
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Septième séance – Mardi 26 juin 2012, à 17 h

Présidence de M. Jean-Charles Rielle, président

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

Font excuser leur absence: *MM. Michel Amaudruz, Sylvain Clavel et Lionel Ricou.*

Assistent à la séance: *M. Rémy Pagani*, maire, *M^{me} Sandrine Salerno*, vice-présidente, *M^{me} Esther Alder*, *MM. Sami Kanaan et Pierre Maudet*, conseillers administratifs.

CONVOCATION

Par lettre du 15 juin 2012, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour lundi 25 juin et mardi 26 juin 2012, à 17 h et 20 h 30.

1. Communications du Conseil administratif.

Néant.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Le président. Mesdames et Messieurs, j'ai deux communications. D'abord, je vous apporte les remerciements de notre ancienne présidente du Conseil municipal, Marie-France Spielmann, qui regardait la télévision lorsque nous lui avons rendu hommage hier. Elle passe un moment difficile, mais surmontable, et elle vous remercie.

Ensuite, nous remercions vivement les joueurs et joueuses du Conseil municipal, qui ont été brillants lors du tournoi de football des élus, le 10 juin, du tournoi de football interservices de l'administration municipale, les 15 et 16 juin, et lors de la rencontre de beach-volley disputée amicalement contre le Grand Conseil, le 24 juin, auxquels votre président était présent avec d'autres membres du bureau et des commissions, notamment la commission des sports. (*Applaudissements.*)

3. Questions orales.

M^{me} Esther Alder, conseillère administrative. Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers municipaux, je voudrais juste vous apporter les précisions suivantes après les différentes questions orales qui concernaient Dialogai.

Au sujet des subventions délivrées par mon département, je puis vous dire ceci: Dialogai a bénéficié, en 2011, de 10 000 francs pour des travaux à la suite de vandalisme. Je pense que vous avez déjà eu ces réponses lors du processus budgétaire de l'an passé. En 2011, Dialogai a reçu également 10 000 francs à l'occasion de son trentième anniversaire. Voilà pour ce qui est des aides financières allouées à Dialogai. Vous constaterez qu'il ne s'agit que de subventions ponctuelles liées à un problème et à un événement spécifiques.

M^{me} Sandrine Salerno, conseillère administrative. Je réponds à la question de M. Schaller relative aux surveillants de salles communales. Effectivement,

trois rencontres ont eu lieu, en janvier 2012, entre les syndicats et la direction de la Gérance immobilière municipale (GIM) sur l'activité de surveillant de salle. Pas tellement sur le cahier des charges, puisqu'il date de 1996 et qu'il a été réactualisé en 2011. Mais il contenait déjà, à l'époque, l'activité de nettoyage des dites salles communales.

Je donne raison à M. Schaller: il a été discuté de la profession, de ses difficultés et de ses contraintes durant ces trois rencontres avec les syndicats. Nous ne sommes pas dans un rapport acrimonieux ou de doléances, mais plutôt dans un échange ouvert. Depuis janvier 2012, il n'y a plus eu de rencontres. Cela dit, la direction du service de la GIM a décidé de reprendre contact, en automne de cette année, pour faire le point sur les requêtes relatives aux salles communales... (*Brouhaha.*)

Le président. Madame la vice-présidente du Conseil administratif, excusez-moi, mais je ne peux pas admettre que vous parliez dans un tel brouhaha... La séance a commencé, Mesdames et Messieurs! Poursuivez, Madame la vice-présidente!

M^{me} Sandrine Salerno, conseillère administrative. Etant habituée au brouhaha, je suis plus perturbée par votre interruption abrupte que par le brouhaha ambiant! Tout est donc sous contrôle et je remercie M. Schaller de sa question.

M. Sami Kanaan, conseiller administratif. Je voudrais compléter ma réponse d'hier à M^{me} Magnin, concernant les avances sur salaire des choristes du Grand Théâtre. Les choristes du Grand Théâtre sont du personnel employé par la Fondation du Grand Théâtre et non par la Ville de Genève, mais la fondation applique les mêmes règles que la Ville de Genève en matière d'avances sur salaire lorsque la situation le permet. Des avances sur salaire ont été effectivement concédées pour les vacances d'été pour un montant total de 24 000 francs. Il y a eu un léger retard, mais elles ont bien été accordées.

M^{me} Esther Alder, conseillère administrative. Je voulais encore apporter une précision, à la suite de la question qui m'avait été posée par M. Dossan, concernant le débarras et les grands nettoyages des classes avant les vacances scolaires.

Sachez que la règle est que les enfants, deux jours avant la fin de l'année scolaire, participent aux nettoyages des classes. Cette activité est plutôt symbolique,

puisqu'elle les rend attentifs à la propreté des lieux et au soin qu'on doit porter au matériel. Il y a là un aspect didactique. Ce n'est en aucun cas une activité qui se déploie, comme vous l'avez relevé, une semaine avant la fin des cours. Non, c'est cette semaine que les enfants participent à ces grands travaux liés aux nettoyages.

M^{me} Sandrine Salerno, conseillère administrative. J'ai un peu l'esprit d'escalier, mais je devais aussi une réponse à M. Genecand, qui se passionne pour la prose socialiste puisqu'il lit – et il a raison! – l'excellent magazine *Cause commune*... Votre question, Monsieur, était relative à des échanges de courriels portant sur un sondage qu'un de mes collaborateurs aurait envoyé depuis une adresse Ville. Enquête a été menée. Il y a effectivement eu un envoi de ce collaborateur, mais pas depuis une adresse Ville. J'ai l'ensemble des échanges de courriels si vous les souhaitez, Monsieur le conseiller municipal.

4. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 20 avril 2011 en vue de l'ouverture d'un crédit de 1 420 000 francs destiné à l'étude d'une image directrice de la zone industrielle des Charmilles (ZIC) et au projet de création d'un Ecopôle, situé au 43 de l'avenue de Châtelaine, sur la parcelle N° 3121, feuille 48 du cadastre de la commune de Genève, section Petit-Saconnex (PR-886 A)¹.

Troisième débat

M^{me} Sandrine Salerno, conseillère administrative. Mesdames et Messieurs, vous avez un marathon d'urgences et de points à l'ordre du jour. Je serai donc brève sur cet enjeu qui nous a déjà mobilisés il y a quelques mois. Je souhaiterais vraiment que, dans un enthousiasme délirant, vous votiez ce projet avec l'amendement déposé, qui allait de soi et dont nous avons discuté en premier débat, concernant la situation des artisans actuellement logés sur la zone industrielle des Charmilles.

Pourquoi ce projet me tient-il à cœur? Pourquoi devrions-nous toutes et tous le soutenir? Parce que la zone industrielle des Charmilles est la dernière zone qui nous reste en ville de Genève et qu'elle est aujourd'hui, à plus de 50%, occupée par des débarras et dépôts, principalement pour les services de l'administration.

¹ «Mémorial 169^e année»: Rapport, 5695. «Mémorial 170^e année»: Motion d'ordonnancement, 439.

Proposition: Ecopôle de la zone industrielle des Charmilles

C'est une noble tâche, mais je pense que nous pouvons faire beaucoup mieux que de laisser une zone industrielle servir d'entrepôts pour les besoins des divers services municipaux.

Dans le canton et en ville de Genève, nous devons proposer des espaces qui permettent la création d'emplois – nous en discutons hier ici même. Nous avons besoin de ces espaces-là sur la zone industrielle des Charmilles. Nous avons évalué le potentiel de création d'emplois à près de 300 places dans un seul bâtiment, lequel sert aujourd'hui à héberger un camion du Service d'incendie et de secours (SIS).

Il y a vraiment un meilleur usage à faire d'une bonne partie de cette zone industrielle des Charmilles, sans négliger le travail – je me permets de le saluer! – de la Gérance immobilière municipale (GIM), qui a proposé depuis très longtemps un relogement sur cette parcelle à des artistes et artisans, notamment ceux de Sécheron à l'époque.

Pour ce projet, nous avons le soutien de l'ensemble des milieux et des lobbies économiques. Un partenariat a été imaginé avec la Fondetec et la Chambre de l'économie sociale et solidaire, pour un canton et une ville qui ont absolument besoin de diversifier le tissu économique local. Je donnerai deux chiffres: aujourd'hui, dans le canton de Genève, 85% des activités sont de type tertiaire et, en ville de Genève, 90% sont de type tertiaire. Sur la zone industrielle des Charmilles, il y a encore du secondaire et je pense que nous avons toutes et tous intérêt à diversifier la création d'emplois en ville de Genève.

Je vous demande donc, aux uns et aux autres, de bien vouloir voter cette proposition. Elle est encore au stade embryonnaire, puisque nous vous demandons des crédits pour développer une image directrice, un premier projet, et que nous devons de toute façon repasser devant vous pour que vous libériez les sommes qui permettront la rénovation-reconstruction de la halle. Celle-ci sera tout à la fois un lieu d'hébergement, de financement et de conseil pour les entreprises genevoises – et elles en ont vraiment besoin! Je vous remercie de votre attention, Mesdames et Messieurs.

Le président. Je salue à la tribune du public M. Guillaume Sauty, député.
(*Applaudissements.*)

M. Alberto Velasco (S). Monsieur le président, je voulais vous demander l'ordre des urgences...

Le président. Nous traiterons les rapports PR-886 A, PR-929 A/B et PR-960 A.

M. Morten Gisselbaek (EàG). La question de l'Ecopôle et de la zone industrielle des Charmilles dont nous traitons cet après-midi est finalement assez simple. Il s'agit, rappelons-le, de la dernière zone de ce type en Ville de Genève et elle représente en fait moins de 1,5% de ce territoire communal. La proposition est celle qui vient d'être rappelée par M^{me} Sandrine Salerno, à laquelle s'ajoute l'élaboration d'une image directrice pour le périmètre.

En commission comme lors du premier débat, cette proposition a été largement acceptée. La zone industrielle des Charmilles est en effet assez grande pour accueillir ce bâtiment qui abritera des entreprises en création, lesquelles, nous l'espérons, sauront trouver leur place et tisser des liens avec les entreprises déjà présentes sur le périmètre.

Nous avons déposé en premier débat, avec nos collègues socialistes, un amendement qui garantissait la possibilité pour les actuels locataires du site, artisans, artistes et petites entreprises, de rester sur le site même, pendant et après les travaux d'installation de l'Ecopôle. Cet amendement a été accepté par le Conseil municipal, avec un sous-amendement proposé par les Verts.

Nous avons été nombreux, je pense, à mettre à profit le temps entre le deuxième et le troisième débat pour faire mieux connaissance avec les locataires de la zone industrielle des Charmilles et leurs activités diverses. Cela aurait peut-être dû être fait lors de l'examen de la proposition par la commission, mais nous avons parlé davantage d'économie que d'aménagement.

Nous en avons aussi profité pour mettre au point un amendement commun avec les socialistes et les Verts, également signé par M. Sormanni, lequel a été déposé il y a un peu moins de deux mois. Je pense que vous l'avez reçu. Cet amendement propose l'adjonction suivante à l'article premier:

Projet d'amendement

«*Article premier.* – (...) Le processus entier sera mené impérativement avec les locataires actuels du site et en garantissant leur relogement, sur le site même pour celles et ceux qui le souhaiteront, à des conditions au moins équivalentes à celles des baux en cours.»

A ce propos, il faut quand même signaler, pour l'anecdote et pour mieux appréhender l'état d'esprit qui peut régner au sein de la zone industrielle des Charmilles, qu'une partie des locataires actuels sont arrivés là à la suite du déménagement pour laisser la place à Merck Serono sur le site de Sécheron et une autre partie après le relogement des occupants d'Artamis dans les ateliers du Vélodrome...

Or, un déménagement n'est jamais agréable lorsqu'il est imposé. Il prend du temps, de l'énergie et il coûte de l'argent. Nous vous demandons donc ce soir de bien vouloir voter cet amendement, qui sera compris par les artisans et les petites

Proposition: Ecopôle de la zone industrielle des Charmilles

entreprises comme un signe de soutien à leur présence et à leurs activités, comme un signe de reconnaissance de leur savoir-faire et comme une garantie de pouvoir travailler tranquillement sans avoir à s'inquiéter de leur relogement.

M. Adrien Genecand (LR). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, comme hier, je suis surpris de la tournure de ce débat. Je vous rappelle que nous avons accepté cette proposition avec les amendements en vue d'étudier la variante avec du logement, comme ce qui se fera notamment dans le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV), et en vue de tenir compte des locataires actuels de la zone industrielle.

Le troisième débat a été demandé par le magistrat en charge de la construction, à savoir M. Pagani. Je veux bien que nous rediscutions maintenant du fond du projet, mais il a été voté et tout le monde l'a accepté. Le magistrat a demandé le troisième débat parce qu'il n'était pas sûr qu'on puisse prévoir la mixité. Il ne prend pas la parole d'entrée pour nous dire si, oui ou non, ce sera possible. En conséquence de quoi, je présume que c'est possible. Alors, allons plus vite!

Ce soir, je redépose donc notre amendement. La réflexion est simple, Mesdames et Messieurs. Il s'agit certes du dernier terrain industriel en ville de Genève. Néanmoins, on peut se poser la question de l'opportunité de construire du logement à 2 km du centre-ville, à proximité de toutes les commodités, des voies de transports publics. C'est pourquoi nous proposons le nouvel article suivant:

Projet d'amendement

«Art. 3. – Proposer au Conseil d'Etat de déclasser le terrain en zone mixte.»

Nous voulons construire cet Ecopôle mais, en même temps, y intégrer la possibilité de faire du logement, peut-être par la voie d'un déclassement en zone mixte voté au Grand Conseil. Quoi qu'il en soit, j'attends, puisque je vois que M. Pagani a demandé la parole. J'espère qu'il la prendra tout de suite, auquel cas je m'exprimerai à nouveau après. Mais je vous encourage évidemment à soutenir ce projet amendé.

M. Stefan Kristensen (S). Nous en sommes au troisième débat et sans répéter les différents éléments, j'aimerais rappeler un certain nombre d'aspects qui me paraissent essentiels. La Ville a acquis ces terrains il y a de longues années, à la fin du siècle dernier, et la proposition de crédit qui nous est soumise comprend une perspective qui s'insère de manière pertinente et dynamique dans les actuels dispositifs cantonaux ou privés de soutien à la création d'emplois et d'entreprises. Nous nous en sommes bien aperçus lors des auditions en commission.

Cette proposition de crédit comporte l'étude de deux aspects: la création d'un Ecopôle, dispositif de soutien à la création d'entreprises ressortissant à l'économie sociale et solidaire, ainsi qu'une image directrice de l'ensemble du site. A propos de l'Ecopôle, je tiens à rappeler que cette notion recouvre des structures – entreprises, fondations, associations – qui ne visent pas à l'accumulation de profits. C'est ce que j'avais résumé lors du premier débat sous la formule «la libre entreprise sans le capitalisme». La formule est peut-être audacieuse, mais elle me paraissait résumer assez bien l'enjeu.

Cet Ecopôle ouvre la perspective d'une collaboration inédite et fructueuse entre la Fondetec et la Chambre de l'économie sociale et solidaire, collaboration déjà entamée qui sera approfondie. Il s'agit là d'une collaboration public-privé assez prometteuse à mon avis.

Concernant l'image directrice, il est évidemment essentiel de développer une sorte de plan localisé sur ce quartier pour aboutir enfin, comme l'a rappelé la magistrate tout à l'heure, à un usage optimisé de ces terrains.

Pour ces raisons, je vous invite instamment, chers collègues, à accepter cette proposition, avec ou sans la réduction du montant du crédit accepté en commission et avec l'amendement déposé entre-temps par l'Alternative en vue d'impliquer les occupants actuels du site dans l'élaboration de cette image directrice et de garantir la pérennité de leur installation dans cette zone.

En revanche, je vous invite solennellement, si je puis dire, à refuser l'amendement déposé par notre estimé collègue Adrien Genecand, qui vise à étudier l'implantation d'un immeuble de logements dans la zone industrielle. Je m'attarde là-dessus une minute, car cela me paraît une question de simple bon sens. De deux choses l'une: soit nous voulons une zone industrielle dévolue à des activités industrielles et artisanales, soit nous n'en voulons pas et, à ce moment-là, nous déclassons cette zone et nous faisons autre chose.

Dans mon groupe, nous sommes d'avis que cette zone est précieuse; elle est un instrument intéressant au service de notre collectivité pour stimuler la création d'emplois dans un domaine qui n'est pas couvert par les autres dispositifs de soutien à la création d'entreprises, comme je l'ai rappelé tout à l'heure. Par conséquent, nous devons nous donner les moyens d'optimiser au maximum l'usage de ces terrains et non pas les affecter à d'autres activités, puisque la zone n'est déjà pas très grande. D'ailleurs, de nombreux plans localisés de quartier (PLQ) ont été élaborés récemment dans l'ensemble de ce quartier de Châtelaine.

