y a plus de prise de parole. Le président passe au vote de la proposition PR-1183.

La proposition PR-1183 est acceptée par 8 oui (2 DC, 4 S, 1 Ve, 1 EàG) contre 2 non (MCG) et 3 abstentions (LR).

M^{me} Richard annonce un rapport de minorité.

Séance du 22 mai 2018

M. de Boccard, rapporteur de majorité, annonce que le Parti libéral-radical renonce au rapport de minorité.

Séances des 5 et 25 septembre 2018

Un commissaire s'inquiète de l'absence de rapport pour la proposition PR-1183. Le rapporteur répond qu'il le finit sous peu.

Séance du 20 novembre 2018

La présidente signale que le rapporteur n'a pas encore rendu son rapport alors qu'elle l'a demandé à plusieurs reprises.

Une commissaire du Parti libéral-radical signale que le rapporteur est absent pour plusieurs semaines.

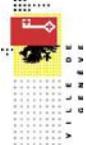
Afin de sortir de l'impasse, le groupe socialiste propose de nommer un nouveau rapporteur en la personne de M. Jotterand, si le Parti libéral-radical veut se dessaisir de ce rapport; la commissaire du Parti libéral-radical annonce qu'elle en parlera à sa cheffe de groupe.

Séance du 27 novembre 2018

Avec l'accord des commissaires du Parti libéral-radical, la commission désigne M. Jotterand comme rapporteur de la proposition PR-1183.

Annexes:

1. Présentation du projet de la proposition PR-1183 (pour une meilleure lisibilité veuillez consulter la version sur internet)
2. A la suite des questions de la CAE du 21 juin 2016, réponse du 28 juin 2016 de M^{me} Isabelle Charollais, codirectrice du département des constructions et de l'aménagement, adressée à M^{me} Danièle Magnin, présidente de la commission, avec copie au Service du Conseil municipal pour transmission aux membres de la commission



PLACE DU PETIT-SACCONNEX

PR N° 1183 – TRAVAUX D'AMENAGEMENT D'UNE PLACE PUBLIQUE



COMMISSION DE L'AMENAGEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENTS
TRAVAUX
Service du génie civil – Service de l'aménagement urbain et de la mobilité
21 Juin 2016

MANDATAIRES :
Pascal Heyraud - architecte paysagiste
Mauler SA - ingénieurs civils
LUMINOcité

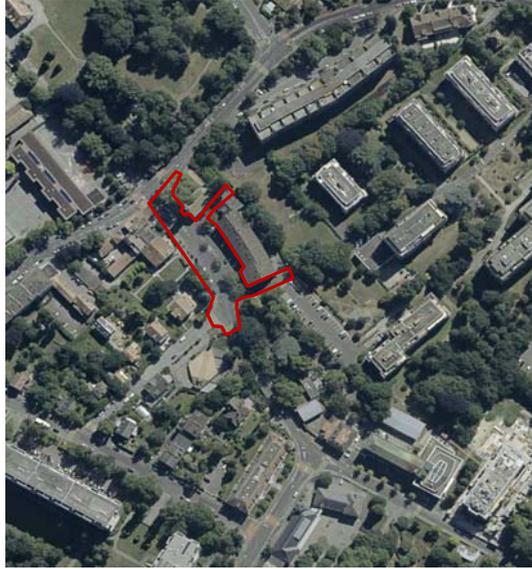


SOMMAIRE

1. Situation
2. Etat des lieux
3. Objectifs du concours
4. Projet
 - Usages
 - Réorganisation des flux et des stationnements
 - Aménagement de façades à façades
 - Revêtements de sol
 - Végétation
 - Mobilier et éclairage
5. Projet d'assainissement
 - Concept d'assainissement
6. Coûts des travaux et délibérations
7. Calendrier intentionnel

1. SITUATION

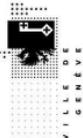
Le périmètre d'intervention



Le quartier du Petit-Saconnex
et sa place



SÉANCE DU 26 FÉVRIER 2019 (soir)
Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur



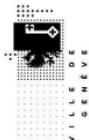
4.

2. ETAT DES LIEUX
Les points faibles



Les points faibles :

- espace piéton réduit
- espace dédié aux véhicules important
- segmentation de l'espace / mauvaise lisibilité
- arrêt de bus désaffecté



5.

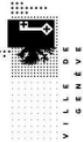
2. ETAT DES LIEUX Les points forts



Crédits photos: Pascal Heyraud et SAM

Les points forts :

- centralité et vie de quartier (équipements, commerces, vie associative...)
- environnement architectural de qualité
- limites claires
- santé et dimensions des arbres, qualités écologiques



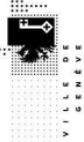
6.

3. OBJECTIFS DU CONCOURS

État existant



- Tirer partie du caractère actuel et historique du lieu
- Aménager la place en zone de rencontre et garantir la cohabitation harmonieuse entre les différents usagers
- Améliorer l'accessibilité aux habitations, aux commerces et au temple
- Veiller à la qualité et la nature des matériaux utilisés (revêtements de sol)
- Veiller au maintien de la végétation et de la flore locales
- Veiller à la qualité de l'éclairage public et du mobilier urbain

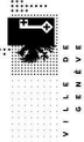


7.

4. PROJET



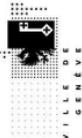
- **Usages, réorganisation des flux et des stationnements**
- **Aménagement de façades à façades**
- **Revêtements de sol** (en pavés, en béton et en gravier)
- **Chemins PMR en béton**
- **Végétation** (renforcement de l'arborisation et réimplantation de la flore locale indigène et protégée)
- **Mise en place d'un mobilier urbain et d'un éclairage adaptés au lieu**
- **Concept d'assainissement**



8.

