
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Vingt-sixième séance – Mercredi 12 novembre 2014, à 17 h 5

Présidence de M. Olivier Baud, président

La séance est ouverte à 17 h 5 dans la salle du Grand Conseil.

Font excuser leur absence: *M. Sami Kanaan*, maire, *M^{me} Esther Alder*, vice-présidente, *M^{me} Sandrine Salerno*, conseillère administrative, *M^{me} Stéfanie Prezioso* et *M. Alexandre Wisard*.

Assistent à la séance: *MM. Rémy Pagani* et *Guillaume Barazzone*, conseillers administratifs.

CONVOCATION

Par lettre du 30 octobre 2014, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 11 novembre et mercredi 12 novembre 2014, à 17 h et 20 h 30.

Communications du Conseil administratif et du bureau du Conseil municipal
Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

1. Communications du Conseil administratif.

Néant.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Le président. Mesdames et Messieurs, je vous prie de bien vouloir vous lever, ainsi que les personnes à la tribune du public. Nous avons appris le décès de M. Alain Sauvin, conseiller municipal de 1979 à 1981 sur les bancs du Parti socialiste. Nous adressons nos sincères condoléances à la famille et aux proches de M. Alain Sauvin. Mesdames et Messieurs, en mémoire, je vous prie d'observer une minute de silence. (*L'assemblée se lève et observe une minute de silence.*)
Merci, vous pouvez vous rasseoir.

M^{me} Sandrine Salerno sera absente ce soir et nous prie de l'en excuser. Elle est retenue par une séance de l'Association des communes genevoises et nous demande de bien vouloir reporter les points suivants pour qu'ils soient traités en sa présence: le rapport PRD-12 A, le rapport D-65 A et le rapport M-793 A.

3. Rapport de la commission des finances chargée d'examiner la motion du 9 octobre 2012 de M^{mes} Danièle Magnin, Mireille Luiset, MM. Daniel Sormanni, Denis Menoud, Pascal Spuhler, Daniel-Dany Pastore, Claude Jeanneret, Carlos Medeiros, Laurent Leisi, Jean-François Caruso et Jean-Philippe Haas: «Vite, une nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales» (M-1047 A)¹.

Rapport de M^{me} Martine Sumi.

Lors de sa séance du 9 octobre 2012, le Conseil municipal a renvoyé la motion M-1047 à la commission des finances. La commission, sous la présidence de M. Alberto Velasco, a étudié la motion M-1047 lors des séances des 6, 7 et 14 novembre 2012, des 8 et 30 janvier 2013, ainsi que des 9 et 10 avril 2013.

¹ «Mémoire 170^e année»: Développée, 1821.

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

La rapporteuse remercie M^{me} Stefanie Günther Pizarro et M. Christophe Vuilleumier pour leurs excellentes notes de séances.

Rappel de la motion

Considérant:

- qu'en Ville de Genève il n'y a aucune route dite cantonale et que, par conséquent, tous les frais d'entretien sont à sa charge;
- qu'il est normal que l'Etat prenne en charge, comme dans les autres communes, les frais des routes d'importance cantonale, comme le prévoit la loi sur les routes, article 20, qui dit ceci: «L'Etat verse une subvention annuelle à la Ville de Genève pour l'entretien de ses voies publiques»;
- que la facture des frais de police ne repose sur rien de concret et que c'est une inégalité de traitement par rapport aux autres communes;
- qu'il n'y a d'ailleurs pas de lien juridique entre les frais de police et la subvention cantonale pour l'entretien des routes, comme le précise l'avis de droit du docteur en droit et avocat M^e Claude Rouiller, ancien président du Tribunal fédéral suisse;
- que l'esprit du texte de cette convention de 1936 était bien d'obtenir une subvention de la Confédération (ristourne sur les droits des carburants) et non de plumer la Ville de Genève,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à ouvrir de nouvelles négociations avec l'Etat de Genève, respectivement le Département de l'urbanisme, visant à modifier la convention sur les routes pour augmenter la contribution de l'Etat;
- à modifier les lignes du budget 2013 dans le même sens, à savoir plus 11 millions de francs (rubrique 2602000/461).

Séance du 6 novembre 2012

Audition de M. Rémy Pagani, maire, accompagné de l'ensemble de ses collègues du Conseil administratif et des motionnaires, ainsi que de M^{me} Nathalie Böhler, directrice, M^{me} Sophie Heurtault-Malherbe, directrice financière, M. Philippe Krebs, adjoint de direction, et de M^{me} Valentina Wenger, adjointe de direction

M. Daniel Sormanni remet en question l'accord signé l'an dernier qui, selon lui, continue de préteriter la Ville. Cette question mérite d'être réglée une bonne fois pour toutes. Il dénonce «l'astuce» que Berne cautionne concernant la ristourne sur les carburants: la Ville établit une facture de 15 millions de francs au Canton de Genève que celui-ci ajoute dans sa propre facture à la Confédération.

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

En fonction de la quantité de carburant vendue pendant l'année et la clé de répartition décidée par Berne une ristourne est rétrocédée.

Comme il n'y a pas d'artères dites cantonales en Ville de Genève, l'Etat ne paie toutefois rien pour l'entretien des routes sur le territoire de notre commune, même s'il admet qu'il existe bel et bien des routes communales d'importance cantonale.

La Ville a, de son côté, contribué à hauteur de 170 millions à l'aménagement des lignes des Transports publics genevois (TPG). Selon la loi sur les routes, l'Etat subventionne la commune pour l'entretien de ses routes communales d'importance cantonale. Ce n'est pas le cas puisque, non seulement l'Etat gonfle sa propre facture lorsqu'il l'adresse à Berne en incluant de façon arbitraire 15 millions représentant la part de la Ville sur laquelle il touche une ristourne de la Confédération, mais encore compte à la Ville également 15 millions pour des frais de police. Cette facturation n'a aucune base juridique. La Ville est la seule commune à recevoir ce genre de facture.

Le motionnaire rappelle que cet accord boiteux s'inscrit dans un contexte fragile: la suppression de la taxe professionnelle est à craindre, entraînant une diminution des rentrées de l'ordre de 120 millions dans le cadre du nouveau projet de péréquation intercommunale, sans parler de l'introduction du taux unique de taxation des entreprises qui représenterait également une perte de l'ordre de 60 millions. Le motionnaire relève enfin que la convention doit être négociable en tout temps. Il s'agit ici de mettre la pression sur le Conseil d'Etat pour ouvrir à nouveau la discussion et l'inciter à renoncer à ces projets fiscaux péjorant les rentrées fiscales en Ville de Genève.

Deux avis de droit ont été émis par M. Claude Rouiller, ancien président du Tribunal fédéral et par le professeur Olivier Jornot, actuel procureur général, qui ont donné raison à la Ville de Genève dans cette affaire.

Rappel est finalement fait que M. le maire a dû enlever la mention de la dette de 135 millions de l'Etat qui avait été mise en pied de bilan.

M. Rémy Pagani, maire, corrige en indiquant toutefois que, selon la loi, tous les aménagements à partir des trottoirs doivent être pris en charge par les communes sur lesquelles le tram passe, et que le patrimoine de la Ville n'est pas aussi élevé qu'avancé. Si une évaluation sérieuse de ce patrimoine était réalisée, une grande partie des revenus serait absorbée par les coûts liés à son entretien de l'ordre de 20%. Il concède que les routes sont dans un mauvais état et s'est engagé pour obtenir 6 millions pour l'entretien. Il précise toutefois que la négociation ne s'est pas arrêtée là puisque, finalement, l'Etat a revu sa proposition à la baisse, soit à 2 millions par année. Il pense qu'il s'agit là, somme toute, d'une bonne négociation qui est, selon lui, de loin préférable à un procès qui peut durer dix ans et qui ne donne aucune garantie d'en sortir gagnant.

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

La présente motion paraît une bonne idée à M. Rémy Pagani, mais il trouve néanmoins préférable d'attendre les 8 millions convenus dans deux ans dans le but de pouvoir faire les travaux, puis de remettre ensuite l'affaire sur le tapis, plutôt que de compromettre ce qui a été déjà âprement négocié.

M. Rémy Pagani rappelle le contenu de l'accord: octroi de 2 millions par an pendant quatre ans et l'effacement du pied de bilan de la facture. M^{me} Sophie Heurtault-Malherbe précise qu'il est clairement marqué dans ce dernier avenant de la convention qu'il y a bien une compensation égale entre les frais de police et l'entretien des routes. A moins de remettre en cause la signature de cet avenant, on ne peut pas recommencer à inscrire ces montants en créances dues, soit de les mettre en pied de bilan.

Séance du 7 novembre 2012

Encore en période de processus budgétaire, la commission constate que l'objet de la présente motion demande une renégociation et surtout que celle-ci ne pourra, au mieux, n'avoir lieu que pour 2014. C'est pourquoi les travaux sont renvoyés à 2013 et l'amendement concernant le projet de budget 2013 abandonné.

Séance du 14 novembre 2012

Le Conseil administratif n'étant pas unanime sur cet objet, les commissaires décident d'auditionner M^{me} Sandrine Salerno, conseillère administrative chargée du département des finances et du logement, ainsi que d'entendre la position cantonale, soit en la matière, M^{me} Michèle Künzler, conseillère d'Etat chargée du Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement.

Séance du 8 janvier 2013

Audition de M^{me} Sandrine Salerno, conseillère administrative chargée du département des finances et du logement, accompagnée de M^{me} Nathalie Böhler, directrice du département, et de M. Philippe Krebs, adjoint de direction

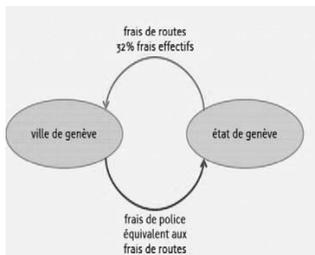
M. Philippe Krebs établit l'historique de la convention depuis sa genèse en 1928

Convention 1936

- dès 1928, une subvention provenant de la moitié des droits d'entrée sur la benzine est accordée aux cantons suisses;
- cette subvention est répartie pour deux-tiers selon les dépenses effectives réalisées pour les routes cantonales;
- depuis 1931, les routes sises en Ville de Genève sont toutes communales;
- pour augmenter sa subvention fédérale, le Canton de Genève propose un montage financier à la Ville de Genève;
- l'Etat accorde une subvention de 850 000 francs à la Ville pour l'entretien des routes, permettant ainsi d'augmenter la subvention fédérale;
- pour ne pas bouleverser les équilibres budgétaires, et compte-tenu du fait que dans les autres grandes villes la police est communale, cette subvention sera compensée par une contribution aux dépenses pour les services de police «frais de police».

*Avenant 1965*

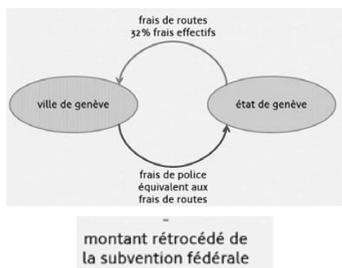
- le montant de 850 000 francs est remplacé par un montant correspondant à 32% des frais effectifs d'entretien du réseau routier de la ville, les frais de police restent d'un montant équivalent;
- le taux de 32% représentait alors la proportion admise des surfaces des artères dites principales par rapport à l'entier du réseau.

*Loi sur les routes 1967*

«L'Etat verse une subvention annuelle à la Ville de Genève pour l'entretien de ses artères principales (...)»

Avenant 1977

- dans le cadre du transfert de personnel de l'Etat à la Ville (génie civil), le Conseil d'Etat propose de rétrocéder à la Ville sa part de la subvention fédérale;
- les frais de police sont ainsi réduits du montant de cette rétrocession;
- la Ville recevra ainsi annuellement une part de la subvention fédérale.



Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

Résiliation 1993

- le 24 juin, selon le préavis prévu de six mois, le Conseil administratif dénonce la convention et ses avenants;
- suite à une rencontre Conseil administratif - Conseil d'Etat, un groupe de travail est mis sur pied, le Conseil d'Etat estime alors que le statu quo est accepté par la Ville.

Résiliation 1994

- le 15 juin le Conseil administratif dénonce à nouveau la convention et ses avenants pour le 31 décembre;
- le Conseil d'Etat prend acte puis, le 28 novembre 1994, «considérant le silence de la Ville, le Conseil d'Etat part de l'idée que la Ville a accepté, pour 1995, la reconduction des effets de ladite convention (...)».

1996

- la commission des finances du Conseil municipal souhaite supprimer la ligne «frais de police»;
- le Conseil d'Etat indique qu'une renonciation de la Ville aux frais de police entraînera ipso facto la suppression de la subvention pour l'entretien des routes et la rétrocession de la subvention fédérale.

Résiliation 2001

- le 29 août le Conseil administratif rappelle au Conseil d'Etat la résiliation de 1993 et renouvelle, si besoin est, cette résiliation pour la prochaine échéance;
- avis de droit du Pr Rouiller confirmant la validité de la dénonciation de la convention, constatant a) l'existence d'une base légale s'agissant des «frais de routes» et b) l'absence de base légale s'agissant des «frais de police».

2003 - 2007

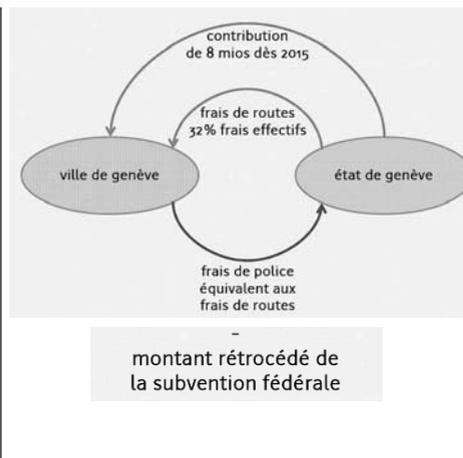
- constitution d'un groupe de travail technique chargé de définir le périmètre concerné (routes communales à vocation cantonale) ainsi que les frais d'entretien y relatifs;
- l'Etat ayant cessé de convoquer ce groupe de travail, les représentants de la Ville ont établi leur propre rapport sur la base des travaux réalisés;
- les coûts annuels de l'entretien de ce réseau ont été estimés entre 17 et 23 millions de francs.

Note de la rapporteuse: attention car le «rapport Ville – Etat» daté de janvier 2007 n'a jamais été signé car l'Etat en a contesté les conclusions! Ce rapport doit par conséquent toujours être considéré comme un document de travail uniquement.

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

Avenant 2011

- reprise des discussions Conseil administratif - Conseil d'Etat;
- aboutissement de la négociation d'un avenant prévoyant une augmentation de la subvention versée à la Ville de 8 millions, échelonné sur quatre ans soit de 2012-2015;
- ce versement vient se rajouter au dispositif existant (frais de routes contre frais de police avec rétrocession de la subvention fédérale).



La nouveauté de l'avenant de 1977 par rapport à l'opération blanche initiale est la récupération d'une partie de la subvention fédérale sur les routes communales d'importance cantonale. Cette subvention se situe entre 500 000 et 1 million de francs, selon la variation du prix du pétrole.

A la demande de connaître l'avis de la magistrate s'il ne serait pas plus crédible de repartir sur une tabula rasa et surtout une adéquation à la réalité actuelle, M^{me} Sandrine Salerno relève qu'il s'agit d'une bonne question.

Il serait toutefois, selon elle, utile de la poser lors d'une audition complémentaire à M. Rémy Pagani, à l'origine de la renégociation de l'accord qui maintient ce système boiteux, mais qui a le mérite d'avoir pu être obtenu en quelques mois. Elle avoue qu'elle aurait, pour sa part, été partante pour quelque chose de plus ambitieux, soit une remise à plat qui, souligne-t-elle, aurait pris plus de temps mais aurait permis de reposer la problématique dans son ensemble. Elle ajoute que l'Etat et la Ville ont préféré une solution plus pragmatique et efficace sur le court terme. Elle précise que cela pose toutefois des questions sur des sujets annexes, comme, par exemple, l'accord sur l'assainissement des eaux usées qui se base aussi sur le réseau routier communal et cantonal tel qu'il a été décidé et les incidences/charges que cela implique pour la Ville en comparaison des autres communes.

La répartition des 8 millions se fait de manière progressive sur quatre ans de 2012 à 2015 car c'était probablement peu supportable pour le budget 2012 de l'Etat. C'est la raison pour laquelle l'accord prévoit que ce montant soit accordé de manière séquentielle à coup de 2 millions progressivement supplémentaires chaque année pour atteindre les 8 millions dès 2015.

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

La situation a beaucoup changé ces dernières années. Les frais de routes ainsi que les investissements coûtent entre 17 et 23 millions à la Ville chaque année, et que la ristourne fédérale, budgétée à 900 000 francs, se situe dans la réalité des comptes plutôt en dessous, soit à 600 000 voire 800 000 francs. De plus, ces frais n'ont rien à voir avec les frais de police. Il conviendrait de les mettre en regard aujourd'hui, compte tenu des difficultés en matière de sécurité et au vu des discussions en cours entre la Ville et l'Etat avec le développement de l'arsenal de police municipale qui implique de nouveaux frais. Une vraie réflexion demeure à faire sur la répartition des compétences et des charges entre la Ville et l'Etat.

Séances des 30 janvier et 9 avril 2013

Les motionnaires recentrent leur projet en un seul amendement pour négocier une nouvelle convention tenant compte tant de l'entretien des routes que des nouvelles répartitions des tâches de police.

La commission réitère son souhait de rencontrer Mme Michèle Künzler, conseillère d'Etat chargée du Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement afin d'éclaircir de nombreux points encore obscurs.

Mais, le 27 mars, le Conseil d'Etat informe que le dossier ressort de la compétence du Conseil administratif et non pas de la commission des finances.



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE	
VINO de GENÈVE	
Administration centrale	
Reçu 28 MARS 2013	
Séance CA du:	
Délibérer:	
A traiter par:	
Copies:	
SCH	

Genève, le 27 mars 2013

Le Conseil d'Etat
2077-2013

Conseil administratif de la Ville de
Genève
Palais Eynard
Rue de la Croix-Rouge 4
Case postale 3983
CH - 1211 Genève 3

Concerne : motion M-1047 du 9 octobre 2012 - demande d'audition de la commission municipale des finances

Monsieur le Maire,
Mesdames et Messieurs les Conseillers administratifs,

Votre courrier du 16 janvier 2013 adressé à Madame Michèle Künzler, conseillère d'Etat, nous a été communiqué, dans la mesure où son objet est de nature transversale et qu'il concerne le Conseil d'Etat.

