

Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la motion du 9 mai 2012 de MM. Rémy Burri, Gary Bennaim, Simon Brandt, Guy Dossan, Olivier Fiumelli, Adrien Genecand, Jean-Paul Guisan, M^{mes} Natacha Buffet, Sophie Courvoisier, Florence Kraft-Babel et Michèle Rouillet: «Etat des routes à Genève: une honte pour notre ville!»

Rapport de M. Alain de Kalbermatten.

Cette motion a été renvoyée à la commission des travaux et des constructions lors de la séance plénière du Conseil municipal du 25 novembre 2013. La commission s'est réunie les 15 janvier, 2 avril, 9 avril et 7 mai 2014 sous la présidence de M^{me} Nicole Valiquier Grecuccio. Les notes de séances ont été prises par M. Jorge Gajardo Muñoz, que le rapporteur remercie pour la qualité et la grande diligence de ses travaux.

Rappel de la motion

Vu:

- l'augmentation du budget relatif à l'entretien des routes votée par le Conseil municipal;
- l'avenant à la convention du 4 mars 1936 entre le Conseil d'Etat 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 signé le 26 septembre 2011;
- que cet avenant prévoit une augmentation échelonnée de la subvention de l'Etat à partir de l'exercice 2012;
- le récent vote de la proposition PR-909 ouvrant un crédit relatif aux travaux d'assainissement du bruit routier;
- l'état lamentable des routes sur le territoire de la Ville de Genève;
- l'image négative de la ville que cela renvoie à tous ceux qui arrivent à Genève;
- le caractère extrêmement dangereux des nids-de-poule pour tous les véhicules (transports publics, voitures, motos, vélos, etc.), ainsi que pour les piétons;
- les multiples questions posées par des conseillers municipaux sur l'état de nos routes ces dernières années dans tous les coins de la ville,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de lui présenter, dans les plus brefs délais, un plan d'action visant à remettre en état l'ensemble du réseau routier de la ville. Ce plan d'action doit notamment tenir compte des priorités désignées par la population genevoise.

Séance du 15 janvier 2014

Audition de M. Adrien Genecand, motionnaire

En préambule, M. Genecand explique que l'origine de la motion M-1023 remonte aux préoccupations exprimées sur l'entretien des routes par le conseiller municipal Vincent Subilia, et avant lui, par les élus Georges Queloz et Daniel Sormanni. Pendant longtemps, le Conseil administratif a justifié son manque d'action en la matière par le différend qui l'opposait au Canton au sujet du financement de l'entretien des axes traversant le territoire de la ville. La réalité est que de nombreuses grandes routes sont parsemées de nids-de-poule.

Pour illustrer l'exaspération que lui inspire la pratique du Conseil administratif en la matière, M. Genecand évoque le cas de la rue Etienne-Dumont, qui est complètement défoncée, malgré les appels insistants du Conseil municipal pour qu'elle soit remise en état.

M. Genecand est pourtant d'avis que la remise en état devrait constituer une priorité de l'exécutif, en raison des désagréments que les nids-de-poule provoquent aussi bien chez les cyclistes que chez les automobilistes. Lorsqu'un nid-de-poule est observé, il faudrait le boucher sans attendre.

Questions des commissaires

Un commissaire a appris dans l'édition d'un quotidien local que la Cour des comptes a été mandatée pour démêler le litige financier qui oppose la Ville et le Canton au sujet de la rétrocession à la municipalité des droits sur les carburants et sur les compétences des deux juridictions sur les routes d'intérêt cantonal. Avant de poursuivre l'étude de la motion, il propose d'attendre les conclusions de l'audit et d'intégrer le rapport à l'étude de la motion.

M. Genecand confirme que la Cour des comptes est en train d'enquêter sur le litige de la répartition des frais en matière d'entretien. Cela n'est toutefois pas une raison pour ne pas aller de l'avant dans l'étude de la motion. Le magistrat en charge du département des constructions et de l'aménagement peut d'ores et déjà exposer ses plans en matière d'entretien et de pose de revêtement phonoabsorbant sur certains axes.