Enfin, cet amendement, tel que je l'ai compris lors du premier débat, est inspiré par une défiance, que je conteste fortement, à l'égard de l'économie sociale et solidaire. Cette défiance est basée sur une confusion que j'ai évoquée lors du premier débat et que je voudrais rappeler. C'est le préjugé selon lequel ce type d'activités

Proposition: Ecopôle de la zone industrielle des Charmilles

économiques génère nécessairement des coûts pour la collectivité. Je crois qu'on a entendu l'expression «aspirateur à subventions», ou quelque chose de ce genre...

Je m'inscris absolument en faux contre cette interprétation. L'économie sociale et solidaire n'est pas synonyme d'économie subventionnée. C'est simplement une renonciation à une accumulation des profits. De nombreuses organisations, telles les coopératives d'habitation, ressortissent à ce type d'activités, qui sont parfaitement autonomes et ne génèrent pas de demandes de subventions. Cette présupposition n'est pas légitime et n'a pas lieu d'être dans ce débat. D'ailleurs, j'avais l'impression, comme la plupart des autres commissaires, que les débats en commission avaient permis de lever cette ambiguïté.

Pour ces raisons-là, je vous invite à adopter ce crédit, si possible sans l'amendement qui vise à brouiller l'usage des terrains en question.

M. Rémy Pagani, maire. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je pensais prendre la parole en tout premier, mais, sachant que ce projet est très cher à M^{me} Salerno, il me semblait évident qu'elle devait s'exprimer la première pour le défendre. Toujours est-il que c'est moi, en effet, qui ai demandé le troisième débat, Monsieur Genecand. Je tiens à répondre à vos questionnements et à vous dire pourquoi j'ai demandé ce troisième débat. J'avais quelques doutes sur la légalité de votre amendement concernant la possibilité d'introduire des logements dans la zone industrielle, *a fortiori* dans cette zone industrielle précisément. Après avoir pris des renseignements auprès du Conseil d'Etat et auprès du Service de surveillance des communes, je peux vous certifier que vous ne pouvez pas introduire cet amendement pour du logement.

Ainsi, il y a de cela cinq ou six ans, M^{me} von Arx-Vernon, députée, a fait la proposition au Grand Conseil de mettre de la mixité dans cette zone industrielle. Après avoir recueilli l'avis de passablement de gens, notamment de la Ville de Genève, mais aussi de l'ensemble des artisans et des commerçants – que vous êtes censé défendre, Monsieur Genecand – le Grand Conseil a renoncé à ce projet.

Il faut bien le reconnaître, Monsieur Genecand, ces petites et moyennes entreprises ont besoin non pas d'aller dans la zone industrielle de Peney, mais d'être au centre afin de rendre des services de proximité à la population. En conséquence de quoi, le Grand Conseil a refusé la proposition que vous faites, c'est-à-dire d'y mettre de la mixité.

Ensuite, si vous votiez cet amendement, je ne pourrais pas, puisque je suis censé respecter les lois, faire étudier cette mixité. En fait, pour l'étudier, il faudrait modifier la zone. Or, à ma connaissance, la zone ne sera pas modifiée. Puisque les modifications de zones dépendent du Grand Conseil, je vous encou-

rage, par pur et simple bon sens, Monsieur Genecand, à ne pas déposer cet amendement.

D'ailleurs, à supposer que nous puissions le faire, dès le moment où nous mettrions une vingtaine ou une trentaine de logements, il y aurait des problèmes de voisinage, comme dans passablement d'endroits à Genève. Des entreprises font fonctionner les ventilateurs des frigos le soir; à 4 h ou à 5 h du matin, ce sont les boulangers qui commencent leur travail; à 7 h, l'imprimeur fait tourner ses machines. Aux Charmilles, les plaintes des voisins seraient adressées aux petites et moyennes entreprises qui, à terme, devraient être délocalisées pour garantir aux braves gens habitant ces logements de bonnes nuits de sommeil.

Je voudrais encore ajouter un élément. Vous le savez bien, prévoir des logements engendre une augmentation du prix des terrains. Or, pour une petite ou moyenne entreprise et à la différence d'une banque, l'essentiel est d'éviter d'immobiliser de l'argent qui ne produit rien, c'est-à-dire de payer des surfaces à 500, 600, 700 francs le mètre carré.

Je vous le rappelle, les zones industrielles que nous mettons à la disposition de ces petites et moyennes entreprises sont à 35 francs le mètre carré par année! La Fondation pour les terrains industriels de Genève met du terrain en droit de superficie à 35 francs le mètre carré par année, ce qui fait qu'une petite ou moyenne entreprise peut subsister. Elle n'a pas à immobiliser des sommes astronomiques avec, pour résultat, de ne plus avoir de trésorerie pour fonctionner.

En conséquence de quoi et au vu de tous ces arguments réunis, je vous invite, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, à ne pas voter cet amendement, dans la mesure où je ne pourrai pas en tenir compte dans le crédit d'étude ni mettre en œuvre ce que vous décideriez le cas échéant, puisque cette décision serait illégale de l'avis des personnes que j'ai consultées.

M. Daniel Sormanni (MCG). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, finalement il n'est pas si mal que nous ayons ce troisième débat. Il permettra de recentrer un peu la discussion. Sur le principe, il serait intéressant de savoir depuis combien d'années cette zone industrielle appartient à la Ville de Genève. Jusqu'à présent, on n'en a pas fait grand-chose, à part y mettre quelques entreprises, notamment celles qui ont été chassées – c'est l'ironie du sort! – de Sécheron lorsque s'est construit le bâtiment de Merck Serono. Elles ont atterri ici et on les enverra peut-être un jour ailleurs...

Ces locaux ont également été utilisés par des services de la Ville, ce qui n'est pas la vocation première d'une zone industrielle... Il y a le SIS, le Service des espaces verts, les bibliobus et, cerise sur le gâteau, au moment où on discute de cette proposition, hop! on y ajoute le Moulin à Danses (MàD). Cela fera très plai-

sir aux entreprises du site, qui sont très inquiètes, non pas à cause du bruit provoqué par le MàD, puisque la nuit les entreprises ne sont plus en activité, mais à cause des risques de dégradation du site. D'ailleurs, les habitants, qui ne sont pas très loin, Monsieur le maire, s'en inquiètent aussi. En l'occurrence, on voit que rien n'a été fait depuis de nombreuses années, ne serait-ce que pour déplacer les services de la Ville de Genève, qui n'ont rien à faire dans cette zone industrielle, et pour développer l'emploi de proximité.

Comme vous venez de le dire, Monsieur le maire, les petites entreprises ont besoin de loyers bas, sinon elles ne survivent pas. Or, dans cette image directrice, on nous propose un Ecopôle dans le bâtiment de bureaux. Mais au vu des prix que vous venez de mentionner, aux prix prévus dans cet Ecopôle, on n'y mettra pas une seule petite entreprise. Pas une seule! A 400 francs le mètre carré, ou plutôt entre 400 et 600 francs le mètre carré, comme me le souffle ma collègue qui siège à la commission de l'aménagement et de l'environnement, on ne mettra pas une seule petite entreprise! Je me demande bien ce qu'on mettra dans cet Ecopôle...

Nous disons oui au principe du développement de l'économie dans la seule zone industrielle qui reste. Elle se situe en ville et c'est un avantage, parce qu'en Ville de Genève on doit se battre pour conserver des emplois et, par conséquent, de la masse fiscale. Quand on aura évacué toutes les entreprises, comment financerons-nous les prestations sociales de la Ville de Genève? On ne pourra tout simplement plus les financer et il faudra y renoncer. On doit donc se battre pour conserver de l'emploi en ville.

Cela dit, cette image directrice ne nous plaît pas tellement, parce qu'on ne sait pas où on va, et nous sommes très sceptiques. Il est bien dommage d'avoir attendu vingt ans pour s'en préoccuper. Aujourd'hui, il ne s'agit que d'un crédit d'étude et on est reparti pour un nouveau délai. Entre-temps, on place le MàD... J'aimerais bien connaître le délai de réalisation et savoir comment on évacuera le MàD dans deux, trois, quatre ou cinq ans. A mon avis, on n'y arrivera pas.

Des conditions sont absolument nécessaires. Les nombreuses entreprises aujourd'hui sur le site – vous en avez cité quelques-unes, Monsieur le maire: il y a des boulangeries, des menuiseries, des ébénisteries, des imprimeries – ont besoin de garanties, notamment sur le prix. Ces garanties sont absolument indispensables, à moins qu'on les réinstalle à Sécheron, dans les beaux locaux de Merck Serono...

Non, soyons sérieux! Au Mouvement citoyens genevois, nous aimerions que cette image directrice soit corrigée. La direction dans laquelle elle part ne nous plaît pas vraiment. Prévoir un Ecopôle dans un bâtiment où il y a, à l'heure actuelle, des pompiers et, demain, le MàD me semble difficile. Nous n'avons pas eu de réponse à cet égard, ni hier, ni lors du premier débat, ni ce soir. Cette perspective est terriblement bloquante, et je ne vois pas comment on pourra faire

quelque chose à court terme. Si l'objectif est dix ans, mon Dieu, je ne vois pas quelle aura été notre contribution pour l'emploi.

Deux mots encore sur l'économie sociale et solidaire. Je n'ai rien contre l'économie sociale et solidaire, mais, contrairement à ce qu'a dit M. Kristensen, la plupart des entreprises de l'économie sociale et solidaire ne vivent pas sans subventions! Or nous avons besoin de vraies entreprises, qui font des profits pour offrir des salaires décent! L'économie sociale et solidaire offre souvent des salaires de misère, même si elle peut être, à un moment donné, une étape vers un vrai emploi. Mais généralement la plupart des gens qui sont dans l'économie sociale et solidaire n'en sortent plus! (*Protestations.*) Mais si, c'est vrai! Ils ne font pas véritablement le pas vers un véritable emploi, bien rémunéré, qui permette de faire vivre une famille. J'ai dit.

Le président. La parole est à M^{me} Sarah Klopmann... Excusez-moi, Madame Klopmann, le maire avait demandé la parole avant... Je vous passerai la parole tout de suite après.

M. Rémy Pagani, maire. J'en ai pour trente secondes... Je voudrais souligner une chose essentielle. Nous avons l'intention d'avancer dans ce projet, malgré les arguments de certains qui veulent tout remettre en question. Il y a un projet, il faut faire l'étude. S'agissant des entreprises qui étaient à Sécheron et qui sont actuellement sur le site, je dis ici très solennellement que l'étude qui sera menée les prendra en compte. Soit ces entreprises resteront dans les bâtiments où elles sont, soit elles seront installées dans les nouveaux bâtiments qui seront construits au cours de la première étape. Toujours est-il que, pour nous, il est évident que ces entreprises doivent rester sur le site.

Le président. Madame Klopmann, je vous passe la parole, avec mes excuses...

M^{me} Sarah Klopmann (Ve). Je n'ai eu aucun problème à laisser le maire intervenir! Comme nous l'avions dit lors de l'entrée en matière et en premier débat, je tiens à répéter que ce projet qu'on appelle Ecopôle n'est pas un Ecopôle: c'est un hôtel d'entreprises. Dans Ecopôle, le mot Eco ne signifie pas économique, mais écologique. Un Ecopôle est un endroit où on installe diverses entreprises en vertu d'une certaine cohérence, par exemple parce que les déchets d'une entreprise deviennent les ressources d'une autre, parce que cela permet d'économiser des transports et de la matière première.

Proposition: Ecopôle de la zone industrielle des Charmilles

En réalité, ce projet qui nous a été vendu comme un Ecopôle au départ s'est transformé. Il est devenu un projet d'hôtel d'entreprises, lequel d'ailleurs avait été demandé par une motion de ce Conseil municipal, et il faut dire que ce projet d'hôtel d'entreprises est excellent. En effet, il fera revivre une zone industrielle quelque peu moribonde. Comme le maire et M^{me} Salerno nous l'ont expliqué, nous sous-utilisons largement cette zone.

C'est aussi un beau projet parce qu'un lien fort est enfin fait avec l'économie sociale et solidaire, qui est largement impliquée, à travers la Chambre de l'économie sociale et solidaire. L'économie sociale et solidaire n'est pas une économie à part; elle est l'économie que nous devrions tous pratiquer si nous voulions abandonner un système économique qui laisse des gens de côté. C'est un système qui travaille sur la base de certains critères, notamment en matière d'équité des salaires. Il y a évidemment des différences entre les salaires des uns et des autres, mais dans une marge qui reste quelque peu acceptable.

L'économie sociale et solidaire implique aussi la volonté de ne pas faire des profits à volonté juste pour enrichir les patrons, mais de réinvestir ces profits dans l'entreprise. Des personnes pensent que les entreprises de l'économie sociale et solidaire, comme l'a dit M. Kristensen, sont vouées à être subventionnées... Il n'en est rien, au contraire, puisque que l'argent gagné n'est pas seulement versé en salaires, ne va pas dans les poches de certains patrons, mais est réinvesti dans l'entreprise.

Voilà pourquoi toutes ces entreprises sont très saines et fonctionnent excellemment bien. D'ailleurs, il ne s'agit pas uniquement de petites associations ou de petits indépendants; il y a beaucoup de grandes entreprises – et même des banques – qui sont inscrites à la Chambre de l'économie sociale et solidaire. Je précise que la banque à laquelle je pense n'a jamais demandé d'argent public, elle!

L'autre idée efficace de ce projet consiste à rationaliser le travail et les espaces. Il y aura des zones qui accueilleront des bureaux que plusieurs entreprises se partageront. Toutes les entreprises n'ont en effet pas besoin d'un bureau ou de personnel administratif à plein temps. D'ailleurs une motion – de la droite, je le souligne – avait demandé cette rationalisation. Nous avons soutenu ce projet et nous sommes contents qu'il naisse enfin.

Le principe des «grands frères» est le dernier point important et positif de ce projet. Certaines entreprises bien implantées actuellement dans le tissu genevois pourront aider, motiver, faire bénéficier de leur expérience et de leur carnet d'adresses des entreprises qui démarrent. Une entreprise qui démarre a tout à faire: elle doit acquérir de l'expérience, chercher des contacts, développer un savoir-faire. Les grands frères pourront aider ces petites et moyennes entreprises naissantes.

Mais ces entreprises grands frères ont aussi tout à y gagner, notamment parce qu'elles recréeront des liens et amélioreront leur façon de travailler. Ce système est bénéfique pour tout le monde. Sur ce site, les entreprises pourront travailler de manière très cohérente les unes avec les autres, à la différence de beaucoup de zones industrielles où les entreprises sont côte à côte mais ne communiquent pas.

Malheureusement, ce projet est assez cher, mais nous le soutiendrons tout de même. Au sujet de l'amendement sur les logements déposé tout à l'heure par le Parti libéral-radical, le magistrat nous a rappelé que c'était impossible. Nous l'avions déjà dit: une zone industrielle ne peut pas accueillir du logement. Quand j'entends le Parti libéral-radical comparer cette petite zone industrielle avec le PAV, j'ai un peu de mal à comprendre. On est en train de faire complètement l'opposé sur le périmètre du PAV et cet argument est absolument mauvais. Le quartier des Charmilles est déjà très dense et la Ville a besoin de préserver cette zone pour les entreprises.

Quant au MâD, il créera une ouverture dans cette zone industrielle. Cela nous enchante. Cet établissement public pourra être relogé et, vous le savez, les Verts défendent toujours cet aspect. En plus, le MâD sera installé dans une zone qui sera vide la nuit. C'est une façon de rationaliser parfaitement l'utilisation des espaces, entre une activité nocturne et une activité diurne qui ne s'opposent pas, mais se complètent.

L'Alternative a déposé un amendement commun. Je vous invite vivement à le voter. Il était ressorti du premier débat et des quelques semaines qui l'avaient suivi. Nous avons déploré un manque flagrant de dialogue avec les actuels occupants du site, de la part du Conseil administratif, mais aussi, il faut le dire, du Conseil municipal. J'admets qu'en commission de l'aménagement et de l'environnement personne n'a pensé à procéder à l'audition des actuels occupants, et c'est dommage. Heureusement, nous avons corrigé cette situation en engageant le dialogue et en demandant que les personnes soient relogées – et là j'insiste – sur le site, ou ailleurs si elles le souhaitent, sachant que l'image directrice ne correspondra peut-être pas aux souhaits de chacune. Nous souhaitons qu'elles soient relogées à des conditions au moins équivalentes, afin qu'elles ne se retrouvent pas prises à la gorge. C'est là un point essentiel pour les Verts.

Voilà, nous soutenons donc ce projet et nous vous demandons de voter l'excellent amendement de l'Alternative.

M. Adrien Genecand (LR). Monsieur Pagani, je suis heureux que vous respectiez vos locataires et que les chasser ne fait pas partie de vos plans. Mais, finalement, c'est bel et bien le droit qui les protège et tant mieux si vous avez décidé de le respecter!

Proposition: Ecopôle de la zone industrielle des Charmilles

S'agissant du discours de M. Kristensen, je retiens deux choses: il est archaïque et il est opposé au logement. Nous discutons ici d'un crédit d'étude, nous sommes au stade de la réflexion, nous n'en sommes pas à décider si, oui ou non, nous pourrions faire du logement et si nous devons le faire. Nous sommes là pour réfléchir à ce que nous ferons à 2 km du centre-ville. Dans ce sens, nous ne vous proposons pas une tour de logements, mais seulement d'étudier la possibilité de réaliser une zone d'activités et de logements.