4. PROJET
Usages





9.

4. PROJET Réorganisation des flux et des stationnements



- Mise en zone de rencontre de l'ensemble de la place

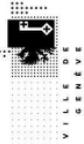
- **Maintien d'un seul sens de circulation**

- **Mise en double sens de circulation**

- Relocalisation des places deux roues-motorisés

- Maintien de 15 places de stationnement TI sur la place elle-même et relocalisation de 10 places TI au chemin des Crêts

- Augmentation de l'offre en stationnement vélo



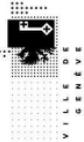
10.

4. PROJET Revêtements de sol



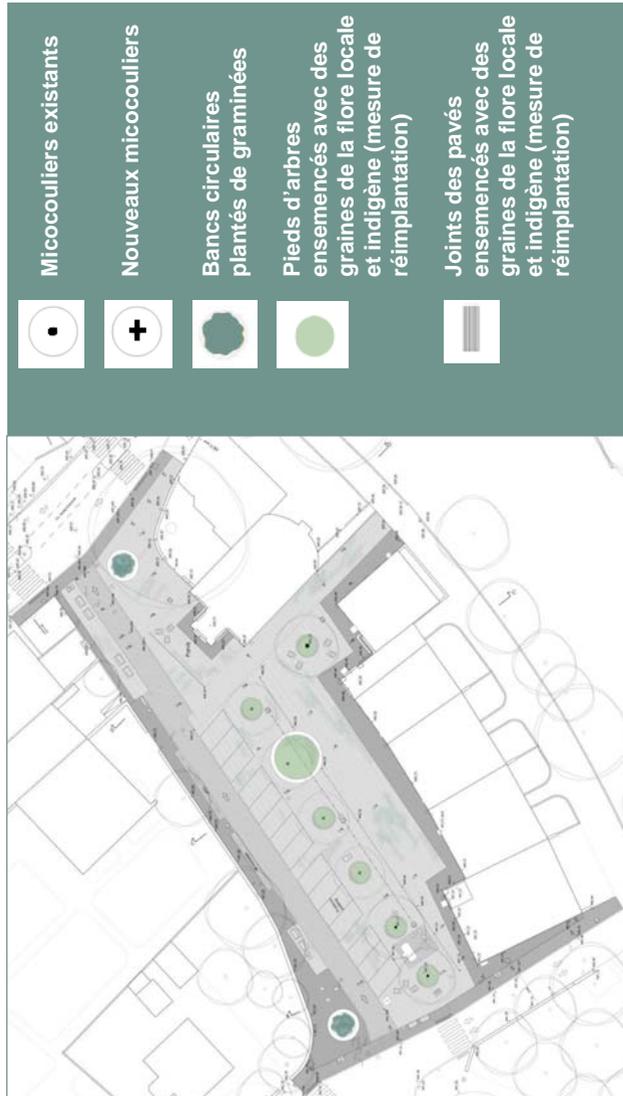
- Béton en pied du bâti (cheminements PMR) et sous mobilier
- Gravier au pied des arbres
- Pavés en ligne (8/12/15-20) avec joints ensemençés
- Ré-implantation de la flore sensible (l'hermiaire glabre, la sagaine, l'épiaire...)

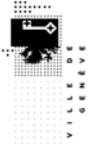




11.

4. PROJET Végétation





12.

4. PROJET
Végétation

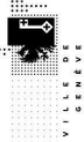


Les graminées



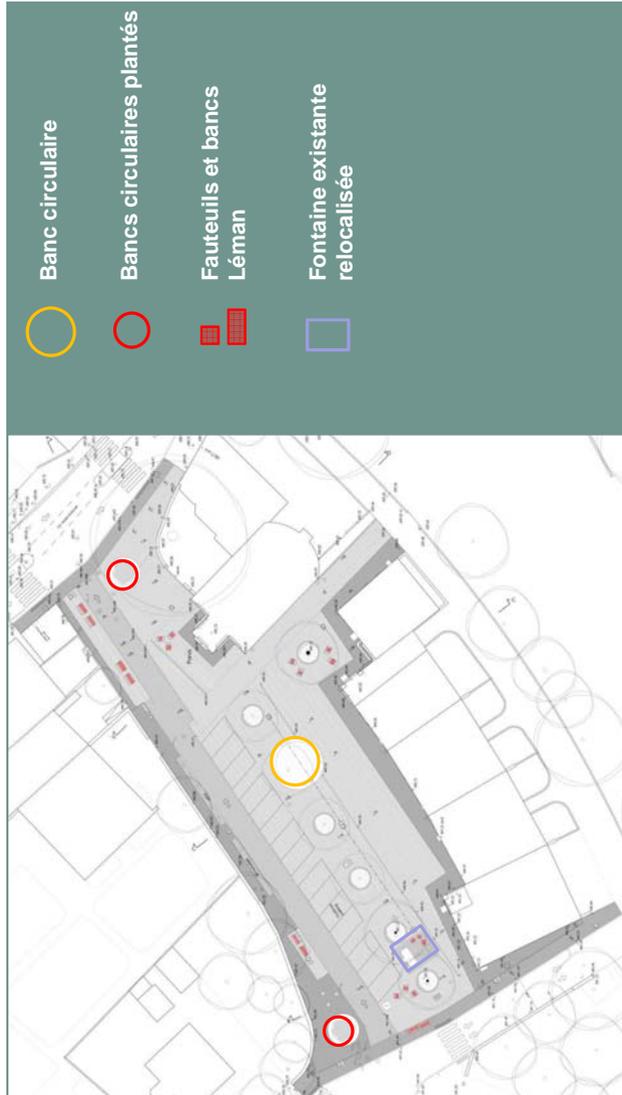
Les arbres /
pieds d'arbres

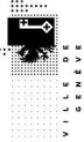
La flore locale
et indigène



13.