Un commissaire est d'avis que la pose de revêtement phonoabsorbant est une tout autre question, y compris du point de vue budgétaire, que celle des nids-de-poule. Cette dernière est une opération relativement simple, qui pourrait même être confiée à des tiers. Il souhaite savoir si la motion vise à refaire des axes routiers ou à mettre au point une politique des nids-de-poule.

En réponse, M. Genecand lit l'invite de la motion en insistant sur la demande de «remettre en état l'ensemble du réseau routier de la ville», et en soulignant

que le plan d'action doit «tenir compte des priorités désignées par la population genevoise». M. Genecand a le sentiment que la population est excédée par les nids-de-poule, ce d'autant qu'ils pourraient être rebouchés facilement. Quant au phonoabsorbant, la pose de ce revêtement concerne seulement une partie des axes routiers et ne constitue donc qu'une partie de la réponse. Pour les motionnaires, il importe de savoir si le Conseil administratif a conscience du problème et s'il a la volonté réelle d'entretenir les routes ou s'il agit seulement au gré des interpellations orales au Conseil municipal.

Un commissaire souhaiterait savoir ce que recouvre l'expression «priorités désignées par la population genevoise».

M. Genecand répond que cela recouvre à peu près tout, tant les axes intéressants pour les cyclistes que ceux importants pour les automobilistes. Les voies des transports publics également. A son avis, tous les usagers de la route sont gênés par les embûches qui font obstacle à leur circulation. Sur insistance de M. Pagan, M. Genecand confirme que les zones piétonnes et les trottoirs ne sont pas couverts par la motion. Il signale que les obstacles au flux de piétons, qui sont surtout des emprises de chantiers qui empiètent sur les voies piétonnes, sont traités dans le cadre de la commission de l'aménagement et de l'environnement.

La présidente remercie M. Genecand de sa participation à la présentation introductive.

Un commissaire propose l'audition du magistrat Rémy Pagani.

La présidente soumet à l'approbation de la commission des travaux et des constructions la proposition d'audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif responsable du département des constructions et de l'aménagement, dans le cadre de l'étude de la motion M-1023.

La proposition d'audition de M. Rémy Pagani est approuvée à la majorité des commissaires présents, soit par 13 oui (2 S, 2 EàG, 1 Ve, 1 DC, 3 LR, 2 UDC, 2 MCG).

Cependant un commissaire suggère d'auditionner également, après M. Pagani, les Transports publics genevois (TPG), au sujet de l'impact du passage des véhicules de transports collectifs sur le boulevard de Saint-Georges. Il signale aussi le mauvais état du boulevard Helvétique.

Un commissaire demande à la présidente de bien vouloir prendre contact avec la Cour des comptes pour s'informer sur la date de publication de son audit et proposer d'inviter les auditeurs.

Un commissaire fait observer que l'audit concerne les financements de l'entretien routier. Il appelle à rester dans le cadre du mandat de la commission.

La présidente exclut que la Cour des comptes accepte d'être auditionnée avant la sortie du rapport. En revanche, elle se renseignera volontiers sur la prévision de publication. Elle fait aussi observer que ce rapport n'est pas en lien direct avec l'objet à l'étude.

Séance du 2 avril 2014

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif chargé du département des constructions et de l'aménagement, de M^{me} Isabelle Charollais, codirectrice du département des constructions et de l'aménagement, ainsi que de M. Nicolas Betty, chef du Service du génie civil

Un commissaire souhaite connaître le coût des interventions que le Service du génie civil (GCI) mène pour colmater les nids-de-poule sur les routes et aimerait aussi connaître le coût des soumissions de ces travaux à des entreprises tierces.

