PR-242 A/B

20 janvier 2004

Rapports de majorité et de minorité de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 19 juillet 2002 en vue de l'ouverture d'un crédit de 5 694 785 francs destiné au contrôle et à l'entretien de divers ouvrages d'art.

A. Rapporteur de majorité: M. Bruno Martinelli.

La commission s'est réunie les 23 octobre, 6 novembre et le 13 novembre 2002, sous la présidence de M[me] Linda de Coulon.

Les notes de séances ont été prises par M[me] Ursi Frey à qui vont les sincères remerciements des commissaires.

Préambule

Le réseau routier du canton de Genève est ouvert, depuis de nombreuses années déjà, au trafic des poids lourds en provenance de l'Union européenne.

En effet, la règle autorisant le transport de marchandises par camion de 40 tonnes dans une zone proche de la frontière, soit dans un rayon de 10 km mesuré à partir du bureau de douane le plus proche, s'applique, pour des raisons géographiques et pratiques, sur tout le territoire genevois.

En outre, l'augmentation des limites de charges de 28 tonnes à 32, 34 respectivement à 40 tonnes dès 2005, prévue par les accords bilatéraux, pourrait intensifier le trafic des poids lourds dans notre région.

Pour les ouvrages, cette augmentation de charge implique une modification selon l'utilisation. D'après la norme SIA 469, une vérification de l'ouvrage est nécessaire lors de changements importants dans l'utilisation.

Pour tous les autres ouvrages, afin de garantir leur pérennité, une vérification statique s'impose. A ce sujet, l'Office fédéral des routes rappelle que le recours à des bureaux d'ingénieurs civils expérimentés est indispensable.

Certaines inspections et études de remise en état d'ouvrages font l'objet du premier volet de ce crédit, le second étant destiné à l'entretien.

La loi sur les routes précise que la construction et l'entretien des routes et ouvrages sis sur le territoire de la Ville incombent à celle-ci.

Description

Contrôle et inspection d'ouvrages

OA (ouvrage d'art) 3915 couverture de l'Aire – voie centrale

Cette construction date de 1966 et la dernière inspection a été faite en 1989. Il y a donc lieu de procéder aujourd'hui à une nouvelle inspection détaillée de cet ouvrage et d'en vérifier la sécurité structurale.

OA 3812 pont de Saint-Georges, OA 5107 pont du Mont-Blanc, OA 5118 pont de la Coulouvrenière, OA 5120 et 5121 ponts Charles-Galland, OA 5122 et 5123 ponts Saint-Victor, OA 5124 pont Saint-Léger, OA 5125 pont Sous-Terre, OA 5132 parking du Seujet, OA 5204 pont de la Fontenette et OA 5205 pont du Val-d'Arve

Pour ces ouvrages, un contrôle de la sécurité structurale est nécessaire.

OA 5001 PS de l'avenue de la Paix

Dans le cadre des travaux de construction de la troisième voie CFF Coppet-Genève, cet ouvrage a été transformé en 1999. Etant donné que ce passage supérieur présente certains défauts apparents, tels que la corrosion de poutrelles métalliques du tablier ainsi que des venues d'eau, la Ville a demandé une étude préliminaire de l'ouvrage avec une proposition de réfection.

Il s'agit donc maintenant de poursuivre cette étude dans le but d'élaborer un projet définitif de réfection de l'ouvrage.

Entretien des ouvrages

OA 3812 pont de Saint-Georges y compris les passages inférieurs piétons, OA 5120/OA5121 ponts Charles-Galland et OA 5122/5123 ponts Saint-Victor

OA 5128 passerelle de l'Ecole-de-Médecine

Séance de 23 octobre 2002

Audition de M. Jean-Pierre Zoller, chef du Service d'entretien du domaine public

M. Zoller dit que la demande de crédit s'inscrit dans la lignée de celle qui a été présentée il y a un mois, concernant l'entretien des routes.