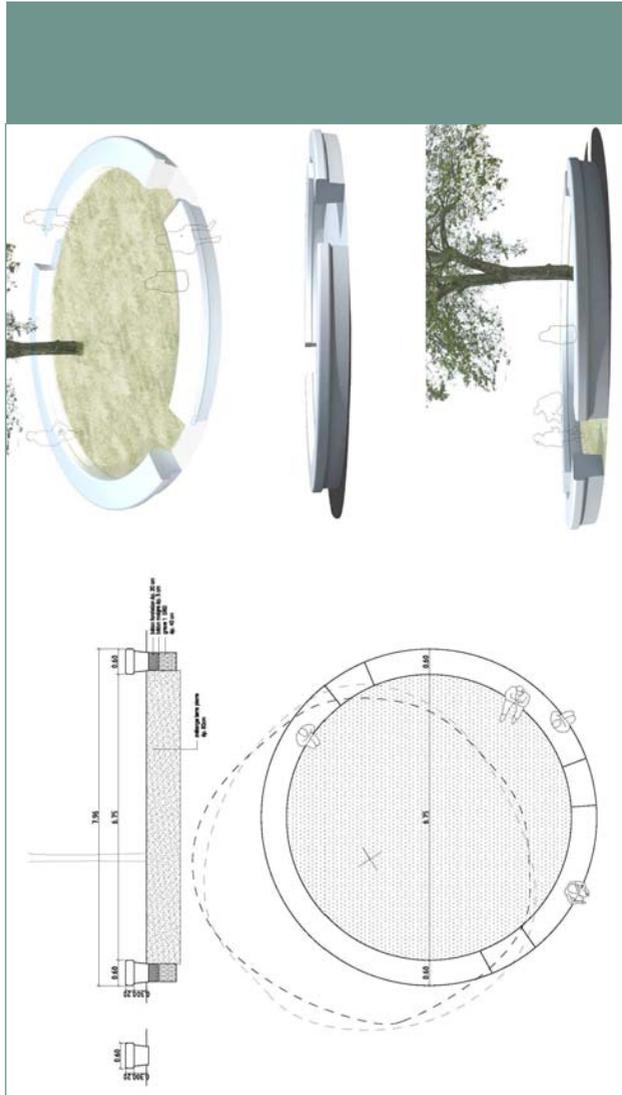
4. PROJET
Mobilier

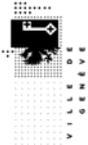




14.

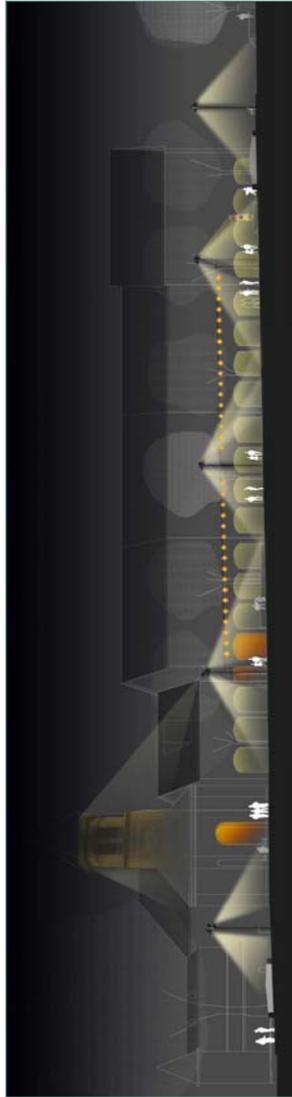
4. PROJET
Mobilier – banc circulaire central





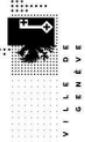
15.

4. PROJET Eclairage



- Améliorer l'éclairage général de la place
- Souligner les bâtiments emblématiques
- Offrir une ambiance particulière aux terrasses

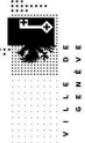




16.

**4. PROJET
Existant**

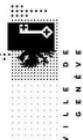




17.

4. PROJET
Projet

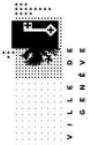




18.

4. PROJET
Existant



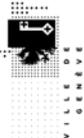


19.

