
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Cinquante-neuvième séance – Mardi 20 mai 2008, à 20 h 30

Présidence de M. Guy Dossan, président

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

Font excuser leur absence: *M. Manuel Tornare*, vice-président, *MM. Grégory Baud, Gérard Deshusses, Vincent Maitre, M^{me} Véronique Paris* et *M. Olivier Tauxe*.

Assistent à la séance: *M. Patrice Mugny*, maire, *M. Rémy Pagani, M^{me} Sandrine Salerno* et *M. Pierre Maudet*, conseillers administratifs.

CONVOCATION

Par lettre du 8 mai 2008, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 20 mai, mercredi 21 mai et lundi 26 mai 2008, à 17 h et 20 h 30.

1. Communications du Conseil administratif.

Néant.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Néant.

3. Proposition du Conseil administratif du 14 mai 2008 en vue de l'ouverture d'un crédit pour un montant total de 2 606 000 francs, porté à 2 822 000 francs, complémentaire à la proposition PR-349, soit:

- un montant de 1 620 000 francs, porté à 1 836 000 francs, destiné au remplacement des fontes fragiles, au raccord entre le pont de la Machine et la place de Chevelu ainsi qu'au renforcement des fondations existantes de l'ouvrage;
- un montant de 986 000 francs destiné au rallongement des pieux de la plate-forme sur pilotis située devant le bâtiment SIG (PR-619).

Préambule

La rénovation du pont de la Machine – ainsi que la construction d'accès aisés pour les personnes à mobilité réduite et d'une plate-forme publique – est une des opérations majeures du concept du Fil du Rhône pour lequel la Ville de Genève a obtenu le prix Wakker 2000 de l'association Patrimoine suisse.

Le pont de la Machine est le plus vieux pont à l'état d'origine de la ville. Il a été construit en 1884 (bras gauche) et 1887 (bras droit). Il est le plus important témoin régional de l'architecture de fer du XIX^e siècle. Cette époque a vu l'essor de l'industrialisation, grâce notamment à l'utilisation rationnelle du fer permettant de réduire au minimum statique nécessaire la quantité de matière utile pour assurer la rentabilité, la solidité et l'utilité des ouvrages. On connaît de cette époque notamment les halles couvrant les quais de gare (Lausanne, Paris, etc.), le phare des Pâquis et, bien sûr, la tour Eiffel.

Proposition: travaux au pont de la Machine

Ce projet a fait l'objet d'une proposition du Conseil administratif (PR-349) du 21 avril 2004 en vue de l'ouverture d'un crédit de 11 434 600 francs, destiné:

- pour 7 818 600 francs à la réfection du pont de la Machine;
- pour 3 616 000 francs à la construction d'une plate-forme sur pilotis, dont à déduire une participation de l'Etat de Genève de 400 000 francs destinée aux travaux d'aménagement des infrastructures portuaires pour les bateaux de la CGN ainsi qu'une participation de 31 500 francs des SIG pour la dépose de la conduite DN 1200.

Celle-ci a été votée par votre Conseil le 14 septembre 2005.

L'intervention sur le pont est justifiée par son très mauvais état général et par la volonté du Conseil municipal de valoriser la portion urbaine du Rhône en parc urbain.

Plusieurs freins ont ralenti la réalisation du projet, dont les recours de voisins, mais le chantier a commencé en juillet 2007. La première étape a consisté à installer deux passerelles provisoires, destinées à maintenir le passage public pendant les dix-huit mois de travaux. La deuxième étape, commencée en novembre, dès l'ouverture des passerelles, consiste à démonter la presque totalité des éléments du pont pour les restaurer ou les remplacer suivant leur état.

Le devis général qui a servi à la proposition de crédit de travaux a été établi sur la base d'expertises locales et d'un constat visuel effectué pendant la phase d'élaboration du projet, en 1994, depuis le tablier du pont et par-dessous, en bateau. Aucun démontage n'a été effectué pour ne pas compromettre le passage public et la sécurité de l'ouvrage.

Durant la phase de démontage en cours, et qui s'achèvera en mai, comme souvent dans les chantiers de restauration, plusieurs mauvaises surprises ont surgi et provoquent un dépassement conséquent du budget voté.

La présente proposition de crédit de travaux complémentaires vise à détailler ces surcoûts en vue de permettre l'achèvement de la remise en état de cet ouvrage d'art majeur du patrimoine de la Ville, pour lequel une procédure de classement est en projet.

Les plus-values identifiées et chiffrées concernent les éléments suivants:

- la problématique de la fonte fragile;
- la capacité portante insuffisante des pieux existants du pont (bras gauche);
- le rallongement des pieux de soutien de la plate-forme;
- l'accrochage du pont à la rive droite;
- l'installation de chantier complémentaire consécutive aux divers travaux supplémentaires entraînant un allongement de la durée du chantier;

- le débarcadère flottant à la place d'un fixe, selon les nouvelles directives de l'OFT

Le calendrier des travaux en cours nécessite des décisions rapides, afin d'éviter une suspension du chantier impliquant elle aussi d'importantes plus-values.

Exposé des motifs

Problématique de la fonte fragile

Dans le devis général, établi en septembre 2001 et basé sur les examens susmentionnés, il avait été envisagé de remplacer environ 15% des éléments de la barrière type Dufour, soit 40 m sur 270 m.

Or, lors du démontage du pont, nous avons pu constater que, au cours des années, les travaux d'entretien ont été réalisés d'une manière parfois sommaire: par simplification et par économie, au lieu de démonter l'élément défectueux et de le réparer en atelier, il a été soudé sur place aux éléments adjacents, provoquant par la suite de grosses déformations et une dégradation plus rapide. Ces défauts ne se découvrent qu'au démontage où la rouille, cachée par la peinture et les parties assemblées, a soudé ensemble les différents composants de la barrière. Il est alors impossible de la démonter sans devoir sacrifier certaines parties.

D'autre part, lors du démontage de la barrière, vu l'état de décomposition de la structure et de la nature du matériau, la fonte dite fragile, les éléments cassent souvent. De plus, les bandeaux de bord du pont sont en grande majorité abîmés et fendus. Les capots, qui les prolongent à chaque montant de barrière et qui recouvrent les attaches de bandeaux, sont également abîmés et une bonne partie est décomposée: la fonte se défait en une multitude de couches, comme un mille-feuille. Les consoles en fonte qui portent la barrière et s'accrochent aux poutres maîtresses sont pour la plupart fendues et rouillées.

La soudure sur fonte fragile donnant des résultats très incertains, elle ne sera utilisée que là où elle ne sera pas soumise à des efforts. Dès lors, il est prévu de rénover les 30% d'éléments en très bon état (sablage et peinture), de réparer les 40% d'éléments abîmés et de remplacer les 30% d'éléments cassés ou trop endommagés. Le remplacement signifie qu'il faut réaliser des moulages à partir de pièces en très bon état et y couler de la fonte ductile qui donnera les nouvelles pièces. C'est la même opération qui a été effectuée pour la même barrière Dufour de la partie amont de l'Ile, autour de la BCGe, il y a une quinzaine d'années.

Accrochage du pont à la rive droite

Dans la demande de crédit déposée en 2004, aucun montant n'était prévu pour aménager en rive droite un raccord confortable entre la tête du pont, suréle-

vée d'une cinquantaine de centimètres par rapport au trottoir du quai, et la place de Chevelu, prolongation naturelle de la traversée du pont.

Lors du développement récent du projet, il s'est avéré qu'un aménagement urbain devrait être réalisé sur la rive droite pour améliorer l'accessibilité des piétons et des personnes à mobilité réduite. Schématiquement, il s'agit de construire un grand trottoir traversant entre le quai et l'esplanade pavée de la place de Chevelu, pour mettre la chaussée au niveau du trottoir du quai des Bergues, réduisant à une marche la différence de niveau entre le pont et la place. De la sorte, la barrière de sécurité existante peut être enlevée, pour retrouver la continuité de parcours.

Rallongement des pieux

Lors de l'établissement de la soumission, l'ingénieur civil a pris comme hypothèse de travail, pour le calcul de la longueur des nouveaux pieux, celle des pieux battus pour le renforcement de l'assise du pont en 1983. Les soumissions pour l'actuelle rénovation ont été lancées sur cette base et c'est une fois le chantier ouvert qu'une étude géotechnique complémentaire a été commandée, constatant, lors du battage des pieux de la plate-forme provisoire de chantier, une trop faible résistance du terrain. Le géotechnicien a d'abord procédé au calcul de portance des pieux de la passerelle provisoire. Sa conclusion est que la résistance du sol est très nettement inférieure à ce que l'étude de 1983 avait déterminé. Il est vrai que les méthodes d'analyse se sont nettement améliorées depuis.

Un essai complémentaire *in situ* a confirmé les calculs. Il faut désormais prévoir des pieux d'une longueur presque trois fois supérieure à ce qui était prévu et estimé dans l'appel d'offres.

Installations de chantier supplémentaire suite à l'allongement de la durée de chantier

Le planning du chantier contractuel est de vingt-quatre mois. Or, avec tous les travaux complémentaires à exécuter, la durée du chantier devra être rallongée de six mois.

Par conséquent, l'entrepreneur a droit à une indemnité complémentaire pour ses installations de chantier. Cette plus-value sera répartie de façon proportionnelle sur la rénovation du pont et sur la plate-forme sur pilotis.

Divers et imprévus

Le poste divers et imprévus dans la proposition PR-349 votée a été entièrement absorbé par l'augmentation du prix de l'acier, survenue entre le moment

du dépôt de la demande de crédit et aujourd'hui. Il est donc reconduit, pour un montant inférieur.

Nouveau débarcadère

Lors de l'établissement du projet du dossier de requête en autorisation de construire et de la procédure de crédit de construction, le débarcadère des Mouettes genevoises prévu était fixe, comme les autres débarcadères existants: une longue passerelle reliait la plate-forme devant le pont à un ponton fixe, en béton, où s'amarrait le bateau. Depuis, l'Office fédéral des transports a édicté une nouvelle norme imposant que les débarcadères soient flottants et réglés au niveau du plancher du bateau, de manière à garantir la sécurité des passagers lors des transbordements.

Ce changement de la réglementation impose un nouveau projet et la dépose d'un dossier de demande d'approbation fédérale des plans, auprès dudit office.

Les débarcadères de la rade sont tous propriété de l'Etat de Genève. C'est la raison pour laquelle le Département du territoire a prévu une somme de 400 000 francs pour celui du pont de la Machine. C'est donc l'Etat de Genève qui devra assumer la différence de coût entre les deux projets, le nouveau débarcadère étant plus coûteux.

Estimation des coûts

Arrêté I – Pour le pont de la Machine

Problématique de la fonte fragile	434 000
Capacité portante insuffisante des pieux existants du bras gauche du pont	<u>215 000</u>
	649 000
Installation de chantier	
Indemnités à ce jour pour ralentissement du chantier	105 000
Installations de chantier complémentaires suite au rallongement de la durée du chantier 4 mois	<u>110 000</u>
	215 000
Hausse sur l'acier entre le devis général et le vote du crédit	200 000
Divers et imprévus sur les travaux du crédit complémentaire	84 000
Divers et imprévus sur les installations de chantier	<u>22 000</u>
	106 000
Total intermédiaire	<u>1 170 000</u>

SÉANCE DU 20 MAI 2008 (soir)
Proposition: travaux au pont de la Machine

5791

Honoraires d'ingénieurs civils	139 000
Honoraires d'architectes	<u>103 000</u>
	242 000
Montant brut des travaux complémentaires	1 412 000
TVA 7,6%	<u>107 000</u>
Montant net des travaux	1 519 000
Honoraires de promotion (4%)	61 000
Intérêts intercalaires (3,5% sur 18 mois)	<u>40 000</u>
Montant des travaux	<u>1 620 000</u>

Option – Arrêté II – Pour la plate-forme

Rallongement des pieux	450 000
Accrochage du pont à la rive droite	<u>63 000</u>
	513 000
Installations de chantier complémentaires suite au rallongement de la durée du chantier 2 mois	55 000
Hausse sur l'acier entre le devis général et le vote du crédit	100 000
Divers et imprévus sur les travaux du crédit complémentaire	59 000
Divers et imprévus sur les installations de chantier	<u>6 000</u>
	65 000
Total intermédiaire	733 000
Honoraires d'ingénieurs civils	83 000
Honoraires d'architectes	<u>41 000</u>
	124 500
Montant brut des travaux complémentaires	857 000
TVA 7,6%	<u>66 000</u>
Montant net des travaux	923 000
Honoraires de promotion (4%)	37 000
Intérêts intercalaires (3,5% sur 18 mois)	<u>26 000</u>
Montant des travaux	<u>986 000</u>

Validité des coûts

L'estimation du coût est basée sur les prix unitaires du contrat d'entreprise passé entre la Ville de Genève et l'entreprise Implenia Construction SA.

Programme des travaux

Le chantier a débuté en juillet 2007. Le calendrier des travaux, dépendant notamment de la disponibilité des entreprises mandatées, est déjà perturbé par les différentes surprises susmentionnées. Tout retard dans la prise de décisions concernant l'engagement financier supplémentaire impose une plus-value pour l'évacuation des engins (barges, bateaux, grues, machines, etc.) vers d'autres chantiers, la mise en attente des matériaux et des ouvriers, puis le retour de tous ces éléments au redémarrage des travaux. L'estimation de l'entreprise est d'un minimum de 73 000 francs par mois, sans compter l'allongement de la période de location des passerelles provisoires et de l'installation de chantier.

Information publique

Un panneau de chantier a été placé à chaque extrémité du pont, sur lequel figure une information générale aux passants. L'information aux riverains en cours du chantier, pour indiquer les étapes importantes de celui-ci, se fait sous forme d'avis envoyé par courrier.

Régime foncier

La parcelle N° 7711, feuille 37, commune Genève-Cité, est une parcelle de l'Etat de Genève.

L'ouvrage fait partie du domaine public de la ville de Genève.

Autorisation de construire

Le chantier du pont de la Machine est au bénéfice de deux autorisations de construire: la LER 2469-1 et de la DD95977-1.

Référence au 3^e plan financier d'investissement 2008-2019

Il n'est pas prévu de montant supplémentaire au 3^e plan financier d'investissement.

Maîtrise d'ouvrage et maître d'œuvre

Le projet de rénovation et de construction de la plate-forme sur pilotis est mené conjointement par les Services de l'aménagement urbain et de la mobilité et du génie civil.

Le service gestionnaire et bénéficiaire de ce crédit est le Service du génie civil.

Budget prévisionnel d'exploitation

L'entretien, le nettoyage et l'éclairage de ces ouvrages seront assurés dans le cadre des budgets ordinaires des services de la Ville de Genève et n'entraîneront pas de charge d'exploitation supplémentaire.

Charges financières

Rénovation du pont de la machine

Pour la charge financière de l'investissement complémentaire prévu à l'arrêté I (1 620 000 francs), comprenant les intérêts au taux de 3,25% et les amortissements au moyen de 30 annuités, se montera à 85 340 francs.

Plate-forme sur pilotis

Pour la charge financière de l'investissement complémentaire prévu à l'arrêté II (986 000 francs), comprenant les intérêts au taux de 3,25% et les amortissements au moyen de 30 annuités, se montera à 51 940 francs.

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

PROJET D'ARRÊTÉ I

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu les articles 58 et 84 de la loi cantonale sur les eaux (L 2 05), du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit complémentaire de 1 620 000 francs au crédit de 7 818 600 francs (PR-349), destiné aux tra-

voux de remplacement des fontes fragiles et pour la capacité portante insuffisante des fondations existantes du pont de la Machine.

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 1 620 000 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie avec celle du crédit initial de 7 818 600 francs (PR-349).

Option – PROJET D'ARRÊTÉ II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu les articles 58 et 84 de la loi cantonale sur les eaux (L 2 05), du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit complémentaire de 986 000 francs au crédit de 3 184 500 francs (PR-349), destiné au rallongement des pieux de la plate-forme sur pilotis située devant le bâtiment SIG ainsi que pour le raccordement du pont à la rive droite.

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 986 000 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie avec celle du crédit initial de 3 184 500 francs (PR-349).