Ce volet concerne des travaux en vue d'accueillir le passage des camions de 40 tonnes, mais aussi le contrôle des secteurs nommés dans la demande, car plusieurs sont dégradés.

A certains endroits, la chaussée est à refaire, car elle présente des fissures ou un affaissement.

Sur la passerelle de l'Ecole-de-Médecine, certains travaux d'entretien sont nécessaires.

A la rue de Saint-Jean, un trottoir à proximité de l'école de commerce est en mauvais état et une somme est demandée pour le reconstruire sur 160 m.

Un autre chapitre concerne divers tronçons de murs qui doivent être purgés, contrôlés et remis en état.

Un commissaire demande des précisions concernant la répartition du coût entre la Confédération, le Canton et la Ville de Genève et souhaite savoir s'il a été envisagé de mettre l'Aire en surface.

M. Zoller ne connaît pas la loi avec précision, mais il accepte de communiquer des informations par écrit.

Quant à la mise de l'Aire en surface, il répond que cela n'a pas été envisagé, le lit du cours d'eau étant mal placé par rapport à un axe routier.

Le même commissaire se soucie de savoir de quelle manière on peut imaginer le passage des camions de 40 tonnes à certains endroits particulièrement sensibles.

M. Zoller répond que, si certains endroits ne peuvent pas supporter leur poids, il faudra faire passer les 40 tonnes ailleurs, le but de la demande est justement d'établir un état de la situation; aujourd'hui, on n'a pas connaissance des voies qui pourraient accueillir les camions de 40 tonnes. Quoi qu'il en soit, précise M. Zoller, les endroits mentionnés dans la liste restent à contrôler.

A la demande d'un commissaire concernant le quai des Bergues, M. Zoller répond que seulement le trottoir est concerné.

M. Zoller indique que sur différents ouvrages on a procédé par petits bouts chaque année avec de petits montants. On demande donc un crédit afin de pouvoir intervenir sur ses différents ouvrages de façon plus efficace.

Un autre commissaire trouve regrettable que l'on parle des camions de 40 tonnes pour demander également des travaux qui n'y sont pas liés. Par ailleurs, estime-t-il, les 40 tonnes n'ont rien à faire au centre de la ville de Genève.

Questionné par un commissaire sur les tronçons à la charge de la Ville, M. Zoller dit qu'il craint que la Ville de Genève ne doive tout prendre à sa charge, les routes étant communales

Un commissaire demande pourquoi le pourcentage des divers et imprévus varie selon les travaux.

M. Zoller indique qu'il dépend du risque et d'éventuelles surprises qui ne sont pas toujours les mêmes.

Discussion

Plusieurs commissaires se disent perplexes par rapport à cette proposition un peu fourre-tout et souhaitent avoir des informations plus détaillés: ils demandent l'audition de M. Ferrazino.

M[me] de Coulon soumet l'audition de M. Ferrazino au vote, celle-ci est acceptée à l'unanimité moins 1 abstention (R).

Séance du 6 novembre 2002

Audition de MM. Christian Ferrazino, conseiller administratif, et Jean-Pierre Zoller, chef du Service d'entretien du domaine public

Un commissaire demande à quel stade en est le Grand Conseil en ce qui concerne la hiérarchisation des rues et s'il est bien utile que la Ville de Genève étudie des axes qui ne seront peut-être plus de son ressort.

M. Ferrazino répond que le travail de hiérarchisation n'est pas terminé. Le projet de loi propose de créer un réseau primaire – les rues principales – à la charge de l'Etat et un réseau secondaire à la charge des communes.

Pour M. Ferrazino, il est clair que, si la Ville de Genève ne devait pas avoir de compétence sur certains axes, elle pourrait demander à l'Etat d'en être responsable. Il estime que, pour pouvoir négocier avec l'Etat, il faut connaître la situation.

M. Zoller confirme qu'un deuxième volet d'entretien devrait concerner le pont de Saint-Georges. On retrouve, d'un côté, des montants liés à l'étude et à la portance des 40 tonnes et, de l'autre côté, des travaux pour l'entretien. A noter que divers entretiens doivent être faits indépendamment des travaux liés aux 40 tonnes.