4. PROJET
Projet

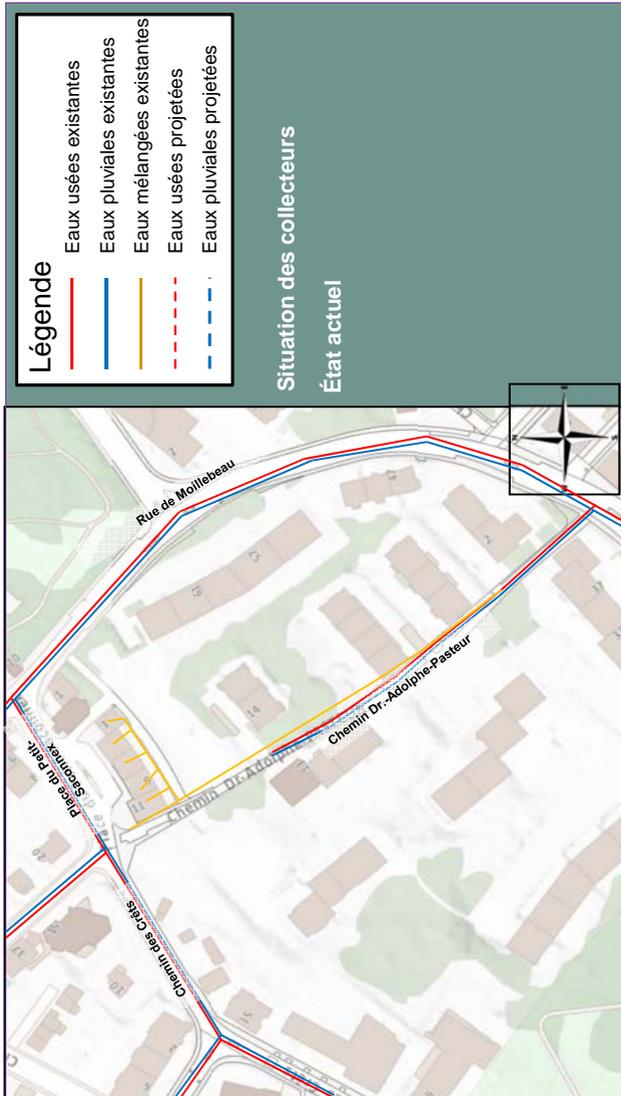


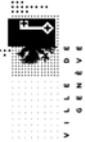
SÉANCE DU 26 FÉVRIER 2019 (soir)
Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur



22.

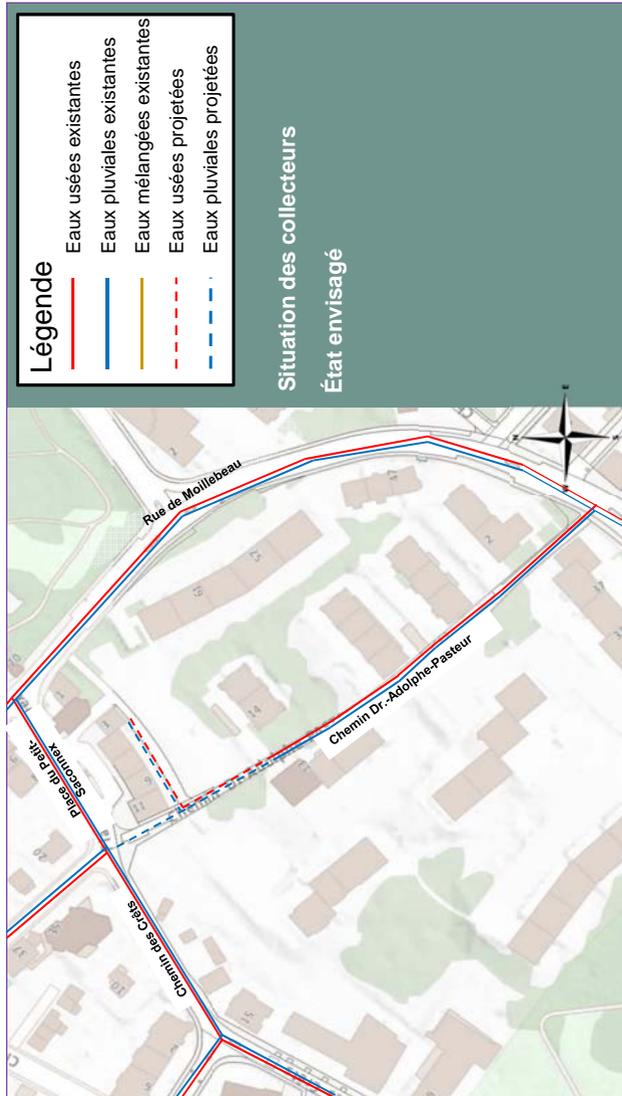
5. PROJET d'assainissement
Concept d'assainissement

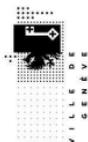




23.

5. PROJET d'assainissement
Concept d'assainissement



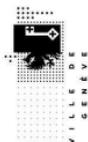


24.

4. ESTIMATION DES COÛTS

Délibération I – Réaménagement de la place du Petit-Saconnex

Travaux de génie civil (HT)	2'367'900
Honoraires et information-communication (HT)	822'200
Coût total de l'aménagement (HT) +TVA 8 % (arrondi)	3'190'100 255'200
Coût total de l'investissement (TTC)	3'445'300
Prestations du personnel en faveur des investissements 5% (arrondi)	172'300
Intérêts intercalaires: $\frac{(3'445'300+172'300) \times 24 \times 2,25\%}{2 \times 12}$	81'400
Déduction du crédit d'étude de la PR271/2 Voté le 23 juin 2003	-570'000
Délibération I - coût total net TTC	3'129'000

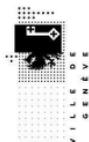
Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur

25.