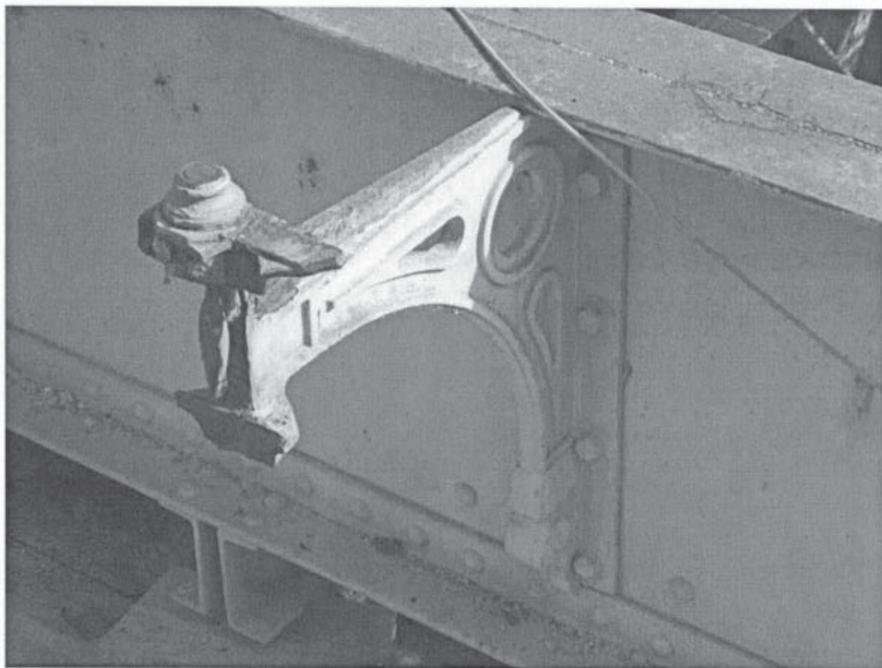
Annexes: photos

Annexe 1 à la demande de crédit complémentaire pour le pont de la Machine

Barrière « Dufour »



Vue générale sur barrière « Dufour »



Console en fonte supportant la barrière



Console en fonte supportant la barrière

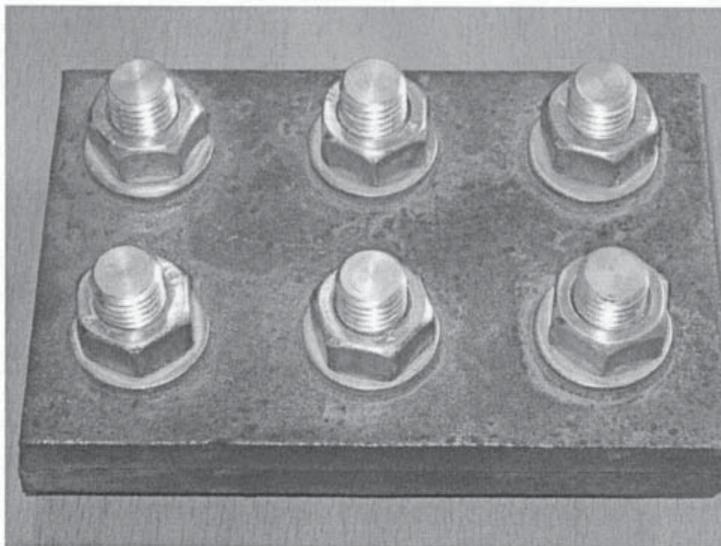


Capots

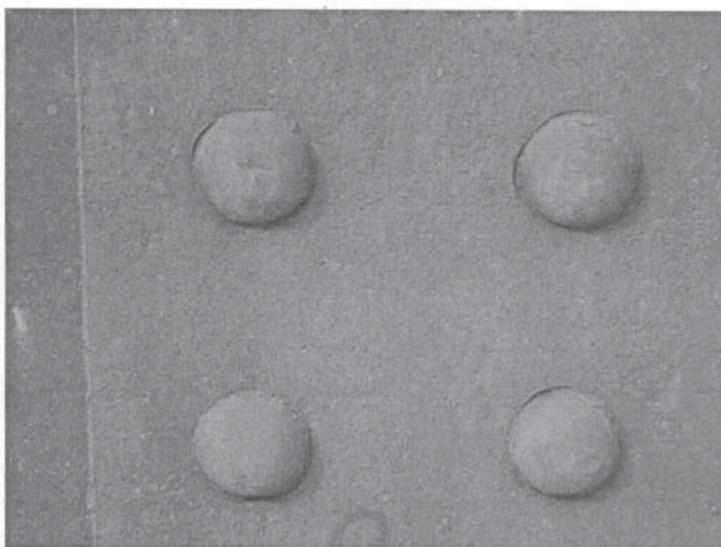


Montant et console

Modes d'assemblage



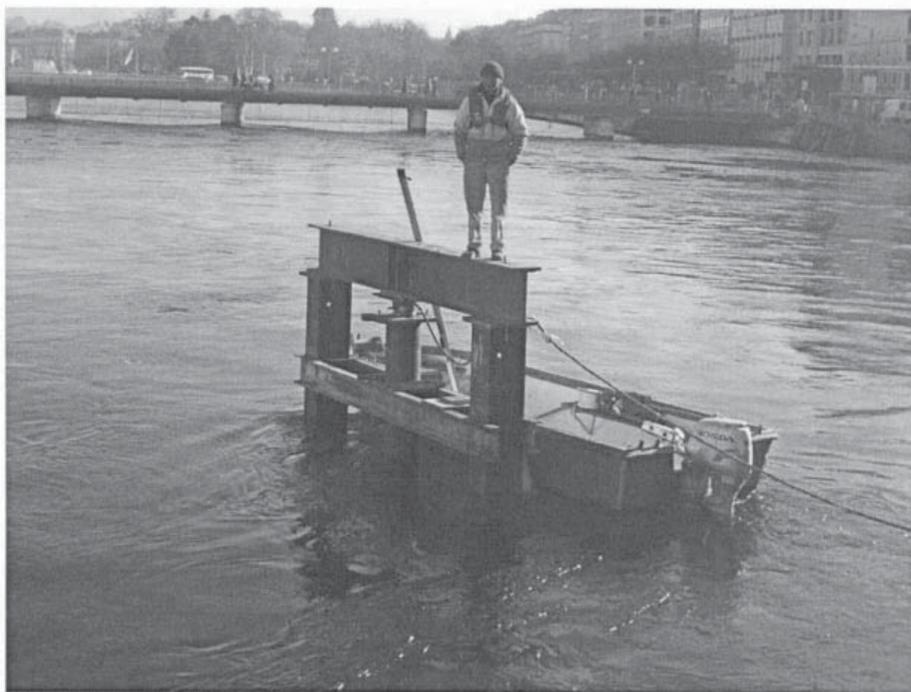
Boulon à haute résistance



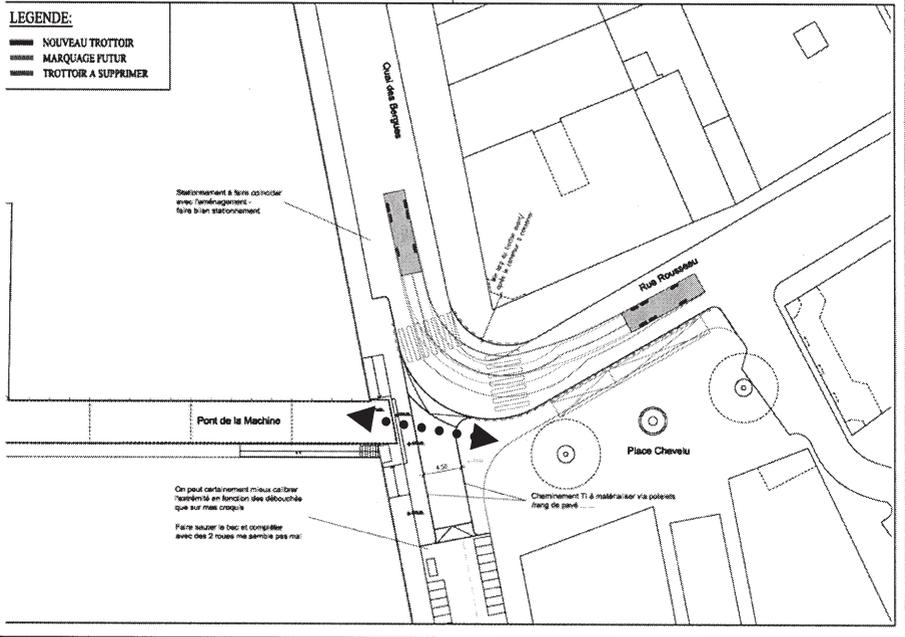
Rivet à chaud



Pile du bras gauche du pont

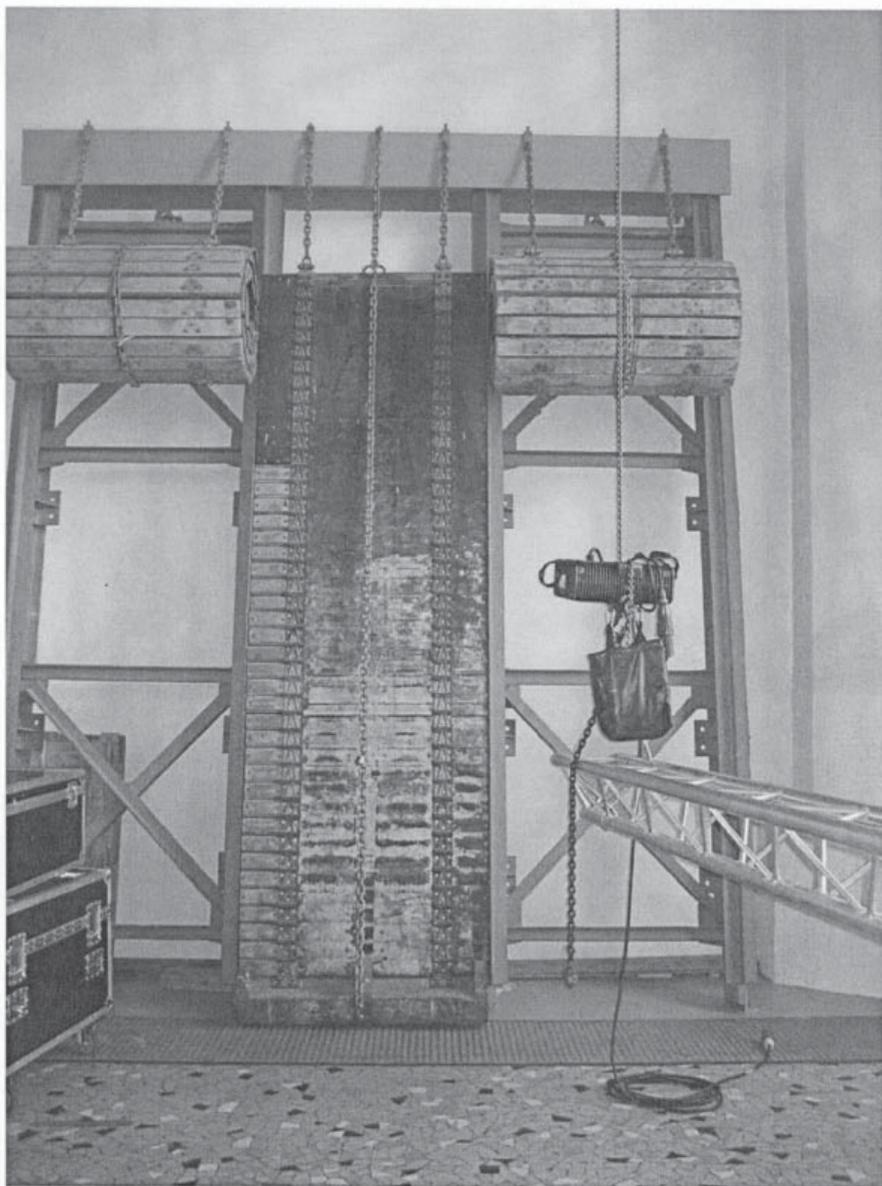


Essai statique du pieu





Situation actuelle avant travaux, entre le pont et la place de Chevelu



Rideau de l'ancien barrage exposé dans le foyer du BFM



M. Patrice Mugny, maire. Il est assez regrettable de parler devant des rangs vides sur un sujet important qui concerne le patrimoine de la Ville de Genève, mais je fais quand même ma déclaration liminaire. Je laisserai ensuite M. Rémy Pagani défendre la proposition PR-619 au nom du Conseil administratif.

Si ce projet vous est soumis en urgence, Mesdames et Messieurs, c'est pour des raisons que vous comprendrez vite. Le Conseil administratif en a débattu et une majorité s'est dégagée pour mettre fin à la protection excessive du patrimoine, surtout dans les cas où la situation impose un réaménagement rapide. Il faut également tenir compte des dépenses et des conditions actuelles liées à la protection de l'environnement, notamment dans le domaine de l'énergie.

Pour revenir au pont de la Machine, il y eut une époque où le Conseil administratif n'a pas voulu des rivets à la place des écrous, car il entendait adopter la solution la plus simple et la moins onéreuse. Refuser ces rivets était pour lui une manière de réagir face à la mise en musée de la ville de Genève. Cependant, M. Rémy Pagani et ses services ont par la suite attiré notre attention sur le fait que l'autorisation de rénover le pont impliquait la pose de ces rivets.

Tel est le sens de ma déclaration liminaire au nom de la majorité du Conseil administratif: le Conseil municipal doit maintenant décider rapidement, indépendamment du sort qu'il réserve à l'ensemble du projet – son renvoi en commission, par exemple – s'il veut procéder à cette dépense de 186 000 francs pour les rivets. S'il l'accepte, les travaux peuvent continuer; sinon, ce refus pourrait – je le dis au conditionnel, mais une telle éventualité n'est pas exclue – causer l'interruption du chantier et entraîner des frais peut-être plus importants que ceux induits par la pose des rivets.

J'appelle donc le Conseil municipal à débattre sur le siège en tous les cas sur les rivets, et peut-être même sur l'ensemble du projet. Le Conseil administratif ne veut évidemment pas régler cette question seul, et le coût des rivets est lié à une dépense supplémentaire qu'il souhaitait éviter. Nous n'avons pas eu de séance du Conseil administratif entre le moment de la décision et celui du dépôt de la proposition PR-619, c'est pourquoi je fais cette déclaration liminaire pour expliquer au Conseil municipal notre position. Je précise que nous ne nous retranchons pas derrière l'option de la pose des rivets, et qu'un éventuel refus de votre part, Mesdames et Messieurs, ne nous poserait aucun problème.

Préconsultation

Le président. Je donne la parole à M. Lathion, président de la commission des travaux.

M. Jean-Charles Lathion, président de la commission des travaux (DC).

La commission des travaux, invitée par M. Rémy Pagani à visiter le chantier du pont de la Machine, a découvert le 7 mai dernier l'ampleur des problèmes techniques qui s'y posent. La problématique présentée par le magistrat peut se résumer en quelques points.

Premièrement, il s'agit d'un pont qui fait partie du patrimoine genevois et que nous avons décidé de restaurer à l'identique, car il joue un rôle dans l'histoire de notre ville au XIX^e siècle; en effet, il témoigne de la science et de la technique de l'époque, c'est-à-dire d'un art de la construction qui n'existe plus aujourd'hui. Selon le consensus général – même le Service cantonal des monuments et des sites était d'accord – nous avons donc décidé de conserver ce pont au lieu d'en construire un autre.

Deuxièmement, ce pont nécessite des travaux dans et sur l'eau, dont la restauration ou le changement de certaines pièces, notamment des milliers de rivets. Troisième point important dont nous devons tenir compte: il n'existe aucune entreprise répertoriée pour effectuer ce type de travaux, sauf deux en France qui font la loi du marché en Europe. Une grande partie des travaux concerne la réparation des consoles en fonte. Or le projet initial estimait qu'environ 20% de celles-ci étaient abîmées, mais on a découvert par la suite que les dégâts provoqués par la rouille étaient beaucoup plus importants. La proposition PR-619 en fait état: une quantité assez importante de pièces sont défectueuses ou même cassées. Je passe au quatrième point: les critères de sécurité ne sont pas respectés par l'option de rénovation minimaliste, et les experts consultés sont unanimes à préconiser la solution présentée ce soir par le Conseil administratif.

Enfin, j'ajoute un élément important dans le cadre de ce nouveau crédit: le prix du retard du chantier. Par souci de transparence, le magistrat a fait effectuer des expertises, ce qui a naturellement ralenti les travaux et a déjà coûté, à ce jour, près de 100 000 francs. Cette somme augmentera si nous ne pouvons pas aller de l'avant. La commission des travaux a pu constater sur place l'ampleur des dégâts et elle a recueilli les témoignages des experts. A mon avis, un renvoi en commission ne fera que retarder la décision du Conseil municipal et augmenter le coût de l'opération. Nous avons déjà reçu toutes les explications nécessaires de la part des services municipaux – je précise qu'elles ne figurent pas dans un rapport de commission, mais dans les notes de séance. Je pense que M. Pagani complétera notre information tout à l'heure, afin que nous puissions voter en connaissance de cause.

Pour ces raisons, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je vous engage à débattre de la proposition PR-619 sur le siège, afin que nous puissions aller de l'avant avec le dossier du pont de la Machine. Je le répète, je ne pense pas qu'un renvoi en commission puisse arranger la situation, qui empire au fur et à mesure que le temps passe. La décision est grave – certains d'entre nous ne

manqueront pas de le relever – mais elle doit être prise ce soir, afin que les travaux reprennent au rythme voulu et que le pont de la Machine soit réparé dans les plus brefs délais. N'oublions pas qu'il est très fréquenté par la population genevoise. La fin du chantier ne peut pas attendre des mois et des mois!

M^{me} Vera Figurek (AGT). Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, la proposition PR-619 qui nous est soumise ce soir a en fait déjà été votée. Il s'agit uniquement d'accepter un crédit complémentaire dû aux aléas du chantier.

Nous tenons d'ores et déjà à remercier M. le magistrat Pagani et ses services pour le sérieux de leur travail et l'honnêteté avec laquelle ils sont venus présenter ces problèmes et leurs implications réelles à la commission des travaux. Grâce à la diligence de son président, nous avons pu nous rendre sur place et visualiser l'évolution de la situation depuis le vote du crédit de la proposition PR-349. Lors de cette visite, nous avons constaté que le pont de la Machine nécessitait des travaux supplémentaires. M. le magistrat Pagani et ses services nous ont présenté le détail des coûts que cela entraînerait. Je précise que la proposition PR-619 est incomplète, car il y manque la dépense impliquée par la pose des rivets évoquée à l'instant.

Le groupe A gauche toute! estime que le pont de la Machine a une valeur historique, et nous ne reviendrons pas sur le fait évident qu'il est le plus ancien pont encore à l'état d'origine dans notre ville. Il nous paraît vraiment regrettable pour le patrimoine historique de faire des économies sur les rivets pour mettre à la place des pièces «modernisées». M. Pagani et ses services nous ont dit que 6600 pièces étaient initialement prévues, mais qu'ils avaient réussi à limiter ce chiffre à 1160, ce qui revient à un total de 186 000 francs.

Je rappelle que la rénovation du pont de la Machine est un projet d'envergure qui fait lui-même partie du projet Le Fil du Rhône. De plus, les rives du lac sont protégées et une procédure de classement est en cours pour ce pont. Par conséquent, Mesdames et Messieurs, s'agit-il vraiment de faire des économies dans ce contexte? Ferons-nous des travaux «au rabais» sur un pont d'une telle valeur patrimoniale? Le groupe A gauche toute! pense que non. Je crois savoir qu'il n'y a pas eu besoin de débattre longuement à la commission des travaux pour accepter le crédit supplémentaire pour les rivets. Nous trouverions donc très dommage que, à la suite d'une décision du Conseil administratif, ils ne figurent pas dans la proposition. Les services municipaux ont travaillé sur chaque détail de ce projet, les commissaires ont pu poser toutes les questions nécessaires et recevoir des réponses vraiment pertinentes. Et il faudrait tout à coup suivre l'avis du Conseil administratif qui, du point de vue technique, n'est pas habilité, selon nous, à affirmer ce qui serait le mieux pour ce projet de rénovation.