Un autre commissaire trouve bien de faire les études et les travaux d'entretien. Cependant, si l'on va dans le sens d'un transfert des charges entre la Ville de Genève et l'Etat, cela devrait modifier le budget. Il aimerait savoir quel montant cela pourrait représenter.

M. Ferrazino explique que l'Etat n'envisage pas cette hypothèse. Il appartiendra à la Ville de Genève de négocier cela avec l'Etat. La Ville de Genève intervient à de nombreux endroits, pas uniquement sur des routes de quartier, et elle continuera à intervenir pour que des mesures soient prises.

La Ville de Genève se substitue souvent à l'Office des transports et de la circulation, qui n'arrive pas toujours à suivre, et elle continuera à le faire.

Un commissaire demande si le pont de Saint-Georges supportera les 40 tonnes après les interventions proposées pour 3,6 millions de francs ou s'il faudra intervenir à nouveau.

M. Ferrazino répond que des travaux de consolidation sont prévus, mais qu'une réponse plus détaillée ne pourra être donnée qu'après l'étude.

Un autre commissaire s'interroge sur les montants restitués par la Confédération aux cantons. Si les communes exécutent ces travaux, une partie de financement leur revendrait.

Discussion et vote

Un commissaire estime que cette proposition contient un peu tout et n'importe quoi. Il aimerait recevoir deux propositions distinctes, une pour les 40 tonnes et une autre pour le reste, car, s'il soutient la nécessité d'entretenir les différents ouvrages d'art cités, il s'oppose à payer pour les 40 tonnes. A son avis, les camions ne doivent pas entrer dans la ville, mais emprunter l'autoroute de contournement.

Un autre commissaire refuse la proposition pour les mêmes raisons. Il estime, entre autres, qu'il faut préciser ce qui relève de la Ville de Genève et les obligations de la Confédération.

Un troisième commissaire se rallie aux propos de ses collègues au sujet de la nécessité de séparer la problématique des 40 tonnes et le reste: la limite du poids autorisé de 3,5 tonnes sur la passerelle évoquée ci-dessus et le seul élément qui concerne les 40 tonnes.

Il s'opposera à la proposition et présentera un amendement en séance plénière.

Un commissaire, malgré la présentation globale de la proposition PR-242 assez lamentable et très peu claire, indique que la discussion sur les 40 tonnes ne concerne que des auscultations.

Il rappelle que le passage des 40 tonnes est autorisé depuis plusieurs années sur le territoire genevois (10 km de libre circulation autour des frontières). Ils

viennent en ville depuis des années. La demande de crédit ne concerne que la vérification de l'état des routes. Genève est obligé d'assurer la circulation des 40 tonnes sur le réseau routier primaire.

Le Parti démocrate-chrétien se déclare prêt à voter favorablement la proposition PR-242, car ces dépenses sont sans doute nécessaires.

Les libéraux estiment que, si l'Etat veut s'approprier des rues, il devrait en supporter l'entretien.

Un commissaire Vert trouve déraisonnable de voter plus de 3 millions de francs pour le pont de Saint-Georges pour lequel un autre crédit sera sans doute nécessaire si les camions de 40 tonnes devaient y passer. Il constate que la rubrique «Estimation des coûts» prévoit deux aspects: l'aspect a), «Contrôle et inspection d'ouvrages», et l'aspect b), «Entretien des ouvrages».

Il propose donc un amendement demandant de ne voter que le crédit pour l'aspect a), pour un montant total de 710 880 francs.

Mis au vote, l'amendement est refusé par 7 non (2 DC, 2 R, 3 L), 3 oui (1 Ve, 2 AdG/SI) et 4 abstentions (2 S, 2 T).