4. ESTIMATION DES COÛTS

Délibération II – Assainissement

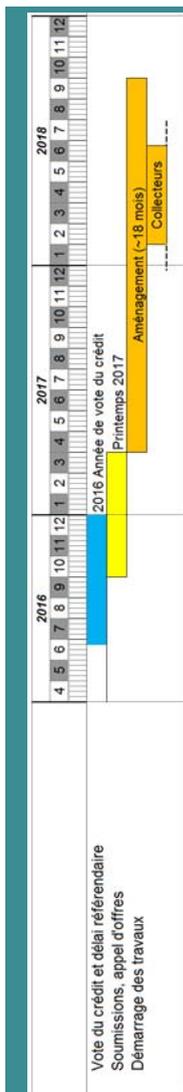
Travaux de génie civil (HT)	180'500
Travaux de génie civil à la charge des propriétaires	80'000
Total travaux de génie civil (HT)	260'500
Honoraires et information-communication (HT)	30'800
Coût total des collecteurs (HT) +TVA 8 % (arrondi)	291'300 23'300
Coût total des collecteurs (TTC)	314'600
Prestations du personnel en faveur des investissements 4% (arrondi)	12'600
Intérêts intercalaires: $\frac{(314'600 + 12'600) \times 14 \times 2,25\%}{2 \times 12}$	7'400
Coût total brut des collecteurs (TTC)	334'600
A déduire:	
- Remboursement des propriétaires des bâtiments pour le raccordement au réseau public d'assainissement	-86'400
- TVA récupérable sur la construction des collecteurs secondaires	-17'000
Délibération II – coût total net TTC (non compris participation financière du FIA)	231'200



26.

PLANNING INTENTIONNEL

Déroulement des opérations



Autorisation de construire et abattage : DD106807

- Déposées le 24.04.2014 et délivrées le 18.11.2014

Arrêté de circulation et mesures de signalisation routière:

- AC pris le 11.11.2014 suite à l'enquête publique, publié le 18.11.2014
- Janvier 2015, publication par la DGT des mesures de dépose et de placement de signalisation routière.

SÉANCE DU 26 FÉVRIER 2019 (soir)
Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur

5431

Audition CAE du 21 juin - PR 1183

Isabelle Charollais A : danièle.magnin

28.06.2016 08:35

Annick Viaccoz, Isabelle Riotton-Roch, Nicolas Betty, Sebastien Alphonse,
Cc : Remy Pagani, Sandra Heredia, "Christophe", Marie-Christine Cabussat,
commissions

Ce message possède une signature numérique.

Historique : Ce message a été transféré.

Madame la Présidente,

En complément de notre audition du 21 juin, je vous prie de trouver ci-après les réponses aux questions qui nous ont été posées par la Commission, ainsi qu'une copie de la présentation.



PR_petit_saconnex finale.pdf

1) Places de livraison

A l'heure actuelle, aucune case de livraisons n'est marquée sur la place du Petit-Saconnex, mais les livraisons s'effectuent correctement.

Le projet ne prévoit pas de places spécifiques livraisons, mais il existe suffisamment d'espace pour que les livraisons puissent continuer à s'effectuer selon le même principe. Les livraisons s'effectuent notamment par la rue de desserte située à l'arrière des bâtiments abritant les boutiques. Cette desserte sera toujours possible après réalisation du projet.

2) Places handicapées et places ou emplacements en lien avec le fonctionnement du temple

Actuellement, aucune case spécifiquement dédiée aux handicapés n'est prévue sur la place du Petit-Saconnex. Ces places sont généralement marquées suite à des demande d'usagers. Si une demande est formulée, une case handicapée pourrait très aisément être créée en lieu et place d'une place existante, sans aucun impact sur le projet.

Aucune place de stationnement ne sera réservée à l'usage du Temple, Cependant, grâce à la mise en sens unique de la Place, un parvis plus large est créé au-devant de l'édifice, permettant notamment à un véhicule des pompes funèbres de se stationner lors des cérémonies funéraires.

3) Modalités précises de relocalisation des 10 places sur le chemin des Crêts

Les adaptations de la répartition de l'offre en stationnement sont les suivantes :

- 8 places de stationnement sur la place du Petit-Saconnex ;
- 2 places de stationnement dans le chemin A.-Pasteur, en aval du chemin des Crêts ;
- + 1 place de stationnement dans le chemin A.-Pasteur, en amont du chemin des Crêts ;
- + 9 places de stationnement dans la section du chemin des Crêts comprises entre le chemin A.-Pasteur et le chemin Colladon ; incluses dans la zone bleue macaron, elles seront réparties en deux blocs, l'un de 4 places et l'autre de 5 places.

Le bilan de la réorganisation du stationnement est donc neutre.

4) Prix du banc circulaire

Le prix d'un banc circulaire préfabriqué en béton d'une circonférence de 25 mètres est estimé à environ 18'000 CHF.

5) Programme du concours et orientations données aux candidats

Le rapport du jury disponible sur le site de la Ville, ci-joint le cahier des charges du concours sans les annexes.

SÉANCE DU 26 FÉVRIER 2019 (soir)
Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur



Annexes_1.11.00_1.11.01.pdf

6) Explications quant à l'itinéraire véhicule à suivre pour arriver sur la Place du Petit Saconnex suite à l'interdiction de tourne à droite depuis la rue de Moillebeau ?

Pour les véhicules circulant le long de la rue de Moillebeau ou du chemin Moïse-Duboule, la place du Petit-Saconnex sera accessible par les deux itinéraires suivants (cf. plans ci-joints) :

- chemin de la Tourelle --> chemin A.-Pasteur ;
- chemin de la Tourelle --> chemin Colladon --> chemin des Crêts.



Place Petit-Saconnex_itinéraires accès depuis chemin M-Duboule.jpg

7) A quelle date la loi sur la compensation est elle entrée en vigueur ?