Nous vous proposons donc un amendement, chers collègues, afin d'intégrer à la proposition PR-619 les 186 000 francs que coûterait la pose de 1160 rivets à chaud, plus la TVA, les honoraires et intérêts, soit au total 216 000 francs. Je tiens à remercier les services de M. Pagani de m'avoir fourni toutes les données nécessaires pour la rédaction de cet amendement, qui modifie ainsi les articles premier et 2 de l'arrêté I:

Projet d'amendement

«*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit complémentaire de 1 836 000 francs au crédit de 7 818 600 francs (PR-349), destiné aux travaux de remplacement des fontes fragiles, *pour les rivets à chaud* et pour la capacité portante insuffisante des fondations existantes du pont de la Machine.

»*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 1 836 000 francs.»

J'aimerais revenir sur l'urgence de cette proposition. M. Lathion en a rappelé la raison tout à l'heure: il s'agit tout simplement d'un argument d'ordre économique auquel vous serez toutes et tous sensibles, Mesdames et Messieurs. A ce jour, en raison des découvertes désagréables qui y ont été faites et qui sont inévitables lors de travaux de cette ampleur, le chantier a déjà coûté 110 000 francs de plus que prévu. N'attendons pas, sinon d'autres coûts supplémentaires nous pendront au nez. Nous sommes toutes et tous convaincus – en tout cas, j'ai eu l'impression d'un large consensus en commission des travaux – que ces travaux doivent être faits.

M^{me} Marguerite Contat Hickel (Ve). Toutes les informations nécessaires ont déjà été données par mes préopinants. Je rappellerai simplement trois points principaux.

Premièrement, il s'agit de la fonte fragile du pont de la Machine, dont les défauts ont été découverts au fur et à mesure des travaux de réfection. Deuxièmement – et j'estime capital cet élément qui n'a pas encore été mentionné – la construction d'un trottoir supplémentaire est prévue pour les personnes à mobilité réduite. Le troisième point est le rallongement des pieux de soutien de la plateforme. Ces trois aspects sont extrêmement importants.

Les Verts sont favorables à un vote sur le siège pour l'ensemble du projet. En effet, nous partons du principe que le magistrat et ses services nous ont déjà donné toutes les informations nécessaires et que le travail a été extrêmement bien

fait. Par conséquent, nous ne tergiverserons pas là-dessus, d'autant plus que les coûts supplémentaires induits par le retard du chantier sont déjà relativement importants.

J'aimerais néanmoins poser quelques questions. La première concerne la qualité et le caractère sommaire de l'entretien du pont de la Machine. Lors de l'audition de différents services municipaux, il a été relevé que des économies avaient été faites durant la première réparation du pont. Je demande quel en est le bien-fondé, quand la Ville entreprend la rénovation d'un ouvrage d'art.

Ma deuxième question porte sur le devis effectué sur la base de constats et d'expertises datant de 1995. Treize ans ont passé depuis, et nous pensons évidemment que des expertises complémentaires auraient dû être faites entre-temps pour arriver à une vision plus correcte de la situation.

Troisièmement, je voudrais souligner l'utilité de recourir à des experts extérieurs. Dans le cas d'espèce, le pont de la Machine ayant été construit de manière extrêmement particulière, nous avons eu recours – mais un peu tardivement – à un expert de Bordeaux. Ne faudrait-il pas faire appel à ce genre d'experts – c'est-à-dire de véritables spécialistes – dès le départ, indépendamment de la compétence des services municipaux?

J'en viens maintenant à un dernier point, dont il a déjà été question à propos du bois de la Bâtie. C'est la question des ponts, ouvrages d'art qui relèvent du Conseil administratif – donc de la Ville de Genève – et non pas du Canton. Par conséquent, nous avons dans ce cadre la responsabilité de faire un travail qui sera reconnu par les générations futures.

J'en reviens à la proposition PR-619. Les Verts se sont interrogés quant à l'opportunité de choisir l'option maximaliste ou l'option minimaliste. Certains d'entre nous prétendent que l'on pourrait très bien se contenter de remplacer les rivets par des boulons aux endroits où cela ne se voit pas. Mais nous pensons également qu'il est justifié de consacrer 186 000 francs supplémentaires à la pose de rivets de qualité, afin d'effectuer une véritable rénovation à l'identique. Telle est la raison pour laquelle le groupe des Verts serait plutôt favorable à l'option maximaliste.

M. Georges Queloz (L). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, comme vous vous y attendez certainement, vous entendrez un autre son de cloche de la part des libéraux. En préambule, comme je l'ai déjà fait en commission, je tiens à saluer l'honnêteté intellectuelle de M. Pagani, qui est venu nous annoncer les dépassements de crédits inévitables pour la rénovation du pont de la Machine.

Cependant, la commission des travaux l'a écouté sans être saisie d'un objet pouvant donner lieu à un rapport, puis à un vote du plénum donnant des compétences au magistrat dans le cadre de la rénovation de ce pont. Telle est pourtant la procédure habituelle. Je m'attendais évidemment à ce que la plupart des groupes soient enthousiasmés par la nouvelle proposition du Conseil administratif, car c'est bien connu: quand on aime, on ne compte pas – surtout quand c'est l'argent des autres!

Nous sommes confrontés ce soir à une demande de crédit complémentaire pour le pont de la Machine. Je précise en passant qu'il faut distinguer les travaux concernant le pont de ceux concernant la plate-forme. Je me souviens avoir demandé en commission dans quel état était le pont, et s'il ne fallait pas envisager de construire du neuf pour le même prix, le pont n'étant ni classé ni à l'inventaire. D'ailleurs, seuls les rats, les cygnes et les canards qui passent dessous voient effectivement ce qu'il en est... Mais on a voulu le restaurer à l'identique, et c'est après coup que l'on s'est aperçu du problème des rivets. Or tout cela a un coût.

Les libéraux n'ont donc pas voté le crédit demandé dans la proposition PR-349, que la majorité du Conseil municipal a quant à elle accepté. En effet, pour ce prix-là et même pour beaucoup moins cher, on pouvait faire du neuf. Aujourd'hui, il est impossible de démolir et reconstruire, il faut terminer les travaux de restauration du pont. Néanmoins, il n'en va pas de même pour la plate-forme. Je rappelle à ceux qui parlent de «quelques dépassements» dans le coût des travaux que ceux-ci risquent d'être 25% plus chers que prévus, ce qui n'est pas rien! Cela d'autant plus qu'il s'agit ici d'une rénovation effectuée après étude: nous avons dépensé de l'argent pour connaître l'état du pont! On pouvait faire des sondages, creuser... Mais non, les responsables de l'étude ont estimé que toutes les garanties étaient réunies et qu'il n'y avait aucun problème.

Or on constate aujourd'hui que c'est le contraire. Que faire? A nos yeux, c'est simple: il faut renoncer à la plate-forme. Nous serons bien obligés d'accepter de terminer les travaux de restauration du pont lui-même, mais nous pensons qu'il faut sacrifier la plate-forme. Voilà la position des libéraux. Les crédits qui nous sont proposés comportent généralement entre 10 et 20% d'«imprévus», et les sommes supplémentaires demandées ce soir auraient dû y être comprises. Or nous nous retrouvons avec 25% de dépenses supplémentaires!

Que faut-il en conclure? L'étude n'a-t-elle pas été réalisée sérieusement, contrairement aux explications que l'on nous a données en commission? La plupart d'entre elles restent sans justification. On prétend que le projet coûte plus cher en raison de l'augmentation du prix des matériaux mais, quand les appels d'offres ont été lancés, la Ville savait exactement ce qu'il en était et il était possible de nous demander un crédit supplémentaire beaucoup plus tôt. Ce n'est pas à vous que j'adresse ce reproche, Monsieur le magistrat Pagani, mais à votre prédécesseur.

Devant la situation à laquelle nous sommes confrontés aujourd'hui, le groupe libéral estime que le Conseil municipal ne peut pas entrer en matière sur la totalité du dépassement de crédit. Nous serons obligés d'accepter l'arrêté I, mais en aucun cas l'arrêté II. Mesdames et Messieurs, nous vous invitons simplement à renoncer à cette plate-forme.

M^{me} Isabelle Brunier (S). Comme je l'ai déjà fait en commission, j'aimerais d'abord préciser à mon préopinant libéral que, si le pont de la Machine n'est effectivement ni inscrit à l'inventaire ni classé, il figure en revanche dans le plan de site de la rade, lequel a force de loi et constitue donc une protection différente, mais parfaitement équivalente. Il est donc faux d'affirmer que ce pont n'est pas protégé.

Je ne reprendrai pas tout l'historique des ponts genevois, mais il faut rappeler que notre cité a vu le jour grâce à un pont. C'est parce qu'il y en avait un sur le Rhône à cet endroit qu'une bourgade a pu s'y développer au I^{er} siècle av. J.-C., voire même avant. C'est à ce titre qu'elle est mentionnée dans la *Guerre des Gaules* de Jules César, en 58 av. J.-C. Si l'on considère la suite de son histoire, on peut dire que les ponts ont marqué le paysage genevois et qu'ils se sont multipliés en fonction du développement de la ville.

De tous ces ponts sur le Rhône – pour ne pas parler de ceux de l'Arve et des autres rivières – que nos prédécesseurs, des Allobroges au général Dufour, se sont ingénies à installer et à entretenir de la meilleure manière, le pont de la Machine est le seul qui ait gardé jusqu'à aujourd'hui sa substance patrimoniale. Nous en avons d'autres magnifiques, qui ont malheureusement été dénaturés par les élargissements routiers successifs, dont tous les aspects décoratifs ont été supprimés et qui ont, pour la plupart, également perdu certains éléments de leur structure.

Le seul qui ait subsisté intact, paradoxalement, est un pont qui n'était pas destiné au passage, puisqu'il avait à l'origine un caractère technique: permettre l'accès à la machine hydraulique située dans le bâtiment sis encore aujourd'hui à la pointe de l'Ile, c'est-à-dire la station de pompage d'eau potable de Genève au XVIII^e siècle. Par la suite, le pont de la Machine a également servi au système de régulation des eaux du Léman, raison pour laquelle son bras droit comportait toute une série de volets servant à réguler l'eau. Ce pont avait donc aussi une fonction de barrage, qu'il a perdue au moment où celui du Seujet a été construit.

Je le répète: de tous les ponts genevois construits sur le Rhône et encore existants, c'est le seul qui ait gardé son profil originel. Rien qu'à ce titre, il mérite vraiment notre attention. En outre, même s'il n'a pas été initialement conçu comme voie de passage, il est devenu depuis une centaine d'années un lieu de

passage pour les piétons. C'est le seul pont qui leur soit uniquement réservé à Genève, puisque celui des Bergues est également ouvert aux cyclistes. Pourtant, la particularité de passage piétonnier est souvent réclamée, pensons aux discussions sur les futurs ponts sur l'Arve. Mais, pour le moment, c'est seulement sur le pont de la Machine que les Genevois ont pu obtenir ce statut, et ils tiennent à le conserver.

Le Parti socialiste votera la proposition PR-619 et l'amendement d'A gauche toute! pour les raisons patrimoniales que j'ai évoquées auparavant. Il s'agit ici d'un pont d'utilité publique qu'il est absolument nécessaire de rénover le plus rapidement possible, afin d'en permettre l'usage et de ne pas gaspiller les deniers publics. Je rappelle à ce sujet, comme plusieurs de mes préopinants, les coûts engendrés par le retard du chantier. Chers collègues, comme d'autres avant nous, nous vous demandons de voter les crédits pour le pont de la Machine.

M. Pascal Rubeli (UDC). Mesdames et Messieurs, chers collègues, beaucoup de choses ont déjà été dites et je n'en referai pas l'historique. J'aimerais souligner trois points principaux. Premièrement, pour une fois – et je remercie à mon tour M. Paganì et ses services – nous ne sommes pas confrontés à un dépassement de crédit qui vient à la fin d'un chantier et sur lequel on se bat sans raison. Aujourd'hui, nous savons exactement de quoi nous parlons, nous savons aussi qu'il est impossible de ne pas mener à terme les travaux de restauration du pont de la Machine. A nos yeux, il n'est pas question de le démolir, puisqu'il est là et bien là, et qu'il répond à certains besoins évidents. Sur ce point, nous sommes parfaitement d'accord avec la proposition PR-619.

Nous voterons également l'amendement d'A gauche toute! et le supplément de 186 000 francs lié à l'arrêté I, car nous approuvons la belle vision des choses qui a conduit à la diminution drastique du nombre de rivets prévus. Nous pourrions néanmoins nous demander où prendre au moins une partie de ces 186 000 francs. Certains diraient – et j'aurais tendance à être d'accord avec eux – qu'il faut renoncer à la plate-forme. Cependant, le pont de la Machine fait partie du Fil du Rhône et cette plate-forme servira comme futur débarcadère aux Mouettes genevoises; nous ne jetterons donc pas ce projet à l'eau. Par conséquent, nous résisterons à notre éventuelle tentation de refuser l'arrêté II.

Quant aux rivets, je signale que leur coût équivaut à seulement deux mois de retard du chantier, puisque celui-ci revient à 100 000 francs par mois. Les experts se sont montrés clairs et précis quant à la nécessité des travaux qui nous sont demandés ce soir. Aurions-nous pu faire mieux avant? Peut-être. Mais c'était avant! Aujourd'hui, nous sommes confrontés à une réalité, qui est l'obligation de terminer la restauration du pont de la Machine. Nous voterons donc l'arrêté I et l'arrêté II de la proposition PR-619.

M. Rémy Burri (R). Je ne reviens pas sur l'historique fort intéressant du pont de la Machine, puisqu'il a déjà été fait. Le problème auquel nous sommes confrontés aujourd'hui, c'est que le Conseil administratif nous demande de voter près de 3 millions de francs supplémentaires pour la réfection dudit pont. Or nous avons voté précédemment près de 1 million de francs d'honoraires d'architectes pour la réalisation d'études préparatoires, et nous nous demandons vraiment à quoi a servi cet argent...

D'ailleurs, qui sont ces mandataires si mal inspirés qui nous ont incités à procéder à des travaux dont ils ont largement sous-estimé les coûts? Nous serions curieux de connaître leurs noms. Nous espérons au moins que ceux qui figurent dans la proposition PR-619 ne sont pas les mêmes. Nous nous interrogeons également quant à l'esprit critique des services de la Ville par rapport aux études préliminaires. N'y aurait-il pas matière à enquête administrative sur la qualité de leur jugement concernant le projet soumis par les mandataires? Bref, nous nous posons beaucoup de questions...

En tout cas, le groupe radical n'est pas prêt à accepter cette forme de chantage qui consiste à faire voter sur le siège un montant supplémentaire de 3 millions de francs sous prétexte que le prolongement de la durée du chantier coûte cher. Quant aux rivets, nous n'accepterons évidemment pas l'amendement d'A gauche toute! Enfin, nous nous interrogeons sur le bien-fondé de la plate-forme. L'Office cantonal de la mobilité ayant déjà répété à maintes reprises qu'il n'avait nullement l'intention d'imaginer une ligne de Mouettes passant par cet endroit, pour-quoi insister? Pourquoi la Ville continue-t-elle à vouloir proposer ce débarcadère sur le pont de la Machine? Nous demandons le renvoi de la proposition PR-619 à la commission des travaux.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Le pont de la Machine, il faut l'aimer... Nous sommes tous d'accord là-dessus! Mais cela n'empêche pas de demander le regard de la commission des travaux sur la proposition PR-619. Elle pourrait ainsi la comparer avec la proposition PR-349 du 21 avril 2004 et, avant de considérer les travaux demandés, exiger des explications quant à leur surcoût. Chers collègues, j'aimerais dire à tous ceux d'entre vous qui s'enthousiasment à l'idée d'engager ces travaux qu'un examen du dépassement de crédit apporterait de très mauvais résultats.

Je vous donne une piste. La proposition PR-349, dans la partie concernant le pont de la Machine – et non pas la plate-forme, je le précise – comporte une rubrique «divers et imprévus», lesquels sont estimés très exactement à 477 880 francs. Cette somme équivaut à peu près au coût des fontes supplémentaires requises dans la proposition PR-619. Ce qui veut dire que la proposition PR-349, votée en juin 2004 par notre plénum, prévoyait largement de quoi satisfaire les objec-

tifs actuels du Conseil administratif en matière de surcoût des travaux à effectuer sur le pont de la Machine. Il faut donc ajouter aux 1 620 000 francs qu'il nous demande ce soir environ 440 000 francs, de sorte que le crédit total se monte à près de 2 050 000 francs.

Nous voyons bien que la proposition PR-619 manque singulièrement de clarté – c'est le moins que l'on puisse dire – et que, si nous ne nous trouvions pas dans une situation prétendument urgente, chaque membre du Conseil municipal demanderait des explications pour savoir ce que sont devenus les «divers et imprévus» déjà calculés à la louche dans la proposition PR-349 de 2004 et dont on ne nous explique nullement comment ils ont été dépensés.

La proposition PR-619 est gênante en elle-même. A la page 3, nous lisons qu'il y a eu des actes de vandalisme graves sur les fontes du pont de la Machine, en ce sens que les réparations qui y ont été faites étaient des plus irrespectueuses pour cet ouvrage d'art. Nous en concluons donc que ces travaux ont été confiés à un nouveau genre de hooligans, à savoir les services de la Ville de Genève eux-mêmes. Les autorités nous disent aujourd'hui qu'elles «découvrent» la détérioration du pont, mais je me demande bien ce qu'elles découvrent, puisque c'est la Ville elle-même qui a causé les dégâts! Il ne peut pas y avoir l'ombre d'une surprise sur l'état du pont de la Machine!

La proposition PR-619 nous explique que le devis a été établi sur la base d'un constat visuel effectué en 1994. Pourtant, la proposition PR-349 du 9 juin 2004 parlait d'une inspection complète du pont de la Machine effectuée en novembre 1997. Alors, de quoi parlons-nous? D'une préétude de 1994 ou d'une étude de 1997? Les circonstances justifiant le nouveau crédit demandé dans la proposition PR-619 ne paraissent pas fondées sur les mêmes motifs que la proposition PR-349. Par conséquent, comment réconcilier les deux plans financiers, puisque ce ne sont pas les mêmes positions CFC – code des frais de construction – qui sont établies? Les fontes ne figurent pas dans la proposition PR-347, où l'on a par contre des ouvrages métalliques pour 2 267 955 francs.

Ce qui nous est demandé ce soir équivaut à 20% de plus que le projet initial, alors que la situation n'est pas du tout aussi extraordinaire que ne la décrit la proposition PR-619. On avait 2,3 millions de francs en chiffres ronds, et on nous réclame encore une fois 400 000 francs, ce qui signifie qu'on est dans l'ordre de grandeur de ce qui avait été prévu en 2004 dans la rubrique «divers et imprévus». Dans ces circonstances, comment accepter d'entrer en matière d'une manière aussi précipitée, comme certains l'ont proposé ce soir?