M. Betty souhaite présenter un diaporama sur l'action du GCI, mais ne pourra pas répondre immédiatement aux questions posées par le commissaire, en premier lieu parce que le GCI n'a jamais confié des nids-de-poule à des privés. Ces tâches, comme la plupart des petites interventions ponctuelles et urgentes, sont prises en charge directement par le GCI. Il s'agit pour 2013 de 340 interventions sur des surfaces de 1 à 200 m², soit 1800 tonnes d'enrobé. Les entreprises tierces se voient en revanche confier des travaux d'envergure, soit des réparations de grande ampleur, soit des tâches préventives d'entretien du réseau routier. M. Betty passe ensuite à la présentation de son diaporama. En complément des images projetées, M. Betty informe que le service est en cours de réorganisation, avec notamment l'engagement d'un adjoint supplémentaire, afin notamment de mieux coordonner les travaux sur les routes, suite aux nouveaux moyens alloués par l'Etat (image N° 5). Il détaille ensuite les petites interventions des équipes de travaux (image N° 6). Ces interventions doivent être différenciées des interventions lourdes, confiées à des tiers, par exemple sur le quai du Mont-Blanc (2013). Le GCI est en outre en phase de réflexion au sujet de l'entretien courant du pavage et des revêtements naturels. A son avis, il importe de développer l'expertise de ces nouveaux types de surfaces. La réflexion va aussi dans l'autre sens. Certaines tâches, comme les pontages de fissures, pourraient être confiées à des tiers.

Le même commissaire demande combien de personnes sont employées aux travaux. M. Betty compte 40 ouvriers, dont les chefs de groupes et contremaîtres. Il précise que les collaborateurs peuvent être affectés à des tâches diverses selon les saisons.

M. Betty poursuit son exposé. L'image N° 9 présente la synthèse des interventions réalisées sur les routes en 2013 avec le budget de 7 millions de francs

qui est alloué à ces tâches. L'image N° 9 indique les travaux à réaliser pendant l'année courante, pour un budget de près de 8 millions de francs. Il précise que les travaux de revêtement des routes doivent être considérés dans le cadre de l'entretien. L'image N° 10 indique les intentions du GCI pour 2015 et 2016. A l'image N° 11, M. Betty évoque les problèmes de planification sur certains lieux où d'autres acteurs agissent aussi, mais également les pistes pour l'optimisation de la planification dans des délais jusqu'à trois à cinq ans, notamment dans le cadre des coordinations comme la CCTSS. Il souligne l'effort particulier que le GCI entend fournir pour renforcer les interventions «coups-de-poing» le dimanche. M. Betty souhaite aussi compléter l'équipement du service, dont l'acquisition d'une pelle mécanique.

Un commissaire souhaite savoir pourquoi il y a autant de coussins berlinois sur les axes du réseau secondaire.

M. Pagani explique que dans le cadre de la lutte contre le bruit routier, on pose du revêtement phonoabsorbant sur les axes rapides, mais que d'autres mesures doivent être prises sur les routes où la vitesse est modérée. M. Betty explique que la pose de ralentisseurs répond à une volonté politique de réduire la vitesse des véhicules. Il ne s'agit donc pas d'entretien. Il peut arriver que des ralentisseurs soient posés sans qu'ils complètent des travaux de réfection. Cela s'explique peut-être parce que l'axe en question n'est pas prioritaire ou parce qu'on sait que les Services industriels vont y faire des fouilles prochainement. S'agissant des ralentisseurs non signalés, il s'agit la plupart de temps de travaux qui n'ont pas pu être menés jusqu'à la finition en raison de la météo, mais c'est temporaire.

Un commissaire s'interroge sur les gendarmes couchés, dont certains sont nettement plus redoutables que d'autres.

M. Betty répond que les ralentisseurs de ce genre qui sont posés actuellement sont conformes aux normes actuelles. Il se peut que les précédents gendarmes couchés répondent à des normes caduques. Il avertit que des discussions sont menées actuellement sur ce point dans les instances de décision.