Le principe de la compensation du stationnement a été introduit dans la Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (H 1 05) le 23 mai 2012 (date d'entrée en vigueur), ainsi que dans le Règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (H 1 05.01) le 26 juin 2013 (date d'entrée en vigueur).

Pour rappel, la place du Petit-Saconnex n'est pas incluse dans le périmètre dans lequel le principe de compensation est appliqué de manière impérative, puisqu'elle est située en dehors de la zone du canton de Genève considérée comme dense.

8) Bilan de la mise à l'essai du sens unique

Les conclusions du bilan de la mise à l'essai de la fermeture partielle de la place du Petit-Saconnex sont les suivantes :

En comparant les charges de trafic de la situation "fermeture partielle" de la place du Petit-Saconnex avec la situation de référence, avant fermeture partielle, il en résulte que les axes de report choisis par les usagés sont :

- Moillebeau - Moïse-Duboule - Tourelle - Colladon
- Colladon - Crêts

Ces deux axes sont prioritaires dans les carrefours qu'ils traversent. Les mouvements d'accès à la place du Petit-Saconnex se font pour la plupart sur des carrefours moins sollicités, ce qui améliore globalement la fluidité du périmètre d'étude par rapport aux prévisions.

Les charges de trafic restent, en valeur absolue faibles, ce qui n'entraîne pas de problème majeur de circulation, ce que confirment les observations *in situ*.

La capacité utilisée des carrefours du périmètre d'étude reste faible. En effet, tous les carrefours ont au minimum 40% de réserve de capacité.

Les relevés effectués sur la ligne de bus 3 montrent que la fermeture partielle de la place du Petit-Saconnex ne péjore pas la progression des bus. La vitesse moyenne des bus est même dans l'ensemble légèrement meilleure malgré l'augmentation du trafic. Cette conclusion est appuyée par les TPG et les chauffeurs de la ligne 3, interrogés lors des relevés, qui ne signalent aucun problème de circulation.

Je remercie le secrétariat du CM qui nous lit en copie de bien vouloir faire suivre ces informations à tous les membres de la Commission.

Meilleurs messages

Isabelle Charollais
Département des constructions et de l'aménagement
Codirectrice

Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur

Le président. Il est 22 h 45. J'arrêterai les débats à 23 h si nous n'avons pas terminé le traitement de cet objet et nous le reprendrons demain à 17 h 30. Je le dis à l'attention de tous ceux qui auraient envie de prendre la parole et de répéter ce qui aura déjà été dit. Je donne la parole à M^{me} Brigitte Studer.

M^{me} Brigitte Studer, présidente de la commission de l'aménagement et de l'environnement (EàG). J'interviens comme troisième présidente et je ne me prononcerai là que sur la forme.

Il est bien normal que nos avis divergent, voire s'opposent sur certains projets, et qu'un débat démocratique ait lieu au sein des commissions et dans cette enceinte. Il n'est par contre pas correct d'utiliser la position de rapporteur ou de rapporteuse pour ajouter des commentaires personnels ou repousser le traitement d'un objet en ne rendant pas un rapport. Oui, cela a pris du temps pour trouver une solution et je ne peux que le regretter. Je comprends la colère de l'association des habitants du Petit-Saconnex et des Genêts, qui m'avait adressé un courrier en septembre 2018, ne comprenant pas le délai nécessaire pour que le Conseil municipal se prononce sur un projet dont le concours avait eu lieu en 2011. Une proposition soumise au Conseil municipal en avril 2016 a été renvoyée à deux reprises à la commission de l'aménagement et de l'environnement. Je ne peux que regretter la durée de traitement de cet objet et présenter nos excuses aux habitants.

Je tiens aussi à remercier M. Jotterand, qui a finalement accepté de reprendre ce rapport et de le rendre dans les meilleurs délais. J'espère que la qualité de celui-ci permettra cette fois un échange fructueux sur ce projet, même si ce sera probablement pour demain...

M. Ulrich Jotterand, rapporteur (S). Il faut placer les travaux de ce soir et de demain sous l'égide de la maxime de Desproges, que j'euphémiserai: si les hommes font moins de sottises en février, c'est qu'ils n'ont que vingt-huit jours... Des sottises, il y en a eu dans ce dossier. Les habitants du Petit-Saconnex doivent savoir ce qui s'est passé. Tout d'abord, cette proposition a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement le 24 mai 2016. Elle a été traitée en juin, août et septembre 2016 sous la présidence de M^{me} Magnin. Ensuite, elle a dormi jusqu'en septembre 2017.

Lors de l'audition du 21 juin 2016, M^{me} Charollais a rappelé que le projet en question avait fait l'objet d'un concours en 2011 et qu'il participait à la stratégie mise en place par la Ville, en accord avec le Conseil municipal, et visant à l'embellissement des sites et des places de quartier. En ce qui concerne son détail, je vous renvoie à l'annexe de ce rapport, qui en présente clairement les enjeux, c'est-à-dire un espace dédié à la mobilité douce, il y aura donc pavage de

SÉANCE DU 26 FÉVRIER 2019 (soir)
Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D'-Adolphe-Pasteur

la place; la circulation sera maintenue dans un seul sens; une quinzaine de places de stationnement seront accessibles; les autres, une dizaine, seront déplacés au chemin des Crêts; l'éclairage sera amélioré pour mettre en valeur les bâtiments; enfin, la problématique des collecteurs d'eaux usées n'a pas entraîné beaucoup de discussions.