On nous dit qu'il y a urgence, mais la proposition PR-349, à la page 6, prévoyait un chantier d'une durée de dix-huit mois, alors que le planning figurant dans la proposition PR-619 est de vingt-quatre mois. Il faut donc six mois de plus qui ne devraient pas coûter un franc supplémentaire, puisque nous apprenons que

la somme que nous avons votée pour dix-huit mois vaut maintenant pour vingt-quatre mois. Par conséquent, les voilà, les six mois supplémentaires que l'on nous annonce, ils sont déjà inclus dans la proposition PR-619!

Je suis désolé pour ceux qui ont cru le Conseil administratif mais, là encore, il n'y a aucune urgence. On nous tient ce soir des propos en contradiction avec ceux de la proposition de 2004, que nous avons votée en 2005, c'est-à-dire il y a deux ans et demi à peine. Nous n'avons pas la mémoire si courte que cela, et il ne faut pas prendre les conseillers municipaux pour des canards qui pataugent dans la mare genevoise! Le Conseil administratif est donc prié de faire preuve d'attention supplémentaire à notre égard.

Enfin, nous apprenons qu'il est prévu de modifier la sortie nord du pont de la Machine, on nous en donne même le plan. A sa lecture, nous constatons qu'il s'agit de repousser la circulation venant du pont du Mont-Blanc sur le quai des Bergues et d'obliger les automobilistes à tourner à gauche depuis le pont des Bergues en direction du quartier de Saint-Gervais. Un peu de bon sens! Pas plus tard que jeudi dernier, ledit quartier a été mobilisé pour tenir des assises locales, où il s'agissait autant que possible de faire dire à la population qu'elle ne voulait plus du tout de circulation à Saint-Gervais. Elle a d'ailleurs bien raison de le demander, et je rappelle à ce sujet que j'ai signé un rapport de minorité demandant de rendre tout le quartier piétonnier. Mais le Conseil municipal ne m'a pas écouté et a préféré un échevinage.

Or la proposition PR-619 envisage de concentrer la circulation dans le quartier de Saint-Gervais! Et vous voulez voter cela d'un coup sur le siège, Mesdames et Messieurs de la gauche, sans même vous demander comment la population de Saint-Gervais réagira? Je vous le dis d'avance: elle va hurler! Et je vous rappelle que ce sont plutôt vos électeurs que les miens... Je vous suggère donc de faire preuve d'un peu de bon sens et de considérer qu'il faut au moins désosser la proposition PR-619.

Nous pouvons nous mettre d'accord en ce qui concerne les rivets. Je vous dirais même qu'il n'y a pas de raison de les voter, puisque leur coût est compris dans la réserve que nous avons accordée au Conseil administratif en votant la proposition PR-349. Mais vis-à-vis du quartier de Saint-Gervais, de la ville de Genève et de ses contribuables, Mesdames et Messieurs, je vous recommande de procéder à un petit examen des études menées en 1994 – et de celles de 1997, qu'on oublie – afin de comprendre les circonstances en raison desquelles on s'est trompé dans la profondeur des pieux. Là encore, il ne faut pas nous prendre pour des enfants: la Ville a déjà creusé dans le lac des parkings et différents ouvrages, elle sait à quoi s'en tenir en ce qui concerne la couche de limon! Etablir un projet sans solliciter un bureau de géotechnique pour connaître l'exacte situation des limons, c'est se moquer du monde!

Par conséquent, soyons sages et ne pensons pas trop à cette prétendue urgence! Je le répète, les six mois de retard du chantier dont il est question ce soir sont déjà compris dans la proposition PR-619. Prenons le temps de l'examiner, cela nous permettra d'éviter de rougir, dans vingt-cinq ou trente ans, quand nos successeurs devront boucler le crédit en se disant que, décidément, les conseillers municipaux qui les ont précédés n'étaient pas sérieux...

M. Alexandre Wisard (Ve). Chers collègues, nous discutons ce soir non seulement de la restauration du pont de la Machine, mais également de celle du département des constructions et de l'aménagement dirigé par M. Pagani. En fait, c'est là qu'est l'enjeu. J'ai entendu tous les arguments avancés par M. Froidevaux, président estimable et estimé de la commission des finances; malheureusement, il n'est pas membre de la commission des travaux, et il aurait été intéressant qu'il fût présent quand cette demande de crédit complémentaire y a été présentée, discutée et analysée. Peut-être aurait-il reçu ainsi certains éléments de réponse aux questions qu'il pose aujourd'hui.

Je reviens à la reconstruction d'un climat de confiance au département de M. Pagani. Je n'étais pas dans ce parlement lors de la discussion sur l'affaire du 25, rue du Stand, mais une majorité d'entre vous y ont participé et se souviennent que c'était justement ce département, alors dirigé par le prédécesseur de M. Pagani, qui était pilote de l'opération tant contestée. Nous pourrions aussi évoquer la galerie technique des Rues-Basses – une merveille, le crédit n'est toujours pas bouclé... La commission des finances en discute toujours, je crois, mais son président nous le confirmera. Et ne parlons pas des chambres d'hôtes installées au premier étage du Restaurant du Parc des Eaux-Vives...

Les prédécesseurs de M. Pagani ont géré ce département avec une certaine légèreté – en tout cas en ce qui concerne le respect des procédures. Or M. Pagani, lui – et il faut lui rendre hommage pour cela – est venu annoncer à la commission des travaux qu'il a un problème, car le crédit de plus de 11 millions de francs voté par le biais de la proposition PR-349 pour le pont de la Machine et la plate-forme ne suffit pas. Il y a des pièces en mauvais état, et l'étude géotechnique montre qu'il faut faire des piliers plus solides et plus profonds.

Il est tout à l'honneur du magistrat et de ses services de ne pas vouloir engager le dépassement de crédit sans rien dire au Conseil municipal, pour demander ensuite une rallonge à la commission des finances avec dix ou quinze ans de retard. Je crois que nous en avons tous assez, dans ce parlement, de ces pratiques-là.

Comme l'a déjà dit M^{me} Contat Hickel, le groupe des Verts votera les 2 606 000 francs demandés dans la proposition PR-619, c'est-à-dire la demande

totale du Conseil administratif. Quand on fait les choses, on les fait bien, et on assume. Vouloir remplacer les rivets par des boulons, c'est faire des économies de bouts de chandelles, surtout sur un crédit total qui avoisinera les 12 millions de francs! Comme l'a appelé M^{me} Brunier, le pont de la Machine est l'un des rares, sur le Rhône, à avoir conservé un caractère patrimonial intéressant.

Pour terminer, je dirai à nos collègues libéraux qu'ouvrir un chantier, c'est toujours prendre un risque. En l'occurrence, en votant la proposition PR-349, nous avons pris un risque sur un objet ancien dont nous ne connaissons pas précisément le degré de dégradation. Or ce risque, nous sommes maintenant prêts à l'assumer. Les Verts voteront les 2 606 000 francs demandés, afin de restaurer aussi bien le pont de la Machine que la confiance du Conseil municipal envers le département des constructions et de l'aménagement.

M^{me} Vera Figurek (AGT). Je ne comptais pas faire de remarque supplémentaire, mais j'ai entendu sur les bancs radicaux et libéraux des propos que je ne peux pas laisser passer. Le représentant radical a prétendu que les mandataires de l'étude liminaire n'ont pas travaillé sérieusement, que le département de M. Pagani manque d'esprit critique, que la qualité du projet est à remettre en cause et qu'il faut bien entendu étudier davantage la proposition PR-619 à la commission des travaux. Je m'en étonne. On dirait que nous n'avons pas assisté aux mêmes séances de commission.

Si le groupe radical a des compétences que les services de M. Pagani n'ont pas, je lui propose de nous soumettre des dossiers d'étude détaillés... Mais je signale que ce sera de toute manière le département des constructions et de l'aménagement qui s'en chargera! C'est une fausse excuse que nous servent ici les radicaux, puisqu'ils n'entreront pas en matière sur ces travaux, quoi qu'il en soit.

Quant au groupe libéral, M. Queloz a prétendu que l'on aurait pu prévoir les travaux supplémentaires dont il est question ce soir. Eh bien, non! A la page 2 de la proposition PR-619 – mais on ne sait pas si elle a été lue... – figure une phrase explicative que je cite: «Aucun démontage n'a été effectué pour ne pas compromettre le passage public et la sécurité de l'ouvrage.» Monsieur le président, vous transmettez à M. Queloz qu'on ne pouvait donc pas prévoir ces crédits supplémentaires auparavant. C'est en démontant toutes les pièces du pont que l'on a pu constater son état réel, comme nous l'ont expliqué en détail les services de M. Pagani.

A la page 3 de la proposition, nous lisons que, jusqu'à présent, «par simplification et par économie, au lieu de démonter l'élément défectueux et de le réparer en atelier, il a été soudé sur place aux éléments adjacents, provoquant par la suite de grosses déformations et une dégradation plus rapide». Je vous le demande,

Mesdames et Messieurs: voulons-nous continuer à faire du bricolage, ou plutôt pérenniser notre patrimoine historique? Je crois qu'il est inutile de revenir sur cet argumentaire-là, que M^{me} Brunier a parfaitement exposé tout à l'heure.

En revanche, j'aimerais revenir sur les propos tenus par M. Froidevaux concernant la rubrique «divers et imprévus» de la proposition PR-349 et le montant y afférent, prétendument absorbé on ne sait trop comment. A la page 4 de la proposition PR-619, nous lisons: «Le poste divers et imprévus dans la proposition PR-349 votée a été entièrement absorbé par l'augmentation du prix de l'acier, survenue entre le moment du dépôt de la demande de crédit et aujourd'hui.» Mesdames et Messieurs des bancs d'en face, vous devriez le savoir, vous qui êtes des spécialistes des finances!

Je trouvais ces propos assez graves pour mériter une réponse. Je ne vois pas ce que nous pourrions faire de plus en commission puisque, selon le groupe A gauche toute!, nous avons déjà obtenu toutes les informations nécessaires. Il nous semble donc inutile de procéder à des études supplémentaires – surtout si elles sont confiées à des services considérés comme indépendants. Ne perdons pas de temps, évitons de provoquer des frais supplémentaires en retardant le chantier du pont de la Machine, entrons en matière sur la proposition PR-619 et soyons sérieux! Je rappelle que le patrimoine que représente le pont de la Machine est entre nos mains, ce soir.

En ce qui concerne le crédit de dépassement pour les rivets, je précise, comme nous l'a déjà dit M. Pagani, qu'il a fait tout ce qu'il pouvait pour en réduire le nombre au minimum nécessaire, ce qui a tout de même permis 500 000 francs d'économie par rapport au projet initial. Certains ont encore avancé d'autres motifs pour refuser la proposition PR-619, évoquant le fait que le pont de la Machine n'est ni classé ni à l'inventaire. Mais une procédure est en cours pour assurer sa protection et je rappelle que le Service des monuments et des sites a confirmé la valeur patrimoniale de cet ouvrage. Je pense que les représentants du groupe libéral ne contrediront pas cette éminente institution!

Quant à la plate-forme, il est faux de prétendre que c'est un projet surgi tout à coup. Pas du tout! Cette plate-forme est prévue depuis longtemps, elle fait partie du projet Le Fil du Rhône que la majorité du Conseil municipal avait voté à l'époque. Je vous invite d'ailleurs, chers collègues, à vous pencher sur cet excellent projet! A notre avis, la plate-forme du pont de la Machine en fait partie intégrante. Il serait vraiment ridicule – c'est là qu'on nous prendrait pour des idiots! – de remettre sa réalisation à plus tard. Vous le savez bien, Mesdames et Messieurs, le chantier est ouvert! Si nous n'entrons pas en matière maintenant sur la plate-forme, il faudra ensuite payer cher la remise en œuvre d'un chantier qui existe déjà! Nous estimons donc qu'il est plus économique de faire tous les travaux en même temps.

Pour toutes ces raisons, j'invite le Conseil municipal à voter la proposition PR-619 assortie de notre amendement.

M. Robert Pattaroni (DC). Je ne m'expliquerai pas sur le pont lui-même, notre chef de groupe étant déjà intervenu tout à l'heure à ce propos – et il le fera encore. Je pense qu'il faut refaire le pont de la Machine aussi bien qu'on a refait le pont de la Chapelle de Lucerne.

Nous avons cependant un souci d'ordre financier que je peux exposer d'autant plus ouvertement qu'il ne concerne pas le magistrat Pagani. La commission des finances reçoit un rapport du Contrôle financier sur les comptes de la Ville; je n'en ferai évidemment pas état de manière précise, mais il faut savoir que c'est le département des constructions et de l'aménagement qui a reçu dans ce cadre le plus de critiques sévères, voire très sévères. Par conséquent, ceux qui pensent aujourd'hui que ce département n'a pas fait ce qu'il devait en temps utile ont raison. Il eût fallu examiner la situation de près, demander les expertises et les contre-expertises nécessaires, afin d'aboutir à un projet nettement plus précis. Sur ce plan, nous pouvons considérer qu'il y a eu des manques au niveau du département des constructions et de l'aménagement.

Le magistrat Pagani, quoi qu'il en soit, doit maintenant assumer cet héritage. Il faut restaurer le pont de la Machine, certes, mais la commission des travaux qui examinera les coûts de l'opération devra se montrer très rigoureuse, ce qui rendra service au magistrat, au Conseil municipal et surtout aux contribuables!

M. Jean-Charles Lathion (DC). Tout à l'heure, nous avons voté l'urgence de la motion M-798 du Parti radical, qui demande un état des lieux des crédits de travaux complémentaires. Compte tenu du retard pris dans certains travaux, c'est là une nécessité. Le débat sur la proposition PR-619 s'inscrit donc dans ce cadre de la manière la plus cohérente.

En ce qui concerne le Parti démocrate-chrétien, nous ne ferons pas de l'opposition pour l'opposition. Certes, nous sommes dans l'opposition par rapport à la gauche – mais une opposition constructive, et nous souhaitons vraiment continuer dans ce sens. Nos collègues libéraux ont parlé tout à l'heure de l'intérêt des habitants de Saint-Gervais. Mais l'intérêt principal des citoyens, Mesdames et Messieurs, lorsque l'on construit un pont, c'est qu'il soit terminé le plus rapidement possible! A plus forte raison lorsqu'il s'agit d'une réparation: dans tous les cas, ce que les usagers concernés souhaitent le plus, c'est que les travaux soient vite terminés! Je signale d'ailleurs que le pont de la Machine n'est pas seulement utilisé par les habitants de Saint-Gervais, mais également par l'ensemble de la population.

Par conséquent, soyons pragmatiques et allons de l'avant! Ne renvoyons pas cet objet en commission! M. Pagani a déjà fait refaire des expertises, et nous pourrons toujours en faire d'autres en procédant à l'audition d'une quantité de personnes, mais cela ne fera finalement que retarder les travaux et augmenter la facture. N'oublions pas que, lorsque l'on travaille sur l'eau, les machines utilisées sont du matériel très lourd dont il faut payer très cher la location. Si je pouvais émettre une recommandation en tant que président de la commission des travaux, ce serait de voter la proposition PR-619 ce soir. En ma qualité de chef du groupe démocrate-chrétien, j'annonce que c'est ce que nous ferons aussi bien pour cet objet lui-même que pour l'amendement d'A gauche toute!, qui est plein de bon sens.

M. Georges Queloz (L). Quelqu'un a dit tout à l'heure que le site du pont de la Machine était protégé et qu'il était digne d'intérêt. Je ne remets pas cela en doute, mais il n'est pas protégé à cause des profils moulés en fonte ou des rivets! Le site ne sera pas dénaturé, si nous faisons une nouvelle construction avec les moyens que nous avons et que nous pouvons donner. Je rappelle une fois encore que, si nous n'avions pas soutenu la proposition PR-349, c'est parce qu'il était possible de construire du neuf pour beaucoup moins cher.

Quant aux dépassements de crédits, je signale qu'il ne s'agit pas d'un supplément de 100 000 ou 200 000 francs, somme que le magistrat aurait sans peine pu justifier aux comptes. S'il a pris la peine de nous en parler et de nous demander une rallonge budgétaire, c'est parce qu'il se rend bien compte que les proportions de l'augmentation auxquelles nous pouvons nous attendre sont largement dépassées. Je rappelle qu'on frôle ici les 30% d'augmentation! Vous pouvez bien admettre l'état du pont tel que nous le découvrons maintenant, Mesdames et Messieurs, et avoir des états d'âme pour ce patrimoine historique qu'il s'agit de restaurer à l'identique en y mettant les moyens nécessaires, mais cette démarche politique n'est pas la nôtre.

J'en viens à la problématique de la plate-forme, dont le coût a lui aussi été sous-estimé. Des études ont pourtant été faites qui auraient dû aboutir à une estimation juste, et non pas à un dépassement de 1 million de francs!

Voilà ce que je souhaitais encore préciser. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, nous avons des responsabilités. Nous ne pouvons pas faire n'importe quoi à la légère, ce serait nous discréditer! Je comprends bien la position de M. Lathion en tant que président de la commission des travaux, mais nous sommes en train de créer un précédent avec cette affaire, car nous encourageons indirectement le Conseil administratif à entamer des travaux dont le coût aura été sous-estimé pour demander ensuite des crédits complémentaires. C'est

ce que nous ne voulons pas, raison pour laquelle nous n'entrerons pas en matière sur l'arrêté II.

M. Jacques Baud (UDC). Qu'est-ce qu'on en entend, des histoires! Mesdames et Messieurs, je ne vais pas vous parler des Burgondes... Je m'en tiendrai à l'histoire du pont de la Machine, conçu pour surélever tout le Léman de 1,8 m, ce qui a noyé une bonne partie des rives du lac. Cela a peut-être contribué au classement, comme bien de l'humanité, de cette belle partie du canton de Vaud. Ce brave pont, on l'aime bien, il fait partie de notre histoire... Alors, arrêtons d'en faire, des histoires! Il faut le remettre en état et lui donner le maximum de soins possible! Dites oui à la proposition PR-619!

Des voix. Bravo!