Un commissaire se dit opposé à l'inflation de travaux de production menés directement par le GCI. Pour lui, la collectivité doit jouer son rôle de direction de travaux, voire de police, par contre la production devrait être confiée à des entreprises privées.

Le même commissaire souhaite connaître les chiffres sur le taux d'absentéisme dans le GCI, le détail de l'organigramme du service, le coût de revient du personnel par mètre carré. Il souhaite aussi en savoir plus sur les relations qu'entretient le GCI avec les entreprises du domaine.

M. Pagani répond que M. Betty transmettra les réponses écrites à ces questions. Il rappelle que la municipalité a une obligation légale de faire fonction-

ner la ville, c'est à ça que sert le travail quotidien du GCI. Certes, M. Pagani est conscient des difficultés d'entreprises qui n'obtiennent pas de commande, mais cette situation est aussi liée à la limitation des investissements. Si on investissait plus, nul doute que les entreprises auraient plus de travail. M. Pagani tient à remercier M. Betty de son activité à la tête du service, et salue les réflexions qui y sont menées sur les tâches internes et celles qui peuvent être déléguées. M. Pagani fait aussi observer qu'il n'est pas évident de soumettre les petits travaux aux règlements sur les marchés publics. Les décisions prendront plus de temps alors que l'intervention doit être réalisée urgemment. M. Betty explique que les opérations coups-de-poing sont confiées de préférence à des privés, notamment au sortir de l'hiver. Pour lui, il faut trouver un juste équilibre entre ce qui est confié aux privés et ce qui peut être fait rapidement par les collaborateurs du GCI. Il fait remarquer que la Ville est le principal mandant de travaux de génie civil, devant même le Canton. M. Betty souligne que le sens de son exposé de ce soir vise non pas tant à demander plus de moyens, mais plutôt à demander des moyens adaptés aux tâches du GCI qui ne peuvent pas être confiées à des tiers, parce qu'il faut une expertise et une connaissance du terrain dont les privés ne disposent pas. Il fait remarquer que même quand la Ville confie un mandat à un privé, le GCI doit faire le suivi. Actuellement, les travaux de curage les plus simples sont confiés à des privés, le GCI s'acquittant des travaux les plus délicats, mais même dans ces cas, il faut que le GCI suive derrière.

Un commissaire souhaite savoir quel revêtement a été posé sur la route de Malagnou. Il aimerait aussi connaître la durabilité du phonoabsorbant.

M. Betty répond que les revêtements dépendent beaucoup de la charge de trafic que la chaussée doit supporter. Ainsi, sur la route de Malagnou, on a posé des structures adaptées tantôt aux bus, tantôt aux camions et autres véhicules. Sur Malagnou il y a une couche de support, puis une couche de phonoabsorbant. Les écarts de coût entre les revêtements traditionnels et les revêtements phonoabsorbants sont de 2,50 francs la tonne. Le phonoabsorbant est désormais devenu un produit courant. La durabilité des premiers est de vingt-cinq ans, alors que les phonoabsorbants auraient une durée de vie de dix-huit à vingt ans. Il n'est pas encore possible d'être plus précis. A Genève, on l'a adopté il y a quatre ou cinq ans. M. Pagani rappelle qu'il a mené des combats homériques pour convaincre d'adopter le phonoabsorbant.

La présidente remercie M. Nicolas Betty de sa participation à l'audition.

Séance du 9 avril 2014

Un commissaire demande le report du vote sur ce point, car on attend des compléments d'information.

La présidente soumet à l’approbation de la commission des travaux et des constructions le report du vote sur la motion M-1023. Il est approuvé à la majorité, soit par 11 oui (1 S, 2 Ve, 1 DC, 3 LR, 2 UDC, 2 MCG) et 3 abstentions (2 EàG, 1 S).