On fera la même chose dans le secteur PAV. A cet égard, Monsieur Pagani, vous m'étonnez une fois de plus. Vous vous offusquez des nuisances que provoqueront les activités pour les locataires. Mais vous êtes-vous posé la question pour le M&D, qui sera installé face à une barre de logements? Il y a des locataires de l'autre côté de la rue, de l'autre côté de la voie de chemin de fer. Ces logements sont construits et leurs locataires ne vous intéressent visiblement pas! Il y a donc deux poids, deux mesures, selon que cela vous arrange ou non...

Puisque nous en sommes au crédit d'étude, nous vous proposons d'étudier la possibilité de faire une zone mixte, activités et logements, à 2 km du centre-ville. Libre à vous de refuser et de décider qu'on ne prévoit que de l'activité industrielle. Mais, à ce moment-là, donnons-nous les moyens d'avoir aussi de l'industrie lourde. Certes, il est évident que nous devons protéger les artisans que nous avons déjà déplacés de Sécheron aux Charmilles. Ils doivent pouvoir rester, nous nous étions engagés en ce sens à l'époque. Mais rien ne nous empêche de réfléchir à la possibilité de faire aussi du logement. Faute de quoi, je retiendrai que, pour une partie de ce parlement, le logement n'est pas une priorité!

M. Christo Ivanov (UDC). Le groupe de l'Union démocratique du centre soutient le projet d'Ecopôle aux Charmilles. Néanmoins, nous avons plusieurs soucis dans ce dossier. Tout d'abord, le prix du mètre carré sera tout simplement exorbitant pour les futures entreprises. Comment arriver à payer de tels loyers sans subvention? Telle est la question. Comment payer les factures, les salaires, les charges sociales et, de surcroît, respecter la convention collective?

Le groupe de l'Union démocratique du centre soutiendra l'amendement déposé par le groupe Ensemble à gauche, afin de maintenir les entreprises déplacées et qui sont déjà sur le site, de même que l'amendement déposé par le Parti libéral-radical sur la réduction du crédit d'étude de 300 000 francs, car le coût de cette étude est tout simplement déplacé.

Enfin, le groupe de l'Union démocratique du centre soutiendra la proposition du groupe libéral-radical de déclasser une partie du terrain en zone mixte, afin de pouvoir construire du logement et permettre ainsi des loyers décents sur cet emplacement des Charmilles. Je vous remercie.

M^{me} Marie Barbey (DC). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, malgré les réserves que le Parti démocrate-chrétien avait eu l'occasion d'exprimer lors du premier débat, notamment sur le coût du bâtiment envisagé, nous entendons soutenir cette étude, parce que nous estimons que, pour une fois, la Ville agit en complémentarité avec le Canton et ne crée pas un doublon.

A l'heure où la situation économique est loin d'être facile à Genève, nous pensons que cet Ecopôle a un sens. Un déclassement pour y mettre du logement nous paraît difficilement réalisable étant donné la législation cantonale actuelle. Cette piste avait déjà été envisagée et elle n'avait pas passé la rampe au Grand Conseil. Dès lors, il nous semble plus optimal de conserver cette zone industrielle pour les activités économiques, les petites et moyennes entreprises, les artisans et – pourquoi pas? – pour des *start-up* dans le domaine des biotechnologies, puisqu'on en parle beaucoup en ce moment.

En revanche, une piste que le Conseil administratif devrait explorer est celle de la mixité des activités économiques, puisque le Grand Conseil a récemment voté à la quasi-unanimité un projet de loi qui permet d'introduire désormais dans les zones industrielles une mixité des activités économiques, c'est-à-dire pas seulement des activités secondaires, mais également des activités tertiaires.

Nous pensons que c'est une piste extrêmement intéressante pour la zone industrielle des Charmilles. Elle permettrait de densifier cette zone, d'exploiter tout son potentiel et d'y accueillir de nouvelles entreprises, que ce soit dans le domaine industriel ou le secteur tertiaire.

Voilà la piste que nous vous proposons aujourd'hui, et nous déposons un amendement dans ce sens. Il s'agit d'ajouter un article 2 nouveau:

Projet d'amendement

«Art. 2. (*nouveau*) – Demande au Conseil d'Etat de permettre une mixité des zones économiques (secteur secondaire/secteur tertiaire).»

Nous rappelons à tous ici que les activités économiques sont aussi des retombées fiscales pour la Ville de Genève et qu'il serait dommage de s'en priver.

Le président. Nous attendons votre amendement, Madame. La parole est à M. Stefan Kristensen.

M. Stefan Kristensen (S). Monsieur le président, je renonce. Je pense qu'il est temps de passer au vote...

Proposition: Ecopôle de la zone industrielle des Charmilles

Le président. J'ai encore deux personnes inscrites... La parole est à M. Adrien Genecand, qui ne la prend pas et renonce... Je donne la parole à M^{me} la vice-présidente du Conseil administratif, Sandrine Salerno.

M^{me} Sandrine Salerno, conseillère administrative. Merci, Monsieur le président... Puisque vous serez une majorité à voter ce projet, je voudrais, au nom du Conseil administratif, vous en remercier et saluer, pour reprendre les termes de votre collègue Sormanni, la victoire d'étape de ce soir. Il y a encore beaucoup à faire. Pour ma part, j'espère que nous n'attendrons pas la fin de la législature pour voir un crédit de réalisation arriver sur vos pupitres.

C'est également un pied de nez à l'histoire de cette zone industrielle. Monsieur Sormanni, vous posiez la question de savoir depuis combien de temps la Ville en est propriétaire et ce qu'elle en a fait. Elle a été acquise du temps de M^{me} Burnand à hauteur de 14 millions de francs, rénovée en partie par M. Ferrazino à hauteur de 10 millions de francs et, aujourd'hui, je donne raison à M^{me} Barbey: nous n'avons pas été à la hauteur des ambitions que nous pouvions déceimment avoir sur cette zone. Je suis la première à trouver que cela a pris beaucoup de temps, mais, ma foi, c'est le temps de la démocratie, le temps aussi pour l'administration de mener à bien le projet.

Je me réjouis donc que vous votiez, d'ici à la fin de la législature, la rénovation d'une partie de cette zone industrielle des Charmilles, laquelle ne touchera absolument pas les actuels artisans qui y sont logés. L'endroit dont nous parlons aujourd'hui a servi de lieu de formation au SIS et d'abri pour un magnifique camion de pompiers, mais personne n'y loge. Pour celles et ceux qui auraient des craintes sur le relogement et les difficultés administratives, il n'y en aura pas dans la première étape, puisque le bâtiment dont nous parlons est vide, hormis ce joli camion rouge.

Mis aux voix, l'amendement de la commission est accepté par 36 oui contre 26 non (10 abstentions).

Mis aux voix, l'amendement de M. Genecand est refusé par 38 non contre 26 oui (8 abstentions).

Mis aux voix, l'amendement de M^{me} Barbey est accepté par 39 oui contre 23 non (12 abstentions).

Mis aux voix, l'amendement de M. Gisselbaek est accepté sans opposition (71 oui et 4 abstentions).

Mise aux voix article par article et dans son ensemble, la délibération amendée est acceptée par 72 oui contre 1 non (1 abstention).

Elle est ainsi conçue:

DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 120 000 francs destiné à l'étude d'une image directrice de la zone industrielle des Charmilles (ZIC) et au projet de création d'un Ecopôle, situé au 43 de l'avenue de Châtelaine, sur la parcelle N° 3121, feuille 48 du cadastre de la commune de Genève, section Petit-Saconnex. Le processus entier sera mené impérativement avec les locataires actuels du site et en garantissant leur relogement, sur le site même pour celles et ceux qui le souhaiteront, à des conditions au moins équivalentes à celles des baux en cours.

Art. 2. – Demande au Conseil d'Etat de permettre une mixité des zones économiques (secteur secondaire/secteur tertiaire).

Art. 3. – 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 1 120 000 francs.

Art. 4. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, l'étude sera amortie en 3 annuités.

Le troisième débat ayant eu lieu, la délibération devient définitive.

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

- 5. Rapport de majorité et rapport oral de minorité de la commission des finances chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 12 octobre 2011 en vue de l'ouverture de quatre crédits d'un montant total de 11 667 000 francs relatifs, d'une part, au renouvellement – 6 175 000 francs – et, d'autre part, à l'assainissement – 5 492 000 francs – (renouvellement anticipé) du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève (hors SIS) durant les années 2012-2014 (PR-929 A/B)¹.**

A. Rapport de majorité de M. Daniel Sormanni.

Préambule

La commission des finances s'est réunie sur cet objet le mercredi 7 décembre 2011, présidée par M. Simon Brandt (remplace M. Fiumelli à la présidence), le mercredi 11 janvier, le mardi 24 janvier et le mercredi 25 janvier 2012, sous la présidence de M. Olivier Fiumelli.

Les notes de séances ont été prises par M^{me} Sandrine Vuilleumier, que le rapporteur remercie de la précision, de la qualité et de la rapidité de son travail.

Rappel des motifs

Conformément à la procédure agréée par le Conseil municipal et le Conseil administratif, il est demandé l'ouverture d'un crédit extraordinaire pour l'acquisition et le renouvellement des engins et véhicules des services de l'administration municipale. Le parc de véhicules de la Ville de Genève comprend environ 550 véhicules et engins immatriculés. Une partie importante de ce parc est vétuste et ne répond plus aux exigences de la loi sur la circulation routière. Un rapport intermédiaire de la Commission de gestion des véhicules (Cogeve) a identifié plus d'une centaine d'objets devant être remplacés en priorité.

Il est possible de consulter la proposition en entier sur <https://www.ville-geneve.ch/conseil-municipal/objets-interventions/detail-objet/objet-cm/929-169e/>.

¹ «Mémorial 169^e année»: Proposition, 2225. «Mémorial 170^e année»: Motion d'ordonnancement, 443.

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

Séance du 7 décembre 2011

Audition de M. Pierre Maudet, maire de la Ville de Genève, M^{me} Simone Irminger, directrice du département (DEUS), présidente de la Cogeve, M. Yves Demierre, adjoint de direction technique (LOM), et M. Nicolas Poltera, ingénieur (LOM)

Le magistrat rappelle que son département est celui qui compte le plus de véhicules et qu'il est chargé du garage municipal. Il précise qu'il s'agit de la volonté du Conseil administratif d'assainir et renouveler le parc de véhicules conformément à l'objectif N° 3 des accords d'Aalborg.

M^{me} Irminger précise que les fiches des 175 véhicules ont été envoyées aux membres de la commission des finances la veille. Il s'agit de tenir compte des constats faits en 2008, soit que le parc ne répond plus aux normes environnementales, et de l'état de vétusté de la majorité des véhicules, qui sont trop souvent immobilisés. Il s'agit aussi d'un renouvellement anticipé, les véhicules ne sont pas tous forcément en bout de course, mais inadéquats par rapport aux normes environnementales. Elle précise que les services sont consultés en termes de transports et mobilité et que la demande n'est pas forcément l'achat d'un véhicule.

M. Poltera donne lecture des textes des diapositives de la présentation faite à la commission des finances.

Le magistrat précise qu'il s'agit de passer du système où l'on tirait les véhicules jusqu'à leur limite avec les frais que cela génère en entretien et pièces, au nouveau système (renouvellement plus rapide avec une valeur de revente), afin d'avoir un parc conforme aux normes environnementales. Cette stratégie élaborée jusqu'en 2014 fut validée par le précédent Conseil municipal. Ce long processus a commencé il y a plusieurs mois, les services faisant beaucoup de demandes, qui sont triées dans un premier temps par les directions des départements. Il note que ce système fonctionne bien. A la suite du vote, il faudra passer les appels d'offres et il faut compter sur un délai de vingt-quatre mois pour la livraison du véhicule.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien est stupéfait par certaines fiches, par exemple: une Volvo qui a 40 554 km après cinq ans et qui doit être revendue, une camionnette Opel avec un kilométrage de 16 000 km après cinq ans aussi. On pourrait faire le même constat pour beaucoup d'autres véhicules. Il pense que c'est une réaction de riches. Il demande si la Cogeve a vraiment une approche critique du dossier et si un tri est vraiment effectué. Pour lui, le dossier présenté est truffé de non-sens.

Le magistrat répond que la Volvo est un prototype hybride fréquemment en panne et très coûteux à l'entretien. De plus, la garantie arrive à échéance. Quant à la camionnette, un véhicule plus grand est nécessaire, et elle sera transférée à un autre service. Certains véhicules polluent lourdement, comme le corbillard datant de 1964, que l'on garde comme pièce de collection. Il précise qu'une analyse très

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

fine est faite pour chaque véhicule et que la Cogeve a rejeté un grand nombre de demandes superfétatoires. Il ajoute ne pas avoir d'autre présentation à soumettre à la commission.

M^{me} Irminger informe du coût de location d'un camion pour la Voirie (1800 francs/jour) et précise que sont pris en compte l'immobilisation et le manque de fiabilité de véhicules dans l'approche économique. Il est plus avantageux à long terme de remplacer un véhicule plutôt que d'entretenir un véhicule aux pannes fréquentes.

Le commissaire démocrate-chrétien déclare que la présentation est bonne, mais relève encore que certains véhicules devraient avoir une plus grande longévité, comme cette Mercedes, 21 000 km après dix ans et que l'on veut changer. Il demande si la Ville a un atelier de réparation.

M. Demierre explique que ces véhicules sont de véritables ateliers ambulants et qu'ils ne parcourent pas forcément beaucoup de kilomètres avant d'être vétustes.

Le magistrat répond qu'il y a un atelier très efficace et que les réparations se font le plus possible en interne; on fait valoir aussi les garanties lorsqu'elles existent. Il faut trouver un équilibre entre un parc différencié, des garanties limitées et le prix des locations.

Un commissaire (S) demande quel est le nombre de véhicules de la Ville. Réponse du magistrat: environ 600.

Le commissaire (S) relève qu'un tiers du parc est concerné par ce renouvellement, il souhaite savoir quels sont les critères de choix de la Cogeve et si ceux-ci peuvent être communiqués à la commission des finances. Il souhaite aussi savoir si le Conseil administratif s'est fixé en amont un objectif de réduction ou d'augmentation limitée sur le moyen terme des kilomètres et des émissions de CO₂ et comment seront gérés les AIMP si ces crédits sont votés.

Le magistrat répond que les consignes du Conseil administratif sont:

- économiser les ressources (air, carburant, place);
- diminuer la pollution en limitant les émissions de CO₂ et consommation;
- limiter le nombre de véhicules (places rares et chères).

Avec une circulation dense, c'est la consommation plus que le nombre de kilomètres qui compte. Il ajoute que l'on compare des pommes et des poires; il y a les motoculteurs du Service des espaces verts et les gros camions de la Voirie, qui n'ont pas le même usage. C'est la conduite par plusieurs usagers qui est un facteur d'usure supplémentaire. Il indique que le Conseil administratif souhaite avoir atteint à l'horizon 2014 l'objectif politique d'assainissement du parc, donc

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

avoir résolu le problème que posent ces 113 véhicules. Il y a la tranche de renouvellement normal de 6 millions de francs et la tranche de renouvellement anticipée de 5 millions de francs, qui est éminemment politique. Cette dernière pourrait être remise en cause, mais cela interromprait la mise en place de la nouvelle stratégie. Il estime que ce serait une mauvaise économie, car il y aurait un report de charges. Il s'agit là d'une véritable décision politique à prendre.

Le commissaire (S) souhaite des précisions pour pouvoir évaluer les objectifs du Conseil administratif. Le magistrat répond qu'il sera possible d'extraire des données de l'objectif N° 3 d'Aalborg. M^{me} Irmingier indique qu'elle pourra fournir un document à la commission des finances, expliquant les critères sur lesquels s'est basée l'enquête de besoins. M. Demierre déclare que la procédure existante pour les AIMP a été validée par le Conseil administratif et qu'il pourra la transmettre à la commission des finances. Il indique que l'on pratique les AIMP pour les marchés ouverts, par exemple, ils sont même considérés comme une référence en matière de marchés publics.

Un commissaire (EàG) relève la précision des fiches, mais regrette qu'il manque l'image de l'ensemble du parc avec les affectations par service et les besoins fonctionnels auxquels ils répondent. Il considère que l'on ne peut pas débattre sans cela.

Le magistrat remettra une cartographie par service de l'ensemble du parc avec un rapport entre le nombre de véhicules et les missions qu'ils doivent remplir. Il rappelle qu'un crédit de 200 000 francs avait été voté pour des études approfondies et que les outils ainsi acquis permettent d'avoir des détails très précis, comme en témoignent les fiches présentées. Il propose aux commissaires de dresser une liste de questions précises auxquelles il sera répondu lors d'une prochaine séance afin qu'ils puissent voter cette proposition en toute connaissance de cause.

Un commissaire (MCG) relève trois points. Quels sont les vrais besoins des services? Combien de véhicules arrivent à bout et combien seront remplacés de manière anticipée pour des raisons écologiques et économiques? Il constate qu'il n'y a plus de proposition pour les futurs véhicules. Le magistrat déclare que c'est interdit dans le cas d'appels d'offres, car cela orienterait le marché.