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, l'exercice auquel je me livre est extrêmement périlleux. Je commence par une anecdote: vous connaissez l'existence de la traditionnelle réunion annuelle du Conseil administratif avec les anciens conseillers administratifs et conseillères administratives à la villa La Grange; à l'occasion de ce souper, nous avons évoqué le problème des dépassements de crédits. Alors que j'affirmais vouloir rompre avec l'habitude du Conseil administratif de faire des dépassements dont les crédits ne sont bouclés qu'après dix ou quinze ans – c'est le cas de la galerie des Rues-Basses – mes collègues m'ont tous dit de ne pas m'aventurer dans cette logique, car cela ne me causerait que des ennuis.

Mais moi, je continue et je continuerai à m'aventurer dans cette stratégie, car j'estime – on l'a vu ce soir – que le Conseil municipal, dès lors qu'on lui fournit les informations nécessaires, est capable d'assumer la même position que moi lorsque l'on m'a annoncé le dépassement de crédit pour le pont de la Machine, qui est en voie d'affaissement. Et il ne s'agit pas d'une augmentation de 20% ou de 25%, mais de 35%! Mesdames et Messieurs, j'estime que vous êtes aussi à même que moi de décider en toute connaissance de cause, le moment venu, des mesures à prendre. Je vous remercie de la qualité du débat de ce soir, car vous avez tous compris l'essentiel – même ceux qui me font de bons ou de mauvais procès – et je n'y reviendrai pas.

La question de fond – elle me cause bien des soucis depuis longtemps – est de savoir quelle stratégie développer pour qu'il n'y ait plus de dépassements de crédits. Et je vous garantis, en ce qui concerne le pont de la Machine, que ce dépassement sera le dernier. Nous avons nommé un expert qui a étudié la situation durant

sept semaines – je le remercie de sa diligence – pour déterminer une stratégie qui nous a conduits à économiser sur les fontes et les rivets à chaud. En tout cas, cela nous a permis de diminuer de 35 à 25% le dépassement de crédit, ce qui n'est pas négligeable. Vous pensez bien, Monsieur Froidevaux, que si j'avais pu éviter cet exercice de style avec les 477 880 francs votés dans la proposition PR-349, je l'aurais fait sans hésiter!

Je pensais que cela allait de soi: je bloquais tous les travaux pendant sept semaines pour que la commission prenne des décisions ou, en tout cas, me donne des orientations en toute connaissance de cause, et ensuite cela irait tout seul... Eh bien, non, au contraire! J'ai présenté ce dépassement de crédit au Conseil administratif, dont on connaît la prise de position initiale, mais qui est heureusement revenu en arrière, car nous sommes bel et bien au milieu du gué. Nous avons fait le travail au plus près de notre conscience et de nos compétences. Je remercie également tous nos collaborateurs – y compris ceux du génie civil – qui ont travaillé d'arrache-pied pour élaborer la proposition PR-619, laquelle fait partie de l'ensemble des dépassements de crédit soumis à la commission des travaux.

Par conséquent, Mesdames et Messieurs, je vous demande de voter cette proposition avec l'option de la plate-forme, ainsi que l'amendement d'A gauche toute! Ainsi, vous ajusterez votre décision aux chiffres que la commission des travaux a bien voulu valider même sans être saisie de cet objet. Je l'en remercie et je vous assure, comme je l'ai fait en début de législature, que tous les dépassements de crédits vous seront désormais présentés au moment des travaux, et non pas des années après.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Monsieur le magistrat, plaies d'argent ne sont pas mortelles... Nous divergeons complètement sur les circonstances et le coût réel de ce dépassement de crédit, puisqu'il faut y ajouter les quelque 400 000 francs de divers et imprévus de la proposition PR-349, dont on ne nous dit pas comment ils ont été dépensés. Mais cette affaire se réglera dans quinze ans, quand l'un de vos successeurs proposera le bouclage de crédit... En tout cas, pour ma part, je ne serai plus là, donc je ne rougirai pas!

Mais je rougirai à l'égard des habitants de Saint-Gervais, car personne ne m'a répondu au sujet du report de trafic dans ce quartier. Je l'ai dit, les assises du quartier se sont tenues récemment et il n'y avait aucun représentant de la gauche! J'en suis navré... Peut-être n'ont-ils pas été invités? En tout cas, ils n'étaient pas là, pas plus que le magistrat d'ailleurs. A part une représentante du groupe radical et moi-même, aucun membre du Conseil municipal ne s'est donné la peine d'écouter la demande des habitants de Saint-Gervais. Pourtant elle n'est pas secrète, vous la connaissez bien! Il s'agit de rendre à ce quartier la sécurité de la circulation piétonne, de l'affranchir des parkings et, autant que faire se peut, de la circu-

lation automobile. A cela s'ajoutent des demandes légitimes en matière d'installation d'une maison de quartier sur la parcelle du Petit-Jacob. Mais ce n'est pas le moment de passer tout cela en revue.

Mais consultez le plan qui figure en annexe de la proposition PR-619, Mesdames et Messieurs, et vous verrez qu'il est prévu de concentrer le trafic automobile à la rue Rousseau! Sur ce point, le magistrat n'a pas dit un mot! La gauche non plus! J'attire donc votre attention sur le fait que cette simple proposition de dépassement de crédit entraîne une image radicalement différente du quartier de Saint-Gervais. N'en modifiez pas la typologie et ne trahissez pas vos électeurs, qui attendent de vous principalement que vous ayez la sagesse de faire valoir les mesures de réduction du trafic que vous leur avez promises! Or ici vous faites exactement le contraire, et vous croyez que cela n'aura pas d'incidences! Soyez conscients que, si vous votez la proposition PR-619 sans la moindre réflexion, vous dresserez un quartier entier contre la politique et ses élus, simplement par un dogmatisme fondé sur la seule analyse de la problématique des rivets. Renvoyez au moins cette partie du problème en commission, c'est le minimum de bon sens que l'on puisse attendre du Conseil municipal!

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Monsieur Froidevaux, je vous attends de pied ferme pour discuter de cette affaire lorsqu'il s'agira de voter la piétonisation de Saint-Gervais prévue par l'ancienne législature. Mais vous menez ce soir une bataille d'arrière-garde. Je vous explique clairement – la page 3 de la proposition PR-619 le stipule d'ailleurs noir sur blanc – que le projet prévoit l'accrochage du pont de la Machine à la rive droite.

Le tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) devant causer des reports de trafic, on avait initialement prévu un aménagement pour empêcher les voitures d'aller tout droit vers le pont des Bergues et les obliger à remonter vers la place de Chevêlu. Cette mesure avait été discutée avec les habitants du quartier dans le cadre d'une concertation. Malheureusement, pour des questions d'économie, l'Etat n'a pas accepté ce projet. Si la proposition PR-619 n'est pas votée, il faudra aménager une descente sur la plate-forme pour les personnes à mobilité réduite – M^{me} Figurek en a parlé – sans trottoir surélevé de 50 cm à la sortie.

Je sais, vous vous y connaissez mieux que moi en ce qui concerne ce pont... en tout cas sur ce point... Mais, je le répète, nous devons faire face à la décision négative du Canton dont je viens de parler tout en faisant en sorte que les personnes à mobilité réduite puissent accéder à la plate-forme dès sa construction. Telle est la raison pour laquelle nous avons ajouté la demande de crédit en question. Il n'y a pas anguille sous roche, c'est une évidence, Monsieur Froidevaux! Je le répète, vous menez une bataille d'arrière-garde. Mais je me souviendrai de votre engagement de ce soir en faveur de la piétonisation de Saint-Gervais!

SÉANCE DU 20 MAI 2008 (soir)
Proposition: travaux au pont de la Machine

Mise aux voix, la prise en considération de la proposition est acceptée par 63 oui contre 11 non.

Mise aux voix, la discussion immédiate est acceptée par 56 oui contre 18 non.

La parole n'étant pas demandée en premier ni en deuxième débat, l'amendement de M^{me} Figurek à l'arrêté I est mis aux voix; il est accepté par 56 oui contre 18 non.

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté I amendé est accepté par 56 oui contre 18 non.

Il est ainsi conçu:

ARRÊTÉ I

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu les articles 58 et 84 de la loi cantonale sur les eaux (L 2 05), du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit complémentaire de 1 836 000 francs au crédit de 7 818 600 francs (PR-349), destiné aux travaux de remplacement des fontes fragiles, pour les rivets à chaud et pour la capacité portante insuffisante des fondations existantes du pont de la Machine.

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 1 836 000 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie avec celle du crédit initial de 7 818 600 (PR-349).

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Monsieur le président, il faudra inscrire au *Mémorial* que les libéraux ont refusé cet arrêté...

Le président. A mon avis, vous n'êtes pas les seuls, les radicaux aussi! Si vous n'êtes pas convaincu, demandez un vote à l'appel nominal, Monsieur le conseiller municipal.

M. Jean-Marc Froidevaux. Oui, je demande le vote à l'appel nominal sur l'arrêté II.

Le président. Etes-vous suivi par quatre membres du Conseil municipal au moins? (*Plus de quatre mains se lèvent.*) C'est le cas. Je mets donc aux voix l'arrêté II par vote à l'appel nominal.

Mis aux voix à l'appel nominal, l'arrêté II est accepté par 56 oui contre 18 non.

Ont voté oui (56):

M. Jacques Baud (UDC), M. Patrick Baud-Lavigne (S), M^{me} Isabelle Brunier (S), M^{me} Catherine Buchet-Harder (UDC), M. Christophe Buemi (S), M^{me} Sandrine Burger (Ve), M. Mathias Buschbeck (Ve), M. Grégoire Carasso (S), M^{me} Anne Carron-Cescato (DC), M^{me} Maria Casares (AGT), M^{me} Marie Chappuis (DC), M. Sylvain Clavel (UDC), M^{me} Marguerite Contat Hickel (Ve), M. Roland Crot (UDC), M. Alain de Kalbermatten (DC), M. Yves de Matteis (Ve), M^{me} Sophie de Weck Haddad (Ve), M. Alpha Dramé (Ve), M^{me} Diana Duarte Rizzolio (S), M^{me} Hélène Ecuyer (AGT), M. Jean-Louis Fazio (S), M^{me} Vera Figuerk (AGT), M^{me} Catherine Gaillard (AGT), M. Gilles Garazi (Ve), M. Jacques Hämmerli (UDC), M^{me} Nelly Hartlieb (DC), M^{me} Claudia Heberlein Simonett (Ve), M^{me} Sarah Klopmann (Ve), M. Jean-Charles Lathion (DC), M. Christian Lopez Quirland (S), M^{me} Silvia Machado (S), M^{me} Charlotte Meierhofer (AGT), M^{me} Anne Moratti Jung (Ve), M. Richard North (UDC), M^{me} Christiane Olivier (S), M^{me} Mary Pallante (S), M. Robert Pattaroni (DC), M^{me} Maria Pérez (AGT), M^{me} Frédérique Perler-Isaaz (Ve), M^{me} Annina Pfund (S), M^{me} Anne Picquet (Ve), M. Thierry Piguet (S), M. Eric Rossiaud (Ve), M. Pascal Rubeli (UDC), M. Pierre Rumo (AGT), M^{me} Alexandra Rys (DC), M^{me} Odette Saez (DC), M. Gilbert Schreyer (UDC), M^{me} Andrienne Soutter (S), M^{me} Marie-France Spielmann (AGT), M^{me} Martine Sumi (S), M^{me} Marie-Pierre Theubet (Ve), M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio (S), M^{me} Salika Wenger (AGT), M. Alexandre Wisard (Ve), M. Christian Zaugg (AGT).

Ont voté non (18):

M^{me} Fabienne Aubry Conne (L), M. Alexis Barbey (L), M. Simon Brandt (R), M. Rémy Burri (R), M^{me} Christine Camporini (R), M. Alexandre Chevalier (L), M^{me} Linda de Coulon (L), M. Olivier Fiumelli (R), M^{me} Nathalie Fontanet (L), M. Jean-Marc Froidevaux (L), M. Adrien Genecand (R), M^{me} Anne-Marie Gisler (R), M^{me} Laetitia Guinand (L), M^{me} Florence Kraft-Babel (L), M^{me} Danièle Magnin (L), M. Georges Queloz (L), M^{me} Patricia Richard (R), M. Jean Sanchez (L).

Etaient excusés à la séance (5):

M. Grégory Baud (R), M. Gérard Deshusses (S), M. Vincent Maitre (DC),
M^{me} Véronique Paris (S), M. Olivier Tauxe (UDC).

Présidence:

M. Guy Dossan (R), président, n'a pas voté.

L'arrêté est ainsi conçu:

ARRÊTÉ II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu les articles 58 et 84 de la loi cantonale sur les eaux (L 2 05), du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit complémentaire de 986 000 francs au crédit de 3 184 500 francs (PR-349), destiné au rallongement des pieux de la plate-forme sur pilotis située devant le bâtiment SIG ainsi que pour le raccordement du pont à la rive droite.

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 986 000 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie avec celle du crédit initial de 3 184 500 francs (PR-349)

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

Projet d'arrêté: tunnel piétonnier lié au CEVA entre Champel et l'Hôpital

4. Projet d'arrêté du 20 mai 2008 de M. Christian Zaugg, M^{me} Vera Figurek, M. Simon Brandt, M^{me} Anne-Marie Gisler, MM. Pascal Rubeli, Alexis Barbey, M^{mes} Danièle Magnin, Alexandra Rys et M. Jean-Charles Lathion: «Réalisation d'un tunnel de liaison entre la station CEVA Champel-Hôpital et l'Hôpital» (PA-83)¹.

PROJET D'ARRÊTÉ

Considérant:

- que le projet de réalisation du CEVA (liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) a obtenu récemment l'aval définitif du Conseil fédéral;
- que l'Office fédéral des transports stipule que la liaison avec l'Hôpital n'est pas incluse dans le projet CEVA;
- qu'il est essentiel pour les futurs usagers que la station de Champel-Hôpital soit reliée aux Hôpitaux universitaires de Genève (HUG) par un tunnel de liaison passant sous la rue Michel-Servet pour déboucher à la rue Lombard tel que le Conseil d'Etat l'a prévu;
- que l'ouverture virtuelle du tunnel dans la gare est de fait prévue dans le projet;
- que la réalisation de ce tunnel pourrait avoir un impact sur la taille excessive de la gare qui met, aujourd'hui, l'accent sur des escaliers massifs débouchant sur le plateau de Champel;
- que la Ville de Genève – si ce tunnel n'était pas réalisé – devrait complètement réaménager pour les piétons la rue Michel-Servet dans le but de permettre aux usagers de monter ou de descendre une rue étroite et très raide;
- que la solution d'appoint consistant à offrir des navettes motorisées des Transports publics genevois depuis le plateau jusqu'au quartier de l'Hôpital est, au regard des normes OPAir, aberrante;
- que l'Etat et la Confédération laissent entendre qu'ils ne veulent pas réaliser cette liaison souterraine, alors qu'elle faisait partie des études entreprises dès la fin des années 1980 pour l'accès et le potentiel des futurs usagers et qu'en plus elle ajoutait une sortie de secours indispensable à la sécurité des passagers;
- qu'il est essentiel que les travaux de la gare et du tunnel soient entrepris de façon concomitante;
- que de nombreux habitants de Champel ainsi que diverses associations (Communauté d'intérêts pour les transports publics (Citrap), AHOSS, Fédération des associations de quartiers et d'habitants, etc.) ont demandé la réalisation d'un tunnel de liaison;

¹ Annoncé, 5577. Motion d'ordre, 5598.

Projet d'arrêté: tunnel piétonnier lié au CEVA entre Champel et l'Hôpital

- qu'une commission du Grand Conseil a entrepris une étude à ce sujet;
- que la Ville de Genève manifesterait ainsi sa volonté de participer au financement du projet du CEVA,

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 24 de la loi sur l'administration des communes qui accorde son droit d'initiative au Conseil municipal en exerçant notamment ce droit sous forme de délibération;

vu l'article 30, alinéa 2, de la loi sur l'administration des communes qui dispose que le Conseil municipal peut adopter, sous forme de délibération, des règlements ou des arrêtés de portée générale régissant les domaines relevant de la compétence des communes, notamment en matière de construction,

arrête:

Article premier. – Le Conseil administratif transmet à l'Office fédéral des transports et au Conseil d'Etat la volonté du Conseil municipal de la Ville de Genève qui estime que le projet de liaison souterraine, étudié en son temps par l'Etat, reliant la station du CEVA (liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) de Champel au quartier de l'Hôpital, est essentiel pour l'attractivité de cette ligne ferroviaire et qu'il doit être réalisé.

Art. 2. – Le Conseil administratif prend, en étroite collaboration avec la Confédération, les CFF, le Conseil d'Etat et le Grand Conseil, qui a entrepris une étude portant sur la liaison entre la station de Champel et l'Hôpital, toutes les dispositions utiles afin que la construction de la gare et du tunnel soit entreprise de façon concomitante.

Art. 3. – Afin d'agir rapidement et connaître préalablement le coût de réalisation de la liaison souterraine entre la station du CEVA de Champel et le quartier de l'Hôpital, il est ouvert au Conseil administratif, dans l'esprit de s'associer au financement de l'ouvrage, un crédit de 300 000 francs pour participer aux frais d'étude du tunnel dans le but:

- de définir le tracé de la liaison souterraine et son gabarit depuis la station du CEVA de Champel jusqu'à la rue Lombard complétée, le cas échéant, par une couverture légère sur le domaine public de la Ville de Genève menant jusqu'à l'Hôpital par un cheminement extérieur;
- de procéder à des sondages géotechniques;
- d'établir le coût de l'ouvrage et la durée des travaux.

Art. 4. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article 3 au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 300 000 francs.

Projet d'arrêté: tunnel piétonnier lié au CEVA entre Champel et l'Hôpital

Art. 5. – La dépense nette prévue à l'article 3 sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif.

Art. 6. – Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à cette réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, l'étude sera amortie en 5 annuités.

M. Christian Zaugg (AGT). Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, le projet d'arrêté PA-83 est important pour nous, et je vais vous dire pourquoi.

L'Office fédéral des transports a rendu son volumineux rapport de 400 pages que j'ai ici avec moi, et qui dit explicitement, je cite: «La liaison avec l'Hôpital n'est pas incluse dans le projet CEVA.» On ne peut être plus explicite, et pourtant nous le savons tous et toutes ici: cette liaison est essentielle pour le projet de gare de Champel.

