MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Vingt-cinquième séance – Lundi 13 novembre 2006, à 17 h

Présidence de M. Roberto Broggini, président

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

Font excuser leur absence: *M. André Hediger*, maire, *MM. Pierre Muller* et *Christian Ferrazino*, conseillers administratifs, *Mme Laurence Andersen*, *M. Alexis Barbey*, *Mme Linda de Coulon*, *M. Guy Dossan*, *Mme Béatrice Graf Lateo*, *MM. Jean-Marie Hainaut*, *Guy Jousson*, *Mme Ruth Lanz Aoued*, *MM. Jean-Charles Lathion*, *Jacques Mino*, *Jean-Pierre Oberholzer*, *Jean-Luc Persoz*, *Frédy Savioz*, *Armand Schweingruber* et *Mme Nicole Valiquer Grecuccio*.

Assistent à la séance: *M. Patrice Mugny*, vice-président, et *M. Manuel Tornare*, conseiller administratif.

CONVOCATION

Par lettre du 20 octobre 2006, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 7 novembre, mercredi 8 novembre et lundi 13 novembre 2006, à 17 h et 20 h 30.

1. Communications du Conseil administratif.

Néant.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Néant.

3. Motion du 5 avril 2006 de MM. Roman Juon, Jacques Mino, Mmes Marie-France Spielmann et Marguerite Contat Hickel: «Chantiers du site Alhambra/Calvin» (M-613)[1].

PROJET DE MOTION

Considérant:

– que les travaux de rénovation de l'Alhambra devraient débuter dans un proche avenir;
– que notre Conseil a voté à l'unanimité le 16 février 2005 la motion M-504 pour aménager le site se trouvant entre l'Alhambra et la rue Calvin;
– que le potentiel à bâtir permettrait de construire une trentaine d'appartements;
– qu'il serait judicieux, dans un souci de rationalisation, de juxtaposer les deux chantiers et d'éviter ainsi de prolonger inutilement les nuisances inévitables,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à engager les études nécessaires pour aménager le site Alhambra/Pélisserie, tout de suite.

Préconsultation

Mme Vera Figurek (AdG/SI). Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, la motion qui nous est soumise ce soir n'a pour objectif que de mettre en pratique la motion M-504, acceptée par la majorité de notre plénum. Celle-ci demandait au Conseil administratif de présenter au

[1] «Mémorial 163e année»: Annoncée, 6318.

Conseil municipal un projet d'étude du site de l'Alhambra, avec l'aménagement d'une salle de spectacle, mais également la construction de logements.

Notre groupe A gauche toute! – SolidaritéS et Indépendants tient à dire que la volonté de construction de logements émane avant tout de la population. Permettez-moi de faire un petit historique, afin de vous démontrer la volonté de nos concitoyennes et concitoyens de voir naître du logement sur le site de l'Alhambra.

En 1977 déjà, la Société du parking du Mont-Blanc SA entendait construire sur ces parcelles l'Alhambra, qui comprenait un parking souterrain, des locaux commerciaux et administratifs, mais aussi des logements. En 1978, cette société réitère sa demande de construire avec des objets similaires et, en 1979, elle dépose une troisième demande, avec un parking de 645 places, un immeuble résidentiel et commercial, toujours sur les mêmes parcelles.

Ces trois requêtes ont été rejetées en juillet 1978 et en février 1980 par le Département des travaux publics. Au début de 1981, une initiative signée par 18 000 personnes est déposée au Grand Conseil. Elle envisage l'aménagement des parcelles citées, la construction d'un immeuble d'habitation à la rue Calvin, des arcades d'artisans à la rue de la Rôtisserie, à l'emplacement de l'Alhambra, et, entre ces deux rues, un parking de 600 places sur lequel se trouverait un espace public.