Le commissaire (MCG) demande si le choix des types de carburants se base sur l'avis de spécialistes et il souhaite des précisions sur le sujet de la déconstruction.

M. Poltera répond qu'une réflexion est posée lors des demandes quant aux carburations alternatives selon les possibilités existantes (stations gaz, électricité, etc.), mais que, pour certains véhicules, il n'y a pas de choix.

M. Demierre indique que la procédure de vente est très précise et il rappelle qu'une exportation dans le Maghreb ou les pays de l'Est n'est pas acceptée après dix ans.

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

Une commissaire (MCG) constate que la Ville se donne les moyens de détruire, ce qui a un coût, alors qu'une revente serait possible, d'autant qu'il existe des sites de petites annonces gratuites. Elle considère que la Smart achetée par les pompes funèbres était un caprice de fonctionnaire lié à la mode du moment et non un besoin concret, d'autant que la couleur du véhicule n'est pas adéquate pour le service concerné (R9), et elle constate qu'il faut maintenant la changer car elle est peu adaptée aux besoins. Elle aimerait qu'il soit tenu compte de l'utilisation réelle du véhicule et pas seulement de la demande des services.

Le magistrat déclare que la pollution n'a pas de frontières et que la déconstruction n'est pas un luxe mais une nécessité liée à la logique écologique. M. Demierre explique que la Smart est utilisée pour les démarches auprès des familles, mais que de nouveaux besoins ont été identifiés, notamment en ce qui concerne le matériel à transporter. Il rappelle que cette Smart a dix ans.

Le commissaire (MCG) demande qui fait la déconstruction et si l'on est certain que les voitures ne sont pas revendues tout de même. M. Demierre répond qu'ils ont passé une convention avec une entreprise à Peney et qu'ils reçoivent à chaque fois le permis de circulation annulé par Berne.

Une commissaire (Ve) demande des précisions quant aux coûts qui seraient engendrés en cas de refus de la proposition PR-929. Le magistrat répond qu'il s'agit de risques qui peuvent survenir ou non. Il déclare qu'ils feront une extrapolation objective des difficultés rencontrées avec le matériel tout en précisant que la survenance de risques n'est pas toujours concrétisée.

La commissaire (Ve) demande ce qui justifie le choix de scooters électriques plutôt que de vélos électriques. M. Demierre répond qu'il y en a très peu et que c'est la solution retenue pour les agents du Musée de l'Ariana, de piquet vingt-quatre heures sur vingt-quatre, qui vont plus vite en scooter qu'en voiture. Il ajoute que le scooter a un coffre qui permet de transporter du matériel.

La commissaire (Ve) demande ce que l'on entend par carburants alternatifs. M. Poltera répond qu'il s'agit de l'électrique, l'hybride rechargeable ou non rechargeable, le gaz ou le gaz et l'essence combinés. Le magistrat ajoute qu'ils sont un peu prudents sur les nouveaux carburants et rappelle le cas de la Volvo où le système bi-fuel n'est pas optimal.

Un commissaire démocrate-chrétien s'étonne de voir deux fourgons pour le transport de personnes handicapées qui sont à liquider du fait que les conducteurs devraient être titulaires de permis D1. Il suggère d'engager le personnel adéquat plutôt que de changer de véhicules. Le magistrat répond que ce sont des bénévoles et non des fonctionnaires à qui l'on confie ces véhicules. Il lui semble justifié de passer du quinze au neuf places si on veut pouvoir trouver des chauffeurs bénévoles. M. Demierre précise qu'une ordonnance fédérale entrera en vigueur

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

en 2013, qui prévoit un permis D1 pour les véhicules de plus de neuf places, qu'il s'agit de permis professionnels que les bénévoles ne pourront obtenir.

Le magistrat propose à nouveau que toutes les questions des conseillers municipaux soient transmises pour qu'il y soit répondu lors d'une prochaine séance.

Un commissaire (S) demande comment les normes Euro 6 seront intégrées. M. Demierre répond que la norme environnementale prévue est toujours la meilleure au moment de l'appel d'offres.

Séance du 11 janvier 2012

Formulation des questions de la commission pour la proposition PR-929

Le président demande aux commissaires de lui remettre les questions pour M. Maudet dans le cadre de la proposition PR-929, afin de les centraliser pour que M. Maudet puisse y répondre le 24 janvier.

Séance du 24 janvier 2012

Note du rapporteur. Afin de ne pas surcharger ce rapport par trop de redites, je me permets d'abréger certains passages, beaucoup de remarques et/ou questions portant sur les mêmes points (recyclage, coût de déconstruction, etc.) ayant, au fil des séances, été abordées à plusieurs reprises par l'ensemble des commissaires.

Le président accueille M. Maudet, M^{me} Irminger, M. Demierre et M. Poltera. Il rappelle que cet objet a déjà été traité le 7 décembre, que M. Maudet a répondu à des questions le 21 décembre et que les dernières réponses aux questions de la commission des finances remises le 19 janvier ont été transmises hier matin. Il passe la parole à M. Maudet.

Le magistrat indique avoir fourni le maximum de réponses par écrit pour ne pas retarder le travail de la commission des finances et rendre le vote possible ce soir. Il se tient à la disposition des commissaires en cas de besoin de précisions.

Un commissaire (MCG) se déclare insatisfait par les réponses – il détaille certaines fiches (R3, R7, R11...) et déplore ce gaspillage alors que certains pays du tiers monde seraient heureux de disposer de ce matériel encore en excellent état. Il demande pourquoi des ventes aux enchères ne sont pas organisées. Il précise qu'Aalborg et les états d'âme de certains ne l'intéressent pas.

Le président rappelle que c'est un vote du Conseil municipal.

Le magistrat invite le commissaire à relire les notes de séance du 7 décembre 2011, où figurent des réponses à ses questions. Il corrige certains éléments par des précisions.

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

En 2007, il a fait interdire les rabais de flotte pour les membres de la fonction publique. Il n'est pas possible d'obtenir des rabais de la part d'un concessionnaire à cause des appels d'offres. Le prix mentionné sur les fiches n'est pas nécessairement dépensé dans sa totalité.

Le véhicule prévu n'est pas toujours le même que celui qui est remplacé, il y a aussi des transferts (R3, il s'agit d'un transfert et le nouveau véhicule est un fourgon tôlé).

Lors de la séance du 7 décembre, il a été répondu largement aux questions portant sur la déconstruction. D'autres réponses ont été apportées à la suite des questions écrites. Il ajoute qu'il semble logique de ne pas exporter sa pollution.

M. Demierre précise que le véhicule R3 sera remplacé par un plus spacieux et qu'il sera transféré dans un autre service. Il ajoute que les montants indiqués sont TTC y compris les 8% de TVA.

Pour un fourgon tôlé, 60 000 francs est un prix tout à fait correct. Il rappelle que la Ville ne peut pas être rétrocédée de la TVA, contrairement aux entreprises privées.

A la demande d'une commissaire (EàG), M. Demierre répond qu'il s'agit de transporter des livres pour la Bibliothèque de Genève et que le besoin est justifiable.

Sur la R7, il explique que le transport de corps nécessite des homologations qui justifient le surcoût. De plus, il est important pour l'image de la Ville d'avoir un véhicule fiable, surtout lors de transports internationaux de dépouilles. Il relève une erreur dans le kilométrage, qui est en réalité de 181 000 km.

Il détaille la spécificité de certains véhicules ainsi que les normes de sécurité exigées pour les véhicules. Il déclare que toutes ces fiches ont été documentées par les services et discutées avec les responsables, et les prix analysés.

Une commissaire (Ve) indique n'avoir pas reçu les questions posées par écrit par la commission des finances, ce qui rend les réponses transmises peu lisibles, d'autant que les numéros des fiches ne sont pas mentionnés.

Elle souligne l'intérêt de son parti pour l'autopartage et se réfère à la motion M-607 (2008). Elle précise l'avantage particulièrement lorsqu'il s'agit de véhicules roulant moins de 10 000 km/an. Concernant la proposition, elle dénombre 17 véhicules au kilométrage inférieur et demande s'il est possible d'augmenter le nombre d'abonnements d'autopartage. Le magistrat précise qu'il s'agit de véhicules avec aménagements spécifiques, et qu'ils ne peuvent être versés dans la catégorie Mobility. L'intérêt de Mobility est d'avoir un parc de véhicules utilisés la semaine par les employés de la Ville et le week-end par des particuliers.

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

La commissaire déclare qu'elle n'a pas vu figurer dans les fiches le critère de l'autopartage; elle mentionne deux véhicules similaires (R41 et R42) et s'étonne du doublon. Elle s'étonne de la demande pour un 4x4. M^{me} Irmingier répond que l'autopartage figure dans le formulaire d'expression des besoins. Le magistrat remet au rapporteur la liste des 16 abonnements Mobility. M. Demierre ajoute qu'il n'y a pas de limousine à part la fiche 1. Il précise que la plupart de ces véhicules sont des véhicules d'intervention (viabilité hivernale ou pour les gardiens de stade) qui doivent pouvoir être disponibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept. Il ajoute que l'étude de quartier sur les Vernets a montré qu'il n'y a pas de possibilité d'avoir Mobility à proximité.

Sur les points R41 et R42, il répond que les missions ont lieu en même temps et que les contremaîtres ne peuvent pas se partager le même véhicule. Quant au 4x4, ce véhicule doit tirer une remorque avec un poids qui excède les normes, sinon il faudrait utiliser un camion de plus de 7 tonnes avec freins à air. Il explique que cette jeep permet de déplacer des machines de chantier dans toute la ville et qu'elle sera équipée d'une lame à neige. Il ajoute qu'elle sera aussi utilisée comme véhicule d'intervention et de dépannage, pour désembourber des tracteurs, par exemple. C'est le seul 4x4.

Une commissaire (Ve) revient sur l'objectif N° 3 des Engagements d'Aalborg. Le magistrat indique que cela figure dans le dossier envoyé le 21 décembre.

La commissaire se déclare intéressée par les résultats sur l'autopartage (réponse du Conseil administratif sur la motion M-607); la réponse (annexe 1) est insuffisante à ses yeux, car elle n'aborde pas les échéances alors que le Conseil administratif propose un investissement de 12 000 000 de francs pour réduire le taux de CO₂. Cela passe aussi par une rationalisation du nombre de véhicules.

Le magistrat répond qu'il ne s'agit pas du même département ni des mêmes sujets. Il précise que la situation a changé depuis 2008, qu'en 2010 une nouvelle stratégie est en place pour assainir et atteindre un taux de renouvellement plus rapide et rationaliser le parc, avec augmentation du nombre de véhicules en autopartage. M^{me} Irmingier explique qu'ils sont en train d'élaborer une stratégie de gestion du parc qui poursuit les objectifs énoncés par la commissaire. Elle précise qu'elle sera traduite en plan d'action qui sera soumis au Conseil administratif.

M. Poltera rappelle que la vétusté d'une grande partie du parc a été constatée il y a déjà quelques années, raison de la demande d'un crédit supplémentaire pour rattraper ce retard et assainir le parc. M. Demierre ajoute qu'il s'agit d'une première démarche en matière d'assainissement et que les services n'ont déposé que les demandes urgentes. Il constate que ce sont des besoins réels pour remplacer des véhicules vétustes.

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

La commissaire revient sur l'annexe 3 et souhaite des précisions sur les coûts annoncés en cas de non-renouvellement. Le magistrat rappelle les réserves d'usage sur la question posée; il est difficile d'impacter les risques potentiels au niveau des coûts. M. Poltera explique qu'ils ont pris trois exemples en faisant une moyenne sur deux ans des coûts de réparation et d'entretien. Il précise que les redevances sont plus élevées pour les camions plus polluants. Il ajoute qu'ils ont fait une projection sur cinq ans. Il précise que la somme obtenue de 80 000 francs représente un tiers du budget d'acquisition d'un véhicule neuf. M^{me} Irminger précise que ce calcul ne prend pas en compte les problèmes qui se posent au quotidien avec les véhicules immobilisés et leur impact sur le travail des employés.

Le président relève que, lorsque l'on aura voté le projet d'arrêté PA-122 et qu'on se sera doté d'un véritable service d'audit interne, il y aura moins de travail pour les commissions.

Un commissaire (MCG) souligne l'évolution régulière des normes et comprend que l'on veuille assainir le parc (on en parle depuis longtemps). Il note qu'au vu de la vétusté il semble y avoir eu un problème dans le renouvellement, surtout en sachant les sommes investies régulièrement. Il considère que c'est finalement un caprice de ville riche lié aux Engagements d'Aalborg qu'on nous ressasse sans cesse. Il demande si l'on est vraiment obligé d'appliquer les Engagements d'Aalborg comme indiqué dans la réponse qui lui a été faite, compte tenu de la situation économique. Il demande ce qui arriverait à la Ville si on ne respectait pas les Engagements d'Aalborg et il souhaite entendre le maire à ce propos.

Le magistrat répond que le vrai choix politique est de renoncer à cette tranche d'investissements qui constituerait un retour en arrière par rapport à Aalborg. Il rappelle que les Engagements d'Aalborg sont une intention, que le Conseil administratif reste maître de ses décisions et qu'il n'y a pas d'obligations légales autres que les normes et les exigences du Conseil fédéral. Il précise que le Conseil administratif a décidé de prendre ces mesures pour appliquer les accords votés en 2007 par la majorité du Conseil municipal et que celui-ci pourrait aujourd'hui revenir en arrière.

Il pense qu'il est plus économique et sensé d'entretenir son parc plutôt que d'avoir des véhicules immobilisés par des pannes. Il précise que l'on a le choix entre deux stratégies. Il explique que le rythme actuel des crédits de renouvellement est beaucoup plus soutenu qu'il y a dix ans et que tirer les véhicules jusqu'au bout revient plus cher que d'avoir un haut taux de renouvellement. Il ajoute que, si l'on veut avoir un parc digne de ce nom, il faut maintenir un haut taux de renouvellement qui préserve une valeur de revente qui n'existe pas aujourd'hui à cause de l'ancienne stratégie. Il rappelle que le passage d'une stratégie à l'autre nécessite une période d'adaptation de quatre à cinq ans pour remettre à niveau le parc et

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

solder le parc précédent tout en faisant l'effort d'acheter de nouveaux véhicules. Il indique que c'est ce saut-là que l'on est en train de faire.

Le commissaire demande si des contrôles sont effectués sur les déconstructions. M. Demierre rappelle que le déconstructeur a l'obligation légale d'envoyer le permis de circulation annulé à Berne. Il précise que la convention prévoit la possibilité d'aller voir la déconstruction.

Un commissaire (DC) relève la limite de l'exercice. Il observe que la sensibilité verte de certains est variable et il se demande combien cela coûte au contribuable. Il demande si une vente aux enchères, qui permettrait à la Ville de rentrer dans ses frais, serait incompatible avec l'objectif d'assainissement ou avec les Engagements d'Aalborg. M. Demierre rappelle que la Ville y a renoncé du fait des coûts engendrés par ces ventes. Il précise que, légalement, selon le Code des obligations, une vente de véhicule doit faire l'objet d'un contrat. Il ajoute qu'on propose les véhicules à la vente par voie de presse, avec à chaque fois un contrat.

Une commissaire (EàG) demande s'il est écologiquement plus intéressant de passer par pertes et profits les matières premières et la valeur travail des véhicules pour avoir des émissions moins polluantes pour la qualité de l'air, alors que les cantons et les pays voisins ont des exigences moindres. Elle demande quel est l'avantage de respecter les Engagements d'Aalborg et si l'on n'est pas en train de faire un exercice absurde.

Le magistrat répond par la négative, parce que la valeur suprême est la santé. Il ajoute que faire un écobudget serait un exercice intéressant, mais extrêmement difficile à réaliser. M. Poltera ajoute qu'il faudrait faire au moins l'écobilan de deux méthodes différentes et les comparer, mais ces études sont très lourdes et très chères.

Un commissaire (S) demande des précisions au magistrat sur ses propos, puisqu'il est justement là pour convaincre la commission des finances qu'il faut investir 12 000 000 de francs non pas pour les musées et les logements mais pour le renouvellement anticipé du parc de véhicules.

Le commissaire (S) demande quel est le bon niveau d'investissements si le montant de 100 000 000 de francs de moyenne sur dix ans n'est pas la bonne jauge et comment on doit juger des investissements supplémentaires pour un parc de véhicules. Il trouve que le message est potentiellement ambigu, surtout en l'absence de la démonstration scientifique d'un impact environnemental positif. Le magistrat répond qu'il ne faut pas lui faire dire ce qu'il n'a pas dit et qu'il n'a pas prétendu que 100 000 000 de francs n'était pas la bonne jauge.

Un commissaire (MCG) considère qu'il y a ici un débat de sourds. Il demande quelle est la politique des TPG sur la revente de véhicules, il ne pense pas que

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

ce soit la même stratégie. Il ajoute qu'il n'est pas convaincu par les propos de l'administration en ce qui concerne les ventes aux enchères. Il est sidéré qu'on prétende qu'une remorque (R138) est soumise à des critères environnementaux. Il constate que la sous-utilisation permanente des véhicules est un gaspillage éhonté et que l'on prévoit en plus des déconstructions.