Je vous laisse imaginer les milliers de personnes qui débarqueraient en descendant et remontant la côte raide de la rue Michel-Servet tous les jours. Voilà qui ne va pas inciter à utiliser le CEVA!

Je rappelle également que l'Office fédéral des transports a délivré son autorisation de construire assortie de 318 modifications, et donc que les travaux vont pouvoir commencer.

Le hic réside précisément dans le fait que ce rapport exige 318 modifications, dont une partie proviennent très directement et à juste titre du rapport du commandant Wicky, qui demandait notamment un plus grand nombre d'ouvertures dans le tunnel ferroviaire, un nombre insuffisant pour une voie qui ressemble plus à un métro urbain qu'au tunnel du Lötschberg!

Ces modifications vont renchérir le CEVA d'au moins 200 millions de francs, et on parle plus probablement de 300 millions de francs avec, à la clef, bien évidemment, un référendum – et comment en serait-il autrement, avec une opposition qui a obtenu 16 000 signatures? Je vous le demande!

Alors, certes, la commission des travaux du Grand Conseil – et c'est une très bonne chose – s'est voté un crédit d'étude de 300 000 francs – montant maximum autorisé dans ce cadre – afin d'étudier une liaison par un tunnel entre la station du plateau de Champel et l'Hôpital.

Chacun comprendra bien, cependant, que ce crédit est notoirement insuffisant et qu'il s'agit plutôt d'une préétude que d'une étude en bonne et dure forme. Le moment est historique – et je pèse mes mots – car il s'agit, pour la Ville de Genève, de s'associer à cette étude et de le faire pour les raisons suivantes.

Projet d'arrêté: tunnel piétonnier lié au CEVA entre Champel et l'Hôpital

Nous devons de toute manière passer à la caisse car, si le tunnel de liaison n'était pas réalisé, la Ville devrait complètement réaménager la rue Michel-Servet – un *raik*, comme on dit en langage montagnard, fortement incliné et pourvu de trottoirs ne dépassant pas le mètre de largeur. Un crédit, nous disait M. Ferrazino, qui devrait se monter à plusieurs millions de francs.

Je profite de rappeler en passant la proposition aberrante du Département du territoire, qui proposait pour y suppléer de mettre en place des navettes TPG motorisées entre le plateau et l'Hôpital... Les Verts apprécieront en particulier ce respect confondant des normes OPB et OPAir!

J'ajoute que la Ville est très directement intéressée puisque, dans le projet du Conseil d'Etat des années 1980, on envisageait d'aménager la sortie du tunnel avec une protection courant sur une bonne centaine de mètres sur le domaine public de la Ville de Genève.

La Ville de Genève est donc – on le voit bien – concernée par ce projet, qu'on le veuille ou non, et c'est maintenant qu'elle doit le faire savoir, pour la raison que les études commencent et que les travaux vont débiter sous peu.

Il est donc essentiel de renvoyer ce projet à la commission de l'aménagement et de l'environnement. Si nous ne le faisons pas, la liaison souterraine de la station de Champel à l'Hôpital ne sera pas réalisée et les usagers qui prendront demain le CEVA pour travailler à l'Hôpital apprécieront!

Il s'agit ni plus ni moins de l'avenir du CEVA et, au-delà des mots, je me réjouis de compter celles et ceux qui, dans ce Conseil, entendent soutenir réellement la réalisation du CEVA!

Préconsultation

(La présidence est momentanément assurée par M. Thierry Piguet, vice-président.)

M. Mathias Buschbeck (Ve). J'ai bien écouté l'intervenant précédent, et je crois que je n'ai pas un iota à ajouter en ce qui concerne l'utilité de ce tunnel. Je pense que nous nous accordons tous, dans ce Conseil municipal, à dire qu'il est absolument indispensable pour relier la station CEVA de l'Hôpital à l'Hôpital lui-même. Nous savons d'ailleurs que cette station a été placée à cet endroit justement à cause de l'Hôpital, et qu'elle sera empruntée par plusieurs milliers de travailleurs qui s'y rendent tous les jours. Par conséquent, il serait aberrant de manquer d'un passage direct entre cette station et l'Hôpital.

Projet d'arrêté: tunnel piétonnier lié au CEVA entre Champel et l'Hôpital

Cela dit, nous devons être très attentifs à ce que nous votons ce soir. Les deux premiers articles de ce projet d'arrêté ne font rien d'autre que de confirmer la résolution R-99 que nous avons votée en novembre 2006, qui invitait le Conseil administratif à faire tout son possible pour que cette liaison soit réalisée.

En revanche, les articles 3 et suivants du projet d'arrêté nous causent beaucoup plus de difficultés. Je cite l'article 3: «Afin d'agir rapidement et connaître préalablement le coût de réalisation de la liaison souterraine entre la station du CEVA de Champel et le quartier de l'Hôpital, il est ouvert au Conseil administratif, dans l'esprit de s'associer au financement de l'ouvrage, un crédit de 300 000 francs pour participer aux frais d'étude...» Mais pourquoi voudrions-nous participer aux frais d'étude de ce tunnel? Comme l'a dit le préopinant, 300 000 francs ont déjà été votés par l'organe compétent – que nous ne sommes pas – à savoir le Grand Conseil, respectivement sa commission des travaux. Cette somme n'est pas à l'étude, elle a déjà été votée et l'étude est en cours. Nous n'allons pas prier l'Etat de participer à son financement, ce serait ridicule!

Ceux qui voteront la totalité de ce projet d'arrêté aujourd'hui ne devront pas venir se plaindre, dans quelques mois, quand le Canton nous imposera de nouveaux transferts de charges! Pour cette raison, nous déposons l'amendement suivant:

Projet d'amendement

Supprimer les articles 3, 4, 5 et 6 du projet d'arrêté PA-83.

Nous demandons de ne maintenir que les articles 1 et 2, qui confirment que le Conseil municipal est attaché à la création d'une liaison sous forme de tunnel entre la station CEVA de Champel-Hôpital et l'Hôpital. Mais de grâce, ne consacrons pas 300 000 francs à une étude que personne ne nous a demandée – et d'ailleurs, je voudrais savoir de quelle réflexion est issu ce montant. Voterons-nous ce soir une somme dont nous ignorons d'où elle sort? On reproche au Grand Conseil d'avoir voté ces 300 000 francs, et on fait pareil! C'est paradoxal!

Je ne m'opposerai pas au renvoi de ce projet d'arrêté en commission. En effet, d'ici au moment où il y sera examiné, l'étude du Grand Conseil sera terminée et peut-être même que le crédit de réalisation aura été voté, ce qui rendra caduc ce projet d'arrêté municipal.

M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio (S). Je ne répéterai pas toute l'intervention que j'ai faite tout à l'heure au nom du groupe socialiste sur l'urgence du projet d'arrêté PA-83. Je signale juste que nous sommes évidemment favorables à son renvoi pour étude à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

Nous avons bien compris l'intérêt d'une liaison entre la station du CEVA Champel-Hôpital et l'Hôpital, liaison capitale pour les patients qui se rendent

Projet d'arrêté: tunnel piétonnier lié au CEVA entre Champel et l'Hôpital

dans cet établissement et leurs visiteurs. De plus, c'est un secteur d'emploi très important. Toutefois, je rappelle que le Grand Conseil a déjà pris des dispositions à cet effet en votant un crédit d'étude. Le préopinant d'A gauche toute! le jugeant sous-estimé, j'ai contacté les députés socialistes de la commission des travaux du Grand Conseil qui ont participé au vote dudit crédit, et ils m'ont assuré qu'il était suffisant.

Je me réjouis de confronter les différentes options en commission de l'aménagement et de l'environnement, car il ne s'agit bien sûr pas de voter des crédits d'étude au rabais. Je ne peux pas imaginer que mon groupe ne défende pas le CEVA avec toute la conviction du Parti socialiste pour ce projet d'importance au niveau transfrontalier.

Je répète également, comme je l'ai déjà dit tout à l'heure, que les plans d'exécution donnent la possibilité, à terme, de réaliser ce tunnel. Ces plans, qui ont été présentés à la population après avoir été votés par la Confédération puis par le Canton, n'excluent pas cette possibilité. Les collectivités publiques auront à participer – financièrement aussi – à l'aménagement du tracé du CEVA. Ce que le groupe socialiste conteste, c'est que ce tunnel – ou tout autre élément du projet général, d'ailleurs – soit à la charge de la seule Ville de Genève, tout simplement parce qu'il s'agit d'une infrastructure qui profitera à l'ensemble des personnes se rendant dans le secteur de l'Hôpital ou à Champel, y compris les travailleuses et les travailleurs.

Par conséquent, il est important pour nous d'affirmer que l'examen du projet d'arrêté PA-83 à la commission de l'aménagement et de l'environnement doit donner une qualité supplémentaire à l'ensemble du projet, mais qu'il ne saurait être question à nos yeux de s'en servir comme manœuvre dilatoire pour retarder la réalisation du CEVA – c'est ce que font certains groupes qui se sont déjà manifestés en ce sens au Grand Conseil.

Nous pensons que ce projet est extrêmement important pour le développement de la région et qu'il s'inscrit dans une vision large qui permettra de construire sur l'ensemble de l'agglomération. En effet, on sait bien que n'importe quel transport public – surtout si le réseau est performant – est facteur d'urbanisation. Nous sommes donc très satisfaits sur ce plan également, car nous pourrions ainsi concilier infrastructures routières, développement des transports publics, construction de logements et activités multiples – économiques, entre autres. Nous renverrons le projet d'arrêté PA-83 à la commission de l'aménagement et de l'environnement, mais avec la ferme intention qu'il ne soit jamais utilisé pour contrecarrer le développement du CEVA.

M^{me} Alexandra Rys (DC). Tout d'abord, Mesdames et Messieurs, je vous annonce une bonne nouvelle: le groupe démocrate-chrétien, qui a cosigné le pro-

Projet d'arrêté: tunnel piétonnier lié au CEVA entre Champel et l'Hôpital

jet d'arrêté PA-83, n'en a pas pour autant été victime d'une crise de masochisme. Il ne s'agit pas pour nous de vouloir absolument charger la Ville de frais qui incombent au Canton, mais de mettre toutes les chances de notre côté pour que ce que nous souhaitons obtenir soit réalisé.

Mais j'ai bien entendu la préoccupation des Verts exprimée tout à l'heure par la voix de M. Buschbeck. Nous pourrions en effet nous demander, puisque 300 000 francs ont déjà été votés par la commission du Grand Conseil pour une étude, ce qu'il adviendra des 300 000 francs votés par la Ville: ces montants s'additionneront-ils? C'est une question à laquelle nous aurons certainement une réponse en commission.

Toutefois, il importe de préciser ce soir que ce n'est pas le Grand Conseil qui a voté ce crédit d'étude, mais une commission cantonale technique, à savoir celle des travaux, le montant de 300 000 francs étant trop faible pour nécessiter l'aval du Grand Conseil lui-même. Pour l'heure, en ce qui me concerne, je ne suis pas du tout certaine que les autorités cantonales législatives et exécutives aient manifesté un enthousiasme délirant à cet égard et nous aient donné toutes les assurances que la liaison entre la station du CEVA Champel-Hôpital et l'Hôpital sera bel et bien réalisée. Or c'est justement de cela que nous discutons en ce moment.

On ne dira jamais assez que, sans une bonne desserte jusqu'à l'Hôpital, on peut quasiment refermer le dossier CEVA et passer à autre chose. C'est un élément absolument fondamental du projet. Le groupe démocrate-chrétien est persuadé qu'il vaut la peine pour la Ville de voter un crédit d'étude comme celui qui est demandé dans le projet d'arrêté PA-83 car, après tout, qui paie commande! Il s'agit pour nous d'être certains que nous arriverons à nos fins, c'est-à-dire que cette liaison en tunnel avec l'Hôpital sera réalisée. L'enjeu est d'importance, et les moyens que nous y consacrons doivent l'être également.

M^{me} Danièle Magnin (L). Je voulais ajouter quelques détails, car cette liaison entre la station du CEVA Champel-Hôpital et l'Hôpital est extrêmement importante. Je voulais en particulier vous expliquer, chers collègues, qu'il ne s'agit pas de construire un tunnel, mais l'équivalent de ce qui existe déjà à l'aéroport pour relier les bâtiments principaux aux champignons.

Il s'agit donc d'une infrastructure relativement modeste qui permettra à tous les usagers du CEVA de gagner le quartier très fréquenté de l'Hôpital. Il faut que les personnes à mobilité réduite, surtout en hiver lorsqu'il y a de la neige et que le sol est glissant, puissent emprunter ce passage protégé. Il faut aussi que les travailleurs qui sortent tard de l'Hôpital puissent remonter prendre le train en évitant de devoir grimper la rue Michel-Servet, qui est assez raide, comme presque tous

Projet d'arrêté: tunnel piétonnier lié au CEVA entre Champel et l'Hôpital

mes préopinants l'ont dit; pour eux, il ne s'agira que d'un tunnel de plus, analogue à ceux qu'ils empruntent déjà entre les différentes unités de l'Hôpital.

Je précise que ces passages sont sous la surveillance de caméras gérées par des services de sécurité. C'est là une mesure nécessaire également dans le cadre du nouveau passage dont nous discutons en ce moment. Quant au passage lui-même, il ne faut surtout pas en refuser la construction, car elle justifie l'existence même de la station du CEVA Champel-Hôpital. Je rappelle que, si les habitants de Champel étaient assez fâchés qu'on installe une gare au cœur de leur quartier verdoyant, c'est précisément parce qu'il n'était pas prévu d'aménager une liaison avec le bas, ce qui faisait perdre toute justification à cette construction.

Je vous engage donc, chers collègues, à accepter le projet d'arrêté PA-83 et à le renvoyer en commission.

M^{me} Anne-Marie Gisler (R). Je ne peux que me joindre aux propos de mes préopinantes socialiste, démocrate-chrétienne et libérale. En effet, le groupe radical estime que le projet du CEVA est d'une importance capitale non seulement pour notre région, mais également par rapport à toute la problématique de la circulation en ville de Genève.

En ce qui concerne la station Champel-Hôpital en particulier, il nous semble tout à fait évident qu'il faut essayer d'amener l'ensemble des usagers du CEVA le plus près possible de leur lieu de travail. Le tunnel dont il est question ici nous semble dès lors un complément absolument indispensable au reste du projet. Cela dit, comme l'a dit ma préopinante démocrate-chrétienne, il est évident que nous n'avons pas l'intention de virer au masochisme! Il ne nous semble ni intéressant ni judicieux de doubler les crédits de préétude pour savoir ce que coûterait cet aménagement.

Si nous avons cosigné le projet d'arrêté PA-83, c'est pour démontrer clairement l'importance que nous accordons à cette problématique. Pour nous, il est évident que des études doivent être entreprises. Si elles sont payées par le Grand Conseil, selon la décision de sa commission des travaux, tant mieux! Nous renoncerons alors à faire une étude supplémentaire commanditée et payée par le Conseil municipal. Ce qui nous importe, c'est que la problématique du tunnel de liaison soit étudiée par la commission de l'aménagement et de l'environnement, afin que nous sachions exactement à quoi nous en tenir. Nous voulons donner un signal clair: si d'aventure le Canton traînait les pieds, la Ville se ferait fort de proposer des infrastructures visant à faciliter la vie des habitants de la région, afin qu'ils puissent se rendre à leur lieu de travail de manière aisée.

Par conséquent, nous soutenons le projet d'arrêté PA-83 et proposons son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

Projet d'arrêté: tunnel piétonnier lié au CEVA entre Champel et l'Hôpital

M. Christian Zaugg (AGT). J'interviens très rapidement pour répondre à quelques questions émises par les Verts. Pourquoi demander un montant de 300 000 francs? Tout simplement pour montrer que la Ville de Genève entend engager dans cette affaire sa quote-part vis-à-vis de l'Etat. C'est tout! En quoi la Ville est-elle concernée par le vote d'un crédit d'étude pour la réalisation de ce tunnel de liaison? Tout bonnement parce que ce tunnel débouche sur son propre domaine public. Au cas où nous ne le réaliserions pas, je rappelle que le crédit d'étude que nous devons voter pour l'aménagement de la rue Michel-Servet sera autrement plus élevé. Faites-moi confiance sur ce point!

Quant à la prétendue capacité du Grand Conseil à assumer seul le coût du tunnel, il ne faut pas rêver! Les modifications proposées par l'Office fédéral des transports se monteront probablement à 200 ou 300 millions de francs... Dans ce contexte, chers-ères collègues, vous pensez bien que le tunnel de liaison entre la station du CEVA de Champel et l'Hôpital passera évidemment au dernier rang des priorités retenues.

M. Alexis Barbey (L). Je me permets ici d'apporter quelques précisions à la suite de la prise de parole de M^{me} Magnin et du débat qui a suivi. Il s'agit de m'expliquer sur les raisons qui ont poussé les libéraux à accepter de cosigner le projet d'arrêté PA-83 avec A gauche toute! Alliance rare... Mais le CEVA est vraiment un projet essentiel à nos yeux pour le canton et pour la ville. Il est structurant en matière de circulation et il concerne le déplacement des gens dans tout le canton.

Contrairement à ce que j'ai pu entendre ici ou là, les libéraux ne se sont livrés dans aucun cénacle à des manœuvres dilatoires. Au contraire, ils ont essayé de donner la parole à la population et de se faire son porte-voix pour transmettre ses besoins au Grand Conseil. En l'occurrence, il s'agissait de renforcer le projet général en lui donnant l'adhésion populaire, c'est-à-dire en fournissant aux futurs usagers du CEVA les explications nécessaires pour recueillir leur pleine acceptation. Sur ce point, les libéraux ont montré, avec leur sens des responsabilités, qu'ils tenaient à ce que le projet se poursuive dans les meilleures conditions possibles. A titre personnel, je regrette de ne pas avoir réussi à en convaincre ce plénum lors de la votation de l'urgence sur notre résolution R-111. Mais je ne reviendrai pas sur le passé récent, c'est l'intention qui compte...