A ce stade, il nous apparaît que ce dossier ressort de la compétence de votre conseil administratif non pas de celle du conseil municipal.

Une entrevue telle que sollicitée par votre commission municipale des finances paraît dès lors prématurée.

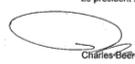
Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les Conseillers administratifs, l'assurance de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :


Anja Wyss-Gustaf

Le président :


Charles-Eder

Séance du 10 avril 2013

Discussion et prises de position

Les Verts relèvent qu'il s'agit d'un vieux serpent de mer et conviennent de saluer l'accord pragmatique trouvé par M. Rémy Pagani avec le Conseil d'Etat en 2011, même s'il ne règle pas tout. Bien sûr, M. Rémy Pagani préfère encaisser les 8 millions avant de revenir sur ce dossier, mais l'amendement proposé permet de rouvrir ce dossier au moment le plus opportun pour le Conseil administratif.

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

L'Union démocratique du centre déclare que c'est une question difficile à traiter, suspendue depuis longtemps. Aujourd'hui, après de longues négociations, il a été possible de trouver une solution. Dans ce contexte, l'Union démocratique du centre juge inopportun de relancer cette question.

Le Parti libéral-radical regrette que la proposition ne soit pas plus importante afin d'être portée sur le terrain politique au Grand Conseil. Il rejoint l'Union démocratique du centre dans la mesure où il ne pense pas qu'il faille remettre en cause un accord lui semblant somme toute assez équilibré. Il admet que le jeu d'écriture comptable est un peu absurde, mais qu'il s'agit quand même de 8 millions que l'Etat verse de manière régulière depuis l'avenant 2011. Le Parti libéral-radical ne soutiendra pas ce texte qui n'a aucune chance d'aboutir.

Le Mouvement citoyens genevois signale que le travail qui a été mené est tout à l'honneur de M. Pagani. Ce groupe aimerait toutefois que le Conseil administratif reprenne la voie de la négociation. Aucune commune ne paie le Canton pour assurer sa sécurité et il ne voit pas pourquoi la Ville de Genève devrait payer le Canton pour cela, ce d'autant plus que les effectifs de la police municipale vont doubler. Il mentionne que l'enjeu porte sur l'indemnisation alors qu'il n'y a aucune «route cantonale» en Ville de Genève. Tout cela n'a pas de sens politiquement, juridiquement et financièrement, et doit être repris. La Ville a dénoncé cette convention à plusieurs reprises mais le Canton n'a jamais répondu. Il faut augmenter la contribution du Canton, ou déclarer des routes cantonales en ville ou revoir le tout.

Ensemble à gauche n'a pas d'illusion quant à la portée de cette motion et remarque que son groupe est satisfait des négociations menées par M. Rémy Pagani. Néanmoins, il mentionne être prêt à voter cet objet qui fournit des munitions supplémentaires au magistrat pour améliorer l'accord passé avec le Canton.

Le Parti démocrate-chrétien se demande si cette motion changera quelque chose pour la population. Il se félicite qu'une négociation ait abouti et ne croit pas qu'il faille revenir sur ce sujet.

Le Parti socialiste déclare que son groupe est prêt à voter cette motion ainsi modifiée. Comme l'ensemble des partis, le Parti socialiste se réjouit et félicite M. Rémy Pagani d'avoir su obtenir un avenant qui péjore moins la situation Canton – Ville pour notre commune. Toutefois, le Parti socialiste est convaincu qu'une remise à plat permettra de reposer la problématique dans son ensemble, par exemple, l'accord sur l'assainissement des eaux usées qui se base aussi sur le réseau routier communal et cantonal. Cette motion donnera de la force à la Ville le moment venu de l'établissement de la nouvelle convention sur les routes.

Vote

L'amendement, puis la motion ainsi transformée sont acceptés par 9 oui (2 EàG, 3 S, 2 MCG, 2 Ve) contre 6 non (2 UDC, 1 DC, 3 LR).

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à ouvrir des négociations avec l'Etat de Genève pour établir une nouvelle convention sur les routes visant à respecter pleinement l'esprit de l'article 20 de la L-Routes, en prenant en compte les profondes transformations organisationnelles et financières, notamment concernant les nouvelles tâches et charges, à l'image de la police municipale de la Ville de Genève.

Annexes

- rapport Ville – Etat sur la question des frais d'entretien des routes – janvier 2007 (uniquement un document de travail non signé)
- extrait du réseau des routes cantonales – août 2011
- avenant à la convention du 4 mars 1936 entre Conseil d'Etat et Conseil administratif – 26 septembre 2011

2692

SÉANCE DU 12 NOVEMBRE 2014 (après-midi)

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

Rapport Ville - Etat
sur la question des
Frais d'entretien des routes

Janvier 2007

Table des matières

Historique	3
Chronologie	3
Négociation avec l'Etat	4
Evaluation de la Ville de Genève	5
1 - Etablissement du réseau communal à vocation cantonale	5
1.1 - Méthodologie	5
1.1.1 - Démarche technique	5
1.1.2 - Critères d'identification des voies du réseau routier concernées.....	5
1.2 - Description du réseau routier concerné selon la Ville de Genève.....	5
1.2.1 - La hiérarchie du réseau routier	5
1.2.2 - Le plan de charge.....	6
1.3 - Caractéristiques du réseau routier défini.....	7
2 - Calcul du coût effectif de l'entretien de ce réseau.....	8
2.1 - Méthodologie	8
2.2 - Détail des coûts globaux	8
Conclusions.....	9
Références.....	10
Annexes	10

Historique

Par une convention signée le 4 mars 1936, l'Etat de Genève s'engageait à verser à la Ville de Genève un montant destiné à assurer l'entretien des artères principales situées sur le territoire communal. En contrepartie, la Ville de Genève s'engageait à un paiement compensatoire d'un montant équivalent au titre de « contribution aux dépenses effectuées par l'Etat pour les services de police à l'intérieur du territoire municipal ». Le but de cette convention était d'établir une situation formelle permettant d'obtenir des subventions fédérales. Depuis cette lointaine époque, la situation a considérablement évolué.

Le service de voirie, autrefois sous compétence cantonale, a notamment été intégré à la Ville de Genève et le Parlement cantonal a voté en 1977 le principe d'une subvention cantonale versée à la Ville pour l'entretien de son réseau routier. La raison de ce vote tenait au fait que toutes les routes sises sur le territoire de la Ville de Genève ne sont que des routes communales selon la carte annexée à la loi sur les routes votée en 1967. Fort logiquement, les routes communales à vocation cantonale devaient être traitées de manière équivalente aux routes cantonales définies selon cette annexe.

S'agissant de la participation de la Ville aux dépenses dites de police, autrefois contrepartie conventionnelle, elle ne trouve aucun ancrage légal et ne connaît pas d'équivalence dans les autres communes du Canton. De plus, la police municipale s'est considérablement développée depuis.

Chronologie

La chronologie de l'évolution de cette convention peut se résumer comme suit :

1936	Signature de la convention « frais de routes – frais de police ».
1964 et 1965	Deux avenants ont modifié les montants des subventions réciproques, et ce, toujours d'un montant équivalent.
1977	Le montant des frais de police est « réduit de la part proportionnelle revenant à la Ville de Genève des droits fédéraux d'entrée sur les carburants que la Confédération verse aux cantons pour l'entretien de leurs routes ». Cette différence, d'un montant compris entre 500'000 et 1'000'000 de francs, est versée à la Ville de Genève dès cette année et jusqu'à ce jour.
24 juin 1993	le Conseil administratif dénonce ladite convention avec effet au 31 décembre 1993. Cette dénonciation est confirmée en 1994. La subvention municipale en faveur du canton sous le couvert des «frais de police» est alors retirée des projets de budget.
5 décembre 1996	Monsieur Claude Haegi, Conseiller d'Etat, informe le Conseil administratif qu'une renonciation à payer les frais de police « entraîne ipso facto la suppression de la subvention pour l'entretien des routes ». Dans ce cas de figure, la part proportionnelle des droits sur les carburants ne serait alors plus versée. Devant ce choix, le Conseil administratif décide de réintégrer la subvention « frais de police » dans son budget.
12 juillet 2001	le Conseil administratif mandate le Pr. Claude Rouiller pour rédiger un avis de droit sur la question. Ce dernier est sans ambiguïté, la convention de 1936 est valablement dénoncée, les frais de police n'ont aucune raison d'être, alors que la subvention pour l'entretien des routes reste valable, notamment sous l'angle de l'article 20 LRoutes.

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

4

Négociation avec l'Etat

Fort de cet avis autorisé, le Conseil administratif décide d'adapter le projet de budget 2002 en conséquence en ne prévoyant pas de participation aux frais de police. Dans un courrier daté du 8 août 2001, l'Etat confirme sa position de 1996. Le 29 août 2001, le Conseil administratif réitère ses arguments et suggère d'organiser une rencontre pour aborder cette question. Ces démarches n'aboutissent pas.

Le Conseil administratif décide le 17 décembre 2003 d'entrer en négociation avec l'Etat de Genève pour déterminer le montant de la subvention cantonale prévue à l'art. 20 LRoutes. Un groupe de travail composé de représentants de l'Etat et de la Ville est alors constitué.

Ce groupe de travail s'est attelé à la délimitation de deux points d'achoppement :

- 1) le périmètre des routes concernées par la loi, soit la définition des routes communales à vocation cantonale ;
- 2) l'estimation des frais d'entretien de ce périmètre supportés par la Ville.

Après plusieurs séances de travail, les divergences de point de vue étaient si importantes, aussi bien sur le réseau concerné que sur les méthodes d'évaluation des coûts d'entretien de ce réseau, qu'un rapport commun n'a pu être établi. Les représentants de l'Etat considèrent que le réseau concerné par la subvention cantonale n'est que le prolongement des routes cantonales existantes, soit les grands axes traversant la Ville de Genève. Ils estiment également que la base de calcul des coûts effectifs doit être les coûts constatés par l'Etat sur le réseau des routes cantonales dont ils ont la charge. La position des représentants de la Ville de Genève était de se baser sur les coûts effectifs supportés par la Ville de Genève. Les caractéristiques du réseau cantonal, composé principalement de routes en rase campagne sont en effet fort éloignées des artères sises en Ville de Genève.

A ce jour, bien que l'Etat persiste dans la contestation des prétentions de la Ville, il est à relever que le décompte effectué par les services cantonaux pour établir, sur la base de la convention dénoncée, le montant des subsides fédéraux liés aux carburants revenant à la Ville en 2005 est effectué avec les coûts annoncés par la Ville pour l'entretien des routes communales à vocation cantonale. Il s'agit d'une somme entre 15 et 20 millions de francs que l'Etat compense, à tort, par une participation de la Ville aux frais de police, ne laissant qu'un solde positif oscillant entre un demi million et un million de francs par an.

Dans ce contexte, les représentants de la Ville de Genève dans ce groupe ont décidé de présenter au Conseil administratif la méthode d'évaluation qu'ils ont exposé aux représentants de l'Etat.

En parallèle, au niveau budgétaire, le montant auquel la Ville de Genève prétend en application de la loi sur les routes n'est plus budgété. En effet, une telle budgétisation de revenus, s'ils ne sont pas encaissés, déséquilibrerait le résultat de fonctionnement.

Par contre, la comptabilisation tient compte de ce revenu. En l'absence de perception, ce revenu est provisionné. Cette mécanique fait gonfler à la fois les charges et les revenus d'environ 20 millions de francs chaque année, sans effets sur le résultat de fonctionnement.

Evaluation de la Ville de Genève

L'article 20 de la Loi sur les routes (LRoutes - L 1 10) du 28 avril 1967 prévoit une participation de l'Etat aux frais des travaux d'entretien des voies publiques de la Ville de Genève.

Art. 20 Répartition des dépenses d'entretien - L 1 10

« L'Etat verse une subvention annuelle à la Ville de Genève pour l'entretien de ses voies publiques. »

1 - Etablissement du réseau communal à vocation cantonale**1.1 - Méthodologie****1.1.1 - Démarche technique**

Les longueurs des différents axes constituant le réseau routier ont été déterminées soit à partir du graphe routier (SITG), soit par digitalisation sur la base d'un fond de plan raster.

Les surfaces des voies concernées ont été obtenues à partir de la superficie des parcelles du domaine public de la Ville de Genève, ainsi que par digitalisation sur la base d'orthophotos. Cette méthode a notamment permis d'obtenir une approximation de la surface comprise entre les façades bordant les rues concernées.

1.1.2 - Critères d'identification des voies du réseau routier concernées

Les critères ayant conduit au choix des voies communales à vocation cantonale sont issus de documents de planification du réseau routier ainsi que d'observations des caractéristiques fonctionnelles du réseau routier.

1.2 - Description du réseau routier concerné selon la Ville de Genève**1.2.1 - La hiérarchie du réseau routier**

L'article 3A (Définition) de la section 2A (Hiérarchie du réseau routier) de la LRoutes pose les principes d'une classification des voies du réseau routier en trois catégories (cf. annexe 1).

Art. 3A Définition de la LRoutes - L 1 10

¹ *Le réseau routier primaire a pour fonction d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure.*

² *Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer les échanges, notamment entre les différents quartiers.*

³ *Le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités.*

La hiérarchisation du réseau routier définie par cette loi indique sans ambiguïté que les voies appartenant au réseau routier primaire peuvent correspondre à des routes communales à vocation cantonale. Elle stipule notamment que l'importance de ces voies est telle qu'elle dépasse l'échelle communale, pour concerner l'ensemble de l'agglomération et même les territoires au-delà. Ces voies du réseau primaire sont notamment destinées à accueillir le trafic de transit entre les différents secteurs de l'agglomération.

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

6

Dans le cas de la Ville de Genève, ces voies du réseau routier primaire totalisent 35,8 kilomètres (cf. annexe 2).

Il est important de relever que la carte de la hiérarchie du réseau représente une intention, un objectif à atteindre. Il subsiste en effet encore un décalage important entre ce document de planification et le fonctionnement réel du réseau routier, car nombreuses sont les voies du réseau routier secondaire à accueillir un trafic de transit entre différents secteurs de l'agglomération.

1.2.2 - Le plan de charge

La cartographie du trafic journalier ouvrable moyen (TJOM) témoigne de l'importance des flux de véhicules en 2003 et présente de nombreux décalages avec les objectifs affichés par la carte de la hiérarchisation du réseau routier (cf. annexe 3). Ce document montre en effet que les voies supportant un trafic soutenu en provenance de l'extérieur de la commune sont plus nombreuses que ce que ne le voudrait le principe de la hiérarchisation du réseau, puisque plusieurs voies du réseau secondaire sont concernées.

L'exemple de la rue des Deux-Ponts est à ce titre particulièrement éloquent. En effet, d'après la carte de la hiérarchie du réseau, cette voie appartenant au réseau secondaire ne devrait pas accueillir de trafic de transit à l'échelle de l'agglomération. Cependant, située au débouché de la Voie-Centrale et donc de la bretelle de contournement autoroutier de Plan-les-Ouates, elle doit supporter un intense trafic de transit de 45'000 mouvements par jour (cf. annexe 4), puisque les véhicules en provenance de la bretelle de contournement autoroutier, c'est-à-dire d'autres secteurs de l'agglomération ou même de territoires plus lointains, n'ont pratiquement pas d'autre choix que d'emprunter cette rue des Deux-Ponts. La carte du plan de charge met clairement en évidence la continuité du flux de la circulation en direction du pont Sous-Terre et de la rue des Charmilles.

Cette situation se retrouve fréquemment dans d'autres artères de la commune de Genève identifiées comme des voies du réseau secondaire (rue de la Servette, rue de Lausanne, etc.). Elle conduit donc la Ville de Genève à inclure dans la liste des voies communales à vocation cantonale ces axes routiers jouant sans ambiguïté un rôle capital dans le fonctionnement de la circulation non seulement à l'échelle communale, mais également à l'échelle de l'agglomération et au-delà. Ces voies du réseau routier secondaire assumant la fonction d'axes primaires totalisent une longueur de 17 kilomètres.

1.3 - Caractéristiques du réseau routier défini

La carte de synthèse des voies communales à vocation cantonale retenues par la Ville de Genève est présentée dans l'annexe 5.

Le tableau statistique suivant présente les caractéristiques des voies concernées, selon qu'elles appartiennent au réseau primaire ou qu'elles en jouent le rôle d'un point de vue fonctionnel sans être identifiées comme telles par la carte de la hiérarchie du réseau routier.

	Longueur (km)	Surface (m ²)
Réseau primaire	35,8	825'900
Voies du réseau routier secondaire assumant la fonction d'axes primaires	17,0	388'200
Total des voies concernées	52,8	1'214'100
Total du réseau	197,3	3'045'300
% du réseau total	26,8 %	39,8 %

Le réseau routier communal à vocation cantonale considéré par la Ville de Genève totalise une longueur de 52,8 kilomètres et couvre une surface approximativement égale à 1'214'100 mètres carrés. Cela représente 27 % du réseau en distance et 40 % en surface.

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

8

2 - Calcul du coût effectif de l'entretien de ce réseau

2.1 – Méthodologie

Afin de déterminer le coût d'entretien du kilomètre et du mètre carré de voirie, les coûts effectifs de l'entretien du réseau routier ont tout d'abord été calculés, sur la base des comptes 2005. Ce total a servi de base pour l'estimation des coûts réels d'entretien du réseau routier défini sous le chiffre 1.