Il veut savoir pourquoi on ne parle pas de l'administration d'autres collectivités publiques sur les camions, alors que l'on utilise des arguments purement opportunistes sur l'environnement. Il ajoute qu'il faudrait commencer par interdire les véhicules 74 qui polluent terriblement. Il reprend les propos du maire, qui a dit qu'il faut être exemplaire, et il demande qui leur a demandé d'être les premiers de classe. Il ajoute qu'il ne voit pas le Mouvement citoyens genevois entrer en matière sur des dépenses aussi spendieuses qui ne seraient pas comprises par le public.

Le magistrat rappelle que la Ville n'a jamais revendu des trams ou des bus et qu'à sa connaissance les TPG revendent leurs véhicules avec un rythme de renouvellement élevé. Il ajoute que Lausanne est calquée sur la même politique que Genève en ce qui concerne les véhicules de pompiers. Il déclare que les villes suisses ont tendance à augmenter le taux de renouvellement. Il ajoute qu'il est possible de se renseigner de manière plus précise.

M. Demierre explique qu'il existe des critères environnementaux pour les remorques et les engins non motorisés (peintures non polluantes, par exemple). Il ajoute que les meilleures caractéristiques sont choisies pour tous les véhicules.

Un commissaire (S) demande si un arbitrage se fait au niveau du Conseil administratif pour les investissements. Le magistrat répond que le plan financier d'investissement (PFI) contient différents types de crédits réguliers et qu'il y a en fonction des opportunités des crédits qui peuvent faire l'objet d'un arbitrage du Conseil administratif (usage du droit de préemption, acquisition d'immeubles, etc.), sous réserve du vote du Conseil municipal. Il rappelle que chaque investissement passe devant le Conseil administratif et précise qu'il y a, dans le PFI, des projets prioritaires et ponctuellement des projets qui arrivent. Le président rappelle que l'on traitera encore une fois le PFI, dont le Conseil municipal n'a pas encore pris acte.

Un commissaire (S) doute du prix des ventes aux enchères et estime, du fait que la Ville entretient parfaitement les véhicules et le matériel, que ceux-ci pourraient être revendus. Il propose de faire un jour de mise à prix. Il précise que l'armée procède ainsi. Le magistrat répond que, jusque-là, on ne l'a guère fait, parce que l'on tirait les véhicules jusqu'au bout, mais qu'avec la nouvelle stratégie cela pourrait être envisagé.

Le président remarque que l'on n'attend plus de réponses. Une commissaire (Ve) répond que l'on attend encore le rapport 2008.

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

Séance du 25 janvier 2012

Le président propose de soumettre la proposition PR-929 au vote.

Une commissaire (Ve) s'y oppose parce qu'il n'y a pas eu de vote formel sur la modification de l'ordre du jour. Elle annonce que les Verts refusent de voter ce soir.

Un commissaire (LR) déclare que la question est de savoir s'il est formellement prévu d'annoncer que la procédure de vote est ouverte et si on peut se satisfaire de la question du président. Il considère que, si personne ne réagit, on doit partir du principe que tout le monde est d'accord, selon le principe «qui ne dit mot consent». Il déclare que cela le choque au niveau du bon sens.

Le président soumet formellement au vote la modification de l'ordre du jour et le fait de voter ce soir la proposition PR-929. La modification est acceptée par 10 oui (3 S, 1 DC, 1 MCG, 3 LR, 2 UDC) contre 5 non (3 Ve, 2 EàG) et 1 abstention (MCG).

Le président rouvre donc la discussion.

Un commissaire (MCG) annonce qu'il a proposé un quatrième article dans les quatre délibérations et qu'il a soumis cet amendement au président: «Le Conseil administratif est chargé d'organiser la vente au public des véhicules ou remorques destinés à être remplacés par le crédit de la présente délibération.»

Un commissaire (UDC) rappelle que le débat de la veille était intéressant pour les gens qui, comme lui, ne sont pas enchantés par Aalborg et que l'on constate que l'on est tout de même piégé. Il relève que les véhicules polluants posent problème et demande s'il y a une distinction pour pouvoir respecter ces accords et mettre en vente des véhicules qui respectent les normes.

Le commissaire (MCG) répond que les Engagements d'Aalborg ne sont pas contraignants; lors d'une vente en l'état, c'est à l'acheteur de se prémunir et de prévoir ce qu'il va faire de son acquisition.

Un commissaire (S) propose de supprimer la mention «au public». Un commissaire (DC) propose plutôt «vente publique». Un commissaire (EàG) estime qu'un amendement général s'appliquant à tous les véhicules n'est pas une manière de faire sérieusement le travail et qu'il faudrait faire des propositions précises véhicule par véhicule selon des critères de pollution. Une commissaire (Ve) trouve peu pertinent de déplacer la pollution. Elle déclare qu'elle reste convaincue que le meilleur moyen de diminuer le CO₂ est de restreindre autant que possible le parc de véhicules.

Un commissaire (UDC) s'inquiète, hors de tout clivage politique, du message donné, si on se débarrasse de véhicules tout en se faisant de l'argent dessus.

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

Il considère que soit on accepte la proposition PR-929, soit on estime que ça ne va pas et que la proposition du Mouvement citoyens genevois est astucieuse. Il déclare qu'il a soudain un sacré doute quant à la logique de la décision.

Un commissaire (MCG) déclare que le Mouvement citoyens genevois souhaite que la partie assainissement soit mise en suspens par souci d'équilibre du budget, certains véhicules roulent très peu, donc polluent peu. Il rappelle que ces 12 000 000 de francs ne constituent pas un investissement durable et que c'est un consommable. Il rappelle que c'est son métier de base et qu'il pourrait passer le livret en revue, mais que ce n'est pas le travail de la commission des finances. Il déclare qu'il ne remet pas en cause le travail des fonctionnaires et que c'est uniquement un problème politique. Il estime qu'il faut surseoir aux accords d'Aalborg et que l'on reverra cela en des temps meilleurs. Il propose de refuser les projets de délibérations III et IV et de voter l'amendement. Il reste très sceptique sur la déconstruction et considère que le contrôle n'est pas crédible.

Un commissaire (LR) déclare que poser une telle contrainte pour la vente le dérange et propose de demander à la commission d'achat de définir les véhicules vendables. Il estime qu'il est possible de donner des véhicules anciens à des collectivités publiques d'autres pays pour remplacer des véhicules encore plus vieux. Il rappelle que les privés ne vont pas acheter des camions de la Voirie.

Un commissaire (DC) déplore le fait que des véhicules en état de marche vont être mis à la casse. Il ajoute qu'Ensemble à gauche devrait défendre le monde du travail des particuliers, des petites entreprises ou des jeunes entrepreneurs, qui s'accommoderaient bien de ce matériel que l'on va détruire. Il trouve que jeter ce matériel est une réaction de riches. Il ne sait pas s'il faut biffer les deux derniers projets de délibération, mais il considère que l'on pourrait les baisser pour forcer les services à diminuer leurs exigences. Il ne voit pas de contradiction flagrante à mettre en vente des engins qui peuvent encore être utilisés.

Une commissaire (EàG) considère que le problème environnemental dépasse la question du CO₂ et que l'on ne sait pas si le gain est suffisant pour justifier de gaspiller des matières premières et du travail. Elle rappelle que le problème de l'assainissement sera un mouvement perpétuel et elle n'est pas sûre qu'il y ait un réel gain. Elle déclare qu'elle n'est pas d'accord.

Une commissaire (S) constate un consensus autour de la table pour rejeter les deux derniers projets de délibération. Elle considère que la proposition de vendre les véhicules ne semble pas pertinente, parce qu'il est indécent de procéder ainsi. Elle rappelle qu'il est déjà prévu à la page 6 la vente de certains véhicules. Elle rappelle que les entreprises de déconstruction vivent en recyclant le matériel récupéré. Elle annonce que son parti est favorable aux deux premiers projets de délibération, mais pas aux deux suivants.

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

Une commissaire (Ve) n'est pas satisfaite par les réponses apportées hier. Elle annonce que les Verts refuseront les deux derniers projets de délibération, même si les Engagements d'Aalborg leur tiennent à cœur, parce que l'assainissement n'est présenté que sous l'angle du CO₂. Elle est sidérée par les dépenses annoncées. Elle déclare qu'il faut appliquer les Engagements d'Aalborg en tenant compte de la diminution du parc et du changement des énergies utilisées (véhicules électriques). Elle déclare que 16 places d'autopartage sur 600 véhicules, ce n'est pas suffisant et qu'il faut travailler différemment. Elle propose comme recommandation de demander au Conseil administratif de revenir avec une nouvelle proposition qui tienne compte de ce qu'elle vient de décliner. Elle relève que l'acquisition de 63 nouveaux véhicules est prévue, que certains sont nécessaires à l'extension de la Voirie et de certains services et que le Conseil administratif a fait le choix de faire confiance aux services. Elle annonce que les Verts proposeront des recommandations en ce qui concerne l'autopartage et les synergies entre services pour diminuer le nombre de véhicules du parc. Elle propose d'assortir les deux derniers projets de délibération concernant l'assainissement de recommandations liées à des efforts d'autopartage et à des synergies entre services. Elle annonce que son parti aura peut-être d'autres propositions à faire.

Le président déclare qu'il regrette la suppression de la commission Agenda 21.

Un commissaire (UDC) déclare que le groupe de l'Union démocratique du centre ne partage pas les mêmes soucis que les Verts, qu'il s'agit de fournir des outils pour remplir des missions et que les explications données l'ont satisfait. Il dit avoir un doute par rapport au renouvellement anticipé, mais déclare qu'ayant fait beaucoup d'armée il sait que tirer du matériel jusqu'au bout coûte extrêmement cher. Il annonce que l'UDC votera les quatre projets de délibération. Il relève que tout est déjà indiqué dans la proposition et que l'amendement est superfétatoire. Il ajoute que le budget 2012 et le PFI ont été validés. Il explique que le désaccord de l'UDC portait sur l'engagement de l'argent, mais que les dépenses proposées sont envisageables, puisque ces montants sont planifiés.

Un commissaire (S) déclare qu'il faut prendre en considération l'empreinte environnementale de manière globale, mais que l'on manque d'études. Il annonce que son parti se ralliera à la proposition d'amendement du MCG et ajoute qu'il faut avoir confiance dans les compétences des services et leur capacité à définir ce qui peut être décemment vendu.

Un commissaire (MCG) déclare qu'il faut bien comprendre qu'il existe un marché florissant de quotas de pollution sur le marché international. Il estime qu'il manque dans l'amendement l'idée du don, parce que c'est du matériel très recherché et que l'impact environnemental est très limité. Il estime que l'argument écologique est un pur prétexte et qu'il est criminel d'envoyer à la casse des

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

camions qui aspirent la boue et qui ont seulement 150 000 km au compteur. Il répète que l'on peut prévoir le don dans l'amendement.

Un commissaire (DC) déclare qu'il n'est pas d'accord, parce que cela change totalement l'esprit.

Un commissaire (EàG) relève l'absurdité qui consiste à dire que l'on achète du nouveau matériel sous prétexte d'assainissement écologique et que l'on revend l'ancien matériel. Il déclare que manifestement le bilan environnemental plus large de cette opération manque et que la présentation n'est pas satisfaisante. Il déclare que ni lui ni le commissaire MCG ne sont des experts. Il estime qu'il faut fixer des critères et des seuils basés sur un bilan général. Il estime qu'il manque une vision d'ensemble à la proposition (environnement, énergies grises et adéquation du parc avec les tâches et les fonctions). Il aimerait savoir si on pourrait examiner des scénarios avec moins de véhicules, comme le proposent les Verts, mais le livret ne permet pas d'avoir une vision globale. Il déclare qu'en l'état il n'est pas en mesure de se prononcer de manière satisfaisante sur cette proposition.

Le président déclare que la commission des finances n'est pas en mesure de gérer l'administration elle-même.

Un commissaire (MCG) n'est pas sûr que l'on puisse absorber toutes les sommes prévues, car les amortissements (cinq et dix ans) ont un impact très fort sur le budget de fonctionnement. Il répète qu'il ne s'agit pas d'un investissement constructif dans le patrimoine administratif et financier. Il considère que le parc est assaini par le renouvellement habituel et ne pense pas qu'il faille le faire de manière accélérée. Il estime qu'il faut rester prudent sur les investissements et qu'il est déraisonnable de vouloir accélérer ce processus, d'autant plus que les normes évoluent. Il ajoute que, même si certains véhicules polluent trop pour nous, ils conviennent bien à d'autres pays, qui aimeraient bien avoir des véhicules aux normes Euro 6 mais qui vont continuer avec leurs vieux tacots des années 1950. Il considère que l'on fera aussi baisser la pollution ainsi. Il rappelle qu'il entend depuis 1979 que l'on va étudier et réduire le nombre de véhicules, mais qu'il y en a en réalité toujours plus. Il remarque qu'il y a des acquisitions nouvelles dans la proposition et qu'il ne serait pas si mal de redéfinir les missions, mais qu'il faut pour le reste faire confiance au service. Il déclare que la commission des finances n'a pas les moyens de faire ce travail dans le détail et qu'il faut voter l'amendement tel quel.

Le président demande aux commissaires de ne pas répéter ce qui a déjà été dit.

Un commissaire (UDC) déclare que le Mouvement citoyens genevois mêle deux problèmes distincts, à savoir l'achat jugé inutile de certains véhicules (trop

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

chers ou trop confortables) et la destruction des véhicules remplacés et leur possible revente, alors que l'un ne va pas avec l'autre. Il annonce que si l'amendement du Mouvement citoyens genevois passe, l'Union démocratique du centre ne pourra pas voter les quatre délibérations, car il n'y aura pas la cohérence qu'il attendait.

Un commissaire (LR) relève qu'une majorité du Conseil municipal a voté l'adhésion aux Engagements d'Aalborg, qui quantifient clairement les normes CO₂, et que l'on a un crédit qui répond à cette charte votée par le Conseil municipal, mais que les mêmes partis disent que ce n'est pas une priorité et qu'il faut faire autrement. Il demande ce qu'est à leurs yeux une bonne gestion: acheter un troupeau de moutons pour brouter l'herbe et un autre de rats laveurs pour nettoyer les rues? Il comprend que l'on fasse de l'autopartage Mobility avec une petite utilitaire, mais pas avec une aspiratrice à boue ou une benne, et il se demande ce que l'on dira lorsque les services n'auront pas rempli leurs missions parce que les véhicules Mobility n'étaient pas disponibles. Il déclare que, si ce soir on refuse ce crédit, la conséquence directe sera de sortir d'Aalborg.

Une commissaire (S) regrette que le Conseil administratif et les services n'aient pas encore été assez loin dans l'analyse de l'empreinte écologique. Elle souhaite redire que la vente est clairement prévue par la proposition et qu'elle fait confiance à l'administration. Elle déclare qu'elle refuse que des véhicules qui ne sont plus aux normes correctes pour fonctionner chez nous soient même donnés à des pays moins chanceux. Elle reconnaît que cela peut rendre service dans les pays pauvres.

Un commissaire (DC) observe qu'il y a une différence entre la vente prévue par la proposition et la vente publique proposée par le Mouvement citoyens genevois. Il déclare qu'il ne souhaite pas que l'on ajoute des cautèles supplémentaires. Il pense que, si on veut vendre un véhicule, il faut faire confiance aux experts de l'administration. Il annonce que le Parti démocrate-chrétien ira dans le sens du renouvellement. Il rappelle qu'il a beaucoup été question de cohérence, que chaque parti a la sienne, mais que tout le monde est estomaqué par les coûts. Il estime que c'est cher et que les véhicules qui font l'objet de cette proposition pourraient être encore utilisés ou revendus. Il annonce que son groupe soutiendra les propositions du Mouvement citoyens genevois.

Un commissaire (UDC) observe qu'il y a beaucoup de répétitions de part et d'autre. Il demande si la commission des finances ne serait pas d'accord de convoquer une ou deux organisations non gouvernementales (ONG) pour leur demander si elles n'auraient pas besoin de véhicules avant sa décision finale. Le président répond qu'il y a une centaine d'ONG à Genève.

Le président soumet au vote l'amendement du Mouvement citoyens genevois sous forme d'un quatrième article à ajouter aux quatre projets de délibération:

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

«Le Conseil administratif est chargé d'organiser la vente publique des véhicules ou remorques destinés à être remplacés par le crédit de la présente délibération.»
L'amendement est accepté par 9 oui (1 S, 1 DC, 2 MCG, 3 LR, 2 UDC) contre 5 non (1 S, 2 Ve, 2 EàG).

Le président soumet au vote la première délibération ainsi amendée.

Une commissaire (Ve) demande que ses recommandations soient votées préalablement. Un commissaire (DC) déclare que l'on n'a pas évoqué de recommandations. Le président répond que la commissaire (Ve) a bien proposé des recommandations, mais que cela n'a du sens de les voter que si les propositions sont acceptées.

Le président soumet au vote le premier projet de délibération ainsi amendé. Le projet de délibération est accepté par 10 oui (2 S, 1 DC, 2 MCG, 3 LR, 2 UDC) et 4 abstentions (2 EàG, 2 Ve).