Pour en revenir au projet d'arrêté PA-83 et pour paraphraser les propos tenus par M. Buschbeck tout à l'heure, il s'agit bien d'une sorte de transfert de charges que la Ville assumerait volontairement en participant aux dépenses du Canton. Je crois que l'on ne peut pas reprocher aux libéraux leur manque d'orthodoxie financière et comptable, alors pourquoi sont-ils rentrés dans cette logique? Il suffit de

Projet d'arrêté: tunnel piétonnier lié au CEVA entre Champel et l'Hôpital

mettre en balance les quelques centaines de milliers de francs que nous envisageons de voter pour une étude sur la réalisation du tunnel avec notre capacité de réaliser le CEVA dans les meilleures conditions possibles, ce qui implique la construction dudit tunnel de liaison avec l'Hôpital. Cette infrastructure permettra d'éviter un transfert massif de piétons à travers le quartier de Champel. Si les 300 000 francs demandés dans le projet d'arrêté PA-83 sont le prix du succès, nous les dépenserons volontiers et nous invitons le Conseil municipal à faire de même.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, tout comme vous, je suis très préoccupé par l'avancement des travaux du CEVA. Cette infrastructure est nécessaire, tant du point de vue du maillage ferroviaire que du transfert modal vital pour notre commune. Je rappelle que nous devons essayer d'assainir les 30 rues qui dépassent les limites d'alarme en matière de pollution sonore et atmosphérique, et qui sont aujourd'hui dans un état déplorable.

Cependant, il faut savoir raison garder. J'ai lu attentivement le projet d'arrêté PA-83, et je verrais mal notre municipalité accepter un tel transfert de charges. Je rappelle qu'il y a entre la Ville et le Conseil d'Etat un litige très important sur l'entretien des routes cantonales situées sur le territoire de notre commune. Dans le reste du canton, les routes qui passent sur le territoire d'autres communes sont entretenues par l'Etat, ou alors il verse aux communes concernées une somme à cet effet. Or, en ce qui concerne le territoire de la Ville de Genève, le Canton aurait dû depuis fort longtemps nous verser annuellement environ 15 millions de francs pour l'entretien de ces routes, ce qu'il ne fait toujours pas. Nous avons reçu dernièrement un courrier de sa part confirmant ce refus. Il n'est donc pas question que la Ville paie pour un tunnel dont les frais incombent à l'Etat!

J'ajoute que si nous acceptons un tel «transfert de charges», pour reprendre les termes employés par M. Barbey – mais qui ne figurent pas dans le projet d'arrêté, et j'espère que cette dérive en restera là – cela nous coûterait extrêmement cher: environ 14 millions de francs. Ce tunnel est évidemment nécessaire pour le fonctionnement non seulement de l'Hôpital, mais également de notre municipalité. Nous sommes donc prêts, mon collègue Maudet et moi-même, à vous transmettre les informations très importantes dont nous disposons sur l'état d'avancement des discussions et du recours que nous avons déposé avec nos partenaires du CEVA.

Mais allez-y modérément avec les engagements que vous entendez faire prendre à la Ville dans cette affaire! Je rappelle que les maîtres d'œuvre du projet sont le Canton et la Confédération.

Projet d'arrêté: tunnel piétonnier lié au CEVA entre Champel et l'Hôpital

M. Christian Zaugg (AGT). Je dirai juste un dernier mot, pour signaler que nous demandons le renvoi du projet d'arrêté PA-83 à la commission de l'aménagement et de l'environnement – comme nous le ferions d'ailleurs pour tout autre projet d'arrêté équivalent proposé par notre exécutif.

Le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Buschbeck visant la suppression des articles 3, 4, 5 et 6 de l'arrêté... Visiblement, nous avons un problème avec le vote électronique... Nous allons donc voter par assis/debout...

Mis aux voix par assis/debout, l'amendement de M. Buschbeck est refusé par 35 non contre 31 oui (1 abstention).

M^{me} Sarah Klopmann (Ve). Monsieur le président, je m'étonne que nous n'ayons pas la majorité. Je souhaite que vous puissiez recompter les voix...

Le président. Mesdames et Messieurs, puisqu'il y a doute, je vous propose de procéder à un nouveau vote par appel nominal oral. Ainsi nous aurons un décompte précis...

Mis aux voix à l'appel nominal, l'amendement de M. Buschbeck recueille 35 oui et 35 non (1 abstention). Le président départage les voix en votant non. L'amendement est refusé.

Ont voté non (36):

M^{me} Fabienne Aubry Conne (L), M. Alexis Barbey (L), M^{me} Catherine Buchet-Harder (UDC), M^{me} Anne Carron-Cescato (DC), M^{me} Maria Casares (AGT), M^{me} Marie Chappuis (DC), M. Alexandre Chevalier (L), M. Sylvain Clavel (UDC), M. Roland Crot (UDC), M. Alain de Kalbermatten (DC), M^{me} Hélène Ecuyer (AGT), M^{me} Vera Figurek (AGT), M^{me} Nathalie Fontanet (L), M. Jean-Marc Froidevaux (L), M^{me} Catherine Gaillard (AGT), M^{me} Laetitia Guinand (L), M. Jacques Hämmerli (UDC), M^{me} Nelly Hartlieb (DC), M^{me} Florence Kraft-Babel (L), M. Jean-Charles Lathion (DC), M^{me} Danièle Magnin (L), M^{me} Charlotte Meierhofer (AGT), M. Richard North (UDC), M. Robert Pattaroni (DC), M^{me} Maria Pérez (AGT), M. Thierry Piguet (S), M. Georges Queloz (L), M. Pascal Rubeli (UDC), M. Pierre Rumo (AGT), M^{me} Alexandra Rys (DC), M^{me} Odette

Projet d'arrêté: tunnel piétonnier lié au CEVA entre Champel et l'Hôpital

Saez (DC), M. Jean Sanchez (L), M. Gilbert Schreyer (UDC), M^{me} Marie-France Spielmann (AGT), M^{me} Salika Wenger (AGT), M. Christian Zaugg (AGT).

Ont voté oui (35):

M. Patrick Baud-Lavigne (S), M. Simon Brandt (R), M^{me} Isabelle Brunier (S), M. Christophe Buemi (S), M^{me} Sandrine Burger (Ve), M. Rémy Burri (R), M. Mathias Buschbeck (Ve), M^{me} Christine Camporini (R), M. Grégoire Carasso (S), M^{me} Marguerite Contat Hickel (Ve), M. Yves de Matteis (Ve), M^{me} Sophie de Weck Haddad (Ve), M. Alpha Dramé (Ve), M^{me} Diana Duarte Rizzolio (S), M. Jean-Louis Fazio (S), M. Olivier Fiumelli (R), M. Gilles Garazi (Ve), M. Adrien Genecand (R), M^{me} Anne-Marie Gisler (R), M^{me} Claudia Heberlein Simonett (Ve), M^{me} Sarah Klopmann (Ve), M. Christian Lopez Quirland (S), M^{me} Silvia Machado (S), M^{me} Anne Moratti Jung (Ve), M^{me} Mary Pallante (S), M^{me} Frédérique Perler-Isaaz (Ve), M^{me} Annina Pfund (S), M^{me} Anne Pictet (Ve), M^{me} Patricia Richard (R), M. Eric Rossiaud (Ve), M^{me} Andrienne Soutter (S), M^{me} Martine Sumi (S), M^{me} Marie-Pierre Theubet (Ve), M^{me} Nicole Valiquier Greuccio (S), M. Alexandre Wisard (Ve).

S'est abstenue (1):

M^{me} Christiane Olivier (S).

Étaient excusés à la séance ou absents au moment du vote (8):

M. Grégory Baud (R), M. Jacques Baud (UDC), M^{me} Linda de Coulon (L), M. Gérard Deshusses (S), M. Guy Dossan (R), M. Vincent Maitre (DC), M^{me} Véronique Paris (S), M. Olivier Tauxe (UDC).

Mis aux voix, la prise en considération du projet d'arrêté et son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement sont acceptés sans opposition (abstention des Verts).

5. Motion du 20 mai 2008 de MM. Simon Brandt et Rémy Burri: «Etat des lieux des crédits de travaux complémentaires» (M-798)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- le crédit de ce jour demandant la rénovation du pont de la Machine;
- le nombre de demandes de crédits déposées en dernière minute par le département des constructions et de l'aménagement;
- la nécessité de ne pas travailler constamment dans l'urgence pour suppléer aux retards du Conseil administratif;
- que le Conseil municipal a pour mission de voter des crédits et des budgets reflétant l'intégralité et la véracité des engagements de la Ville;
- qu'un effort important a été fait pour expurger les comptes des différents soldes de crédits à boucler,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de lui fournir, pour la session de septembre 2008, un état des lieux de l'ensemble des crédits de travaux complémentaires prévus par le département des constructions et de l'aménagement.

M. Rémy Burri (R). Mesdames et Messieurs les conseillers et les conseillères municipales, je vous remercie d'avoir accepté l'urgence de la motion M-798. Etant donné nos débats de tout à l'heure sur la rénovation du pont de la Machine, nous voyons bien qu'il est dans notre intérêt d'éviter ce genre de situations en les anticipant. L'objectif de cette motion est de demander au Conseil administratif de faire la tournée de ses placards en sorte que nous ne nous retrouvions plus à devoir voter sur le siège des compléments de crédits qui peuvent se monter à plusieurs millions de francs, une espèce de chantage qui nous oblige à accepter ce que l'on nous propose.

Nous ne savons pas s'il existe d'autres situations analogues, mais nous espérons évidemment que non! Il me semble que nous avons déjà été largement servis avec l'affaire du pont de la Machine et, tout dernièrement, celle du Restaurant du Parc des Eaux-Vives. Nous demandons donc que la motion M-798 soit renvoyée au Conseil administratif, afin qu'il nous présente rapidement un inventaire des éventuelles situations du même genre.

¹ Annoncée, 5577. Motion d'ordre, 5603.

Préconsultation

(La présidence est reprise par M. Guy Dossan, président.)

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, cette motion urgente vient fort à propos. Moi-même, suite à l'affaire du Restaurant La Potinière, j'ai pris conscience de cette problématique. J'ai donc demandé à tous mes services et à ceux des autres départements de nous faire une liste exhaustive des dépassements de crédits, c'est-à-dire de ceux qui posent de réels problèmes. Je ne crois pas, en effet, que ce soient les dépassements de 100, 1000 ou même 10 000 francs qui nous intéressent ici. Je suis donc aussi conscient que vous du problème, et votre motion M-798 ne me cause pas de difficulté. Je réagirai donc en disant «oui» – ou plutôt «oui, mais», et je m'en explique.

Auparavant, j'aimerais rappeler que toute cette problématique n'est pas simple à gérer, compte tenu de mes compétences et de celles du département que j'ai l'honneur de présider. Quand on construit du neuf, il suffit de faire de petits sondages dans le terrain à 3 ou 4 m de profondeur, cela ne pose pas tellement de problèmes. Mais quand il s'agit de rénover des bâtiments ou d'entretenir des ponts, il faut intervenir dans le radier, faire de véritables fouilles... Prenez le cas d'Artamis, nous allons forcément avoir des surprises. Pourrons-nous y faire face? Telle est la question.

C'est aussi ce que nous devons nous demander à propos des dépassements de crédits dans le passé. Je n'exhumerai pas l'affaire de la galerie technique des Rues-Basses, car certains ici l'ont déjà fait avant moi. Il s'agit là de dépassements inadmissibles. Mais si je prends l'exemple des travaux actuellement en cours au Musée Rath, pour le moment nous respectons les budgets prévus, mais il peut tout à coup survenir un imprévu – un plafond qui s'effondre ou un autre problème de ce genre – qui change la donne. Cela se passe généralement ainsi dans le secteur du bâtiment.

Mais, comme je l'ai dit tout à l'heure et comme je l'ai déjà fait à plusieurs reprises, je m'engage à soumettre à la commission des travaux ou à celle des finances tous les dépassements de crédits. Nous nous sommes mis d'accord, avec leurs présidents respectifs, pour consacrer chaque année une séance à l'examen des dépassements de crédits qui nous auraient échappé en cours d'exercice.

J'ai un deuxième «mais» à émettre en ce qui concerne le travail de l'administration municipale. J'ai bien peur qu'il lui soit impossible, d'ici au mois de septembre 2008, de fournir au Conseil municipal un état des lieux de l'ensemble des crédits supplémentaires prévus pour des travaux dépendant du départe-

Motion: état des lieux des crédits de travaux complémentaires

ment des constructions et de l'aménagement. Il faudrait étendre ce délai au moins jusqu'à la fin de l'année pour que je puisse m'engager à fournir les réponses requises.

En outre, je demande aux motionnaires de préciser s'ils parlent de l'ensemble des crédits pour travaux complémentaires ou des dépassements de crédits au sens usuel du terme. Je pense donc qu'il est nécessaire de renvoyer cet objet en commission, afin que ses auteurs précisent le sens de leur demande et que je puisse clarifier ce que j'entends par là. De toute façon, Mesdames et Messieurs, je m'engage à répondre à votre demande avant la fin de l'année, comme je l'ai fait auparavant, car cela relève de mon souci de transparence aussi bien que du vôtre.

M. Simon Brandt (R). Après votre explication, Monsieur Pagani, il me semble qu'il faut apporter quelques éclaircissements supplémentaires à la motion M-798. Nous avons constaté – le cas du pont de la Machine dont nous avons débattu aujourd'hui en est un exemple typique, mais je pense aussi à celui de la passerelle des Vernets il y a deux mois – que vous venez de plus en plus souvent à la dernière minute nous demander des crédits urgents. Nous ne voulons pas que cela devienne une habitude.

Nous savions depuis plus de huit mois qu'il était nécessaire de faire quelque chose pour la passerelle des Vernets, et vous, il semble que vous vous soyez réveillé un matin en vous disant tout à coup qu'il fallait agir. Du coup, vous nous soumettez en urgence un crédit que nous aurions pu éviter de voter sur le siège, si vous aviez pris les devants et commencé à traiter le dossier à temps. Il en va de même avec le pont de la Machine: vous découvrez la semaine dernière qu'il faut voter 3 millions de francs supplémentaires en urgence, quasiment la tête dans le sac. Je ne dis pas que c'est de votre faute, mais que nous devons, une fois pour toutes, savoir à l'avance ce qu'il en est.

Sinon, qu'allez-vous encore nous demander le mois prochain? 10 millions de francs pour telle ou telle infrastructure qui manque de s'effondrer? Et, dans deux mois, il vous faudra 15 millions de francs pour un aménagement qui ne fonctionne pas... Il y a manière de travailler et manière de travailler! Votre prédécesseur avait une détestable propension à faire de la rétention d'informations et à prendre les crédits complémentaires là où il ne devait pas sans passer par le Conseil municipal. Vous n'agissez pas ainsi, nous sommes parfaitement d'accord là-dessus, et vous ne pouvez pas être plus transparent qu'actuellement.

Simplement, Monsieur Pagani, votre défaut à vous est non pas un manque de transparence, mais un manque de visibilité politique. Voilà pourquoi nous en sommes à devoir voter à la dernière minute des crédits d'aménagement urgents.

Motion: état des lieux des crédits de travaux complémentaires

Nous devrions avoir le temps d'y travailler, ne serait-ce que pour en prendre connaissance! Voter plusieurs millions de francs sur le siège pour rénover un pont, comme nous venons de le faire, cela va une fois, mais je vous rappelle le précédent de la passerelle des Vernets, ce qui fait déjà deux... Qu'est-ce que ce sera encore demain?

Nous n'avons pas d'objection à renvoyer cette motion en commission, si vous le souhaitez, Monsieur le magistrat. Son objectif est tout simplement de demander un peu de transparence et de savoir si d'autres désagréables surprises nous attendent. Il faut bien vous dire une fois pour toutes que le Conseil municipal n'est pas une chambre d'enregistrement qui vote la tête dans le sac, mais qu'il défend une vision politique du concept d'aménagement en ville – vision politique qui nous semble vous manquer, je suis navré de vous le dire.

Prenons le cas de la rade: vous nous avez dit en novembre dernier que vous aviez un projet complet mais, quand il s'est agi de le voter, nous avons constaté que ce n'était en fait qu'une vague ébauche de début d'idée de projet... Il faudrait que nous nous mettions d'accord sur ce que nous entendons, vous et nous, par «projet». Si c'est seulement présenter des demandes de crédit important en urgence, nous ne sommes pas d'accord. Un projet s'analyse et se travaille...

Je le répète, nous renverrons volontiers la motion M-798 en commission, mais à laquelle? Je ne sais pas si vous préférez celle des travaux ou celle de l'aménagement et de l'environnement, cela nous est complètement égal. Mais nous souhaitons, le plus vite possible, savoir ce qui nous attend en matière d'investissements non seulement complémentaires, mais également urgents.

Je suppose, Monsieur Pagani, étant donné ce que vous avez découvert dans le cas de la passerelle des Vernets et dans celui du pont de la Machine, que vous procédez régulièrement à un état des lieux du patrimoine bâti. Or je ne peux pas croire que vous vous soyez rendu compte il y a une semaine seulement de l'état catastrophique de ce pont et de l'urgence des travaux à effectuer pour y remédier. S'il en était ainsi, cela voudrait dire qu'on a joué avec la sécurité des Genevoises et des Genevois non seulement dans le cas de la passerelle des Vernets, mais aussi dans celui du pont de la Machine! Gouverner, c'est prévoir, et nous aimerions faire nôtre cette maxime par le biais de la motion M-798. Nous accepterons donc son renvoi à la commission des travaux, puisque c'est ce que vous semblez demander, Monsieur le magistrat.

M^{me} Nicole Valiquier Grecuccio (S). Le groupe socialiste était d'accord, tout à l'heure, d'entrer en matière sur l'urgence de la motion M-798. Nous avons expliqué que nous faisons pleinement confiance au magistrat Rémy Pagani pour répondre sur l'état d'avancement de différents projets. Mais nous avons

Motion: état des lieux des crédits de travaux complémentaires

fait preuve d'une certaine naïveté en acceptant l'urgence, car nous n'avions pas encore compris ce que vient de dire M. Brandt: à savoir qu'il reproche au magistrat un manque de lisibilité dans son action politique. M. Brandt m'avait pourtant assuré tout à l'heure que la motion M-798 ne demandait qu'un simple état des lieux. Je lui avais d'ailleurs demandé pourquoi ne pas avoir directement posé la question au magistrat...