2.2 - Détail des coûts globaux

Assurer la propreté et la viabilité du réseau des routes	
Entretien routes et collecteurs	7'265'000.-
Demande de crédit pour entretien routes	6'300'000.-
Assurer la propreté	21'360'000.-
Intervenir sur le réseau pour assurer la circulation et la sécurité du trafic en cas de verglas et neige	
Coût lié à la sécurité en cas de verglas, neige CGI	310'000.-
Coût lié à la sécurité en cas de verglas, neige VVP	475'000.-
Assurer la sécurité par un marquage adéquat de la route	1'205'000.-
Entretien de l'éclairage public le long du réseau routier	3'000'000.-
Assurer la remise en état rapide des installations sur le réseau routier (Accidents)	370'000.-
Observer le bon état du réseau des routes	265'000.-
Prestations effectuées (service ateliers et garage) GCI	3'345'000.-
Charges (loyer et coûts informatique) – forfait GCI	1'250'000.-
Total des charges d'entretien du réseau global	45'145'000.-

Frais d'entretien effectifs du réseau « cantonal » calculé au prorata des m ²	
Total des charges d'entretien du réseau global (3'045'300 m²)	45'145'000.-
Réseau primaire (825'900 m ²)	12'245'000.-
Réseau secondaire assumant la fonction d'axes primaires (388'200 m ²)	5'755'000.-
Total des charges d'entretien du réseau global (1'214'100 m²)	18'000'000.-
Renouvellement de la chaussée (1'214'100 m ² à 100.-/m ² sur 25 ans)	4'855'000.-
Total des charges d'entretien du réseau global (1'214'100 m²)	22'855'000.-

Frais d'entretien effectifs du réseau « cantonal » calculé au prorata des km	
Total des charges d'entretien du réseau global (197,3 km)	45'145'000.-
Réseau primaire (35,8 km)	8'190'000.-
Réseau secondaire assumant la fonction d'axes primaires (17,0 km)	3'900'000.-
Total des charges d'entretien du réseau global (52,8 km)	12'090'000.-
Renouvellement de la chaussée (1'214'100 m ² à 100.-/m ² sur 25 ans)	4'855'000.-
Total des charges d'entretien du réseau global (52,8 km)	16'945'000.-

Conclusions

En se basant sur les frais effectifs engagés par la Ville de Genève pour l'entretien de ses artères à vocation cantonale, il est raisonnable d'estimer, sur la base des comptes 2005, que ce coût varie entre 16,9 millions de francs (pro rata à la longueur du réseau) et 22,9 millions de francs (pro rata à la surface du réseau). Ces chiffres correspondent aux montants communiqués annuellement par l'Etat au titre de la convention dénoncée en 1993.

Compte tenu de l'importance de ce montant ainsi que des discussions en cours entre l'Etat et les communes, ce dossier devrait faire l'objet de négociations entre le Conseil administratif et le Conseil d'Etat.

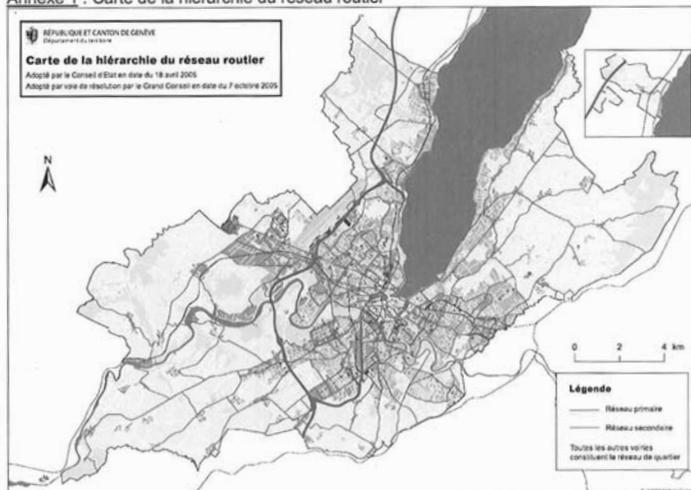
Références

- Loi sur les routes (LRoutes - L 1 10) du 28 avril 1967
- Règlement portant sur l'organisation du réseau routier - L 1 10.04

Annexes

- Annexe 1 : Carte de la hiérarchie du réseau routier
- Annexe 2 : Réseau primaire selon la hiérarchie du réseau routier
- Annexe 3 : Plan de charge (TJOM 2003)
- Annexe 4 : Détail des charges de trafic (TJOM 2003) des voies du réseau routier secondaire assumant la fonction d'axes primaires
- Annexe 5 : Voies communales à vocation cantonale

Annexe 1 : Carte de la hiérarchie du réseau routier



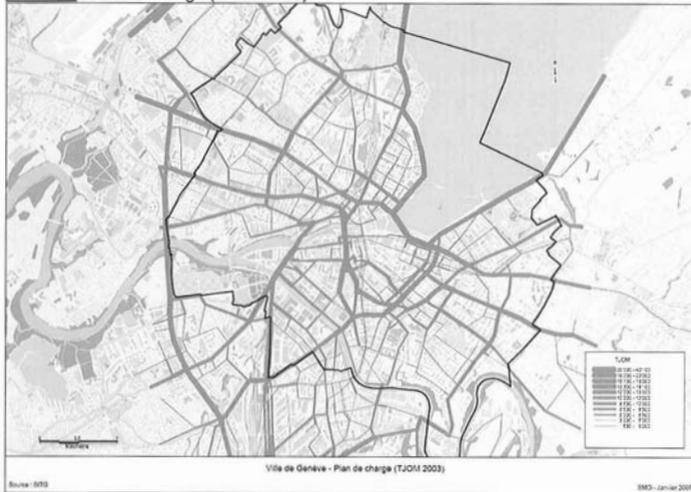
Annexe 2 : Réseau primaire selon la hiérarchie du réseau routier



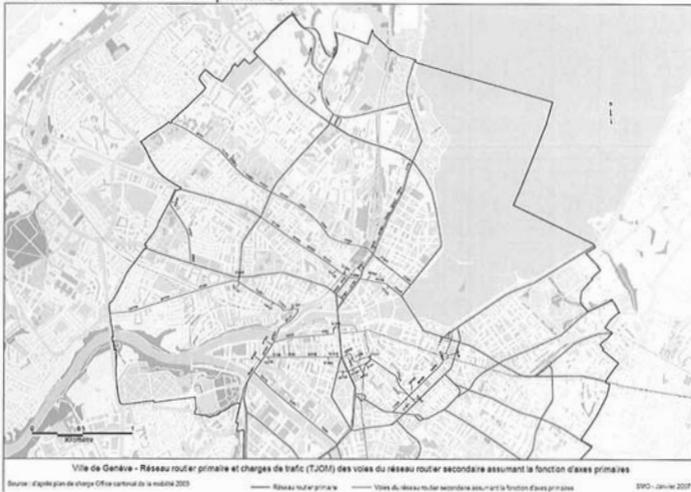
Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

12

Annexe 3 : Plan de charge (TJOM 2003)



Annexe 4 : Détail des charges de trafic (TJOM 2003) des voies du réseau routier secondaire assumant la fonction d'axes primaires



Annexe 5 : Voies communales à vocation cantonale

Ville de Genève - Voies du réseau routier primaire

Acacias, pont des	Jeunes, routes des
Acacias, route des	Lausanne, rue de
Amandolier, avenue de l'	Lombard, rue
Bout-du-Monde, route du	Louis-Aubert, avenue
Capo-d'Istria, quai	Lyon, rue de
Chancy, route de	Mail, avenue du
Charles-Page, quai	Malagnou, route de
Châtelaine, avenue de	Meyrin, route de
Chêne, route de	Mont-Blanc, pont du
Cheval-Blanc, quai du	Mont-Blanc, quai du
Coulouvrenière, pont de la	Nations, place des
Edouard-Claparède, place	Paix, avenue de la
Emile-Guyenot, place	Philosophe, boulevard des
Ferdinand-Hodler, rue	Pictet-De-Rochemont, avenue
Ferney, route de	Plainpalais, rond-point de
Florissant, route de	Pont-d'Arve, boulevard du
Fontenette, pont de la	Rieu, chemin
France, avenue de	Roseaie, avenue de la
François-Dussaud, rue	Saint-Georges, pont de
François-Versonnex, rue	Savoie, rue de
Frank-Thomas, chemin	Scie, rue de la
Frontenex, route de	Terreaux-du-Temple, rue des
Gare-des-Eaux-Vives, avenue de la	Tour, boulevard de la
General-Guisan, quai	Tranchées, boulevard des
Georges-Favon, boulevard	Val-d'Arve, pont du
Giuseppe-Motta, avenue	Vessy, pont de
Gustave-Ador, quai	Vessy, route de
Helvétique, boulevard	Villeureuse, rue de
Henri-Dunant, avenue	Vingt-Trois-Cantons, place des
Hoffmann, rue	Voie Centrale
Isaac-Mercier, place	Voltaire, rue
James-Fazy, boulevard	Wendt, avenue
Jargonnant, place de	Wilson, quai
Jargonnant, rue de	

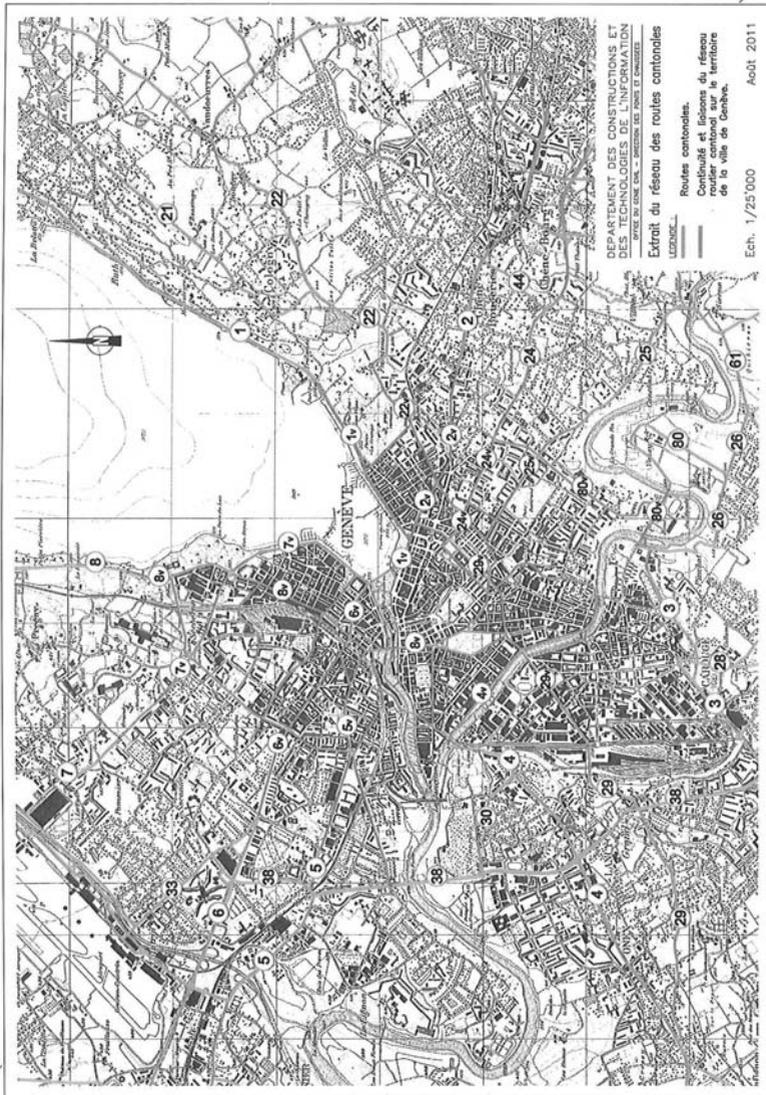
Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

14

Annexe 5 (suite) : Voies communales à vocation cantonale

Ville de Genève - Voies du réseau routier secondaire assumant des fonctions d'axe primaire

Aïre, avenue d'
Alpes, passage des
Alpes, rue des
Appia, avenue
Arquebuse, rue de l'
Athénée, rue de l'
Bartholoni, rue
Bovy-Lysberg, rue
Calame, rue
Chantepoulet, rue de
Charmilles, place des
Charmilles, rue des
Cirque, place du
Cornavin, place de
Croix-Rouge, rue de la
Délices, pont des
Deux-Ponts, rue des
Edmond-Vaucher, avenue
Emile Jaques-Dalcroze, boulevard
Ernest-Ansermet, quai
Fort-Barreau, rue du
Franchises, route des
Général-Dufour, rue du
Grand-Pré, rue du
Harry-Marc, rue
James-Fazy, boulevard
Jonction, rond-point de la
Lausanne, rue de
Mont-Blanc, rue du
Morillons, route des
Neuve, place
Paix, avenue de la
Pestalozzi, rue
Pierre-Fatio, rue
Pregny, route de
Poste, quai de la
Rhône, quai du
Rive, rond-point de
Saint-Georges, boulevard de
Saint-Jean, rue de
Servette, rue de la
Sous-Terre, pont de
Sous-Terre, rue de
Stand, rue du
Terreaux-du-Temple, rue des
Trembley, avenue
Vingt-Deux-Cantons, place des



Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

Avenant

à la convention du 4 mars 1936 entre le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève et le Conseil administratif de la Ville de Genève concernant la subvention de l'Etat pour les artères municipales de la Ville et la contribution de la Ville aux frais des services de police à l'intérieur du territoire municipal

entre

La République et canton de Genève

représentée par M. Mark MULLER, conseiller d'Etat chargé du département des constructions et des technologies de l'information (DCTI),

d'une part

et

La Ville de Genève

représentée par M. Rémy PAGANI, conseiller administratif de la Ville de Genève, chargé du département des constructions et de l'aménagement,

A. PREAMBULE

Vu le statut juridique particulier du réseau routier entièrement communal situé sur le territoire de la Ville de Genève et afin d'obtenir en faveur du canton de Genève une répartition plus équitable du produit des droits fédéraux d'entrée sur les carburants, le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève et le Conseil administratif de la Ville de Genève ont conclu le 4 mars 1936 une convention, aux termes de laquelle l'Etat verserait, par compensation, chaque année à la Ville une subvention pour ses artères municipales à caractère cantonal.

Le principe en est inscrit à l'article 20 de la loi sur les routes.

Aux termes de la même convention, il est stipulé que cette subvention est subordonnée au versement, par compensation, par la Ville à l'Etat d'une contribution d'égal montant, à titre de participation aux frais des services de police à l'intérieur du territoire municipal, étant relevé que la Ville de Genève était la seule des grandes villes de Suisse qui n'assumait pas la dépense résultant des services de police urbaine.

- 2 -

La Confédération a accepté ces principes par courrier du 25 février 1936 et le Grand Conseil a ratifié la convention par arrêté législatif du 14 mars 1936.

Le montant de ces prestations réciproques fut fixé à Frs. 850'000.- par année, correspondant aux frais d'entretien des artères municipales principales en fonction des critères établis par la Confédération.

Cette contribution fut précisée par un avenant de 1965, qui se basait sur une proportion de 32%, admise d'un commun accord, entre la surface des artères dites "principales" de la Ville et celle de l'ensemble de son réseau routier.

Ainsi, depuis 1936, le canton déclare à la Confédération l'entretien des routes cantonales, y compris les artères municipales principales. Sa part des droits fédéraux d'entrée sur les carburants en est ainsi augmentée et la part proportionnelle revenant à la Ville de Genève lui est régulièrement reversée.

Au vu de l'augmentation plus importante des coûts d'entretien des routes par rapport aux frais de police, il se justifie de revoir la compensation entre ces deux contributions et de prévoir une contribution effective de la part de l'Etat pour permettre à la Ville de Genève d'entretenir son réseau.

Les parties ont établi une carte du réseau routier communal d'importance cantonale, eu égard à la fonctionnalité du réseau et à la délimitation du réseau primaire et du réseau secondaire.

Ce plan est annexé au présent avenant et relève que la proportion admise en 1965 est toujours pertinente, à savoir 32% de la surface des artères communales.

Cette proportion sert de base pour pondérer les comptes de la Ville de Genève relatifs aux coûts d'entretien de ses artères municipales.

Ainsi, en 2009, le canton a déclaré à la Confédération un coût d'entretien de la Ville de Genève à hauteur d'environ 15 millions de francs, investissements inclus.

Il apparaît équitable aujourd'hui de fixer la contribution effective de la part de l'Etat, visant à permettre à la Ville de Genève d'entretenir son réseau et de procéder à des travaux lourds d'entretien, à huit millions de francs et de maintenir la compensation du solde pour la participation de la Ville de Genève aux frais de police à l'intérieur de son territoire.

Cette augmentation de la participation du canton se fera de manière échelonnée sur quatre ans, soit dès 2012, jusqu'en 2015.

L'objet de la présente convention est ainsi de fixer les principes acceptés par toutes les parties et de modifier la convention du 4 mars 1936 en conséquence.

- 3 -

B. AVENANT

Chapitre I : modifications

L'article 1^{er} et l'article 2 de ladite convention sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes :

Article premier : principes

- 1.1. La Ville de Genève transmet chaque année à l'Etat de Genève les comptes globaux liés à l'entretien de sa voirie, inclus assurances et investissements.
- 1.2. Les parties conviennent de pondérer ces comptes avec les taux retenus pour l'année 2009 par le service financier du DCTI, selon annexe au présent avenant.
- 1.3. Se basant sur le plan routier annexé, les parties conviennent que les frais effectifs de la Ville de Genève à l'entretien de ses artères municipales à caractère cantonal représentent 32% des comptes pondérés en application de l'article 1.2.
- 1.4. Les contributions fixées ci-dessous sont conditionnelles et subordonnées à leur réalisation réciproque.

Article deuxième : contribution à l'entretien des routes

- 2.1 Sous réserve de l'accord du Grand Conseil, dans le cadre de l'approbation du budget, l'Etat verse chaque année à la Ville de Genève une participation effective de huit millions de francs suisses pour l'entretien du réseau routier de la Ville de Genève.

Le versement de cette participation se fera de manière échelonnée sur quatre ans, soit deux millions en 2012, quatre millions en 2013, six millions en 2014 et huit millions dès 2015.
- 2.2 Cette contribution forfaitaire est soumise au renchérissement selon l'indice n° 7001/15 (travaux routiers - travaux annexes), publié par la société suisse des entrepreneurs (SSE) section de Genève.
- 2.3 L'Etat verse, par compensation, une contribution correspondant aux frais effectifs fixés à l'article 1.3.