Séance du 7 mai 2014

Prises de position

Le commissaire d’Ensemble à gauche note que les auditions ont mis en évidence que la Ville de Genève s’acquitte assez correctement des tâches d’entretien dont elle a la responsabilité, même s’il est toujours possible d’améliorer les choses. Pour cette dernière raison, pour les principes qu’elle sous-tend, Ensemble à gauche soutiendra la motion M-1023.

Le commissaire du Parti libéral-radical remarque que les auditions ont montré que des choses se font. Il estime que la motion constitue un soutien à l’action du Service du génie civil (GCI), c’est pourquoi les commissaires du Parti libéral-radical appuient la motion M-1023.

Le commissaire représentant le Parti démocrate-chrétien rappelle qu’il avait posé des questions au sujet du fonctionnement du GCI. Il n’a pas reçu de réponse mais ne souhaite pas retarder les délibérations sur cet objet. Il se déclare hostile à l’achat de machines, tel qu’annoncé par M. Betty, le chef du service. Sur le fond, il est d’avis que plusieurs missions accomplies actuellement par le GCI pourraient être externalisées et confiées à des sociétés privées. Cela dit, le même commissaire partage, avec quelques réserves, la préoccupation des motionnaires sur la nécessité d’entretenir les routes. Pour cette raison, il votera en faveur de la motion M-1023.

Le commissaire du Parti socialiste déclare que les commissaires du groupe socialiste hésitent entre l’abstention et l’opposition à la motion M-1023. Les socialistes notent que dans les groupes qui signent la motion, il y a des voix qui militent clairement pour l’externalisation du GCI, ce à quoi le Parti socialiste est opposé. Au sujet du financement, le commissaire rappelle que la Ville conteste la convention de 1936 qui oblige la Ville à prendre en charge seule les routes d’intérêt cantonal qui traversent sa juridiction. Les socialistes sont également opposés à cette pratique car seule la Ville de Genève est astreinte. S’agissant de la lettre de la motion, le commissaire socialiste n’est pas non plus certain que les motionnaires incluent les trottoirs dans l’expression «réseau routier», alors que du point de vue des socialistes, les chaussées carrossables et les trottoirs sont tous deux compris dans cette expression.

Les commissaires Verts partagent les principes exprimés ci-dessus, mais selon eux, tant que le différend avec le Canton n’est pas résolu, il importe que la Ville

s'occupe de l'entretien de routes dont elle est responsable. Les Verts soutiennent la motion M-1023 en raison du fait que les bicyclettes souffrent également du manque d'entretien des chaussées.

Un commissaire du Parti libéral-radical partage l'avis exprimé par les Verts, dont le souci pour les vélos rappelle que le débat ne porte pas seulement sur un problème d'esthétique mais, surtout, de sécurité. Au sujet du différend avec le Canton, il rappelle que depuis quelque temps, le Canton alloue des moyens conséquents à la Ville pour financer l'entretien des routes. A l'adresse des commissaires socialistes, le même commissaire précise que la motion M-1023 ne vise nullement à la délégation de l'entretien des routes à des privés, même si on peut le regretter. Il encourage donc les commissaires du Parti socialiste à ne pas s'opposer à la motion.

Le commissaire du Mouvement citoyens genevois est favorable à l'entretien des routes. Cependant, il juge incompréhensible que certaines zones 30 km/h, et même des zones piétonnes, soient recouvertes de revêtement phonoabsorbant, légèrement plus cher que le revêtement classique. A son avis, des économies devraient être faites en renonçant à ce revêtement quand son efficacité n'est pas avérée.

Le commissaire de l'Union démocratique du centre déclare soutenir la motion M-1023. Il tient aussi à relever l'excellente qualité de la présentation du chef du Service du génie civil, M. Nicolas Betty.

Vote

La présidente soumet à l'approbation de la commission des travaux et des constructions la motion M-1023, qui est acceptée par 11 oui (2 EàG, 2 Ve, 1 DC, 3 LR, 2 UDC, 1 MCG) contre 3 non (S).