La discussion a porté très rapidement sur la consultation des commerçants. Étaient-ils consultés, oui ou non? Les commissaires ont considéré que cette consultation n'était pas sérieuse, que les commerçants n'étaient pas écoutés et le département a fait le constat qu'il n'y avait pas d'opposition au projet, tout au plus des abstentions. D'autres questions sont revenues sur la table: les pavés, les places de stationnement, les places de livraison, la modération de la circulation automobile... Tout l'enjeu était de savoir si le petit commerce pouvait survivre à ce projet. La tentative de démonstration que cela n'était pas possible a fait long feu lors de l'audition consacrée à la boulangerie du lieu, à laquelle assistait le président de l'Association des boulangers-confiseurs du canton de Genève. Le rapport de causalité entre le test de modération de la circulation automobile et la baisse du chiffre d'affaires en question n'a pas été démontré. Par ailleurs, l'association d'habitants SacOGenêts est favorable à ce projet. Voilà le point de la situation en septembre 2016.

La proposition dort pendant une année. Le 5 septembre 2017, avec l'audition de M. Pagani, les mêmes questions reviennent sur les pavés, les places de stationnement et leur compensation. Il est constaté que, si le projet est plébiscité par trois commerçants, les autres s'abstiennent mais ne s'y opposent pas. Lors des prises de position, une majorité formée par le Parti démocrate-chrétien, les Verts, les socialistes et Ensemble à gauche accepte cette proposition. Le rapport est déposé pour la session de novembre 2017 mais, en raison du référendum contre le changement de zone au Petit-Saconnex prévu le 4 mars 2018, une motion d'ordre renvoie le rapport à la commission de l'aménagement et de l'environnement, pour éviter le parasitage de la votation.

Après l'échec du référendum en mars 2018, la question du caractère problématique du rapport conduit la commission à désigner un nouveau rapporteur libéral-radical; la réouverture des travaux est décidée. Le 17 avril 2018, la commission établit que ceux-ci se limiteront aux documents reçus et au toilettage du rapport. Ils ont plus précisément consisté à entendre une nouvelle fois les regrets d'une représentante du Parti libéral-radical à propos du retard des informations souhaitées et de l'absence de déontologie de la Ville dans la procédure de consultation. Les documents n'ont fait l'objet d'aucun examen nouveau. La commission approuve la proposition par la même majorité et le Parti libéral-radical annonce un rapport de minorité. Il faut noter que les informations prétendument manquantes étaient toutes contenues dans un courriel du 28 juin 2016 adressé par M^{me} Charollais à la présidente de la commission, avec copie au

Proposition: travaux à la place du Petit-Saconnex
et au chemin D^r-Adolphe-Pasteur

Service du Conseil municipal. Le 22 mai 2018, le rapporteur de majorité annonce que le Parti libéral-radical renonce au rapport de minorité. Les 5 et 25 septembre et le 20 novembre 2018, des membres de la commission s'inquiètent au sujet du rapport, qui n'est toujours pas disponible. Le 27 novembre 2018, afin de sortir de cette impasse, la proposition du Parti socialiste de rédiger le rapport est enfin acceptée par les commissaires libéraux-radicaux et la commission.

En guise de conclusion, qu'il me soit permis de dire que, si la politique exige de la volonté, l'obstination est le parent pauvre de celle-ci.

Premier débat

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Après ce long processus, j'espère avoir très rapidement la possibilité de commencer ce chantier. S'il n'y a pas d'autre intervention, je propose que vous votiez immédiatement, Monsieur le président. Tout a été dit. Depuis les onze, douze ans que je siège dans cette municipalité, la messe a été dite. Il faut passer aux actes.

Le président. La parole n'étant pas demandée, je passe...

Des voix. Si, elle est demandée!

Le président. Il a fallu le rappeler plusieurs fois... Madame Richard, à vous la parole.

M^{me} Patricia Richard (PLR). Je vous remercie, Monsieur le président. Je ne me savais pas invisible à ce point-là.

Le président. Il fallait suivre.

M^{me} Patricia Richard. Oui, cela fait un moment que ce rapport va dans un sens et dans l'autre. Les choses ont déjà extrêmement mal commencé quand un fonctionnaire dont je ne dirai pas le nom ici nous a affirmé, lors du premier traitement de l'objet en commission de l'aménagement et de l'environnement, que tout le monde avait été consulté. Elle l'a répété à plusieurs reprises. A la suite de cela,

lorsque nous avons auditionné l'association des habitants, celle-ci nous a effectivement dit que le représentant des commerçants n'était plus là et qu'il n'avait donc pas suivi les travaux depuis deux ou trois ans. Encore une fois, le magistrat et les services nous ont fourni certaines informations sur le projet qui n'étaient pas bonnes.

Le Petit-Saconnex est une charrie à chiens parce que les habitants de ce secteur sont très actifs; bonne ou mauvaise chose, chacun jugera. Mais la Ville a elle-même décidé plusieurs projets, qui ont essayé un référendum à chaque fois. Il est donc normal, en cas de référendum sur un projet, qui en touche un autre, concomitant, que nous suspendions nos travaux en attendant de voir ce qui se passe. Ce soir, vous noterez pourtant que le Parti libéral-radical ne demandera pas un nouveau renvoi en commission, sachant qu'un nouveau référendum porte sur la modification de zone approuvée par le Grand Conseil. Mais cela reste lié.