- 4 -

- 2.4 Sous réserve de l'accord du Grand Conseil, dans le cadre du budget, l'Etat rétrocède à la Ville la part proportionnelle des frais effectifs fixés à l'article 1.3, lui revenant des droits fédéraux d'entrée sur les carburants que la Confédération verse aux cantons pour l'entretien de leurs routes.
- 2.5 Le Conseil administratif de la Ville de Genève s'engage à supprimer dans les comptes de la Ville de Genève, la créance à l'égard de l'Etat à titre d'arriéré de contribution d'entretien.

Article troisième : participation aux frais de police

- 3.1. Les parties conviennent de renouveler la participation de la Ville de Genève aux dépenses de l'Etat pour les services de police à l'intérieur du territoire municipal.
- 3.2. Sous réserve de l'accord de son Conseil municipal, dans le cadre de l'approbation du budget, la Ville de Genève verse, par compensation, chaque année à l'Etat une somme de même montant que l'article 2.3, à titre de contribution aux dépenses de l'Etat pour les services de police à l'intérieur du territoire municipal.

Chapitre II : effets et entrée en vigueur

Le présent avenant annule et remplace tous autres avenants et toutes modifications unilatérales antérieurs.

Il entre en vigueur avec effet au 1^{er} janvier 2012.

Fait à Genève en deux exemplaires, le 26 SEP 2011

Pour la République et canton de Genève :

Mark MULLER

Conseiller d'Etat chargé du département des constructions et des technologies de l'information (DCTI)

Pour la Ville de Genève :

Rémy PAGANI

Conseiller administratif de la Ville de Genève chargé du département des constructions et de l'aménagement

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

Le président. En commission, cette motion amendée a été acceptée par 9 oui contre 6 non. Je donne la parole au président de la commission, M. Alberto Velasco, qui n'est plus parmi nous. Je donne la parole à la rapporteuse M^{me} Martine Sumi.

M^{me} Martine Sumi, rapporteuse (S). Commençons par la fin, une fois n'est pas coutume, soit la motion transformée par l'amendement. «Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à ouvrir des négociations avec l'Etat de Genève pour établir une nouvelle convention sur les routes visant à respecter pleinement l'esprit de l'article 20 de la L-Routes, en prenant en compte les profondes transformations organisationnelles et financières, notamment concernant les nouvelles tâches et charges, à l'image de la police municipale de la Ville de Genève.» Cet amendement et la motion ont été acceptés par 9 oui contre 6 non.

Ce n'est pas une nouveauté, mais plutôt un refrain persévérant, que le principal motionnaire, M. Daniel Sormanni, remette en question l'accord signé en 2011 qui, selon lui, continue de porter préjudice à la Ville. Cette question mérite d'être réglée une bonne fois pour toutes. Il dénonce «l'astuce» que Berne cautionne concernant la ristourne sur les carburants: la Ville établit une facture de 15 millions de francs au Canton de Genève, que celui-ci ajoute dans sa propre facture à la Confédération. En fonction de la quantité de carburant vendue pendant l'année et de la clé de répartition décidée par Berne, une ristourne est rétrocédée. Comme il n'y a pas d'artères dites cantonales en Ville de Genève, l'Etat ne paie toutefois rien pour l'entretien des routes sur le territoire de notre commune, même s'il admet qu'il existe bel et bien des routes communales d'importance cantonale.

Pour vous convaincre, M. Daniel Sormanni reviendra avec plus de précisions que je n'en donne oralement, car elles sont bel et bien contenues dans le rapport, avec les annexes qui vous renseignent finement sur tous les détails et l'historique de cette affaire, soit, de manière très résumée, le *Rapport Ville-Etat sur la question des frais d'entretien des routes*, de janvier 2007. J'attire votre attention sur le fait que l'Etat en a contesté les conclusions, qu'il n'a pas été signé et qu'il doit être uniquement considéré comme un outil de travail. Vous trouverez également l'extrait du réseau des routes cantonales à l'état du mois d'août 2011, ainsi qu'un avenant à la convention du 4 mars 1936 entre le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève et le Conseil administratif de la Ville de Genève, avenant daté de septembre 2011. M. Daniel Sormanni vous informera davantage sur le pourquoi de la nécessité de nouvelles négociations. En tout cas, il a convaincu une majorité de la commission des finances que le moment était venu de reprendre cet accord d'un temps bien ancien. Pour ma part, je me permets encore d'attirer votre attention sur deux moments: en page 4 du rapport, vous trouvez la convention de 1936; en page 6, vous trouvez l'avenant de 2011. Entre les deux, c'est vraiment de l'histoire ancienne.

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

M. Rémy Pagani est à l'origine de la renégociation de l'accord, qui maintient ce système boiteux, mais qui a le mérite d'avoir pu être obtenue en quelques mois. Aujourd'hui, le temps d'une remise à plat est venu, une vraie réflexion est à faire sur la répartition des compétences – c'est d'actualité – et des charges entre la Ville et l'Etat, dont, entre autres sujets, cette très vieille répartition qui n'a plus de sens aujourd'hui et qui continue de porter préjudice à notre commune, année après année, dans son ensemble. Par exemple, l'accord sur l'assainissement des eaux usées se base aussi sur le réseau routier communal et cantonal; il nous porte préjudice également. Cette motion donnera de la force à la Ville, le moment venu, pour négocier cette nouvelle convention, s'il doit y en avoir une.

J'ajoute au rapport que j'ai préparé à votre intention que la Cour des comptes, comme vous le savez, a établi un rapport sur ce sujet. J'en ai fait un petit résumé. S'agissant de la convention de 1936 et de ses avenants, la Cour des comptes a mis en évidence les points suivants. Depuis l'entrée en vigueur, le 1er juillet 1985, de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière, la convention est devenue sans objet. En effet, le calcul de la subvention fédérale tient désormais compte des coûts d'entretien des routes cantonales et communales de manière identique. La convention n'exerce donc plus aucune influence sur le montant de la contribution à recevoir.

Deuxièmement, au vu de l'évolution du contexte, depuis 1936, la compensation des prestations n'a plus aucune justification opérationnelle ou économique: en effet, la Ville de Genève s'est dotée d'une police municipale assumant une partie des tâches qui, autrefois, étaient dévolues à la police cantonale. En outre, comme aucune autre commune ne participe aux coûts du maintien de la force publique, cette situation conduit à un traitement différencié de la Ville par rapport aux autres communes, une situation discriminatoire.

Troisièmement, il n'existe aucune base légale permettant de refacturer les frais de police cantonale à la Ville de Genève. De plus, avec l'entrée en vigueur de la nouvelle Constitution cantonale en 2014, la répartition des tâches doit impérativement faire l'objet d'une loi.

Quatrièmement, la subvention versée par l'Etat à la Ville de Genève pour l'entretien de ses voies publiques est inscrite à l'article 20 de la loi sur les routes, ce qui conduit à réserver un traitement identique à la Ville de Genève par rapport aux autres communes.

La convention de 1936 a fait l'objet de deux avenants, dont je vous ai déjà parlé tout à l'heure. Le premier, en 1965, portait sur les modalités de la prise en compte des charges d'entretien et le second, de 2011, sur des montants versés à la Ville par le Canton pour prendre en considération l'augmentation de ces coûts d'entretien. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est la Cour des comptes: les conditions

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

qui ont prévalu à l'établissement de la convention de 1936 se sont considérablement modifiées ou ne sont plus remplies. En particulier, l'agrégation d'une partie des coûts d'entretien des artères communales de la Ville de Genève à caractère cantonal dans le décompte routier est inutile, puisque l'Office fédéral des routes établit un décompte routier qui englobe les coûts d'entretien des routes communales. En outre, la Ville de Genève a élargi ses prestations, on l'a déjà vu, en matière d'entretien des routes ou de police. Enfin, l'article 133 de la Constitution cantonale, entrée en vigueur le 1er juin 2014, demande que la répartition des compétences entre le Canton et les communes soit inscrite dans une loi, mais le monopole de la force publique demeure en main du Canton. On ne saurait donc attendre d'une commune qu'elle participe au financement de la force publique, qui relève de la compétence du Canton. Finalement, l'établissement du décompte routier «Droit sur la benzine» de la Ville de Genève et du décompte routier du Canton de Genève n'est pas adéquat, parce qu'il manque des éléments importants dans l'un et l'autre, tels que des charges de fonctionnement et des dépenses d'investissement, mais surtout parce qu'ils n'ont pas fait l'objet d'une imputation utilisée. Cela s'explique en partie parce qu'aucun service ou collaborateur de l'Etat de Genève n'a la maîtrise du processus dans son ensemble et parce qu'il n'y a pas de collaboration spécifique avec la Ville de Genève.

Le président. Madame Sumi, il vous faudrait conclure, s'il vous plaît.

M^{me} Martine Sumi. Oui, je fais mon petit résumé pour vous, Monsieur le président. J'arrive à ma dernière phrase. Conclusion de la Cour des comptes: compte tenu de ces éléments, la Cour considère que les autorités cantonales devraient envisager le remplacement de la convention de 1936 par un instrument plus adapté, tel que le contrat de prestations. Dans l'intervalle, les recommandations que vous trouvez dans le rapport sont valables. La Cour des comptes va donc exactement dans la même direction que la motion.

Le président. Je salue à la tribune du public la présence de nos collègues M^{me} la députée Beatriz de Candolle et M. le député François Lefort. (*Applaudissements.*) Je salue également à la tribune les participants à l'atelier découverte «Bienvenue en Ville de Genève», conduit par M. Romain Bischoff: M^{mes} et MM. Leyla Ahmari Taleghani, Claudio Calegari, Yaël Elster, Stéphane Equey, Nuno Gameiro, Patricia Guisado, Jessica Juguin, Patricia Larrazabal-Lanz, François Perez, Stéphanie Sturzenegger, Véronique Talleri et Karim Yamane. Ces personnes suivent une formation destinée aux nouveaux collaborateurs de la Ville de Genève et nous les accueillons chaleureusement. (*Applaudissements.*)

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

Je donne la parole aux membres du Conseil municipal ou du Conseil administratif qui la désirent et je la passe maintenant à M. le conseiller municipal Daniel Sormanni.

M. Daniel Sormanni (MCG). Merci, Monsieur le président. Tout arrive! Le débat sur cette motion tombe au bon moment, puisque nous sommes en pleine discussion sur la répartition des tâches entre le Canton et les communes, en particulier la Ville de Genève, puisqu'elle nous concerne. Cette saga de la problématique des routes cantonales en Ville a assez duré: on ne peut plus dire qu'il n'y a que des routes communales en Ville, et aucune qui soit cantonale, contrairement au reste du canton, ce qui implique que la municipalité finance ces routes. Car c'est nous qui payons, qui acceptons les crédits d'entretien de ces routes! En outre, elles sont assez mal entretenues, en raison notamment d'un manque de moyens. Depuis de très nombreuses années, je dénonce cette situation – et je ne suis pas le seul. J'ai pris la suite d'un collègue, Gilbert Mouron, du Parti radical, qui dénonçait déjà le problème il y a quinze ou vingt ans. A mon retour dans ce Conseil municipal, en 2011, je m'y suis attelé de nouveau.

Cette convention sur les routes présentait un problème direct. Aujourd'hui, le problème apparaît comme plus large; on le voit bien. Il est symptomatique de constater que le Conseil administratif – je ne lui jette pas la pierre – s'est un peu cassé les dents: il ne parvenait pas à renégocier cette convention avec le Conseil d'Etat. Je me souviens que le Conseil administratif l'a dénoncée de nombreuses fois pour forcer l'Etat à négocier, mais qu'il a essuyé une fin de non-recevoir pendant de très nombreuses années. A un moment donné, M. Pagani s'est emparé de cette problématique et je peux le remercier pour cela, mais j'ai toujours estimé que le résultat était mauvais. Il a réussi à obtenir que 2 millions de francs soient ajoutés chaque année pour qu'on arrive à un total de 8 millions de francs de subvention en 2015, en plus de la ristourne sur les carburants, qui est de 600 000 à 900 000 francs suivant les années. C'est la fameuse ordonnance de 1928, toujours en vigueur.

Ces 8 millions de francs progressifs ont été obtenus après discussion avec le conseiller d'Etat en charge du département, M. Mark Muller à l'époque, sauf erreur, mais ils ont aussi été obtenus en fonction d'un certain nombre de concessions. En pied de bilan était inscrit tout ce que nous estimions que l'Etat nous devait, à peu près 350 millions de francs, qu'il a fallu concéder. Pour accepter de signer cette convention, l'Etat exigeait que la Ville de Genève raye de ses comptes les 350 millions de francs dus. Malheureusement, ces 350 millions de francs sont perdus. Vous imaginez ce qu'on pourrait faire avec ces 350 millions de francs? Je vous laisse imaginer les investissements que l'on pourrait financer. Je considère donc que, malgré un léger progrès, la dette que nous avons abandonnée était due.

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

C'est absolument incroyable qu'on ait pu demander à la Ville de Genève de payer des frais de police pendant d'aussi nombreuses années. Des frais de police pour quoi? Est-ce que les communes de Meyrin, de Carouge, de Lancy et toutes les autres communes paient des frais de police? Non! Elles n'en paient pas, alors que la police se déplace peut-être aussi dans les communes. Dans les communes suburbaines, il y a malheureusement autant de problèmes qu'en ville de Genève. La distinction n'a pas de sens. Le but était de faire un jeu d'écritures, pour ajouter la facture de la Ville à celle du Canton et envoyer le tout à Berne pour obtenir la ristourne. Nom d'une pipe, c'est du bidon, tout ça! Du bidon, qu'il fallait mettre à plat pour essayer d'avancer.

Non, il n'est pas logique qu'il n'y ait pas de routes cantonales en Ville, mais il y a des axes d'importance cantonale. A l'époque, une carte avait même été plus ou moins approuvée. Aujourd'hui, je sais qu'il y a un désaccord sur la liste de ces routes d'importance cantonale, mais cela n'a aucune importance de toute manière, puisque l'Etat ne finance rien du tout... Il faut quand même rappeler que l'Etat viole la loi, parce que la loi sur les routes est parfaitement claire – cela a été dit par M. Pagani. L'Etat verse à la Ville de Genève les frais d'entretien de ces routes d'importance cantonale en Ville de Genève. La loi sur les routes ne dit rien d'autre, mais elle n'a jamais été appliquée: jamais l'Etat n'a versé un seul centime en vertu de cette loi. C'est tout de même incroyable qu'il ait fallu arriver en 2014 – nous sommes aujourd'hui le 12 novembre 2014 – avec ce problème. J'ai bon espoir qu'il se résolve, mais il ne l'est pas encore. Au bout de cette course, il a fallu arrêter ce jeu de dupes, mais j'ai quand même quelques craintes, aujourd'hui, parce que le débat est beaucoup plus large.

Le président. Il vous faudrait conclure, Monsieur Sormanni.

M. Daniel Sormanni. Je vais conclure, ne vous inquiétez pas! Le débat est beaucoup plus large, parce que c'est toute la répartition des tâches et des charges, bien entendu, entre le Canton et les communes, qui est en jeu. Ce sera extrêmement compliqué et difficile.

Je regrette l'attitude du Conseil administratif, qui a fait certains efforts, à mon avis insuffisants, et qui m'a même combattu dans cette salle sur la question. Aujourd'hui, presque tout le monde est d'accord et on m'a finalement donné raison. Tant mieux. Ce n'est pas une histoire de gloriole, je veux juste régler ce problème. Ces 15 millions de francs de frais de police constituent un vol; ils ont été déclarés illégaux par la Cour des comptes. Je considère donc que le budget 2015 est illégal puisqu'ils y sont inscrits! Je conclus, Monsieur le président.

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

Le président. Monsieur Sormanni, je devrai vous couper.

M. Daniel Sormanni. Chers collègues, je vous invite à accepter cette motion, finalement approuvée en commission après beaucoup d'explications et de discussions. Je remercie les commissaires de m'avoir écouté et d'avoir creusé la chose, ainsi que la rapporteuse pour son excellent rapport et son excellente présentation, parce qu'il faut que cela cesse. Il faut qu'on soit plus pragmatiques et qu'on arrête de rêver. Je terminerai par une phrase, pour vous Monsieur Pagani, parce que vous êtes là et que vous vous êtes occupé en partie de cette affaire. «Le *paganinisme* est une tentative pour atteindre les divines réalités sans le secours de la raison et par la seule vertu de l'imagination.» Eh bien, cela ne suffit pas, il fallait faire plus d'efforts!

M^{me} Marie-Pierre Theubet (Ve). Je n'ajouterais pas grand-chose à tout ce qui s'est dit, sinon pour remercier M. Pagani qui a négocié cet accord, sans lequel on n'aurait même pas l'ombre d'un million. C'est sûr. C'est effectivement un long serpent de mer. M. Sormanni le redit; il en a parlé à presque chaque séance de commission des finances pour traiter le budget. Merci aussi à la rapporteuse d'avoir bien relevé tout ce qui a été fait. Les Verts saluent l'accord de M. Pagani et soutiendront bien entendu la motion amendée. Nous attendons la suite des événements, puisqu'il avait annoncé que les négociations seraient rouvertes à la fin de 2014. On arrive maintenant à ce délai, donc, quid? Que se passe-t-il? Merci jusqu'ici et merci pour l'avenir aussi.

M. Jean-Charles Lathion (DC). Nous avons pu entendre M. Sormanni et les arguments historiques qu'il a présentés sont tout à fait justifiés, mais le groupe démocrate-chrétien part du principe qu'il y a un exécutif, chargé des négociations. M. Pagani a négocié et la convention a connu un amendement en 2011, qui a permis de revenir sur le passé et de réajuster les choses. Nous considérons donc que la convention est tout à fait valable pour le moment, à moins que l'exécutif, que M. Pagani représente, nous dise le contraire. On ne peut pas toujours être les califes à la place des califes et faire le travail du Conseil administratif. Nous sommes obligés de faire confiance à ceux qui nous représentent; en l'occurrence, c'était M. Pagani. S'est-il trompé ou pas? Lors des auditions, en tout cas pour le Parti démocrate-chrétien, il nous a convaincus de son bon sens et de la façon dont il manœuvrait dans cette affaire. Nous maintenons donc le vote que nous avons émis en commission.