Au vu de la tournure que prend cet objet maintenant, le Parti socialiste comprend qu'il ne s'agit pas que d'un état des lieux et il ne peut pas entrer en matière sur le fond. M. Pagani a bien expliqué qu'il avait exhumé certains dossiers et en avait assuré le suivi, ce qui l'a conduit à nous présenter des demandes de crédit complémentaires pour toutes les raisons qu'il a évoquées. Nous saluons ce mode de faire car, au lieu de procéder à des dépassements pour ne nous en faire avaler la facture qu'après coup – c'est-à-dire souvent des mois, voire des années après la réalisation du projet – il a eu la correction de venir par deux fois en séance plénière nous expliquer la raison de ces compléments. Il nous a donné les moyens de nous prononcer à leur sujet, ce qui témoigne de leur gestion tout à fait rigoureuse.

Je le dis d'autant plus volontiers que, comme vous le savez tous ici, M. Pagani n'est pas de mon groupe. Mais je suis bien obligée d'intervenir, car je l'ai malheureusement trouvé un peu esseulé pour sa défense, les bancs de cette salle étant très dégarnis... Nous l'avons tous compris, je crois: si des crédits complémentaires comme ceux évoqués ce soir devaient être encore demandés, il s'agit en fait de projets actuellement en cours au département des constructions et de l'aménagement. Nous pensons que le magistrat fera diligence pour nous en informer au plus vite, et que l'urgence ne sera pas pratique courante dans les mois à venir.

Par conséquent, nous estimons que la réponse qui nous a été donnée tout à l'heure par le magistrat nous suffit. Nous pensons que la motion M-798 ne demandait qu'un état des lieux des crédits complémentaires, et nous regrettons que notre bonne foi ait servi à faire un procès d'intention à un magistrat qui a la correction de venir nous demander ce qu'il convient de soumettre au Conseil municipal quand on veut des rallonges budgétaires.

M. Jean-Louis Fazio (S). Cette motion des radicaux nous paraît en fait très dangereuse, à terme, car elle pourrait être interprétée par les services de la Ville comme un permis de dépassement sur tous les crédits! Or nous ne voulons justement pas de ça. Si nous commençons à mettre en place un système où le magistrat vient une fois par an nous exposer tous les dépassements de crédits, cela signifie que le Service d'architecture et celui des bâtiments pourraient alors faire comme ils veulent dans les budgets des travaux! Nous voulons une certaine rigueur en la matière, et nous refuserons donc la motion M-798 qui, à terme, est très dange-

reuse. Nous pensons qu'il faut plutôt serrer la vis et reprendre les choses bien en main dans votre département, Monsieur Pagani, ainsi tout ira bien!

M. Jean-Charles Lathion (DC). Il me semble que le Conseil municipal verse en ce moment dans la politique politicienne. Revenons au texte de la motion M-798 et oublions les accents peut-être quelque peu exagérés de notre collègue Simon Brandt tout à l'heure.

Le texte de la motion propose un instrument de travail qui permettra de mieux gérer la situation en matière de dépassements de crédits. Nous votons des plans financiers d'investissements que nous dépassons sans arrêt! Je pense donc qu'il n'y a rien d'extraordinaire, si l'on considère cet exercice comme un instrument de travail, à demander au magistrat un état des lieux des crédits de travaux complémentaires pour l'année ou même les six mois à venir. Voilà ce qui est requis dans cette motion. Je comprends que M. Pagani ait de la difficulté à respecter les délais impartis, comme il nous l'a expliqué, mais il n'y a rien de tendancieux à adopter ce texte.

On peut évidemment tomber dans la polémique et se mettre à critiquer le magistrat... Mais, je le répète, il faut voir ce qu'il y a de positif dans l'objet qui nous est soumis ici et éviter de tomber dans la petite polémique stérile.

M. Simon Brandt (R). Je reprends la parole pour préciser que le groupe radical ne prend personne pour des naïfs. J'ai greffé un discours politique sur la présentation d'une motion technique, c'est vrai. Si j'ai, ce faisant, choqué certains esprits chagrins pour qui la politique consiste à passer son temps à dire que tout va bien, je m'en excuse. La motion M-798 n'est pas politique, elle est technique. Vous pouvez faire l'exégèse du texte dans tous les sens possibles, il demande clairement au Conseil administratif de fournir au Conseil municipal un état des lieux des crédits de travaux complémentaires. C'est aussi simple que cela!

Quant à moi, c'est mon droit le plus strict de tenir ici un discours où je donne mon avis personnel – qui est d'ailleurs partagé par mon groupe – sur la politique d'aménagement de M. Pagani. Oui, j'ai profité du dépôt de cette motion pour développer un discours politique. Mais il me semble que nous représentons ici des partis politiques et donc que nous faisons des discours politiques! Ne venez pas refuser cette motion, qui ne demande qu'un effort de transparence, sous le prétexte que j'aurais soi-disant durement attaqué un magistrat de gauche! C'est un peu fort de café, surtout de la part d'un groupe politique qui ne se gêne pas pour attaquer les magistrats de sa propre majorité, quand cela l'arrange!

Dois-je croire – et le groupe radical avec moi – que cette motion pose une bonne question à laquelle on ne peut pas répondre, parce qu'il y a des cadavres

Motion: état des lieux des crédits de travaux complémentaires

dans les placards? Si vous la refusez ce soir, Mesdames et Messieurs, vous ne nous empêcherez pas de le penser! Nous reviendrions alors là-dessus par un autre moyen comme la question écrite pour en avoir le cœur net.

M^{me} Sarah Klopmann (Ve). Nous pensons qu'une demande d'information est toujours utile, et nous ne refuserions pas cela. Mais nous voyons que le magistrat Pagani, qui a repris le département des constructions et de l'aménagement il y a une année seulement, travaille dans le bon sens. Preuve en est la demande de crédit complémentaire qui nous a été présentée aujourd'hui pour la rénovation du pont de la Machine. La méthode de travail adoptée par le magistrat dans ce cas n'était pas toujours de mise au cours de la législature précédente – sauf chez notre magistrat Patrice Mugny.

Comme l'a dit M. Fazio, les dépassements de crédits ne doivent pas devenir une habitude. Nous nous demandons d'ailleurs pourquoi c'est toujours envers les magistrats les plus transparents que le Conseil municipal devient le plus méfiant... Chers collègues, nous vous invitons à refuser la motion M-798.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Je suis d'accord de faire de la politique, Monsieur Brandt, mais pas de me livrer aux sophismes. Certains conseillers municipaux – sur vos bancs, d'ailleurs – ont reproché aux magistrats précédents ou actuels de ne pas présenter à temps les dépassements de crédits au Conseil municipal, laissant à d'autres le soin de les boucler dix ans après, une fois que l'argent est dépensé et que plus aucune décision ne vous appartient. Pour ma part, j'ai choisi une autre option qui consiste, chaque fois qu'il y a des dépassements de crédits, à mettre en place des stratégies pour les contenir. C'est ce que j'ai fait pour le pont de la Machine et pour la passerelle des Vernets.

Mais maintenant, vous venez me reprocher cette stratégie parce que j'ai tardé à vous présenter lesdits dépassements de crédits! Je trouve que ce que vous faites là, c'est des sophismes, pas de la politique! Vous voulez remuer les choses pour les remuer, au lieu d'aller de l'avant et réaliser des projets de construction ensemble. C'est pourtant de votre intérêt, pas du mien! Il s'agit pour le Conseil municipal d'avoir toutes les informations nécessaires pour trancher en connaissance de cause et de manière responsable.

Ce que je vous reproche, Monsieur Brandt, c'est la pirouette que vous voulez faire faire à cette assemblée: d'un côté, vous reprochez son inefficacité au magistrat qui ne boucle pas les crédits à temps et, de l'autre, vous adressez la même critique à celui qui veut justement boucler les crédits avec la participation et le soutien de votre Conseil. Continuez comme cela et, un jour, je me rallierai

Motion: état des lieux des crédits de travaux complémentaires

à mes prédécesseurs en disant que, puisque nous ne pouvons de toute façon pas travailler tous ensemble de manière collégiale, j'en reviens à la bonne vieille méthode de laisser les autres assumer la responsabilité des dépassements de crédits. Voilà le fond du problème que vous soulevez!

Pour ma part, je suis opposé à cette «bonne vieille méthode». Je suis d'accord – et je l'ai dit à la commission des finances – de lui soumettre tous les dépassements de crédits et d'être totalement transparent en la matière en associant le Conseil municipal aux décisions à prendre. De toute façon, lors du vote du budget et des investissements, c'est lui qui assume la responsabilité finale. Je veux bien mener cette politique, mais il ne faudrait pas me faire regretter ce choix à coups de sophismes! (*Applaudissements.*)

M. Simon Brandt (R). C'est facile d'accuser les autres de sophismes, quand on a une vision totalement manichéenne des dossiers! Je constate à vous entendre, Monsieur Pagani, que vous reniez ce soir l'héritage politique d'un magistrat de votre propre bord. Nous sommes tous d'accord ici pour affirmer que certaines pratiques du passé en matière de dépassements de crédits ne sont pas acceptables. Je vous ai assez souvent dit – notamment à propos de la rade – que vous aviez une bonne méthode de travail, pour que vous ne puissiez pas me faire un procès d'intention ce soir en m'accusant de vous attaquer systématiquement sur tous les projets présentés. Nous avons été les premiers à le reconnaître, quand vous avez eu une approche intéressante.

Mais, dans le cas présent, vous comparez une situation inacceptable – celle de votre prédécesseur – avec la vôtre propre, qui est passablement meilleure et même très correcte envers le Conseil municipal, mais qui nous pose toutefois un problème. Nous devons sans cesse voter des projets en urgence, alors même que la vocation d'un projet d'aménagement est de faire l'objet d'une longue étude, afin que nous puissions examiner avec une certaine marge comment agir. Trouvez-vous normal que, depuis le début de l'année 2008 – donc sur un laps de temps de cinq mois seulement – nous ayons par deux fois dû voter en urgence des crédits pour rénover des ponts qui manquaient de s'effondrer? Moi pas, Monsieur Pagani.

Soyons clairs: je ne vous reproche pas de faire de la rétention d'informations, car vous êtes parfaitement transparent. Le reproche que je vous fais, c'est de ne pas nous présenter plus tôt ce genre de crédits de travaux complémentaires. Aurais-je une trop haute estime de vous en tant que magistrat? Mais non, je pense sincèrement que vous en êtes capable! Je ne comprends donc pas pourquoi vous critiquez la motion M-798, qui vous demande simplement, dans la mesure du possible, de nous prévenir plus à l'avance lorsqu'il s'agit de voter des crédits de plusieurs millions de francs pour rénover ceci ou cela.

Motion: état des lieux des crédits de travaux complémentaires

Nous étions prêts à voter le crédit demandé pour la rénovation du pont de la Machine, mais pas tout de suite. Je suis navré, nous ne pouvons pas travailler la tête dans le sac en vous signant des blancs-seings chaque fois que vous nous dites que c'est urgent. Nous l'avons déjà fait à deux reprises – à quand la troisième?

Monsieur le magistrat, ne voyez pas de politique mal placée là où elle est légitime. Si mon discours politique sur cette motion technique a pu choquer certains, je m'en excuse. C'était l'impétuosité de ma jeunesse, ou tout simplement parce que j'estime que nous sommes là pour faire de la politique et non pas du béni-oui-oui. Encore une fois, Monsieur Pagani, je suis désolé si je vous ai blessé dans mes propos.

M. Alexis Barbey (L). Je ne serai pas très long mais, vu la tournure que prennent les discours ce soir, je me sens un peu obligé de dire que les libéraux considèrent la motion M-798 avec une certaine placidité. Je n'y vois, de la part des radicaux, d'accusation contre personne ni la dénonciation de quelque manœuvre frauduleuse que ce soit. Cet objet manifeste tout simplement un certain désir de faire place nette, d'avoir une image claire de la situation et de pouvoir ainsi – en particulier à la commission des finances – travailler sinon dans un climat de parfaite complicité, en tout cas en toute transparence.

Pour ma part, je déplore que les discours des uns et des autres autour de cet objet donnent lieu à une telle polémique, alors qu'il n'y a pas de raison d'en avoir. A la commission des finances et dans ce plénum, nous déplorons tous de devoir voter des dépassements de crédits. C'est toujours embêtant de se faire «coincer» ainsi, ou en tout cas d'être obligés de voter ce genre de crédits. Mais, quand il faut le faire, nous le faisons! Par conséquent, analysons les problèmes tranquillement. La motion M-798 démontre une saine volonté de faire place nette et d'y voir clair. Les libéraux la voteront donc la paix dans l'âme et sans la moindre animosité envers qui que ce soit.

Mise aux voix, la prise en considération de la motion est refusée à la majorité.

Motion: règlement municipal pour les agents de sécurité municipaux

6. Réponse du Conseil administratif à la motion du 27 juin 2005 de la commission du règlement, acceptée par le Conseil municipal le 27 juin 2005, intitulée: «Pour un règlement municipal pour les agents de sécurité municipaux de la Ville de Genève» (M-532)¹.

TEXTE DE LA MOTION

Considérant:

- que le règlement cantonal sur les agents de sécurité municipaux (F 1 05.37) du 12 mai 1999 est incomplet, notamment quant à la définition des tâches et des fonctions;
- que le règlement municipal du Service des agents de ville (LC 21 411) du 24 septembre 2002 est devenu obsolète;
- que les tâches des agents de sécurité municipaux (ASM) et des agents municipaux (AM) ont évolué depuis la création de ces fonctions;
- que le Conseil d'Etat a récemment élargi les attributions des ASM;
- que la masse des directives internes définissant les tâches et fonctions des ASM et des AM n'est pas portée à la connaissance ni de la population ni même du Conseil municipal;
- que le statut des ASM et des AM est celui des employés de la Ville de Genève,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de préparer, en totale concertation avec les représentant-e-s des ASM et des AM, un nouveau règlement municipal qui tienne compte des tâches reconnues et nouvelles remplies par ces agent-e-s et de lui présenter ce projet pour approbation dans un délai de six mois.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

La motion M-532 visait à l'élaboration d'un règlement municipal pour les ASM de la Ville de Genève, en remplacement du règlement municipal du Service des agents de ville (LC 21 411) du 23 septembre 1992 et en vue d'intégrer les nouvelles tâches des agents de sécurité municipaux et des agents municipaux.

Les motionnaires relevaient notamment que le règlement cantonal sur les agents de sécurité municipaux (F 1 05.37) du 12 mai 1999 était incomplet.

¹ «Mémorial 163^e année»: Développée, 457.

C'est précisément pour répondre à cette lacune que le Département des institutions a lancé, dans le courant de l'été 2007, une large consultation relative à l'avant-projet d'une nouvelle loi cantonale sur les agents de sécurité municipaux.

Ce texte, comptant une vingtaine d'articles, détermine notamment les tâches des agents de sécurité municipaux, ainsi que celles des contrôleurs municipaux du stationnement.

Tant la Ville de Genève que le syndicat des ASM ainsi que la commission interne des agents municipaux ont pu faire valoir leur position dans le cadre de la procédure de consultation.

Ces observations ont été en grande partie prises en compte dans le cadre du projet de loi actuellement étudié par la commission judiciaire du Grand Conseil, sous la référence PL 10 178.

Dans ces conditions, la motion M-532 pour un règlement municipal pour les agents de sécurité municipaux de la Ville de Genève apparaît au Conseil administratif comme dénuée d'objet et ne pas appeler d'autre suite.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le conseiller administratif:
Pierre Maudet

7. Réponse du Conseil administratif à la question écrite du 1^{er} octobre 1991 de M. Michel Ducret, intitulée: «Contrôle du stationnement» (QE-2009)¹.

TEXTE DE LA QUESTION

Est-il exact, ainsi que le rapporte un hebdomadaire de notre canton, que certains employés de l'Etat, chargés du contrôle du stationnement sur le territoire de la Ville de Genève, touchent des pots-de-vin afin de ne pas sévir vis-à-vis de certains automobilistes (notamment commerçants et restaurateurs?) qui occupent ainsi de manière illicite les places normalement affectées à leur clientèle et celles destinées aux livraisons?

Quelles mesures pourraient-elles être prises?

¹ «Mémorial 149^e année»: Annoncée, 1171.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Cette question écrite a déjà fait l'objet d'une réponse de M. Hediger indiquant qu'étant relative aux collaborateurs de l'Etat de Genève, le Conseil administratif n'a pas la compétence d'y répondre. Un extrait du Conseil administratif du 29 juin 2005 (ref. N° 48) précise, en outre, que ce projet de réponse a été retiré étant donné l'ancienneté de l'objet.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le conseiller administratif:
Pierre Maudet

8. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

9. Interpellations.

Néant.

10. Questions écrites.

Néant.

Séance levée à 22 h 50.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif	5786
2. Communications du bureau du Conseil municipal	5786
3. Proposition du Conseil administratif du 14 mai 2008 en vue de l'ouverture d'un crédit pour un montant total de 2 606 000 francs, porté à 2 822 000 francs, complémentaire à la proposition PR-349, soit: – un montant de 1 620 000 francs, porté à 1 836 000 francs, destiné au remplacement des fontes fragiles, au raccord entre le pont de la Machine et la place de Chevelu ainsi qu'au renforcement des fondations existantes de l'ouvrage; – un montant de 986 000 francs destiné au rallongement des pieux de la plate-forme sur pilotis située devant le bâtiment SIG (PR-619)	5786
4. Projet d'arrêté du 20 mai 2008 de M. Christian Zaugg, M ^{me} Vera Figuerk, M. Simon Brandt, M ^{me} Anne-Marie Gisler, MM. Pascal Rubeli, Alexis Barbey, M ^{mes} Danièle Magnin, Alexandra Rys et M. Jean-Charles Lathion: «Réalisation d'un tunnel de liaison entre la station CEVA Champel-Hôpital et l'Hôpital» (PA-83)	5829
5. Motion du 20 mai 2008 de MM. Simon Brandt et Rémy Burri: «Etat des lieux des crédits de travaux complémentaires» (M-798)	5841
6. Réponse du Conseil administratif à la motion du 27 juin 2005 de la commission du règlement, acceptée par le Conseil municipal le 27 juin 2005, intitulée: «Pour un règlement municipal pour les agents de sécurité municipaux de la Ville de Genève» (M-532)	5850
7. Réponse du Conseil administratif à la question écrite du 1 ^{er} octobre 1991 de M. Michel Ducret, intitulée: «Contrôle du stationnement» (QE-2009)	5851
8. Propositions des conseillers municipaux	5852
9. Interpellations	5852

10. Questions écrites 5852

La mémorialiste:
Marguerite Conus