Le président soumet au vote le deuxième projet de délibération ainsi amendé. Le projet de délibération est accepté par 10 oui (2 S, 1 DC, 2 MCG, 3 LR, 2 UDC) et 4 abstentions (2 EàG, 2 Ve).

Le président soumet au vote le troisième projet de délibération ainsi amendé. Le projet de délibération est refusé par 7 non (2 MCG, 1 DC, 2 S, 2 Ve) contre 3 oui (LR) et 4 abstentions (2 UDC, 2 EàG).

Le président soumet au vote le quatrième projet de délibération ainsi amendé. Le projet de délibération est refusé par 7 non (2 MCG, 1 DC, 2 S, 2 Ve) contre 3 oui (LR) et 4 abstentions (2 UDC, 2 EàG).

Le président demande à la commissaire (Ve) de reformuler ses recommandations.

La commissaire (Ve) propose, concernant les projets de délibération III et IV (assainissements), que le Conseil administratif revienne avec une nouvelle proposition qui tienne compte des énergies renouvelables (électrique), des synergies entre les services et de l'autopartage, en vue de la réduction du parc de véhicules automobiles en Ville.

Un commissaire (MCG) remarque que la partie assainissement n'existe plus.

La commissaire (Ve) souhaite néanmoins que le Conseil administratif revienne avec une proposition pour respecter les Engagements d'Aalborg.

Un commissaire (LR) propose aussi une recommandation. Il souhaite que le Conseil administratif informe le Conseil municipal si le parc de véhicules de la Ville de Genève correspond aux standards d'Aalborg et propose, le cas échéant, que l'on quitte cette convention.

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

Un commissaire (S) souhaite que la commissaire (Ve) spécifie ce qu'elle entend par «énergies renouvelables», car les biocarburants sont fortement déconseillés. La commissaire (Ve) répond qu'elle a mentionné l'électricité.

Le président soumet au vote la recommandation de la commissaire (Ve). La recommandation est rejetée par 8 non (2 UDC, 3 LR, 2 MCG, 1 DC) contre 3 oui (2 Ve, 1 S) et 3 abstentions (2 EàG, 1 S).

Le président soumet au vote la recommandation du commissaire (LR). La recommandation est rejetée par 9 non (2 MCG, 1 DC, 2 S, 2 Ve, 2 EàG) contre 5 oui (3 LR, 2 UDC).

La commissaire (Ve) propose une nouvelle recommandation. Elle souhaite qu'à l'avenir, avant toute proposition de renouvellement de véhicules, le Conseil administratif augmente les places d'autopartage et les synergies entre les services.

Le président soumet au vote la recommandation de la commissaire (Ve). La recommandation est rejetée par 8 non (2 UDC, 3 LR, 1 DC, 2 MCG) contre 4 oui (2 Ve, 2 S) et 2 abstentions (EàG).

Un commissaire (EàG) annonce un rapport de minorité.

PROJET DE DÉLIBÉRATION I AMENDÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 343 000 francs destiné au renouvellement planifié d'un véhicule lourd et de huit remorques.

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 343 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2013 à 2022.

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

Art. 4. – Le Conseil administratif est chargé d’organiser la vente publique des véhicules ou remorques destinés à être remplacés par le crédit de la présente délibération.

PROJET DE DÉLIBÉRATION II AMENDÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 5 832 000 francs destiné au renouvellement planifié de 79 véhicules légers, 36 engins spécifiques et 21 deux-roues.

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 5 832 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l’article premier sera portée à l’actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 5 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2013 à 2017.

Art. 4. – Le Conseil administratif est chargé d’organiser la vente publique des véhicules ou remorques destinés à être remplacés par le crédit de la présente délibération.

PROJET DE DÉLIBÉRATION III REFUSÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 920 000 francs destiné au renouvellement anticipé de neuf véhicules lourds.

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 2 920 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2013 à 2022.

Art. 4. – Le Conseil administratif est chargé d'organiser la vente publique des véhicules ou remorques destinés à être remplacés par le crédit de la présente délibération.

PROJET DE DÉLIBÉRATION IV REFUSÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 572 000 francs destiné au renouvellement anticipé de 11 véhicules légers et de 10 engins spécifiques.

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 2 572 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 5 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2013 à 2017.

Art. 4. – Le Conseil administratif est chargé d'organiser la vente publique des véhicules ou remorques destinés à être remplacés par le crédit de la présente délibération.

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

M. Daniel Sormanni, rapporteur de majorité (MCG). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, pour la commission qui a examiné cette proposition, le renouvellement des véhicules est nécessaire, puisqu'un certain nombre d'engins arrivent en bout de course. En réalité, c'est la procédure de remplacement qui a fait débat, puisque deux aspects ont été examinés.

Premier aspect: que fait-on des véhicules que nous retirons de la circulation? Pour l'essentiel de ces véhicules, le Conseil administratif nous a proposé la procédure de destruction à l'entreprise de démolition de Peney, à travers un contrat de prestations avec un démolisseur qui garantit, paraît-il, que ces véhicules ne sont ni revendus ni remis sur le marché, grâce à la destruction du permis de circulation à Berne.

La commission a tout de même montré un certain scepticisme par rapport à cette procédure, sachant qu'un certain nombre de véhicules, camions et engins ont encore une valeur marchande et qu'ils pourraient être mis en vente aux enchères, comme cela se faisait il y a quelques années. Cet aspect a été discuté et vous avez vu que la commission a ajouté une recommandation pour mettre en vente aux enchères auprès du public les véhicules qui ont encore une valeur et une utilité.

Le second aspect, ce sont les projets de délibération III et IV. Les projets de délibération I et II ont été acceptés avec la réserve que je viens de mentionner. Les délibérations III et IV, elles, n'ont pas trait au remplacement mais au renouvellement ordinaire et à l'assainissement du parc. L'objectif du Conseil administratif était d'accélérer le renouvellement du parc pour des raisons écologiques, en vertu des principes d'Aalborg. La réalité consiste à dire qu'un véhicule qui ne répond plus aux normes, lesquelles sont toujours en évolution, est retiré de la circulation. On accélère ce renouvellement pour être en conformité avec les nouvelles normes en matière de pollution et pour diminuer les émissions polluantes de ces différents véhicules, camions et engins.

Sur le principe, cela paraît une bonne chose. Mais on ne prend en compte que l'aspect du véhicule lui-même. Je prends un exemple. Si on a un véhicule aux normes Euro 5, on se dit qu'on va le retirer pour acheter le même type de véhicule avec les normes Euro 6, afin d'avoir un gain – relativement minime – en ce qui concerne les émissions du véhicule. Mais on ne prend pas du tout en compte les autres aspects, à savoir la destruction de l'ancien véhicule, qui engendrera des coûts, y compris des coûts écologiques, ni le fait qu'en amont il aura fallu fabriquer un nouveau véhicule, ce qui engendre aussi une consommation d'énergie et de la pollution.

Personne n'est capable de faire le bilan global à ce sujet, bilan que nous avons d'ailleurs demandé au Conseil administratif et qui est certes assez compliqué. Toujours est-il qu'il n'est pas sûr que nous gagnions quelque chose au bout de la course. Cet aspect a donc sensibilisé la commission.

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

On nous a aussi expliqué qu'on ne pouvait pas mettre les véhicules en vente, parce que ce ne serait pas cohérent du point de vue écologique, qu'on ne pouvait pas les revendre à des pays plus défavorisés – en Europe de l'Est ou en l'Afrique – et laisser ces véhicules polluer ailleurs, alors que chez nous on les retire pour des raisons écologiques. A priori, le raisonnement peut être juste, mais, là non plus, on n'a pas examiné plus loin le problème. Nous, en tant que collectivité riche – car nous sommes riches dans ce canton et dans cette ville – nous sommes prêts à gaspiller l'argent pour retirer des véhicules qui, pour nous, ne sont plus tout à fait aux normes, mais si ces pays achètent ces véhicules ils en mettront d'autres, plus anciens, hors service. Vous êtes sans doute tous allés peu ou prou dans ces pays de l'Est ou en Afrique et vous avez vu les véhicules: on n'a pas encore tourné la clé de contact qu'ils fument déjà... Cet argument ne tient donc pas la route.

S'ils peuvent acheter nos véhicules, ces pays mettront donc hors service des véhicules qui, en l'occurrence, ne sont pas aux normes Euro 5, ni Euro 4, mais des véhicules qui ont parfois trente, voire cinquante ans pour certains camions, et qui polluent énormément. Qu'on les remplace par des véhicules aux normes Euro 4 ou Euro 5 serait donc un bonheur et nous contribuerions véritablement à la réduction de la pollution en agissant de la sorte.

La commission a examiné tout cela et c'est la raison pour laquelle elle a voté les projets de délibération I et II, avec la réserve selon laquelle les véhicules qui ont encore une valeur seront mis sur le marché et proposés au public. J'ai reçu deux lettres de personnes intéressées: pour elles, il est insensé de détruire ces véhicules et elles sont preneurs. Je tiens ces lettres à votre disposition le cas échéant. Cela paraît une bonne solution. La majorité de la commission a en revanche refusé les délibérations III et IV pour les raisons que je viens d'expliquer.

Dernier argument, le fait d'accélérer le renouvellement ne change pas grand-chose, parce que, de toute manière, il y a un roulement. Tous les deux ou trois ans, on renouvelle à peu près le tiers du parc des véhicules. Le fait d'accélérer le renouvellement ne changera pas grand-chose. Mesdames et Messieurs, je vous invite à voter les conclusions du rapport de majorité.

M. Pierre Vanek, rapporteur de minorité (EàG). Je présenterai brièvement mon rapport de minorité oral. Tout d'abord, je m'inscris en faux contre les déclarations faites à l'instant par Daniel Sormanni, qui s'est évertué à nous démontrer l'urgence de faire comme avant. Il nous a dit qu'il avait reçu des offres de gens intéressés à racheter un certain nombre de véhicules et qu'il n'y avait pas de raison de ne pas les vendre. Bref, il faut continuer comme d'habitude...

Cette intervention mésestime un fait essentiel: nous sommes face à une crise climatique et écologique majeure. Vous avez pu lire au début du mois de juin,

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

pour ceux qui lisent cet édifiant journal qu'est la *Tribune de Genève*, que le CO₂, ce gaz à effet de serre, était passé à un cap jamais vu à l'échelle humaine. Il a atteint dans l'Arctique des concentrations de 400 parties par millions. On a aussi vu le lamentable spectacle de la conférence de Rio+20.

Globalement et tous gaz confondus, les émissions depuis vingt ans ont crû d'au moins 25%. Le rythme d'augmentation s'accélère et le changement climatique, avec des conséquences dramatiques pour des centaines de millions de personnes à l'échelle de la planète, est une vraie menace. Ce n'est pas une dégradation du climat, mais un réel basculement, une crise climatique aiguë qui pose problème et qui demande qu'on prenne des mesures.

La mesure proposée – je ne veux pas faire de la philosophie à grande échelle – par le Mouvement citoyens genevois en commission consiste à mettre en cause l'opportunité d'un certain nombre de choix faits par le Conseil administratif. On peut bien sûr discuter de ces choix et nous ne nous sommes pas privés de faire un certain nombre de remarques critiques. Mais, paradoxalement, c'est l'intervention du Mouvement citoyens genevois qui nous a conduits à défendre les projets de délibération initiaux du Conseil administratif et c'est ce que nous ferons ici ce soir.

D'abord, nous défendrons les quatre projets de délibération contre un amendement bateau du Mouvement citoyens genevois. M. Sormanni parlait d'organiser la vente de certains véhicules. Un amendement unique a été plaqué sur les quatre projets de délibération. Cet amendement ne dit pas que le Conseil administratif «peut revendre dans certains cas», mais qu'il «est chargé d'organiser la vente publique des véhicules ou remorques destinés à être remplacés par le crédit de la présente délibération».

Si nous votions cet amendement, nous donnerions instruction au Conseil administratif de tous les vendre. Il s'agirait donc d'une interdiction de retirer de la vente tel ou tel véhicule particulièrement polluant. En l'occurrence, nous avons les moyens de retirer ces véhicules et, ayant les moyens de le faire, face à la situation de crise climatique globale et ses conséquences, nous avons le devoir de le faire!

D'après la procédure, je crois que ces amendements doivent être remis au vote par le bureau. Le premier vote auquel nous serons appelés à procéder, c'est celui de cet amendement aux quatre projets de délibération sur la vente obligatoire de tous ces véhicules. Si les gens les achètent, ce n'est pas pour les démanteler mais pour continuer, M. Sormanni l'a bien expliqué, à les exploiter, quel que soit leur degré d'émissions polluantes, et ceci est à nos yeux particulièrement inacceptable.

C'est inacceptable pour les projets de délibération I et II et cela devient surréaliste, voire absurde, pour les projets de délibération III et IV, puisque la démarche

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

proposée par le Conseil administratif – je comprends qu'on puisse la combattre – consiste à dire qu'on ouvre un crédit pour un renouvellement anticipé d'un certain nombre de véhicules. Si on investit des sommes considérables, et on a raison de le faire, pour un renouvellement anticipé, ce n'est pas pour que ces véhicules continuent à être exploités. Par conséquent, la première conclusion de mon rapport de minorité oral, c'est que nous refusons à tout prix ces amendements bateau plaqués sur les quatre projets de délibération qui nous sont proposés.

La deuxième position de ce rapport de minorité consiste à défendre, une fois ces amendements rejetés, la démarche du Conseil administratif qui tend à un renouvellement anticipé du parc de véhicules, étant entendu que nous ouvrons un crédit pour ce renouvellement. Cela ne signifie pas que les questions posées dans le cadre des débats sur cet objet en commission des finances ne puissent pas trouver des réponses. L'analyse doit être approfondie sur la manière d'optimiser d'un point de vue écologique le parc automobile de la Ville de Genève.

Des questions légitimes ont été posées sur l'ensemble du bilan écologique de l'opération et des réponses peuvent encore être apportées. Il faut en particulier fixer, au-delà de cette opération de renouvellement, un horizon stratégique dans la manière de gérer ce parc automobile, dans l'esprit de décroissance et de limitation des émissions de gaz à effet de serre, pour que notre municipalité assume ses responsabilités écologiques à la hauteur de ses moyens.

Mais l'impulsion nécessaire pour cette orientation-là ne sera donnée que si on refuse la position *business as usual* présentée ici par le Mouvement citoyens genevois, au nom de cette majorité de circonstance qui s'est trouvée en commission des finances. Merci, Mesdames et Messieurs, de m'avoir écouté.

Premier débat

M. Olivier Fiumelli (LR). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, j'étais extrêmement curieux d'entendre M. Vanek, puisque c'est une des premières fois que nous avons un rapport oral de minorité de quelqu'un qui s'est abstenu en commission... Mais, quoi qu'il en soit, étant donné que je partage ses propos, je ne le critiquerai pas plus avant.

Sur ce dossier, je dirai trois choses. Premièrement, je constate, en qualité de président de la commission des finances, que lorsque nous demandons beaucoup d'informations et que le Conseil administratif nous donne ces informations avec précision, complétude et célérité, nous en voulons encore plus, si bien que nous finissons par nous plaindre, comme M. Sormanni, qu'on ne nous ait pas donné toute l'information... Et cela alors que, sur ce dossier, la commission des finances a croulé sous les informations. Nous avons reçu des fiches pour chaque véhicule

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

avec tous les renseignements que nous désirions. J'ai presque cru à un moment donné que nous étions une commission d'audit...

Deuxièmement, j'aimerais souligner que, dans l'idéal, nous ne devrions pas avoir à voter ce genre de proposition. Dans la plupart des groupes, nous appelons de nos vœux un budget par prestations. Que signifie un budget par prestations? C'est un budget où l'on se concentre sur ce que l'Etat fait et non plus seulement sur les moyens qu'il utilise. S'il y a une mauvaise gestion et des gaspillages, on fait appel à un service d'audit interne ou à la Cour des comptes. Or, c'est ce que la commission a fait en l'absence d'un véritable service d'audit interne. Mais pour cela, je vous renvoie au projet d'arrêté PA-122, dont nous parlerons tout à l'heure.

Troisièmement, au-delà de l'aspect financier et du fait que nous dépenserons beaucoup d'argent – mais c'est nécessaire – il s'agit de valider la politique du Conseil administratif en matière de développement durable et de rappeler que cette politique est celle que le Conseil municipal a appelée de ses vœux en votant à l'unanimité une motion qui demandait que la Ville se conforme aux Engagements d'Aalborg.

Je ne sais pas si beaucoup de gens ont lu les pages 250 à 280 des comptes 2011, où figurait le programme stratégique de développement durable de la Ville de Genève. Nous avons tous vu ces petits *smilies* qui montraient le degré d'avancement des différents projets. Nous avons toujours été assez critiques sur les différentes mesures prises. Je vous rappelle qu'un certain nombre de dépenses sont inscrites au budget sous le titre «Engagements d'Aalborg», y compris l'engagement de psychologues... Or ici, le groupe libéral-radical constate qu'on nous présente pour la première fois, avec ces quatre projets de délibération de la proposition PR-929, des mesures concrètes liées aux Engagements d'Aalborg. Nous ne ferons donc pas la fine bouche et nous voterons bien entendu, et là je rejoins M. Vanek sur les arguments écologiques qu'il a avancés, ces quatre projets de délibération pour nous conformer aux Engagements d'Aalborg. Si d'aventure ce Conseil municipal, comme la commission des finances, ne votait pas ces quatre délibérations, notamment les deux dernières, il conviendrait de nous demander si la Ville ne devrait pas se retirer des Engagements d'Aalborg.