Le quartier est entièrement en travaux et complètement ravagé. Le Comité international de la Croix-Rouge est à bout touchant dans l'opération de réfection de son immeuble administratif. Nous avons aussi le chemin des Crêts bloqué par des travaux pour plusieurs mois, une route fermée et de gros projets des Services industriels de Genève, tandis que le bus est détourné et que la ligne 22 passe en plus du trolleybus. La circulation est très dense et cette proposition demande la fermeture d'une voie de circulation. C'est-à-dire que la place du Petit-Saconnex ne serait traversable qu'à la descente, alors qu'on arrive à peine à circuler dans le quartier. De quoi est-il fait? De beaucoup d'ambassades et de missions permanentes, juste en dessus de l'Organisation des Nations unies, de l'Organisation mondiale du commerce, de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle, le Bureau international du travail, et j'en passe. Ils sont tous là. Beaucoup d'internationaux sont véhiculés par des chauffeurs, mobilisables en tout temps.

Il est vrai que le Parti libéral-radical a écouté ces personnes aussi, ainsi que les commerçants, contrairement aux services de M. Pagani, qui ne l'ont pas fait tout de suite. Nous avons entendu leurs demandes, leur souci quant à de nouveaux travaux, alors qu'ils en subissent depuis plusieurs années, au déplacement ou à la suppression de places de stationnement, alors qu'une majorité de leur clientèle vient en voiture, se gare sur la place, achète quelque chose et repart immédiatement. Lors de son audition, le président de l'Association des boulangers-confiseurs du canton de Genève nous l'a clairement dit: dans ce quartier, s'il n'y a pas de place de stationnement devant un commerce, les gens vont au commerce suivant, où il y en aura. Approuver un tel projet sans l'étudier correctement, c'était donc hors de question pour nous. Le petit commerce, le commerce tout simple, crée de l'emploi, des richesses, des impôts, de la taxe professionnelle. Ça fait vivre notre ville, notre Conseil et Genève. Le Parti libéral-radical refuse de cracher sur ces personnes-là. Nous devons écouter tout le monde.

Nous restons opposés à ce projet. Nous nous sommes abstenus en commission, mais nous le refuserons maintenant. Presque 3,5 millions de francs pour refaire une place – où l'on circule actuellement à double sens, mais qui deviendra un bouchon de plus dans le quartier après les travaux –, c'est extrêmement cher. Pour toutes ces raisons, nous dirons non à la proposition.

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale. Je pensais arrêter les débats à 23 h exactement, mais voilà que nous sommes saisis d'une motion d'ordre de M. Ulrich Jotterand, qui réclame la clôture du débat et le vote immédiat de la proposition.

Mise aux voix, la motion d'ordre est refusée par 35 non contre 24 oui (1 abstention).

Le président. Nous reprendrons le débat demain.

11. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

12. Interpellations.

Néant.

13. Questions écrites.

Néant.

Séance levée à 23 h.

SOMMAIRE

1. Exhortation	5238
2. Communications du Conseil administratif	5238
3. Communications du bureau du Conseil municipal	5238
4. Questions orales	5238
5. Proposition du Conseil administratif du 6 février 2019 en vue de l'ouverture d'un crédit brut de 9 697 600 francs, destiné à la réhabilitation ou la création de réseaux secondaires d'assainissement, dont à déduire la participation des propriétaires des biens-fonds concernés et la récupération de la TVA de 1 057 000 francs, soit un montant net de 8 640 600 francs (PR-1341)	5239
6. Projet de délibération du 6 février 2019 de M ^{mes} Florence Kraft-Babel et Patricia Richard: «Stop aux privilèges des secrétaires du bureau du Conseil municipal» (PRD-209).	5251
7. Proposition du Conseil administratif du 22 février 2019, sur demande du département des constructions et de l'aménagement, en vue de l'approbation du projet de résolution d'initiative communale à la consultation sur mise à jour de la loi sur le réseau des transports publics (LRTP, rsGE H 1 50) et du schéma directeur du réseau sur rail ainsi que l'ouverture de crédits d'étude et d'investissement pour quatre nouveaux projets d'infrastructures de transports publics (PR-1343)	5261
8. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 29 mai 2018 en vue de l'ouverture d'un crédit brut de 1 795 700 francs destiné à la réhabilitation de la roseraie du parc La Grange, dont à déduire le legs De Francia d'un montant de 638 613 francs destiné à la végétalisation des parcs de la Ville de Genève et le don Ivanov Pavel d'un montant de 250 000 francs destiné à la rénovation de la roseraie du parc La Grange, soit un montant net arrondi de 907 100 francs, parcelle N° 3166, feuille 42 de la commune de Genève-Eaux-Vives, d'une surface de 203 098 m ² (PR-1304 A) . . .	5335

9. Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 17 octobre 2018 en vue de l'ouverture d'un crédit de préétude d'un montant de 500 000 francs destiné à la restauration et à l'agrandissement du Musée d'art et d'histoire, sis rue Charles-Galland 2 (PR-1323 A) . . . 5371
10. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 26 avril 2016 en vue de l'ouverture de deux crédits pour un montant total brut de 3 463 600 francs et net de 3 360 200 francs, recettes déduites, soit:
- 3 129 000 francs, destinés au réaménagement de la place du Petit-Saconnex;
 - 334 600 francs brut, dont à déduire la participation des propriétaires des biens-fonds concernés pour un montant de 86 400 francs et la récupération de la TVA de 17 000 francs, soit un montant net de 231 200 francs, destiné aux travaux d'assainissement du chemin D^r-Adolphe-Pasteur (PR-1183 A1) 5385
11. Propositions des conseillers municipaux 5437
12. Interpellations 5437
13. Questions écrites 5437

La secrétaire administrative du Conseil municipal:
Marie-Christine Cabussat