Le président. Merci, Monsieur Lathion. Je donne la parole à M. le conseiller municipal Daniel Sormanni...

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

M. Daniel Sormanni. Ah!

Le président. ... qui a vraisemblablement réappuyé sur le bouton. C'est une erreur?

M. Daniel Sormanni (MCG). Non, non. Ce n'est pas une erreur, mais je serai bref. Je peux comprendre que le Conseil municipal ne veuille pas faire le travail du Conseil administratif, mais notre objectif, ici, sur tous les sujets, est de l'inciter à faire un certain nombre de choses. C'est pour cela qu'il y a des motions, des résolutions, voire des projets de délibération et des projets d'arrêté. C'est notre tâche d'aiguiller l'exécutif et, dans ce cas-là, il semble évident que cette problématique aurait dû être réglée beaucoup plus tôt. Il a fallu attendre que la Cour des comptes soit saisie par le Conseil d'Etat. En partant, M^{me} Künzler a finalement pris une décision de sagesse, qui était de mandater la Cour des comptes. Tout le monde aurait pu le faire; j'aurais pu le faire aussi.

La Cour des comptes est claire dans son rapport: tout cela ne joue plus. Les frais de police n'ont aucune base juridique, ils sont en dehors de cette convention et ils n'ont plus rien à faire dans le budget, même 2015. Hourra! C'est la seule conclusion qu'on peut tirer. Dans cette affaire, la Ville de Genève a perdu beaucoup d'argent: elle a dû elle-même financer une grande partie de ses routes. Tout ce que nous avons mis en poste de bilan, nous avons dû en faire cadeau au Conseil d'Etat. Ces 350 millions de francs sont perdus à jamais et c'était une erreur de faire cette concession. Mais, enfin, c'est fait... Résolvons ce problème, peut-être pour lui-même, c'est ce que je demande au gouvernement, au-delà de la problématique de la répartition des tâches, parce que, si on attend qu'il soit réglé dans ce cadre-là, on attendra encore dix ans.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Durant les premiers jours au poste que j'occupe actuellement, c'est-à-dire il y a sept ans et demi, cette convention m'a été transmise. J'avais notamment été rendu attentif à l'état des routes, parce que, comme M. Sormanni et M^{me} Sumi l'ont dit, le Canton s'approprie indûment cet argent depuis vingt-cinq ans, pour faire d'autres choses. Il ne part pas dans les poches de certains, rassurez-vous, mais toujours est-il qu'il est utilisé à d'autres fins.

Dans un premier temps, vous l'avez souligné, Monsieur Sormanni, j'ai dénoncé cette convention, mais quand vous avez affaire à l'Etat de Genève... J'ai été voir Robert Cramer, qui était aux manettes à ce moment-là, si j'ose dire. J'ai dénoncé la convention et cela a été un chemin de croix devant le Conseil

Motion: nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales

d'Etat, pour en arriver à une première négociation où 6 millions de francs avaient été obtenus. Cela ne convenait pas. Nous sommes parvenus quelques années plus tard – je vous passe les détails, car c'est assez incongru, même si ce sont les difficultés que j'ai affrontées dans ce dossier – à 2 millions de francs par année pour arriver à 8 millions de francs en 2015. Vous l'avez relevé, Monsieur Sormanni, mais je me réjouis d'avoir au moins ces 8 millions de francs en 2015, car nous ne sommes pas au bout de nos peines. Ce qui devrait nous être rétrocédé atteint 15 millions de francs/an à vue humaine.

La Cour des comptes a rendu un premier rapport et nous avons immédiatement pris contact avec l'Etat pour nous mettre autour d'une table, puisque la Cour des comptes avait mis le doigt sur le fait qu'il n'y avait pas de collaboration entre l'Etat et la Ville pour réclamer plus d'argent à la Confédération. Mais on n'a pas réussi à obtenir que l'Etat délègue quelqu'un pour réclamer à la Confédération les quelques millions de francs dont nous pourrions bénéficier les uns et les autres, l'Etat et la Ville. Cela ne concerne pas que la Ville.

Autre déconvenue: l'Etat attend le deuxième volet de l'analyse de la Cour des comptes. Je me vois mal le traîner en justice pour non-respect de la loi, puisqu'une loi impose au Conseil d'Etat de nous rétrocéder l'entièreté de la somme qu'il reçoit pour le territoire communal de la Ville de Genève afin d'entretenir les routes. Je me vois mal aller au tribunal et m'attaquer directement à des gens qui, par ailleurs, veulent négocier ou qui ont négocié avec la Ville de Genève, durant la présidence de M. Mark Muller, pour en arriver à un compromis.

Sur l'effacement de l'ardoise, Monsieur Sormanni, je n'imaginai pas demander 350 millions de francs à l'Etat qui, d'ailleurs, les a sûrement dépensés pour entretenir des routes cantonales. C'était un peu délicat. Le Conseil administratif en a discuté et a trouvé qu'il était important de solder ce contentieux pour repartir de zéro. Depuis lors, plusieurs années ont passé et on estime que le Conseil d'Etat nous doit ces 15 millions de francs. Le Conseil administratif et moi-même, nous recevrons donc votre appui avec soulagement grâce à cette motion. Je m'engage, dès la remise du deuxième rapport de la Cour des comptes, qui arrivera peut-être avant l'été prochain, à reprendre mon bâton de pèlerin et, peut-être, à aller devant les tribunaux faire valoir nos droits.

Le président. Merci, Monsieur Pagani. Nous votons maintenant l'amendement accepté en commission, qui consiste en une reformulation du texte en une seule invite.

Mis aux voix, l'amendement est accepté par 55 oui contre 19 non.

Mise aux voix, la motion amendée est acceptée par 52 oui contre 22 non.

Elle est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à ouvrir des négociations avec l'Etat de Genève pour établir une nouvelle convention sur les routes visant à respecter pleinement l'esprit de l'article 20 de la L-Routes, en prenant en compte les profondes transformations organisationnelles et financières, notamment concernant les nouvelles tâches et charges, à l'image de la police municipale de la Ville de Genève.

Le Conseil administratif est chargé de prendre une mesure ou de présenter un rapport.

4. Questions orales.

Le président. Je donne maintenant la parole au Conseil administratif pour les réponses aux questions orales posées hier. J'étais passé sur ce point, malgré le fait que je l'avais annoncé. Je donne la parole à M. le conseiller administratif Rémy Pagani.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Je reviens sur la villa Calandrini, objet sur lequel une conseillère municipale, M^{me} Marie Barbey, m'a interpellé. Nous sommes en train de détailler, d'une part, les coûts de remise en état de cette maison – le toit, les façades... – qui n'avait pas été entretenue, pour qu'elle le soit comme n'importe lequel des 800 bâtiments dont nous avons la charge et, d'autre part, les travaux dédiés au programme de mes collègues Sami Kanaan et Esther Alder. Je vous transmettrai le détail de ces travaux lors de la prochaine séance.

En ce qui concerne la question de M^{me} la conseillère municipale Delphine Wuest, relative au chemin sécurisé de l'école Ferdinand-Hodler, il est juste que nous avons essayé de mettre en place un parcours fûté pour permettre aux enfants qui fréquentent cette école d'y aller en toute sécurité. La Commission des monuments, de la nature et des sites a donné son accord en mai 2014. Le Service des écoles et institutions pour l'enfance a ensuite repris le travail avec l'association des parents d'élèves pour baliser le parcours. A cette occasion,

cette dernière a relevé de nouveaux points où elle juge que le parcours n'est pas assez sûr, en lien avec des occupations d'objets publics, ceci selon les dires du Service des écoles et institutions pour l'enfance. Ce dernier a donc repris la concertation avec le Service de la sécurité et de l'espace publics et l'association des parents d'élèves.

Enfin, le réaménagement du trottoir au carrefour de la rue Théodore-De-Bèze et du boulevard Emile-Jaques-Dalcroze ne peut être réalisé, de même que la modification des régulations des traversées, en raison d'un recours contre l'aménagement de la rue Théodore-De-Bèze. Les personnes qui défendent les automobilistes – je ne citerai pas de nom, ni d'association – ne veulent pas que le boulevard Emile-Jaques-Dalcroze soit aménagé comme il se doit et comme prévu par la Direction générale des transports. Nous sommes donc bloqués, y compris pour la sécurisation de ce carrefour.

M. Guillaume Barazzone, conseiller administratif. Je réponds à mon tour aux questions qui m'ont été posées hier. Je réponds d'abord à la question de M^{me} Corinne Goehner-Da Cruz qui se demandait pourquoi il y avait eu des abatages d'arbres au quai Capo-d'Istria et s'ils seraient replantés. Sachez, Madame, que, sur les quais de l'Arve, il avait été planté essentiellement des érables. Ce lieu avait été aménagé au début du XX^e siècle et, au fil du temps, la végétation au bord de la rivière s'est fortement développée, ce qui a eu pour conséquence de concurrencer d'autres arbres sur le domaine public. Cela a provoqué un vieillissement prématuré de certains arbres. Au quai Capo-d'Istria, que vous mentionniez, ce phénomène est particulièrement avancé et il empêche de replanter des arbres à l'identique. Cela dit, le bureau d'étude du Service des espaces verts travaille actuellement sur un projet de plantation qui a pour but d'harmoniser la végétation au bord de la rivière et celle du quai. Les plantations sont prévues au printemps 2015, à condition d'obtenir les autorisations cantonales nécessaires, bien entendu. Voilà une bonne nouvelle.

Monsieur Alfonso Gomez, vous me posiez la question de l'entretien de la voirie sur le skate-park de Plainpalais et au parc des Bastions, en pointant un certain nombre de problèmes qui se posaient les dimanches, voire les samedis matin. Sachez qu'une entreprise privée est mandatée par le Service des espaces verts (SEVE), puisque son personnel ne travaille pas le week-end, pour le nettoyage du parc des Bastions d'avril à octobre. Le SEVE réactivera cette entreprise dès le week-end prochain; je pense donc qu'on pourra voir une sacrée différence. Le skate-park était, lui, initialement nettoyé par un employé de la Délégation à la jeunesse et, actuellement, à la demande du Conseil administratif, et en particulier de ma collègue Esther Alder, l'Œuvre suisse d'entraide ouvrière est mandatée par le Service Voirie – Ville propre pour nettoyer ce lieu chaque

Questions orales

matin, toute l'année. Nous leur avons recommandé de prêter une attention particulière à cet endroit, mais il est très difficile de nettoyer systématiquement tous les tags de ce skate-park, pour deux raisons. La première est qu'il y en a de plus en plus et que nous devons intervenir de manière récurrente. La seconde est que, en nettoyant le skate-park au karcher, nous l'abîmons, raison pour laquelle nous devons trouver un équilibre entre le nettoyage et la préservation de la structure du skate-park.

Je réponds ensuite à une question qui m'avait été posée par M. Rumo, s'agissant des arrêts des trams 14 et 18 des Transports publics genevois à la gare de Cornavin. Il me demandait si la Voirie pouvait faire un effort particulier et s'il était possible de réaménager le lieu. Je n'ai pas encore pu avoir la réponse sur le réaménagement, qui nécessite peut-être qu'on repeigne des murs. S'agissant de la voirie, sachez que les corbeilles sont vidées deux fois par jour par nos équipes et une fois par jour, le soir, par une entreprise privée qui vient en appoint. Les déchets sur la voie publique sont ramassés en parallèle. Un contrat supplémentaire a été passé avec une entreprise sociale, depuis juillet dernier, pour faire face aux pics de fréquentation, et donc de saleté. Une personne à temps plein vide chaque jour de la semaine les corbeilles et entretient le nettoyage du sol, que les équipes du Service Voirie – Ville propre entretiennent également. A la suite de votre interpellation, Monsieur, j'ai demandé à mes services de prêter une attention particulière à ce lieu; c'est vraiment une carte de visite de la Ville. Vous utilisez le terme «crapoteux» et je ne peux qu'être d'accord avec vous ou avec celui qui avait initié cette réflexion.

J'avais partiellement répondu hier à la question posée par M. Thévoz sur les meubles contaminés par les punaises de lit. Vous nous indiquiez que, d'après vos informations, Monsieur, ils n'étaient plus débarrassés gratuitement par la Voirie. Je peux vous apporter les informations suivantes. La Voirie collecte toujours gratuitement les meubles contaminés par les punaises de lit. Pour ce faire, la Voirie tient à la disposition des habitants des grandes housses en plastique, qui sont disponibles gratuitement à la réception de la Voirie, à la rue François-Dussaud, afin que les habitants ne déposent pas leurs meubles infectés sans prendre rendez-vous avec notre service. Les habitants sont informés de cette procédure par les téléphonistes, lors de la prise de rendez-vous. En complément, s'agissant de la protection des travailleurs dont je vous ai parlé hier, des combinaisons fines à enfiler sur les vêtements de travail et des gants ont été distribués aux équipes de la Voirie. Enfin, à ce jour et selon les informations qui m'ont été données, la Voirie n'a jamais facturé la prestation d'incinération des meubles contaminés. Ceux-ci sont ramenés à l'entreprise prestataire de voirie pour leur déconstruction.

Je réponds enfin à une question qui m'avait été posée hier par M. Holenweg. Il y avait beaucoup de bruit; je vous cite, corrigez-moi si je me suis trompé: «Qu'est-ce que le Conseil administratif fait des préavis nuls ou nonavenus qui lui

sont rendus par les membres de la commission des naturalisations en violation du règlement du Conseil municipal et de la loi sur l'administration des communes, par une commission qui ne devrait pas les donner comme elle le fait, ni les rendre au Conseil administratif?» Je répons de la manière suivante. Depuis 1999, le traitement des dossiers de naturalisation en Ville de Genève fait l'objet d'une délégation partielle de compétence au Conseil administratif pour les candidats âgés de plus de 25 ans. Conformément à l'article 135 du règlement du Conseil municipal, la commission des naturalisations, votre commission, formule des préavis adressés au Conseil administratif, sans passer par le plénum du Conseil municipal. C'est le Conseil administratif qui décide du préavis final de la commune, avant que le dossier soit transmis à l'autorité cantonale. Je peux ajouter que, dans les faits, chacun des 100 à 150 dossiers traités chaque mois fait l'objet d'un vote de la commission des naturalisations, dont le résultat est effectivement communiqué au Conseil administratif. Les votes négatifs, dont vous parliez, qui représentent moins de 1% des dossiers traités, sont explicités par le biais des rapports établis par le commissaire chargé du dossier et c'est sur cette base que le Conseil administratif détermine le préavis final de la Ville de Genève, décision communiquée, comme je vous le disais, au Service cantonal des naturalisations. Sachez que, dans la présente législature, le Conseil administratif n'a jamais eu à se plaindre d'un manque d'éléments ou d'informations pour pouvoir se déterminer sur un préavis négatif de la commission.

Cela dit, j'avais pu faire part d'une remarque qui nous paraissait essentielle: un certain nombre de dossiers n'avaient pas été traités dans les temps et un dossier avait été perdu malheureusement – j'imagine sans volonté de la part du commissaire. Je voulais donc rappeler les règles pour que la commission traite ces dossiers de manière diligente. Nous avons de plus en plus de naturalisations en Ville de Genève et nous devons donc nous organiser, quel que soit le système voulu par ce Conseil municipal, de manière à les traiter rapidement. Vous savez que les procédures durent très longtemps. Je pense à titre personnel qu'elles durent trop longtemps. C'est d'ailleurs l'avis du Conseil d'Etat, qui nous a demandé d'en réduire la durée autant que faire se peut, à chaque échelon, que ce soit au niveau cantonal ou au niveau communal. Je vous invite vivement à traiter ces dossiers avec la plus grande diligence et je vous remercie pour votre attention.

5. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 16 mars 1999 de M^{mes} Marie Vanek, Catherine Gonzalez-Charvet, MM. Didier Burkhardt et Jean-Pierre Lyon: «Extension des zones piétonnes au centre-ville» (M-392 A)¹.

Rapport de M^{me} Patricia Richard.

Préambule

La motion M-392 a été traitée le 4 septembre 2001, oubliée et perdue au fond des tiroirs de la commission de l'aménagement et de l'environnement au fil des années. Elle a eu plusieurs rapporteurs, qui l'ont à leur tour oubliée.

Je tiens donc, une fois n'est pas coutume, à remercier non pas le ou la procès-verbaliste, donc le nom ne figure pas sur le procès-verbal, mais le Secrétariat du Conseil municipal qui a dû aller rechercher ce dernier dans les archives papiers.

Rappel de la motion

Considérant que:

- la plupart des villes suisses et européennes ont aménagé d'importantes zones piétonnes qui connaissent un énorme succès;
- Genève est à la traîne en raison de la politique axée sur l'utilisation de la voiture menée depuis des décennies par la majorité de droite;
- il a fallu des luttes opiniâtres pour obtenir la fermeture de la place du Molard, de la place de la Fusterie et du haut de la rue du Mont-Blanc, ainsi que pour la création d'une semi-zone piétonne dans les Rues-Basses et que, depuis, tout est bloqué!
- le trafic de transit est aujourd'hui insignifiant à la rue du Rhône, cette artère servant surtout de lieux de parcage sauvage pour des voitures, qui gênent les TPG;
- cet usage du domaine public par quelques automobilistes se justifie d'autant moins en raison de la présence toute proche du parking sous-lacustre;
- une extension des zones piétonnes peut donc être réalisée facilement,

¹ «Mémorial 157^e année»: Développée, 334.

le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'entreprendre les démarches nécessaires pour réaliser une extension des zones piétonnes au centre-ville et dans les quartiers d'habitation avec:

- la fermeture de la place Longemalle, de la place du Rhône et des petites rues entre la place Longemalle et la place du Molard, pour en faire des zones piétonnes;
- la suppression du trafic automobile dans le secteur de la rue du Rhône entre la place Longemalle et la place Bel-Air en réservant cette rue aux TPG, aux piétons et aux cyclistes, comme les Rues-Basses, par lesquelles passe le tram 12;
- le maintien de l'accessibilité du périmètre concerné aux véhicules professionnels;
- de procéder à cet effet à des aménagements peu coûteux et permettant de créer des espaces conviviaux pour des terrasses de café, des petits marchés, notamment d'artisans, des expositions, des animations diverses, etc., et
- de faire étudier en vue de réaliser, par tous les moyens utiles dont il dispose, un projet global dotant chaque quartier de la ville d'une place aménagée pouvant accueillir les marchés hebdomadaires, des fêtes et animations diverses, régulières ou ponctuelles. Et que cette place soit entourée ou prolongée par une zone piétonne ou résidentielle permanente permettant l'accès sans danger pour tous les habitants. Cet objectif devrait être atteint, dans la mesure du possible, pour la fin de la législature qui commence.