Le groupe libéral-radical est donc favorable à ces quatre délibérations.

M^{me} Frédérique Perler-Isaaz (Ve). Chers collègues, que la Ville se retire des Engagements d'Aalborg, certainement pas! La Ville a beaucoup travaillé pour signer ces engagements et elle a de très beaux projets en la matière, même si la manière dont l'objectif N° 3 a été mis en œuvre attriste les Verts... Cela dit, les

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

Verts saluent le travail fourni en commission – sept séances tout de même! – et remercient le magistrat et ses services de leur patience et de leurs réponses à nos questions. Contrairement au préopinant du Parti libéral-radical, nous estimons, nous les Verts, que l'abondance d'information ne tue pas forcément l'information mais permet, au contraire, de mieux comprendre le cheminement de l'administration, sous l'impulsion de son magistrat.

Quatre crédits nous occupent ce soir. Ils totalisent tout de même 12 millions de francs pour ces deux prochaines années, de 2012 à 2014, et c'est une somme importante. Ce d'autant que, l'an prochain, il y aura 4 millions de francs de plus à venir. Cela nous a donné, je ne vous le cache pas, un peu le vertige.

Sur ces quatre délibérations, nous rejoignons pleinement les propos de M. Vanek, c'est-à-dire que nous ne pourrions pas accepter l'amendement voté en commission, ce fameux article 4 qui demande que les véhicules qui seront retirés soient vendus au public. En effet, nous estimons, nous les Verts, qu'exporter notre pollution au-delà du périmètre de la Ville de Genève n'est pas une solution conforme aux objectifs des Engagements d'Aalborg, en particulier l'objectif N° 3.

Cela dit, je ferai quelques observations sur ces deux premières délibérations qui concernent le renouvellement. Nous avons compris, lors du travail en commission, que la fameuse Commission de gestion des véhicules (Cogeve), qui pilote la gestion du parc automobile en Ville de Genève, définit ce qui est à renouveler ou non, à partir des besoins des services. A cet égard, nous pensons, nous les Verts, que la réflexion n'est pas allée assez loin. On peut en effet facilement imaginer qu'un service de la Ville trouvera trente-six mille raisons pour renouveler ses véhicules. J'en veux pour preuve le courrier que nous avons reçu lors de nos travaux en commission, qui nous donnait quelques indications, notamment sur nos velléités en termes d'autopartage. Ce courrier, chacune et chacun a pu en prendre connaissance. Il est édifiant par certains de ses aspects.

Mais j'en reviens aux besoins des services. On comprend qu'un service admettra difficilement qu'il pourrait être un peu plus écologiques, renoncer à un ou deux véhicules, examiner les synergies possibles avec un autre service... C'est ce qui nous fait dire qu'au fond le Conseil administratif n'est pas allé assez loin dans l'analyse de l'empreinte écologique. J'en profite pour rappeler à ce propos qu'un véhicule qui ne pollue pas est un véhicule qui n'est pas produit! Il y a donc un travail de réflexion à mener au sein de l'administration municipale, et de toutes les administrations du reste, sur des changements d'habitudes, et cette impulsion ne peut venir que du Conseil administratif. Voilà pourquoi nous persisterons à nous abstenir sur les délibérations I et II, si l'article 4 est maintenu.

S'agissant de l'assainissement et du renouvellement des véhicules, le préopinant l'a expliqué, la stratégie du Conseil administratif consiste à améliorer la qua-

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

lité de l'air en diminuant le taux de CO₂. C'est une idée centrale du Conseil administratif ou du magistrat Maudet de passer d'un système où on tire le véhicule jusqu'au bout à un système de renouvellement rapide, avec revente, de sorte à se conformer aux normes environnementales. Pour cela, il s'appuie sur cet objectif N° 3, qui ne dit pas grand-chose, sinon que la Ville souhaite diminuer de 20% les émissions de CO₂ – ce qui est très bien – mais sans dire comment. Finalement, c'est se donner une bonne conscience écologique en reportant notre pollution ailleurs...

Cela dit, le conseiller administratif M. Maudet nous a indiqué en commission que renoncer à cette tranche d'investissement représentait un retour en arrière. Cela nous a fait bondir, puisque, nous les Verts, nous affirmons que la réduction du taux de CO₂ passe aussi par des efforts de rationalisation du parc de véhicules de l'administration, ce qui est un gros travail.

Evidemment, nous ne sommes pas des antivoitures, même si d'aventure quelques-uns d'entre vous auraient tendance à le redire. Nous sommes tout à fait conscients que l'administration a besoin d'un certain nombre de véhicules, toutefois nous préconisons un usage plus rationnel et plus mesuré desdits véhicules. C'est pourquoi nous refuserons les projets de délibération III et IV, comme nous les avons refusés en commission.

Cela dit, nous estimons qu'il n'est pas suffisant de dire que la stratégie du Conseil administratif ne va pas assez loin pour diminuer le parc automobile en favorisant les synergies entre les services et en utilisant l'autopartage. C'est pourquoi nous revenons avec les recommandations que nous avons déposées en commission. La première est générale et elle dit ceci:

Projet de recommandation

«Le Conseil municipal demande que, à l'avenir, avant le dépôt de toute proposition de renouvellement ou d'acquisition de véhicules automobiles, le Conseil administratif examine l'augmentation des places d'autopartage et développe les synergies d'utilisation des véhicules entre les services.»

La seconde recommandation porte sur la stratégie d'assainissement:

Projet de recommandation

«Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à lui présenter une nouvelle proposition qui tienne compte des énergies renouvelables, des synergies possibles entre les services et de l'autopartage, en vue de la réduction du parc de véhicules automobiles en ville.»

Je dépose, Monsieur le président, ces deux recommandations sur votre bureau.

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

Le président. J'ai reçu une demande de débat accéléré de la part des Verts. Je la mets au vote.

Mis aux voix, le débat accéléré est accepté par 29 oui contre 21 non (1 abstention).

M. Denis Menoud (MCG). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je souhaiterais préciser une chose: le rapport de mon collègue Daniel Sormanni est un rapport de majorité. Il ne s'agit donc pas, en tant que tel, d'un rapport du Mouvement citoyens genevois, contrairement aux fixations permanentes, du matin au soir, du leader de SolidaritéS sur le Mouvement citoyens genevois. (*Remarque de M. Vanek.*) Si le Mouvement citoyens genevois disait que la terre est ronde, M. Vanek dirait qu'elle est plate! Monsieur Vanek, cessez de cauchemarder sur nous, ce n'est pas l'objet de la discussion!

On sait bien que vos pratiques trotskistes consistent à faire la mouche du coche, mais vous vous trompez malheureusement de cible! Et surtout, en agressant systématiquement le Mouvement citoyens genevois, non seulement vous ne faites pas avancer le débat, mais vous montrez votre haine, votre hargne et votre mépris pour ce que nous représentons. C'est votre droit, mais je pense que vous ne devriez pas mélanger votre haine avec le débat politique.

Cela dit, Monsieur Vanek, je vous ai écouté sur la pollution et je souscris à ce que vous dites...

Le président. Veuillez vous adresser au président, Monsieur Menoud, s'il vous plaît.

M. Denis Menoud. Vous transmettez, comme le boomerang! Mais, attention, je sais le prendre de l'autre main! (*Exclamations.*) Monsieur le président, vous direz à M. Vanek que s'il est aussi sensible à la pollution des véhicules, il doit savoir que des dizaines de milliers de véhicules franchissent la frontière chaque jour, des véhicules non contrôlés, roulant au gasoil, dont on connaît les substances cancérigènes... (*Brouhaha.*) Ce n'est pas moi que le dis, c'est le *Figaro*, j'ai de saines lectures, direz-vous...

Monsieur Vanek, en 2009, 8,5 millions de véhicules neufs étaient mis en circulation en Chine. En 2011, il y en a eu 18,5 millions, soit 35 véhicules pour 1000 habitants. C'est là où se posent les vrais problèmes de pollution! Et quand vous venez nous faire un laïus totalement opportuniste, comme d'habitude, en nous disant que nous allons polluer l'Afrique, manifestement, vous ne connaissez pas l'Afrique, Monsieur Vanek... (*Protestations.*) Vous connaissez peut-être

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

l'Irlande, la Tchéquie, que sais-je? Mais, s'agissant des camions qui circulent en Afrique, cette solution de la revente serait un progrès! Il faut savoir aussi qu'il existe une bourse mondiale du carbone – Monsieur le président, vous le savez sans doute – et que l'Afrique est tout à fait créditaire. On achète des droits de polluer au Mali, au Burundi, au Botswana, pour pouvoir mieux polluer en Occident! Alors, il faut s'en prendre aux fondements du problème, Monsieur Vanek, et non au renouvellement du parc des véhicules de la Ville de Genève! Cessez vos débats idéologiques et oubliez votre haine du Mouvement citoyens genevois pour faire valoir vos points de vue finalement assez rigolos!

M. Jean-Charles Lathion (DC). J'aimerais d'abord dire que l'administration a fait tout juste. Elle nous a fourni un document très bien établi qui nous a permis d'apprécier la situation avec tous les éléments techniques opportuns. On nous a expliqué les processus, montrant que le travail est effectué très sérieusement, puisque la Cogeve permet de prendre les décisions. Dans son souci de bien faire, l'administration a été jusqu'au bout: elle applique les Engagements d'Aalborg et elle prévoit donc le renouvellement de tout le parc, comme il faut.

Mesdames et Messieurs, vous allez donc me demander pourquoi le Parti démocrate-chrétien a émis des bémols et a suivi la majorité de la commission. C'est tout simplement qu'il nous a semblé que c'était vraiment beaucoup d'argent. Près de 12 millions de francs, Mesdames et Messieurs, c'est vraiment cher la facture! A un moment donné, au fil des pages, il nous a semblé que nous avions des réactions de riches. Pour respecter les Engagements d'Aalborg, les trois quarts des véhicules de la population genevoise devraient être changés! Et je vous invite à vérifier les véhicules de nos amis de France voisine, qui ont une latitude un peu plus large en matière de contrôle que chez nous en Suisse.

Sachons donc relativiser par rapport aux dépenses et au portemonnaie du citoyen! C'est la raison pour laquelle nous sommes allés dans le sens de l'amendement du Mouvement citoyens genevois, qui nous paraissait honnête.

Pour ma part, j'ai appris un mot lors de ces travaux de commission, c'est le mot «déconstruction». On «déconstruit», on casse, mais on ne revend plus. On ne revend même plus les pièces usagées. Il est interdit de le faire. On est en pleine interdiction, en fonction de ces prétendus Engagements d'Aalborg. A un certain moment, lorsque l'idéologie l'emporte sur le bon sens, il est du devoir des citoyens de réagir. Nous avons été plusieurs à le faire en commission.

Maintenant, si vous estimez qu'il faut suivre à tout prix les principes que nous avons votés dans cette enceinte – et que le Parti démocrate-chrétien a aussi votés – il faut accepter ce renouvellement massif, qui coûte 12 millions de francs. Pour notre part, nous estimons qu'il faut savoir raison garder et nous vous proposons

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

d'échelonner les renouvellements de façon plus progressive, afin de réduire une dépense qui nous paraît excessive.

M. Olivier Tauxe (UDC). J'aimerais faire quelques remarques. Je vous remercie, Monsieur le président, de transmettre à M. Sormanni que j'ai fort apprécié son intervention, car nous étions tous deux favorables, en commission, à la revente de ces véhicules. Nous avons remarqué une réticence de la commission quand nous avons parlé des organisations non gouvernementales prêtes à reprendre ces véhicules pour les envoyer dans des pays du tiers monde. Si je me rappelle bien, la maison Caterpillar travaille, en Afrique du Sud, dans des mines à ciel ouvert. Je ne pense pas que celles-ci respectent les conditions d'Aalborg dont nous nous réclamons, nous, pays riches!

Autre exemple: les routes de tous les dangers sont situées au Pakistan, au Pérou, en Inde, et je peux dire à ce plénum que les véhicules y sont quinze fois plus polluants que chez nous. Avec cinq véhicules, on en reconstruit un dans ces pays où, comme l'a dit M. Sormanni, on n'a pas encore mis la clé dans le contact que le véhicule fume déjà! J'aimerais donc savoir pourquoi ce plénum va prendre la mauvaise décision et refuser l'amendement.

Enfin, le magistrat nous a expliqué, lors de son audition, que si on donnait certains véhicules leur transport coûterait beaucoup trop cher à la Confédération ou à la Ville. C'est faux, car les ONG sont prêtes à investir pour ce transport.

M. Olivier Fiumelli (LR). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je suis quand même un peu surpris d'entendre certaines choses dans cette salle. Tout d'abord, je suis surpris que le Parti démocrate-chrétien dise que M. Maudet fait de l'idéologie dans ce dossier... (*Remarque de M. Lathion.*) Vous n'avez pas dit cela? Alors, je vous présente mes excuses, Monsieur.

Par ailleurs, je suis surpris que les Verts décident qu'il est tout à fait écologique de conserver un véhicule, comme par exemple un poids lourd Mercedes mis en circulation il y a vingt-cinq ans, qui a fait 232 000 km, et qui pourrait être remplacé par un autre véhicule à fonctionnalité meilleure, qui permettrait une diminution potentielle des émissions de 87%. Je ne comprends pas que M^{me} Perler-Isaaz ne soit pas sensible à cet aspect.

En outre, je ne comprends pas non plus que des gens s'estiment plus spécialistes que l'administration et décident qu'envoyer des véhicules au Pérou est une bonne idée. Une fois de plus, j'ai l'impression qu'ils confondent leur rôle, qui est de faire de la politique, avec celui d'une commission de gestion des véhicules.

Notre parti a l'intention de suivre les Engagements d'Aalborg. Ces engagements ne sont pas mentionnés de manière vague et floue, comme l'a dit M^{me} Perler-

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

Isaaz, mais de manière extrêmement précise. Cette proposition a d'ailleurs été annoncée dans le document présenté il y a deux ans à la commission des finances. Je suis donc surpris que M^{me} Perler-Isaaz n'en ait pas connaissance.

Quoi qu'il en soit, le Parti libéral-radical votera les quatre délibérations telles qu'elles ont été présentées par le Conseil administratif.

M. Pierre Vanek (EàG). J'ai été pris à partie tout à l'heure par quelqu'un d'en face qui me reprochait mes attaques unilatérales contre le Mouvement citoyens genevois. Je crois que ce n'est pas le cas. J'ai certes critiqué le rapport de majorité présenté par M. Daniel Sormanni, en mettant l'accent en particulier sur l'amendement qu'on trouve à la page 15 du rapport et qui plaque la vente obligatoire de tous les véhicules sur les quatre projets de délibération. Cet amendement est présenté comme un amendement du Mouvement citoyens genevois et je pensais simplement rendre à César ce qui était à Daniel Sormanni en citant ce parti.

Cela dit, je n'ai pas de problème avec l'auteur de l'amendement, mais avec l'amendement lui-même, avec le fait de donner l'ordre de vendre tous les véhicules, dans les deux premières délibérations comme dans les deux suivantes, qui concernent des mesures d'assainissement volontaristes prises par la Ville de Genève. J'ai critiqué le fait d'exiger que l'exploitation des véhicules continue dans le secteur privé, n'importe où, systématiquement et non de cas en cas ou après une évaluation. J'ai attaqué le fond de l'amendement, et non son auteur. Il est en effet absurde de plaquer mécaniquement cet amendement sur les quatre délibérations et l'essentiel du propos de mon rapport de «minorité» est de demander le refus de cet amendement.

Maintenant, j'aimerais répondre à un orateur du Parti libéral-radical qui trouvait surprenant de faire un rapport de minorité sur la base d'une abstention en commission. Oui, notre groupe s'est abstenu en commission, parce que cet amendement plaqué sur les délibérations rendait notre vote impossible, mais nous avons une position, minoritaire en commission et, je l'espère, majoritaire dans cette enceinte, consistant à refuser cet amendement du type *business as usual*.

M. Denis Menoud a raison de dénoncer le marché du carbone comme solution illusoire et de dire qu'il y a bien d'autres problèmes que les véhicules de la municipalité genevoise en matière de pollution. Il a cité – c'est aussi une fixation dans son groupe – les véhicules qui traversent la frontière, mais on pourrait évoquer ceux qui traversent le pont du Mont-Blanc ou qui roulent sur l'autoroute Genève-Lausanne. Le problème du transport automobile privé est aigu et un basculement vers le transport public est nécessaire, comme est nécessaire une réduction de la mobilité inutile.