La proposition PR-242 est mise aux voix; elle est acceptée par 7 oui (2 DC, 2 S, 1 T, 2 R), 3 non (1 Ve, 2 L) et 4 abstentions (2 AdG/SI, 1 T, 1 L).

M. Broggini annonce un rapport de minorité.

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 5 694 785 francs destiné au contrôle et à l'entretien de divers ouvrages d'art.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 5 694 785 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2004 à 2023.

B. Rapporteur de minorité: M. Roberto Broggini.

Cette proposition vise au passage des 40 tonnes sur les ponts de la ville de Genève. En effet, depuis la signature des accords bilatéraux, dont ce rapport ne veut en aucune manière remettre en question le bien-fondé, la Suisse doit permettre à un certain nombre de véhicules de gros gabarit de pouvoir transiter par notre pays. C'est dans ce sens que le peuple suisse a voté pour les NLFA (nouvelles liaisons ferroviaires alpines). Par contre, notre population s'est déjà manifestée contre l'usage de nos routes pour ces engins bruyants, lourds, dangereux, polluants que sont les 40 tonnes et qui endommagent fortement le tapis bitumineux de nos routes.

La législation sur la circulation routière permet de restreindre la circulation sur certains axes. Et c'est ce que nous voulons pour la ville de Genève.

La proposition du Conseil administratif s'appuie sur la loi sur les routes (L 1 10) et le Conseil administratif signifie au Conseil municipal que cela retourne donc d'une obligation légale. C'est faux. Le Grand Conseil a, depuis, modifié la loi sur les routes en date du 29 août 2003. La hiérarchisation des routes s'en trouve modifiée. Les communes perdent le peu de prérogatives qu'elles avaient jusqu'à ce jour et le Conseil d'Etat doit promulguer un règlement d'application avec un plan directeur à l'appui. Cela n'est toujours pas fait. Mais cela doit interpeller le Conseil municipal. De deux choses l'une: soit notre municipalité se bat pour défendre ses prérogatives concernant l'organisation de la circulation dans les rues et dessertes de quartier et accepte de payer lesdits ouvrages d'art, soit le Grand Conseil, du haut de sa superbe, nous dit que les communes, et donc notre municipalité, n'ont pas à intervenir sur la circulation. Et c'est bien ce que la majorité populisto-bourgeoise alliée à la droite hors sol a imposé en force durant l'été, déniant même aux communes le fait d'être simplement consultées lors des nouvelles hiérarchisations de la circulation.

Si, dans la proposition, quelques OA (ouvrages d'art) sont d'importance cantonale (pont du Mont-Blanc, Coulouvrenière, Saint-Georges, Sous-Terre), il en va tout autrement des autres OA que sont la Fontenette, qui vient d'être rénové, les ponts Saint-Léger, Charles-Gallant, Saint-Victor, Ecole-de-Médecine évoqués dans la proposition du Conseil administratif.

Cette proposition mélange les genres et ne permet pas de détailler suffisamment les types d'interventions. Elle ouvre le passage à un accroissement des flux de véhicules lourds en ville et nous éloigne des objectifs visant à réduire le bruit et la pollution dans notre commune qui paie déjà un lourd tribut à ces fléaux du XX^{e} siècle que nous ne devons pas léguer au XXI^{e} siècle.

Nous vous proposons donc, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, de refuser cette proposition et de la renvoyer au Conseil administratif.

Subsidiairement, si le renvoi de la proposition est refusé, il sera demandé de ne voter que le volet comprenant les études destinées au contrôle des OA, à savoir un montant de 398 475 francs. Ce montant permettra uniquement l'auscultation des OA et le Conseil municipal de la Ville de Genève pourra se prononcer en connaissance de cause sur le deuxième volet de la proposition, soit 5 296 310 francs, à savoir le quart d'un groupe scolaire (!), ou plus de cinq ans d'investissement pour les pistes cyclables, réseau qui n'est toujours pas terminé malgré l'acceptation, le 4 juin 1989, par 82% des Genevois de l'initiative populaire en faveur de ces pistes.