Travaux de la commission

La motion étant traitée plus de deux ans après son dépôt, un commissaire propose de passer directement à la discussion.

Un commissaire signataire de la motion affirme qu'il ne l'aurait pas déposée si il avait été au courant des travaux de modification des zones de transport public depuis la poste du Stand jusqu'à la Corraterie en cours depuis le mois d'août de cette année.

Un autre commissaire propose de joindre la motion M-392 au plan piétonnier, car il y répond.

Une discussion s'en suit, sur certains mots, qui diffère entre «interdiction de circulation» et «plan piétons», la commission décide donc de voter les invites les unes après les autres.

La première invite: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'entreprendre les démarches nécessaires pour réaliser une extension des zones piétonnes au centre-ville et dans les quartiers d'habitation.»

La première invite est acceptée par 8 oui contre 2 non et 2 abstentions.

La deuxième invite: «La fermeture de la place Longemalle, de la place du Rhône et des petites rues entre la place Longemalle et la place du Molard, pour en faire des zones piétonnes.»

La deuxième invite est acceptée par 8 oui contre 2 non et 2 abstentions.

Un commissaire propose une nouvelle troisième invite: «La suppression du trafic automobile dans le secteur de la rue du Rhône entre la place du Rhône et la place Bel-Air en réservant cette rue aux TPG, aux piétons et aux cyclistes, comme les Rues-Basses, par lesquelles passe le tram 12.»

La troisième invite est acceptée à l'unanimité.

La quatrième invite: «Le maintien de l'accessibilité du périmètre concerné aux véhicules professionnels.»

La quatrième invite est acceptée à l'unanimité.

La cinquième invite: «De procéder à cet effet à des aménagements peu coûteux et permettant de créer des espaces conviviaux pour des terrasses de café, des petits marchés, notamment d'artisans, des expositions, des animations diverses, etc.»

La cinquième invite est acceptée à l'unanimité.

La sixième invite: «De faire étudier en vue de réaliser, par tous les moyens utiles dont il dispose, un projet global dotant chaque quartier de la ville d'une place aménagée pouvant accueillir les marchés hebdomadaires, des fêtes et animations diverses, régulières ou ponctuelles. Et que cette place soit entourée ou prolongée par une zone piétonne ou résidentielle permanente permettant l'accès sans danger pour tous les habitants. Cet objectif devrait être atteint, dans la mesure du possible, pour la fin de la législature qui commence.»

La sixième invite est acceptée à l'unanimité.

Mise aux voix, la motion M-392 est acceptée à l'unanimité.

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'entreprendre les démarches nécessaires pour réaliser une extension des zones piétonnes au centre-ville et dans les quartiers d'habitation;

- la fermeture de la place Longemalle, de la place du Rhône et des petites rues entre la place Longemalle et la place du Molard, pour en faire des zones piétonnes;

- la suppression du trafic automobile dans le secteur de la rue du Rhône entre la place du Rhône et la place Bel-Air en réservant cette rue aux TPG, aux piétons et aux cyclistes, comme les Rues-Basses, par lesquelles passe le tram 12;
- le maintien de l'accessibilité du périmètre concerné aux véhicules professionnels;
- de procéder à cet effet à des aménagements peu coûteux et permettant de créer des espaces conviviaux pour des terrasses de café, des petits marchés, notamment d'artisans, des expositions, des animations diverses, etc;
- de faire étudier en vue de réaliser, par tous les moyens utiles dont il dispose, un projet global dotant chaque quartier de la ville d'une place aménagée pouvant accueillir les marchés hebdomadaires, des fêtes et animations diverses, régulières ou ponctuelles. Et que cette place soit entourée ou prolongée par une zone piétonne ou résidentielle permanente permettant l'accès sans danger pour tous les habitants. Cet objectif devrait être atteint, dans la mesure du possible, pour la fin de la législature qui commence.

Le président. En commission, cette motion amendée a été acceptée à l'unanimité. Je donne la parole à la présidente de la commission, M^{me} Brigitte Studer. A l'époque, M. Roger Deneys présidait, mais il nous a quittés depuis longtemps pour rejoindre un autre cénacle. M^{me} Studer, désirez-vous prendre la parole? Non. Je donne la parole à la rapporteuse, M^{me} Patricia Richard... qui ne la prend pas non plus. Je donne la parole aux membres du Conseil municipal ou du Conseil administratif qui la désirent. Vraisemblablement... Ah! Je passe la parole à M^{me} Jannick Frigenti Empana.

M^{me} Jannick Frigenti Empana (S). Cette motion date, on peut le dire. Cela fait un certain nombre d'années qu'elle a été déposée et étudiée, néanmoins, bien qu'un certain nombre d'invités aient déjà été réalisées tout ou en partie, il reste la dernière invite, pour laquelle le Parti socialiste aimerait que cette motion soit examinée avec soin. Il encourage le Conseil administratif à y apporter un regard appliqué. Mettre en place des zones piétonnes dans les quartiers, accessibles aux habitants, pour que des choses se passent, en termes de marchés, de vie dans les quartiers, est une position que nous soutenons.

M^{me} Brigitte Studer (EàG). Depuis que cette motion a été déposée en 2001, le temps a bien passé. Merci, d'ailleurs, à M^{me} Patricia Richard d'avoir rédigé le rapport, après toutes ces années. En même temps, cela permet de constater tout le chemin parcouru depuis treize ans. La motion parle de la place de Longemalle,

des petites rues entre cette place et la place du Molard, en souhaitant qu'elles deviennent piétonnes. Cette piétonisation a enfin été rendue possible. L'actualité d'une partie des invites – le secteur de la rue du Rhône – reste une préoccupation, comme aussi le fait de faciliter l'accessibilité aux différents endroits cités pour les véhicules professionnels.

Nous, à Ensemble à gauche, nous trouvons que les deux dernières invites sont particulièrement importantes et actuelles, soit tout d'abord la réalisation d'aménagements peu coûteux pour créer des espaces conviviaux permettant des animations et autres, mais aussi l'idée, qui nous semble toujours importante, de doter chaque quartier de la ville d'une place aménagée pouvant accueillir marchés, fêtes et animations diverses. De telles places ont effectivement été réalisées depuis 2001, comme la place de la Navigation ou la place Simon-Goulart, mais elles restent à faire pour bien des quartiers. Cette motion a donc valeur de programme. Par conséquent, le groupe Ensemble à gauche vous propose de l'accepter et de la renvoyer au Conseil administratif pour réaliser la suite.

M^{me} Danièle Magnin (MCG). On ne peut qu'être choqué de voir qu'une motion arrive après quinze ans devant notre plénum. C'est juste lamentable. Elle avait déjà dû attendre deux ans avant d'être abordée en commission, puisqu'elle avait été déposée en 1999 et qu'elle n'avait été étudiée que deux ans plus tard. Ensuite, elle est passée aux oubliettes. Oui, il s'est passé des choses depuis lors, mais, pour le Mouvement citoyens genevois, il est absolument impensable de fermer systématiquement les rues autour de cette petite butte, de cette jolie colline qui porte le doux nom de Genève. On est obligé d'en faire le tour, on est obligé de pouvoir s'en approcher, y accéder et se garer pour atteindre les commerces. Dans cette ville, il n'y a pas que des jeunes et des cyclistes. Il y a aussi des gens qui se déplacent avec leur propre moyen de transport. Cela figure encore dans notre Constitution et je doute que la mesure puisse passer. Nous nous opposons donc fermement au contenu de cette motion.

M. Alfonso Gomez (Ve). Au risque de fâcher, avouons-le, même si cette motion date de plus d'une décennie, bientôt deux, elle reste d'actualité et ce que l'on vient d'entendre le prouve. Dernièrement, il y a eu une certaine réaction – c'est le moins qu'on puisse dire – de la part de la droite, mais surtout de l'extrême droite, sur les rues piétonnes. Manifestement, ses représentants n'ont toujours pas compris que c'est un véritable bonheur de marcher dans des rues où vous n'avez pas de circulation automobile et où vous n'êtes pas forcément confiné sur un bout de trottoir. Ils veulent, paraît-il, accéder aux magasins. Eh bien, bonne chance, parce que, à partir de 17 h, plus personne ne bouge; tout est bloqué. Pourquoi? Par une politique totalement aberrante, contre-productive et, disons-le, d'un autre

âge, qui consiste à favoriser le tout à la voiture. L'exemple nous a été donné il y a un petit moment par les déclarations de M. Pagani concernant une association pro-voitures – j'allais dire pro-bagnoles – qui défend la bagnole contre la sécurité des enfants. J'irai même plus loin: la voiture va contre la santé de nos concitoyens et des habitants de la Ville.

Cette motion est d'actualité, malheureusement. Je rejoins ma préopinante: c'est un scandale qu'on ait mis autant de temps pour la traiter. Enfin, je ne sais pas si c'en est un, mais c'est bien dommage, en tout cas. Il est important que ce plénum donne un signal – encore un, un de plus – aux autorités et à la population, disant que nous avons pris note d'un changement comportemental, qu'il y a de plus en plus d'habitants de notre canton et de notre ville qui souhaitent vivre dans un milieu sain et qui désirent avoir des rues piétonnes. Cela est prouvé par les résultats en Ville de Genève lors des différentes votations que nous avons eues. Même les commerçants! Dans les diverses expériences à travers le monde et dans d'autres villes, on voit que les commerçants ont peu à craindre des zones piétonnes. Au contraire. Les nombreuses expériences démontrent, chiffres d'affaires à l'appui, qu'il y a quasiment toujours une augmentation de leur chiffre d'affaires.

Pour toutes ces raisons, nous soutiendrons bien entendu cette motion. Qui plus est, parce que Genève a du retard – et elle ne semble pas le rattraper – en matière de mobilité douce et de zones piétonnes. Elle a beaucoup de retard si vous la comparez à d'autres villes de Suisse, à Zurich ou à Bâle, par exemple. Cela est dû, non au fait que nous, les Genevois, nous soyons des êtres un peu à part, mais au conservatisme borné – eh oui – de la droite, qui n'a pas pris encore la mesure des signes de notre temps et des changements dans la mobilité. Les deux dernières invites sont extrêmement intéressantes et c'est la raison pour laquelle le groupe des Verts soutiendra cette motion.

M. Adrien Genecand (LR). Ce qui est un peu dommage dans la fin de ce débat, qui en annonce manifestement le début, c'est que M. Gomez vient d'insulter probablement 57% de la population genevoise car, aux dernières nouvelles, mis à part le sondage dont vous vous gargarisez depuis hier, la population genevoise, à moins qu'elle ne soit composée de 57% d'extrémistes de droite, a refusé les rues piétonnes. C'est cela, la réalité, Monsieur Gomez. Je ne peux pas croire un seul instant que ces 57% méritent le qualificatif «bornés» dans votre bouche, ni que vous puissiez dire qu'ils n'ont «pas compris».

La finalité de cette motion est donc non seulement dépassée et obsolète, mais elle a déjà été soumise à la population. La population s'est prononcée. Toute une série de mesures ont été réalisées, notamment la fermeture de la rue du Rhône aux voitures, en tout cas dans son tronçon entre la place du Rhône et la place de

Bel-Air. L'autre partie, la piétonisation de certains cœurs de quartier, demandée par l'invite dont nous discuterons manifestement ce soir, figure dans la proposition PR-787 du Conseil administratif pour la piétonisation du centre-ville et le parking Clé-de-Rive. Au début, cette proposition prévoyait la piétonisation d'un ensemble assez large de rues, dans le cœur des quartiers. Aux dernières nouvelles, cela a disparu avec la votation sur l'initiative IN-2 pour 200 rues piétonnes. Si vous aviez suivi le sort réservé à votre initiative, peut-être que cela vous concernerait un peu plus. Concrètement, pour l'instant, on en est au stade où le projet sur la table, qui a été accepté, comprend déjà les cœurs piétons. On va de l'avant sur ce périmètre de la Vieille-Ville et ses alentours, avec la compensation en sous-sol offerte par le parking Clé-de-Rive, que nous appelons de nos vœux.

Mais ce n'est pas du tout ce qui est décrit dans cette invite et qui nécessite d'identifier ce qui pourrait être piétonnisé dans le cœur des quartiers – mais les études ont déjà été faites et le Conseil administratif les tient probablement à votre disposition, Monsieur Gomez, si elles vous intéressent. Sauf que, comme je vous l'ai dit en préambule, la réalité est que le peuple a tranché cette question: il a dit non à 57%. C'est pourquoi nous refuserons cette motion.

M. Pascal Spuhler (MCG). Je pensais que ce débat aurait été court, vu l'obsolescence de cette motion, et on se fait finalement insulter et provoquer. C'est dommage que vous n'ayez pas réagi sur le moment, Monsieur le président, parce que les insultes d'un ayatollah Vert et d'un cycloterroriste ne m'intéressent pas beaucoup à ce niveau du débat. Cette motion a près de 20 ans (*remarques*), plus près des 20 ans que des 15, mais enfin elle est tout à fait obsolète. Elle n'a plus de justification et la raison aurait voulu que les Verts ou les groupes correspondant à ses signataires la retirent et en déposent une autre, plus adaptée. Mon collègue Genecand l'a précisé: à 57%, la population a dit non aux 200 rues piétonnes, mais vous insistez. On vous jette par la porte, vous rentrez par la fenêtre, ce qui montre bien un manque de raison. Il n'y a rien de raisonnable dans le dogmatisme, qui est tout ce qui vous figure en tant que parti. Cette motion ne mérite que la poubelle et je vous renvoie à vos cahiers pour imaginer quelque chose d'un peu plus cohérent et d'un peu plus actuel.

M. Eric Bertinat (UDC). Puisque l'on revient sur un débat que nous avons déjà vécu, je reviendrai également sur les propos de mon collègue Gomez. Il est nécessaire de rappeler deux ou trois points ou, plus précisément, de les détailler – et je pense particulièrement à l'intervention de mon collègue du Parti libéral-radical, qui a rappelé que le peuple s'est prononcé sur cette question. Il a dit non. Il n'a pas forcément dit non à une piétonisation de ce périmètre; il a dit non à un mauvais projet. Quand nous l'avions étudié de près, nous avons vu que le

flux de circulation était rejeté sur d'autres rues et posait d'infinis problèmes. Le débat n'est donc pas forcément clos, mais ce que nous attendons de la part de M. Pagani, c'est un nouveau projet pour que nous puissions à nouveau nous prononcer. C'est ma première remarque.

Ma deuxième remarque porte sur une espèce de vieille lune qu'on nous sert à tout propos et qui m'agace. Elle consiste à nous dire que le choix des habitants de notre ville en matière de transports s'est passablement modifié, ces dernières années. C'est vrai. Beaucoup de gens ont délaissé leur voiture pour circuler selon des modes de transport public ou des modes de transport appelé doux, mais cette remarque vaut en pourcentage. En chiffres purs, bien évidemment, avec l'augmentation de la population, le nombre de voitures n'a pas baissé. Nous sommes confrontés à un problème de circulation. Nous dire sans cesse que les gens utilisent de moins en moins leur voiture, c'est vrai en pourcentage, mais, dans les faits, sur la route, les voitures sont là et les bouchons sont extrêmement pénalisants pour de nombreuses personnes, qui ne prennent pas leur voiture pour se balader sur le pont du Mont-Blanc à 16 h ou à 17 h, mais pour utiliser la voiture en tant que moyen de transport professionnel. Là, nous pénalisons durement l'économie. Après la votation que nous avons connue sur cet objet, il n'y a aucune raison d'accepter cette motion. Nous la refuserons.

M. Pascal Holenweg (S). En lisant les noms des auteurs de la motion de 1999, je suis empreint d'une vague de nostalgie. C'était une période où j'ai fait un bref passage dans ce Conseil municipal. Je commencerai donc par saluer mes camarades Marie, Catherine, Didier et Jean-Pierre, signataires de la motion, qui ne siègent plus parmi nous, mais qui, en 1999, avaient fait une proposition qui s'est en grande partie réalisée, d'une certaine manière, en quinze ans, sans que le Conseil municipal y soit pour grand-chose, en tout cas sans que cette motion y soit pour grand-chose. Pendant que la place de Longemalle était piétonnisée, pendant que la circulation était réduite à la rue du Rhône, la motion dormait paisiblement dans les archives du Conseil municipal, ce qui relativise grandement notre prétention à changer les réalités de cette ville.

Ma deuxième remarque s'adresse à M. Genecand – je vous prie de la lui transmettre, Monsieur le président. C'est un rappel sur les votations. Comme l'a relevé M. Bertinat tout à l'heure, les citoyens de la Ville de Genève n'ont pas refusé les zones piétonnes; ils ont refusé un mauvais projet de concrétisation d'un certain nombre de zones piétonnes, non reliées les unes aux autres, et qui avait pour conséquence non pas de créer des zones piétonnes, mais de créer des zones qui repoussaient la circulation sur d'autres zones voisines. C'est pour cette raison-là et parce que le projet présenté était inconséquent, incohérent et inefficace qu'il a été refusé. Précédemment, les citoyennes et les citoyens de la Ville de Genève

avaient non seulement approuvé assez clairement l'initiative IN 144 pour une mobilité douce, mais ils avaient fait basculer le sort de cette initiative vers l'approbation au plan cantonal. Or, cette initiative impliquait la création de zones piétonnes, entre autres choses.