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

Il a parfaitement raison de dire que nous ne changerons pas la situation de manière décisive par ces quatre délibérations. Toutefois, si nous ne nous orientons pas vers des mesures volontaristes, énergiques, des mesures que la Ville de Genève peut et doit prendre en faveur de l'écologie et de la lutte contre la crise climatique, la pollution et les émissions de gaz à effet de serre, si nous suivons la logique du *business as usual* proposée par le rapport de majorité, nous nous écartons vraiment de nos responsabilités au regard des engagements pris par la Ville de Genève et des déclarations génériques des uns et des autres en faveur de l'environnement. Ces déclarations doivent se traduire par des votes, des décisions précises et des affectations de crédits. Les délibérations de la proposition PR-929 sont imparfaites mais elles vont dans le bon sens, en tout cas dans un sens bien meilleur que celui proposé par le rapport de majorité! (*Applaudissements.*)

Le président. La parole est à M. Daniel Sormanni en tant que rapporteur.

M. Daniel Sormanni, rapporteur de majorité (MCG). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je dirai juste quelques mots. J'ai essayé, mais je n'ai peut-être pas bien réussi cet exercice, de retranscrire de manière télégraphique les discussions de la commission des finances qui, au-delà du remplacement des véhicules et du gain relativement marginal en termes de pollution, portaient aussi sur la stratégie à adopter.

Monsieur le président, vous transmettez à M^{me} Perler-Isaaz que je rejoins une bonne partie de ses propos. Au-delà de savoir, pour tel ou tel véhicule et sur la partie de l'assainissement, quel gain global on fera, il faut plutôt définir la stratégie à employer pour réduire les mouvements des différents véhicules et engins en ville de Genève. Croire, parce qu'on aura mécaniquement remplacé un certain nombre de véhicules ou camions et que ces nouveaux engins auront pollué un peu moins, qu'on aura résolu le problème et rempli la mission d'Aalborg, c'est une vision à très courte vue. Ce n'est pas ce que nous demandions au Conseil administratif, d'autant plus que c'est assez cher et que, de toute manière, tous les deux ou trois ans il y a un crédit de renouvellement pour l'autre partie du parc. Après le premier tiers, on devra renouveler le deuxième tiers, puis le troisième tiers, et quand on aura fini on recommencera, puisque, entre-temps, les véhicules s'usent et que les normes évoluent.

Finalement, en accélérant le renouvellement, on ne gagnera pratiquement rien en termes de pollution brute sur le terrain, mais on se privera de la réflexion globale sur les moyens d'avoir moins d'engins et de véhicules en ville pour accomplir les tâches. Pour les véhicules automobiles, on peut tout à fait imaginer des autopartages. Nous partageons – c'est le cas de le dire – la visions des Verts...

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

Le président. Monsieur Sormanni, vous parlez en tant que rapporteur...

M. Daniel Sormanni. Je parle en tant que rapporteur et j'explique ce que j'ai essayé de retranscrire dans mon rapport. La déconstruction en tant que telle est énergivore et polluante. L'objectif est de démontrer qu'on ne peut pas se contenter de remplacer mécaniquement des véhicules; il faut une réflexion plus globale en amont, par rapport au remplacement du véhicule, à sa déconstruction et à son devenir.

Par rapport à la vente, beaucoup de gens réclament que certains véhicules pas si polluants soient remis dans le circuit, à Genève ou ailleurs. En compensation, d'autres véhicules beaucoup plus polluants sont, eux, retirés de la circulation. C'est juste le message que nous avons essayé de faire passer. Et c'est la raison pour laquelle nous vous invitons à voter comme la majorité de la commission des finances.

M. Grégoire Carasso (S). Je voudrais donner la position du groupe socialiste dans ce débat animé, animé presque autant que lors des travaux en commission des finances... Je me félicite, si je l'ai bien suivie, de la dernière intervention du groupe du Mouvement citoyens genevois. Dans l'intervention du rapporteur, j'ai senti un ralliement à la recommandation proposée initialement par les Verts et soutenue par les socialistes en commission.

Cette recommandation privilégie l'autopartage et demande au Conseil administratif de faire des efforts aussi sous l'angle de la collaboration entre les services, car nous connaissons les tendances naturelles des organisations, publiques ou privées, à travailler en silo. Les véhicules métiers sont en réalité tout à fait compatibles pour d'autres activités professionnelles dans un département. Ces véhicules, s'ils étaient mis en commun, mutualisés en d'autres termes, pourraient être d'autant mieux utilisés par la collectivité. Le groupe socialiste continuera donc à soutenir cette recommandation.

Sur l'enjeu principal qui nous a divisés en commission des finances, fallait-il, comme le fait docilement le Parti libéral-radical, dire oui amen à ces 12 millions de francs de crédits d'investissement pour les voitures? La plupart des groupes qui ont été capables d'une réflexion sur ce sujet difficile ont considéré que la Ville avait un plan de renouvellement déjà particulièrement audacieux pour atteindre les objectifs d'Aalborg. Raison pour laquelle nous avons soutenu la moitié du crédit.

Nous avons questionné de manière précise, et à mon sens pertinente, la volonté du Conseil administratif d'accélérer le processus pour renouveler de manière

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

anticipée davantage de véhicules. Lorsque nous avons demandé si cette démarche permettait un bilan écologique meilleur et si l’empreinte environnementale de ces 5 à 6 millions de francs supplémentaires était réellement positive, nous n’avons pas eu de réponse. Nous savons très bien que, lorsqu’on élimine un véhicule pas encore obsolète et qui répond aux normes et qu’on achète un nouveau véhicule, il y a là un processus de consommation et d’utilisation incomplète du véhicule remplacé de manière anticipée. Nous avons questionné le Conseil administratif sur ce point, mais nous n’avons pas eu l’ombre d’une réponse convaincante de la part du magistrat en charge de ce dossier.

Voilà pourquoi nous voterons avec enthousiasme le renouvellement des véhicules tel que proposé, mais pas la partie du renouvellement anticipé.

M. Pierre Maudet, conseiller administratif. Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, j’ai écouté évidemment avec grande attention les interventions des uns et des autres. Il s’agit d’abord de resituer ce débat dans son contexte. Ce contexte, c’est celui des Engagements d’Aalborg et, plus généralement, de l’investissement d’une municipalité pour atteindre les objectifs environnementaux qu’elle s’est fixés. A la lumière de cet objectif-là, nous pouvons être assez stupéfaits des positions de certains groupes. J’y reviendrai dans un instant.

J’aimerais rappeler que cette proposition est celle du Conseil administratif, et non celle d’un seul magistrat, Conseil administratif qui doit faire tourner l’administration. L’administration a des besoins souvent réputés insatiables, et c’est le rôle du politique de les restreindre. Nous avons fait la démonstration en commission que nous n’avions pas accepté toutes les demandes et que nous incitions l’administration à resserrer ses besoins. Mais nous avons aussi, Mesdames et Messieurs, par la nature même de la municipalité Ville de Genève, des besoins qui ne supposent pas l’autopartage et qui n’engendrent pas forcément des possibilités de rationalisation, comme vous l’entendez.

Je pense ici aux camions-poubelles, aux camions de pompiers, à toutes sortes de véhicules qui, par nature, sont spécifiques et ne permettront pas de dégager des marges très importantes dans le domaine de l’autopartage. Certes, des progrès ont été faits, notamment avec des coopératives, où et quand c’était possible. Ce ne fut pas toujours le cas avec les dirigeants de certaines coopératives, mais – Dieu merci! – ça l’est davantage depuis quelques mois. J’aimerais rappeler ici l’effort fait, parce que, comme le disait le rapporteur de majorité tout à l’heure, il s’agit d’abord de voir les besoins de l’administration et les aspects nécessaires des véhicules.

Vous avez insisté à juste titre sur les deux parties de ce crédit. La première partie, les délibérations I et II, concerne le renouvellement ordinaire de véhicules

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève

qui, semble-t-il, ne pose pas de problème, hormis, et j'y reviendrai, la question de l'éventuelle revente.

La seconde partie, les délibérations III et IV, concerne le renouvellement anticipé, donc l'assainissement de 30 véhicules, lesquels touchent tous les services, le Service du génie civil, dépendant de mon collègue Pagani, le Service des espaces verts, les bibliothèques municipales, le Musée d'histoire naturelle, le Service social, le Service des sports, la Voirie, j'en passe et des meilleures.

Il s'agit ici, et je le dis avec force, car certains orateurs sont passés dessus comme chat sur braises, voire ont donné des informations erronées, de 113 véhicules qui ont été identifiés comme les plus vétustes. Ils posent des problèmes de sécurité aujourd'hui et, quand je parle de problèmes de sécurité, il faut se plonger dans le réel. Ce sont, par exemple, des problèmes mécaniques sur des bennes à ordures, des bennes de levée des déchets: ces problèmes peuvent concrètement porter atteinte à la sécurité et à l'intégrité des employés qui sont derrière ces bennes.

J'ai entendu tout à l'heure un orateur dire que les trois quarts des véhicules pourraient être changés si on appliquait les normes d'Aalborg. Non! On parle ici de 113 véhicules sur un parc municipal d'un peu plus de 600 véhicules. Ces 113 véhicules ne sont pas aux normes Euro 4 ou Euro 5, il ne s'agit pas de mettre un peu de vernis pour être aux normes au-dessus... Non, ils sont pour la plupart aux normes Euro 0, ils polluent et de surcroît génèrent un nombre impressionnant de pannes et d'immobilisations. C'est là l'aspect économique sur lequel je ne veux pas manquer de m'attarder. J'en ai fait la démonstration en commission: des dizaines de milliers de francs sont dépensés aujourd'hui par l'administration pour louer d'autres véhicules, tout cela parce qu'on fait au Conseil administratif le procès de la bonne conscience.

Mesdames et Messieurs, les quatre projets de délibération de cette proposition sont insécables. L'esprit de l'environnement ne se divise pas: il s'agit de dire oui ou non à 20% de gaz à effet de serre en moins sur le parc des véhicules de la Ville de Genève à l'horizon 2020. Impossible de dire qu'on ne veut que 10%, ou la moitié.

Je rejoins M. Carasso, la démonstration est difficile à faire quant au bilan énergétique global et à toute l'énergie produite pour générer les véhicules et pour les transporter. Mais, concrètement, Mesdames et Messieurs, ces 113 véhicules qui tournent en ville posent un problème d'image de la Ville de Genève. Par exemple, nos cahiers des charges exigent, dans les appels d'offres, des véhicules au top niveau pour les entreprises de nettoyage. Mais nous ne sommes pas capables d'appliquer nos propres normes! Quelle image donnons-nous, Mesdames et Messieurs? Au niveau environnemental, je vous le rappelais il y a un instant, nous polluons et surpolluons, alors que nous voulons donner des leçons à la terre entière avec les Engagements d'Aalborg... Pour qui nous prenons-nous?

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

Au niveau économique, ce sont des dizaines de milliers de francs de location de véhicules, la sécurité de nos employés est en cause, et vous refuseriez d'entrer en matière sur un crédit d'assainissement, certes élevé, de l'ordre de 5 millions par tranche, pour assainir l'ensemble de ce parc? En l'occurrence, c'est une nécessité, non seulement à l'égard de nos employés et de nos concitoyens – et là j'en viens aux propos de M. Vanek – mais également à l'endroit du reste de la planète. Ce n'est pas parce que certains pays n'appliquent pas encore les Engagements d'Aalborg que nous, Ville de Genève, devons faire abstraction de ces exigences et tenir un discours proprement hallucinant, venant des Verts, qui consiste à dire que nous nous donnons bonne conscience.

Non, Mesdames et Messieurs, c'est un objet très concret que le Conseil administratif aujourd'hui vous propose de voter, comme l'est la stratégie de mon collègue Pagani en matière de réduction des énergies fossiles pour les bâtiments de la Ville. Votez la diminution, la suppression de ce parc de véhicules ultrapolluants, c'est là qu'on jugera la qualité de vos engagements.

J'en viens maintenant à l'argument de la revente. Il est intéressant et je salue le travail de la commission, qui est allée en profondeur en posant des questions parfaitement légitimes. Je peux, pour ma part, rejoindre les arguments du Mouvement citoyens genevois si – et seulement si – on s'en tient aux véhicules qui ont une valeur marchande, et non à des véhicules de trente ans bricolés de partout. Alors oui, votre proposition est valable, mais le jour où vous voterez les délibérations III et IV. Quand nous procéderons à un renouvellement de véhicules, nous pourrons utiliser cette valeur de revente et faire un geste, qui sera impacté dans les comptes, en faveur de pays en situation de développement.

Mais, en revanche, il est inenvisageable d'envoyer en Afrique des camions qui ont trente ans d'âge, dont la direction sera fichue en moins d'une semaine sur certaines routes et qui finiront en poulaillers, avec le logo de la Ville de Genève, dans les banlieues de Bamako. Si on veut faire un geste dans le domaine du développement durable, il s'agit de rejoindre le Conseil administratif dans sa stratégie de renouvellement des véhicules, d'assainissement du parc, et une fois que nous aurons les véhicules qui procèdent d'un fonds de roulement plus soutenu, de les revendre. Là, je vous rejoindrai.

Le président. Trente secondes...

M. Pierre Maudet, conseiller administratif. Monsieur le président, j'entends que vous me rappelez le temps qu'il me reste et je conclus. Mesdames et Messieurs, ne nous payons pas de mots! On ne peut pas, d'un côté, voter oui à un renouvellement et, de l'autre, non à un assainissement. On peut frapper, et je

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

rejoins ici les Verts, ces délibérations d'un certain nombre de recommandations, le Conseil administratif vous suivra. On peut rejoindre le Mouvement citoyens genevois si l'on procède à cet assainissement rapide. En revanche, on ne peut pas se payer de mots toute l'année sur l'environnement et l'écologie, et procéder ainsi le jour du vote! (*Applaudissements.*)

Deuxième débat

Mise aux voix, l'amendement de la commission est refusé par 38 non contre 37 oui.

Mise aux voix, la première recommandation de M^{me} Perler-Isaaz est acceptée par 51 oui contre 21 non.

Mise aux voix, la seconde recommandation de M^{me} Perler-Isaaz est acceptée par 45 oui contre 27 non (2 abstentions).

Les recommandations sont ainsi conçues:

RECOMMANDATIONS

Le Conseil municipal recommande qu'à l'avenir, avant le dépôt de toute proposition de renouvellement ou d'acquisition de véhicules automobiles, le Conseil administratif examine l'augmentation des places d'autopartage et développe les synergies d'utilisation des véhicules entre les services.

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à lui présenter une nouvelle proposition qui tienne compte des énergies renouvelables, des synergies possibles entre les services et de l'autopartage, en vue de la réduction du parc de véhicules automobiles en ville.

Mise aux voix article par article et dans son ensemble, la délibération I est acceptée sans opposition (71 oui et 2 abstentions).

Mise aux voix article par article et dans son ensemble, la délibération II est acceptée à l'unanimité (74 oui).

Mise aux voix article par article et dans son ensemble, la délibération III est acceptée par 42 oui contre 32 non.

Mise aux voix article par article et dans son ensemble, la délibération IV est acceptée par 40 oui contre 33 non (1 abstention).

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

Les délibérations sont ainsi conçues:

DÉLIBÉRATION I

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de
343 000 francs destiné au renouvellement planifié d'un véhicule lourd et de huit
remorques.

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 343 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan
de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de
10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2013 à 2022.

DÉLIBÉRATION II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de
5 832 000 francs destiné au renouvellement planifié de 79 véhicules légers,
36 engins spécifiques et 21 deux-roues.

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 5 832 000 francs.

Proposition: renouvellement du parc des véhicules et engins des services
de la Ville de Genève

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 5 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2013 à 2017.

DÉLIBÉRATION III

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 920 000 francs destiné au renouvellement anticipé de neuf véhicules lourds.

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 2 920 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2013 à 2022.

DÉLIBÉRATION IV

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 572 000 francs destiné au renouvellement anticipé de 11 véhicules légers et de 10 engins spécifiques.

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 2 572 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 5 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2013 à 2017.

Un troisième débat n'étant pas réclamé, les délibérations deviennent définitives.

6. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

7. Interpellations.

Néant.

8. Questions écrites.

Néant.

Le président. Je vous souhaite un excellent repas. Nous reprendrons à 20 h 40.

Séance levée à 19 h 5.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif	490
2. Communications du bureau du Conseil municipal	490
3. Questions orales	490
4. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 20 avril 2011 en vue de l'ouverture d'un crédit de 1 420 000 francs destiné à l'étude d'une image directrice de la zone industrielle des Charmilles (ZIC) et au projet de création d'un Ecopôle, situé au 43 de l'avenue de Châtelaine, sur la parcelle N° 3121, feuille 48 du cadastre de la commune de Genève, section Petit-Saconnex (PR-886 A). Troisième débat	492
5. Rapport de majorité et rapport oral de minorité de la commission des finances chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 12 octobre 2011 en vue de l'ouverture de quatre crédits d'un montant total de 11 667 000 francs relatifs, d'une part, au renouvellement – 6 175 000 francs – et, d'autre part, à l'assainissement – 5 492 000 francs – (renouvellement anticipé) du parc des véhicules et engins des services de la Ville de Genève (hors SIS) durant les années 2012-2014 (PR-929 A/B)	507
6. Propositions des conseillers municipaux	546
7. Interpellations	546
8. Questions écrites	546

La mémorialiste:
Marguerite Conus