Enfin, dernière remarque: le sondage organisé par les services de M. Barthassat n'est pas un vote – ce n'est même pas un sondage, d'ailleurs; c'est une enquête – mais, quand les 60 à 80% de 12 000 personnes réclament la création de zones piétonnes dans l'hypercentre – et cette motion, quand elle parle de centre, parle de l'hypercentre –, on a non pas une votation populaire, mais une indication quant aux attentes de la population de cette ville. Nous ne sommes pas comptables, ni représentants des attentes des habitants de Vandœuvres ou de Chancy. Nous devons être à l'écoute des attentes des habitants de la Ville de Genève et ceux-ci se prononcent pour les zones piétonnes quand on leur propose des projets à peu près cohérents, ce qui n'était pas le cas des projets de concrétisation de l'initiative municipale pour les zones piétonnes. Ils en voient très concrètement les avantages, tous les jours, en les traversant.

Dernière remarque: de toutes les invites de la motion, les deux dernières sont les plus importantes. Il ne s'agit pas seulement de faire sortir les voitures d'un certain nombre d'espaces. Il s'agit surtout d'y faire entrer la vie et, pour y faire entrer la vie sociale, il faut en faire sortir les voitures. Cette motion relève d'une telle évidence qu'il paraît difficile de nier la légitimité de l'accepter, soit l'évidence, en 2015, que la majorité des habitants de cette Ville, qu'ils aient ou non le droit de vote, sont en faveur de la mobilité douce, et donc en faveur des zones piétonnes. Là-dessus, ils se sont clairement prononcés, si clairement qu'ils ont entraîné la totalité du canton.

M^{me} Catherine Thobellem (Ve). Pour répondre aux représentants du Parti libéral-radical et de l'Union démocratique du centre, comme M. Holenweg le précisait, les 57% évoqués n'étaient pas contre les rues piétonnes, mais contre le projet présenté par le Conseil administratif, bizarrement ficelé.

Le groupe des Verts salue la motion du Parti du travail d'alors, mais il ne peut que déplorer – cela a été dit et redit – la perte, puis l'oubli de cette motion, qui date de 1999, dans les méandres des commissions. Il s'agit d'un véritable collector, raison pour laquelle on peut la traiter avec la plus grande attention. Depuis lors, il y a eu quelques changements, mais pas énormément. Quelques rues ont été fermées et une partie de la rue du Rhône a été réservée pour les transports publics, les véhicules professionnels, les cyclistes et les piétons. Dans les faits, de nombreux véhicules non autorisés empruntent toujours cette voie et gênent systématiquement les transports publics et les cyclistes. Je serais tentée de demander ce que font les agents de la police municipale en ce moment...

Toutefois, malgré le grand âge de cette motion, les deux dernières invites restent d'actualité, car elles répondent à une demande grandissante des Genevoises et des Genevois de créer davantage de lieux sécurisés dans des environnements moins pollués, favorisant la convivialité. Le 28 septembre dernier, le peuple s'est exprimé à presque 70% en Ville de Genève – un véritable plébiscite – en faveur d'une autre mobilité que le tout à la voiture en refusant la traversée de la rade. En plus de l'expression populaire, il convient de préciser que 42% des ménages en Ville de Genève ne possèdent pas de voiture, raison pour laquelle la voirie doit s'adapter aux choix de vie des habitants et offrir aussi ce type d'aménagement.

Cette motion, acceptée en commission à l'unanimité, demande une étude de piétonisation dans d'autres quartiers, en plus du centre-ville, en vue de la création de petits marchés – comme celui des Grottes, qui a beaucoup de succès d'ailleurs – et de diverses animations de jour, qui font l'objet de sollicitations de plus en plus importantes des habitantes et des habitants de la ville de Genève. Ces places aménagées, prolongées par des rues piétonnes, permettraient de mettre en place des zones d'échange dans un environnement plus sain et protégé des véhicules motorisés, afin que les habitantes et les habitants des quartiers se réapproprient ces espaces qui leur font tant défaut aujourd'hui.

Nous tenons à souligner que l'animation de jour des rues permet aussi d'améliorer l'attractivité des commerces, et notamment de dynamiser les petits commerces en difficulté, qui se plaignent à juste titre du manque de passage de piétons devant leurs boutiques. Il existe de nombreux exemples de villes modernes européennes qui ont fait fructifier leurs commerces grâce à une piétonisation cohérente des quartiers. La Ville de Genève doit enfin relever ce défi.

Les Verts vous invitent donc, chers collègues, à accepter cette motion, qui reste totalement d'actualité, qui va dans le sens de l'amélioration de la qualité de vie de toutes et tous, ainsi que de la convivialité dans un environnement plus sain et plus sécurisé.

M. Adrien Genecand (LR). On peut refaire une énième fois ce débat sur les rues piétonnes. J'ai beaucoup de plaisir à le faire, notamment sur la question des entreprises – vos entreprises, nos entreprises –, et je souligne que, dans ce débat-là, en l'occurrence sur ce projet-là, la Fédération des artisans, commerçants et entrepreneurs de Genève s'y est opposée. Monsieur Holenweg, vous me voyez très réjoui à l'idée que vous reconnaissiez maintenant que ce projet était mauvais et mal ficelé. Mais pourquoi l'avez-vous défendu? Pourquoi l'avez-vous accepté? Pourquoi vous êtes-vous battu pour le soutenir en votation?

Le président. Monsieur Genecand, pourriez-vous éviter, s'il vous plaît, de faire un dialogue, de poser des questions et de répondre personnellement? Essayez de donner votre propos, qu'il ait un intérêt général. (*Remarques.*) Je n'ai interpellé personne d'autre.

M. Adrien Genecand. Il a un intérêt général. Ce n'est pas parce que mon propos vous déplaît, Monsieur le président, qu'il n'a pas un intérêt général. Je poursuis.

Le président. Non. Je vous demande juste de ne pas poser des questions qui appellent des réponses et un dialogue à travers la salle. C'est tout. C'est la règle.

M. Adrien Genecand. Merci, Monsieur le président. La réalité est que cette dernière invite figure dans l'un des textes acceptés, soit la proposition PR-787, puis la proposition PR-1060, qui annulait la précédente, dont le titre renvoyait à la «stratégie de piétonisation du Conseil administratif» et dans laquelle on trouve une stratégie de piétonisation, notamment des cœurs de certains quartiers, comme Saint-Gervais ou les Pâquis. Il y a donc un projet accepté qui demande ce que la dernière invite de la motion demande. On ne fera pas ce débat pour ou contre les rues piétonnes. La question n'est pas de savoir si les rues piétonnes proposées dans l'objet soumis à votation en 2012, largement refusé par le peuple, étaient les bonnes ou pas. Entre les deux, il y a eu un projet; il a été accepté. On n'a pas besoin de refaire une motion qui redemande des études et qui dépensera de l'argent de nouveau pour autre chose que ce qui est déjà prévu.

Vous avez été bien obtus à l'époque – Monsieur le président, vous transmettez à qui cela intéresse, à qui voudra répondre. Dans le projet de piétonisation, il y avait une compensation des places de parking prévue, parfaitement logique et intelligente, qu'une majorité de ce plénum, en l'occurrence l'Alternative, a voulu supprimer. C'est ce qui a énervé beaucoup de gens dans leur vote, je pense. Depuis lors, toute la piétonisation est bloquée, puisque les compensations sont systématiquement refusées. De là, il a fallu mettre en place une loi cantonale qui oblige à compenser les places de parking pour que certains comprennent que piétonniser en passait par là. Les commerçants – on y revient – demandent du passage, oui, mais ils demandent aussi que les gens puissent accéder à leur commerce.

M. Carlos Medeiros (MCG). Chaque fois qu'on parle des aménagements de la Ville, nous sommes dans des positions de tranchées, surtout de la part des

Verts – et vous transmettez à M. Gomez, Monsieur le président, qu’il a tendance à prendre ses désirs pour des réalités. Je lui rappelle qu’une initiative qui sera soumise au peuple bientôt vient des milieux extrémistes Verts. C’est l’initiative Ecopop. (*Commentaires.*) Elle arrive par la droite, mais elle provient plutôt des milieux qu’on appellera alternatifs Verts. (*Commentaires.*) Après que vous nous avez traités d’extrémistes de droite, Monsieur Gomez, je pourrais simplement dire que, si nous le sommes, vous êtes un extrémiste Vert, associé à ceux qui veulent qu’on accepte l’initiative Ecopop.

Pour le reste, chacun dit que le peuple est pour ceci ou cela. Le peuple est surtout pour une complémentarité des transports. Autrefois, il a soutenu des transports publics performants, des pistes cyclables, mais aussi le respect de l’utilisation de la voiture dans la sphère privée. Aujourd’hui, l’automobiliste est un peu pris pour une vache à lait: c’est lui qui paie la plupart des aménagements piétons et tous les aménagements du système routier au niveau cantonal et communal.

Ce qu’on doit faire aujourd’hui est simple. Il y a une certaine logique à transformer certaines rues de l’hypercentre en zone piétonne. Le Mouvement citoyens genevois a toujours dit: pourquoi pas? A condition que le parking Clé-de-Rive et d’autres parkings soient envisageables autour de ce centre. J’ai comme exemple Sion, où nous étions en visite. J’ai été très étonné en bien: toute la zone du centre est piétonne, mais, tout autour, vous avez des parkings gratuits – et cela a été dit par les autorités de la Ville. Des parkings gratuits à 200 ou 300 m du centre-ville! Si nous entrons dans cette logique, le peuple sera tout à fait d’accord et vous n’empêcherez pas la zone commerçante du centre-ville de se développer pour que les commerçants puissent gagner leur vie.

Vous devez sortir de vos dogmes – vous transmettez encore au groupe des Verts, Monsieur le président. Vous devez être beaucoup plus conciliants et je suis sûr que, à la fin, M. Pagani et son homologue cantonal M. Barthassat trouveront des solutions satisfaisantes pour tout le monde, y compris les cyclistes et les piétons. Encore une fois, n’oublions jamais que le peuple a voté à plusieurs reprises pour la complémentarité des transports. Nous ne devons donc pas être dans une logique de tranchées, mais de concordat. Il faut s’asseoir autour d’une table, être lucides et, surtout, sortir du dogme.

M^{me} Jannick Frigenti Empana (S). Par cette intervention, j’aimerais rappeler la position du Parti socialiste, qui se concentre sur la question de la place aménagée. On ne peut pas dire que tous les quartiers de la Ville soient dotés de places aménagées dans lesquelles les citoyens et les citoyennes puissent se réunir, se retrouver et sur lesquelles des marchés puissent avoir lieu. On ne peut pas dire que tous les quartiers soient dotés d’un parc ou d’un square. C’est en ce sens que nous aimerions appuyer cette dernière invite et cette motion.

M. Alfonso Gomez (Ve). Je ne pouvais que réagir en entendant des propos absolument hallucinants et invraisemblables sur Ecopop, qui, je le rappelle à M. Sormanni, vient de vos milieux. Je rappelle que 85% des électeurs Verts, grâce à la campagne des Verts, ne soutiennent pas cette initiative. Dire qu'il s'agit d'une initiative écologiste est un mensonge, comme d'habitude, comme l'est le reste de vos propos. Vous avez la diatribe assez facile. Cela ne m'étonne pas et, nous aussi, nous pourrions vous traiter d'obtus de la voiture, voire de djihadistes des 4x4, mais ce genre de propos serait un résumé.

Comparer Sion et Genève, allons-y! D'abord, ce n'est pas la même grandeur de ville. Aujourd'hui, 80 000 voitures entrent dans le centre et dans l'hypercentre. Vous voulez installer des parkings en dehors? Il fallait le faire il y a quelques semaines! Le projet du Conseil d'Etat prévoyait d'installer les voitures en dehors de cet hypercentre, même un peu plus loin, dans des parkings payés sur un territoire étranger, ce qui aurait coûté beaucoup moins cher que ce que vous devrez payer aujourd'hui. Bravo pour l'utilisation des deniers publics!

M. Carlos Medeiros (MCG). C'est le tiers monde!

M. Alfonso Gomez. Et vous l'avez refusé! Cette totale incohérence vous caractérise. C'est une totale incohérence, car vos propos sont absolument dogmatiques. Vous pouvez vous énerver si vous voulez; je vous ai écouté, Monsieur. Vous avez décidé de ne pas tenir compte de la réalité de la mobilité dans une grande ville comme Genève. Vous voulez en faire une simple question électorale en disant que vous défendez la voiture parce que la voiture pourrait permettre, éventuellement, d'accéder au centre-ville. Cette politique mène aujourd'hui à une ville totalement paralysée. Regardez toutes les études – elles le démontrent: si vous commencez à piétonner le centre et l'hypercentre, cela favorise le commerce, la santé et la mobilité. Je vous conjure donc de revenir de la position totalement dogmatique que vous exprimez, à la limite de l'insulte, pour vous asseoir, même avec nous, autour d'une table, afin de sortir ce canton et cette ville des blocages dont la politique actuelle – que cela vous plaise ou pas – est la principale responsable. Pour le reste, évidemment, nous continuerons à soutenir cette motion.

Le président. Merci, Monsieur Gomez. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, essayez de modérer un peu vos propos au lieu de vous accuser mutuellement d'insulte. On a un peu de peine à suivre, ici; je n'entends pas tout. Je n'ai pas bien compris le début de votre propos, Monsieur Gomez, ni pourquoi vous avez pris M. Sormanni à partie. Je le dis, même si je n'ai peut-être pas bien suivi ce débat. Je donne la parole à M^{me} la conseillère municipale Brigitte Studer.

M. Pascal Holenweg (S). Il n'avait rien dit en plus!

Le président. Il me semblait bien que M. Sormanni n'avait pas pris la parole. C'était une erreur de votre part?

M. Alfonso Gomez (Ve). Oui, c'était une erreur de ma part, et je m'en excuse.

Le président. Je transmets vos excuses à M. Sormanni.

M^{me} Brigitte Studer (EàG). Merci, Monsieur le président. Vive l'histoire! pourrait-on dire. Cet objet a été déposé il y a quinze ans par ce qui était Ensemble à gauche à l'époque, qui a eu d'autres noms à travers l'histoire. Ses représentants d'alors seraient sûrement très étonnés de notre échange. Je constate qu'il porte davantage sur le titre de cette motion que sur sa réalité. Je rappelle que les places et les rues nommées dans cette motion sont, de fait, aujourd'hui, des zones piétonnes. On peut toujours se battre là-dessus, mais cela fera peut-être sourire les personnes qui avaient proposé leur piétonisation à l'époque.

Cela montre la démarche de proximité qui prévaut à Genève, où l'on réalise un bout, puis un bout, puis encore un bout, et il reste beaucoup à faire, alors que le débat actuel est plutôt à tout ou rien. Dans la réalité, il y a une évolution effective qui me semble plus concrète que le débat idéologique.

Les deux dernières invites posent vraiment des questions auxquelles on doit faire face aujourd'hui. Quand on ferme une rue ou une place, la question se pose de savoir ce qu'on en fait, comment elle vivra, comment on vit en ville. Leur aménagement est donc essentiel pour la vie des quartiers et du centre-ville, ainsi que pour la sécurité dans différents aspects de la vie en ville. Je vous demande donc de revenir à cette motion-là, au moment où vous voterez, plutôt qu'à une autre que vous imaginerez, et de donner un élan positif à l'animation des places et des rues fermées à la circulation, ainsi qu'à la vie à développer, afin que le Conseil administratif nous fasse des propositions.

M. Carlos Medeiros (MCG). Vous transmettez encore à M. Gomez, Monsieur le président, que M. Sormanni n'y est pour rien, mais il s'est excusé et c'est bien ainsi. Pour le reste, ce n'est pas une question d'insulte, Monsieur Gomez. Ici, nous n'insultons personne. Nous répondons, malheureusement, à votre quolibet d'extrême droite, que vous vous faites un malin plaisir à nous sortir à tout

bout de champ. Extrême droite ou pas, vous êtes très content, notamment hier concernant le crédit de rénovation de Lissignol, de voter avec nous. Parfois, notre soutien ne vous pose aucun problème.

Tout cela pour vous rappeler que le débat sur les aménagements de zones piétonnes a lieu en raison des positions de tranchée que vous adoptez, vous et vos groupes. D'ailleurs, si vous étiez cohérents, vous vous seriez rappelé la déconvenue – on l'appellera comme ça – que votre conseillère d'Etat, M^{me} Künzler, a essuyée, notamment parce qu'elle a fait des choix avec lesquels le peuple a clairement dit qu'il n'était pas d'accord: les feux qui ne sont pas synchronisés et les bouchons qu'elle a créés en engageant un monsieur venu de Toulouse – apparemment, on n'a pas d'ingénieurs à la hauteur, ici... Alors, ne continuez pas! Déjà que vous êtes bientôt un petit groupuscule, revenez au bon sens, si vous ne voulez pas disparaître, et essayez de trouver des solutions qui prennent en compte, encore une fois, la complémentarité des transports.

M. Daniel Sormanni (MCG). Je suis étonné de la tonalité du débat. Les choses paraissent très simples à certains, mais elles ne sont pas si simples. On a parlé de construction de parking, mais je ne veux pas garer ma voiture à Annemasse pour aller au centre-ville. Cela n'a pas de sens. Il aurait fallu être plus intelligent. Les bancs de l'Alternative disent toujours qu'ils sont d'accord de construire des parkings, mais ils veulent maintenant les faire en France... A propos des villes dont vous nous parlez souvent, en France voisine, par exemple, vous vous exclamez que leur centre-ville piéton est formidable. Oui, c'est formidable, pour autant qu'on puisse y accéder et qu'on ne doive pas garer sa voiture en périphérie ou dans la banlieue pour y venir. Dans un certain nombre de villes, notamment Strasbourg, sauf erreur, le parking est au centre-ville, sous la zone piétonne! C'est cela qu'il faut faire! (*Protestations.*) Là, on sera d'accord de créer des zones piétonnes, mais pas avec des parkings à Pétaouchnok, et encore moins en France voisine, pour encore, en plus, les payer!

M^{me} Patricia Richard (LR). Je ne voulais pas intervenir dans ce débat et je m'en étais abstenue jusque-là. Je suis désolée, mais j'ai entendu tellement d'inepties que je suis obligée de prendre la parole, et vous savez très bien que je ne le fais pas souvent. Je réserve mes paroles. Ce que j'ai entendu de mon préopinant du groupe des Verts est franchement lamentable.

On oublie très souvent que, lorsqu'il y a piétonisation, il y a changement d'une grande partie des commerces, parce que la piétonisation ne fonctionne pas pour certains commerces. Toutes les études le prouvent: il y a 35% de changement de commerces lors d'une piétonisation. Cela fonctionne mieux si le parking est sous

la zone piétonne ou dans sa proximité. Sur ces cinq dernières années, vous avez vu le nombre d'arcades qui sont vides ou qui changent de propriétaire ou de commerce au centre-ville. C'est absolument impressionnant. Pourquoi? Parce qu'on ne peut plus accéder ni se garer correctement au centre-ville. Quand vous allez voir une personne qui a dû fermer une arcade, parce qu'il ne faut pas se contenter d'imaginer, quand vous lui demandez pourquoi elle a fermé son arcade ou pourquoi elle a déménagé, elle vous répondra toujours la même chose: ses clients ne peuvent plus accéder au commerce ou ses fournisseurs ne peuvent plus la livrer.

Ceci parce que notre centre-ville a été transformé en zone de travaux gigantesque, en supprimant toutes les places de parking qui permettaient aux personnes à mobilité réduite, entre autres, d'y accéder de manière facilitée. (*Remarques.*) Nous ne sommes pas tous en état de pouvoir marcher très longtemps. Vous pouvez me faire autant de chiffres que vous voulez avec les doigts, il y a plusieurs parkings, certes, mais ils sont souvent pleins! Il y a des heures de pointe où ils sont pleins. Avec toute la meilleure volonté du monde, certains jours, à certaines heures, on ne trouve plus de place. Je peux vous le prouver quand vous le voulez. Mais on n'ira pas toutes seules, on ira avec des personnes qui ont de la peine à se mouvoir et vous verrez ce que c'est! Je l'ai fait à plusieurs reprises. Il faut arrêter de vous bander les yeux. On est tous d'accord pour dire que la mobilité est primordiale, mais arrêtons de tuer le commerce en supprimant les places de parc sans jamais les compenser! (*Applaudissements.*)

M. Daniel-Dany Pastore (MCG). Tout ceci est extraordinaire. (*Exclamations.*) Je trouve très bien que M. Gomez, dans son idéologie, dans sa foi profonde, veuille mettre des arbres au milieu des rues... pardon, des zones piétonnes un peu partout. Si on pouvait le faire, pourquoi pas? Mais on ne peut pas. L'automobile pollue, évidemment. Que faites-vous le dimanche? Vous prenez vos vélos? C'est bien, bravo! Vous aurez pu remarquer qu'il n'y a pas beaucoup de voitures. Le problème n'est donc pas la voiture; ce sont les envahisseurs, tous ceux qui viennent travailler et faire marcher la ville. (*Remarques.*) On peut les traiter d'envahisseurs, certes, mais ils contribuent aussi à l'économie de la ville. Peut-être faut-il commencer à les coincer, mais alors faisons des parkings comme celui de Clé-de-Rive, pour lequel vous n'étiez pas tout à fait d'accord.

J'aimerais que ce Conseil municipal prenne enfin les bonnes mesures. Tout le monde. Pas seulement un parti ou un autre. Pensez plus loin: ici, à Genève, on a besoin d'une économie. On est à la veille d'une votation où l'on veut arrêter les cadeaux fiscaux aux riches. Mais alors on supprimera tout! Les commerces, comme M^{me} Richard l'a dit. Bravo, très bien! Les clients ne peuvent plus accéder aux commerces. On a avantage à aller faire les courses en voiture, en train ou en avion, à Lyon ou à Paris; certaines compagnies font ça à très bon marché. Moi,

j'aimerais que la ville fonctionne. On a besoin de la voiture. Vous savez ce qu'une voiture paie comme taxes et impôts? Je crois que c'est pas mal. Cela fait aussi marcher l'économie.

Il est clair qu'il y a des bouchons en ville de Genève, aujourd'hui. Ce n'est pas la faute de tous les partis, mais c'est la faute d'une ancienne dirigeante, d'un certain parti, bien précis, qui nous a coûté 980 millions de francs en aménagements de la ville de Genève, en voulant arrêter l'automobile on ne sait pas où – on ne sait plus où la mettre à l'heure actuelle. Si on ferme des rues, où mettrons-nous nos voitures? Prenons les Eaux-Vives ou les Pâquis, où les gens paient 200 francs par année pour un macaron. Vous me direz que ce n'est pas beaucoup, cela fait 18 francs par mois. D'accord, mais ils prennent des amendes de toute façon, parce qu'on ne peut pas parquer aux Pâquis avec son macaron, si bien qu'ils vont ailleurs et qu'ils se font coller.

S'il vous plaît, tout le monde ne peut pas aller à vélo! Avec des paquets, on ne peut pas prendre les bus et les trams. A l'heure actuelle, ceux qui ont des paquets sont ceux qui ont les moyens de se les offrir, car Monsieur et Madame Tout le Monde vont à la Coop ou à la Migros – je fais de la pub pour elles, très bien – et rentrent avec un petit cornet pour manger un petit peu. La pauvreté à Genève commence à devenir vraiment évidente. Il serait temps que vous, à gauche, ayez une politique plus progressive, plutôt que de freiner tout ce qui peut fonctionner. Je suis d'accord qu'on a des problèmes de circulation en ville de Genève. Tout le monde est d'accord là-dessus. Tâchez de trouver une bonne solution, autre que celle que vous nous proposez, qui consiste à fermer des rues, à fermer des commerces parce que plus personne ne vient et à supprimer les places de parking pour les voitures.

Les voitures, il faut aussi les acheter et les vendre. Cela fait marcher la vie, cela donne du travail à des gens. Vous ferez des chômeurs en plus. Bravo, la gauche! Bravo, les Verts! C'est génial! De toute manière, vous ferez de Genève une ville morte. On n'aura plus d'autre possibilité que de venir y dormir. Et encore! Les loyers sont très chers. Les assurances, je n'en parle même plus. Vous ne faites rien pour améliorer les choses, vous les envenimez.

Revenez aux choses sérieuses, prenez-les du bon côté, réfléchissez avant de parler et trouvons des solutions tous ensemble plutôt que de vouloir nous tirer dans les pattes, en fermant des rues, ce qui ne sert strictement à rien! Je pourrais vous citer des rues aux Pâquis qui sont fermées sans que cela n'apporte rien de mieux. Quand les camions viennent livrer, ils la ferment automatiquement; avec les rétrécissements que vous avez faits, c'est le bouchon assuré. Arrêtez un peu toutes ces bêtises, qui sont vieilles et même plus d'actualité. On vous rappelle que c'est une vieille motion, qu'elle n'a plus lieu d'être et qu'il faut trouver d'autres solutions. Tiens, j'ai fait une rime!

Le président. Merci, Monsieur Pastore. Le bureau a décidé de clore la liste des demandes de parole. Il reste M^{me} Catherine Thobellem, M. Bayram Bozkurt et M^{me} Alexandra Rys. Je passe la parole à M^{me} la conseillère municipale Catherine Thobellem.

M^{me} Catherine Thobellem (Ve). Je ferai court. Ce qu'on entend ce soir est vraiment consternant et affligeant, surtout concernant les commerces. Actuellement, il n'y a pas suffisamment de rues piétonnes, ni de places aménagées; il y a des voitures qui circulent devant les commerces et pourtant ils sont en difficulté, les petits commerces notamment. Je reviens à ce que M^{me} Richard a dit concernant la fermeture des arcades – vous lui transmettez, Monsieur le président. Bien sûr que les arcades ferment les unes après les autres, étant donné le coût des arcades au centre-ville, dû à la spéculation que l'on connaît! On parlait du nombre de places de parking. Dans les Rues-Basses, il y en a six ou sept, sur un total, que j'avais calculé, de 3582 places, de mémoire. Sans le parking Clé-de-Rive, même si on applique la loi de compensation, les parkings du centre-ville permettraient très largement de compenser les places supprimées en surface, sans compter le nombre impressionnant de parkings souterrains privés.

M. Bayram Bozkurt (Ve). Je retire de cette motion une sorte de vision avant-gardiste. Ceux qui ont déposé cette motion avaient prévu que la situation de notre ville serait ainsi un jour ou l'autre, avec des bouchons et une augmentation du nombre de voitures.

Nous donnons une mauvaise image aux téléspectateurs qui nous regardent. On dirait qu'il n'y a que des piétons sur les bancs de gauche et que des gens véhiculés parmi les gens de droite. C'est faux. Tous les gens de gauche ne sont pas des piétons; tous les gens de droite ne sont pas motorisés. Je rappelle que nous, les Verts, nous défendons une meilleure qualité de vie en ville; nous la défendons pour tout le monde. Si ces zones piétonnes ont été demandées en 1999 déjà et si on les traite aujourd'hui, cela montre à quel point la volonté d'améliorer la qualité de vie de nos concitoyens se concrétise très lentement...

M^{me} Alexandra Rys (DC). Dans cette enceinte, les débats sur la mobilité ont la particularité de faire raconter pas mal d'âneries et vous apprécierez, j'espère, la mesure du terme que j'emploie. «Tout ce qui est excessif est insignifiant», disait Talleyrand, et, une fois de plus, nous en voyons l'illustration malheureusement.

Nous sommes appelés à voter un texte, ce soir, écrit noir sur blanc. Il n'est peut-être pas complètement inutile de ne pas céder au fantasme et de regarder ce

que ce texte dit. Fermeture de la place du Rhône et de la place de Longemalle: que je sache, c'est fait. Réserver aux Transports publics genevois la rue du Rhône, entre la place du Rhône et la place de Bel-Air: on essaie de le faire, insuffisamment, mais je crois qu'on est tous d'accord pour dire que l'un des points sur lesquels il faut travailler pour favoriser le report de la mobilité sur les TPG, c'est l'amélioration de la vitesse commerciale. Maintien de l'accessibilité aux véhicules professionnels: cela paraît une évidence. Il en va de même pour les deux invites suivantes.

Tout ce qui est excessif est insignifiant. Pourquoi? Parce que, bien sûr, nous souhaitons une amélioration de la qualité de vie en ville et, effectivement, dans certains cas, cela passe par une fermeture des rues, là où on a pu identifier que, par des aménagements, on pourrait donner un petit supplément de vie à un quartier. Mais il est vrai aussi, au centre-ville et dans l'hypercentre, que les transports professionnels, notamment, doivent pouvoir continuer de circuler. Des clients doivent pouvoir accéder aux commerces. Les batailles de chiffres ne servent pas à grand-chose. Une de mes préopinantes disait tout à l'heure que la compensation suffisait et qu'on pouvait supprimer les places de parc dans l'hypercentre sans nécessairement recourir au parking Clé-de-Rive. Ce n'est objectivement pas vrai et je l'ai dit plusieurs fois. Ces chiffres avaient été calculés à l'époque pour le secteur des Eaux-Vives, par un magistrat qu'on pouvait difficilement soupçonner d'être pro-bagnole. Mais la question n'est pas là.

Le fait est que dans le style de vie que nous appelons de nos vœux aujourd'hui les uns et les autres, il faut à l'évidence doser: oui, il doit y avoir de la place pour les piétons et les modes de transport doux; oui, il faut garder à l'esprit les besoins des activités économiques, et notamment des commerces; et, oui, le groupe démocrate-chrétien pense qu'on doit pouvoir arriver à faire cela, avec un peu de tranquillité d'esprit et de sérénité d'âme. En conclusion, Monsieur le président, je vous dirai que la vérité en matière de mobilité est dans le juste milieu et le juste milieu, vous l'aurez compris, c'est naturellement le Parti démocrate-chrétien (*exclamations*), qui ne changera pas son vote et votera ce soir comme il a voté en commission.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Je ne reprendrai pas les propos de M^{me} Rys; je les partage pour l'essentiel, et même pour une grande partie. Cela étant, il y a quand même un certain nombre de problèmes. Cette motion a l'avantage de nous renvoyer dans le temps et de faire la démonstration que toute une série de choses ont changé. Il y a une demande lancinante pour des zones piétonnes. J'ai été me promener dans les Rues-Basses, samedi. Le tram passe et il y a une foule considérable. Heureusement, j'ai aussi été me promener, en remontant de l'autre côté, dans la rue Neuve-du-Molard, qui est la vraie zone piétonne

qu'on a enfin réussi à créer, entre la place de Longemalle et la place du Molard. Et là, la fréquentation est extrêmement importante; c'est ce genre de choses que nous voulons mettre en place quand nous parlons de zones piétonnes: une zone piétonne de qualité.

M^{me} Rys ne l'a pas remarqué, mais la rue Leschot n'existait pas quand cette motion a été déposée et j'invite celles et ceux qui veulent voir la qualité de vie qu'on amène, quand on met en place des zones de rencontre, telles qu'à la rue Leschot, à visiter cette rue, parce que c'est un exemple de ce que nous pourrions faire dans certaines artères. Je me suis engagé dans la campagne municipale qui s'annonce pour créer des places dédiées à l'animation des quartiers. On voit à quel point c'est une demande de la population, dans chaque quartier, d'avoir une place. Cela a été dit à de nombreuses reprises. A l'inauguration du Musée d'ethnographie de Genève (MEG), la foule qui s'est présentée n'est pas simplement venue voir la muséographie, à juste titre remarquable, mais elle est venue voir un bâtiment d'exception et une place publique qui sera à disposition, alors que cette place était auparavant un préau d'école, fermé par des murs. Aujourd'hui, cette place est dédiée aux habitants de la Jonction, qui la réclament et qui, depuis l'ouverture et l'inauguration du MEG, l'ont accaparée – si j'ose dire – et investie. J'en suis très fier.

Nous avons la responsabilité de mettre des places et des rues à disposition, plutôt que – je m'excuse de le dire comme ça – la rue de l'Ecole-de-Médecine, où les gens s'entassent dans de mauvaises conditions et ne sont pas très à l'aise pour faire ce qu'ils ont envie de faire. Souvenez-vous aussi de la place de Saint-Gervais! C'était quasiment un carrefour, avec une fontaine dont on ne savait pas à quoi elle servait, entourée de murs, avec des voitures qui tournaient autour. Aujourd'hui, vous pouvez aller à la place de Saint-Gervais, vous asseoir librement à des terrasses. J'en passe et des meilleures.

Comme M^{me} Rys l'a dit, il faut voir de cas en cas et trouver ensemble des compromis, comme nous en avons trouvé pour la place de Longemalle. J'ai proposé un compromis pour le parking Clé-de-Rive de la rue Pierre-Fatio et la piétonisation de la rue d'Italie. Les autorisations de construire seront délivrées en même temps. C'est l'accord que nous avons passé avec les promoteurs de ce parking et j'espère que les uns et les autres s'y tiendront, pour faire bénéficier la population de places et de rues qui aient un caractère et une ambiance. Nous avons cette richesse dans notre ville et je me réjouis avec vous de mettre ces places publiques à disposition, dans l'ensemble des quartiers.

Le président. Merci, Monsieur Pagani. Je soumetts au vote l'amendement de la commission, qui consiste à remplacer la place de Longemalle, dans le deuxième point de la première invite, par la place du Rhône: «la suppression du

Motion: extension zones piétonnes

trafic automobile dans le secteur de la rue du Rhône entre la *place du Rhône* et la place de Bel-Air (...)».

Mis aux voix, l'amendement de la commission est accepté par 65 oui contre 12 non.

Mise aux voix, la motion amendée est acceptée par 45 oui contre 32 non.

Elle est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'entreprendre les démarches nécessaires pour réaliser une extension des zones piétonnes au centre-ville et dans les quartiers d'habitation avec:
 - la fermeture de la place de Longemalle, de la place du Rhône et des petites rues entre la place de Longemalle et la place du Molard, pour en faire des zones piétonnes;
 - la suppression du trafic automobile dans le secteur de la rue du Rhône entre la place du Rhône et la place de Bel-Air en réservant cette rue aux TPG, aux piétons et aux cyclistes, comme les Rues-Basses, par lesquelles passe le tram 12;
 - le maintien de l'accessibilité du périmètre concerné aux véhicules professionnels;
- de procéder à cet effet à des aménagements peu coûteux et permettant de créer des espaces conviviaux pour des terrasses de café, des petits marchés, notamment d'artisans, des expositions, des animations diverses, etc.;
- de faire étudier en vue de réaliser, par tous les moyens utiles dont il dispose, un projet global dotant chaque quartier de la ville d'une place aménagée pour accueillir les marchés hebdomadaires, des fêtes et animations diverses, régulières ou ponctuelles. Et que cette place soit entourée ou prolongée par une zone piétonne ou résidentielle permanente permettant l'accès sans danger pour tous les habitants. Cet objectif devrait être atteint, dans la mesure du possible, pour la fin de la législature qui commence.

Le Conseil administratif est chargé de prendre une mesure ou de présenter un rapport.

6. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

7. Interpellations.

Néant.

8. Questions écrites.

Néant.

Le président. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je vous donne rendez-vous à 20 h 30 pour la suite de nos travaux. Je vous souhaite un bon appétit.

Séance levée à 18 h 50.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif	2682
2. Communications du bureau du Conseil municipal	2682
3. Rapport de la commission des finances chargée d'examiner la motion du 9 octobre 2012 de M ^{mes} Danièle Magnin, Mireille Luiset, MM. Daniel Sormanni, Denis Menoud, Pascal Spuhler, Daniel-Dany Pastore, Claude Jeanneret, Carlos Medeiros, Laurent Leisi, Jean-François Caruso et Jean-Philippe Haas: «Vite, une nouvelle convention sur le subventionnement des artères municipales» (M-1047 A)	2682
4. Questions orales	2719
5. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 16 mars 1999 de M ^{mes} Marie Vanek, Catherine Gonzalez-Charvet, MM. Didier Burkhardt et Jean-Pierre Lyon: «Extension des zones piétonnes au centre-ville» (M-392 A)	2723
6. Propositions des conseillers municipaux	2744
7. Interpellations	2744
8. Questions écrites	2744

Le mémorialiste:
Ramzi Touma