En mars 1981, l'initiative est jugée irrecevable par la commission du Grand Conseil. Le 23 juin 1983, le Grand Conseil décide de renvoyer l'initiative à une nouvelle commission ad hoc, chargée de trouver une autre formule pour un contre-projet. A la fin de 1985, l'Etat lance un concours d'architecture pour l'aménagement de la place sans détruire l'Alhambra. Trente appartements étaient prévus. En novembre 1986, une association d'architectes met sur pied un projet sur l'îlot limité par la rue Calvin, la rue de la Pélisserie, la rue de la Rôtisserie et la place du Perron, ce qui éliminerait l'Alhambra. Le projet comporterait une salle polyvalente de 1200 places, un parking pour 250 voitures, un musée d'art moderne et des logements. L'Etat achète le projet, bien qu'il ne corresponde pas aux critères du concours.

Le 13 mars 1987, le Grand Conseil admet la recevabilité de l'initiative, mais, le 14 avril 1987, des voisins immédiats des cinq parcelles en cause ne veulent pas des nuisances générées par un parking de 600 places et font recours au Tribunal fédéral. Le 22 juin 1988, le Tribunal fédéral rejette le recours. Le 6 septembre 1988, le Grand Conseil invite donc le Conseil d'Etat à entreprendre une étude d'impact concernant ce parking de 600 places.

En 1989, une étude d'aménagement pour l'initiative de sauvegarde propose une coopérative pour une vingtaine de familles ou groupes familiaux correspon-

dant à une grande mixité de revenus. Enfin, en 1995, on vote sur les deux initiatives: le peuple préfère garder l'Alhambra et le projet du parking de 600 places tombe à l'eau. En avril 1995, l'Association d'habitants Frank-Martin/Pélisserie met en place le projet de coopérative. En 2000, le terrain en question passe enfin de l'Etat à la Ville et, en octobre 2000, l'Association des habitants du centre et de la Vieille-Ville fait pression sur l'association d'habitants qui ne s'est pas réunie depuis trois ans et, pour finir, le 15 mars 2001, l'assemblée générale de l'association prie le comité de mettre tout en œuvre pour que le droit de superficie soit accordé à l'association en question.

Aussi l'Association des habitants du centre et de la Vieille-Ville a clairement exprimé sa volonté d'aménager le parking actuel en place publique. De plus, la Société coopérative d'habitation de Genève a demandé au Conseil administratif d'envisager la réalisation de logements sur le site de l'Alhambra, en rappelant qu'elle avait pris langue avec le Conseil d'Etat afin d'obtenir l'octroi d'un droit de superficie sur cette parcelle.

A mon avis, vous êtes toutes et tous convaincus à présent du bien-fondé de la motion M-613 et je ne m'étendrai donc plus sur la question. En revanche, étant donné que la proposition prévoit la création de logements, notre groupe A gauche toute! – SolidaritéS et Indépendants vous propose de confier cette tâche à la Fondation de la Ville de Genève pour le logement social, fondation que nous avons dotée, il n'y a pas si longtemps, d'un budget qui lui permettrait de s'occuper, entre autres, du projet dont il est question ce soir.

Aussi, A gauche toute! – SolidaritéS et Indépendants vous propose un amendement à la motion M-613, que je transmettrai tout de suite au bureau et aux chefs et cheffes de groupe. Il s'agit de rajouter une seconde invite:

Projet d'amendement

– à étudier la possibilité de remettre le terrain de l'Alhambra en droit de superficie à la Fondation de la Ville de Genève pour le logement social, pour y construire des logements.

A gauche toute! – SolidaritéS et Indépendants vous invite, Mesdames et Messieurs, à soutenir cet amendement et nous ne pouvons nous empêcher de faire cette recommandation spécialement aux partis dits de droite, qui se targuent dans la presse de vouloir créer des logements et qui ne proposent rien dans les faits, si ce n'est des antithèses lamentables entre les squatters et les demandeurs de logements.

Après avoir défendu les droits des squatters lors de la séance précédente, A gauche toute! – SolidaritéS et Indépendants invite ce plénum à créer des loge-

ments pour toutes et tous. C'est la preuve évidente que nous pouvons défendre un droit au logement pour toutes et tous, quel que soit le mode d'habitation choisi, sans semer le trouble dans la population, qui, fort heureusement, n'est pas dupe et voit clair dans le jeu de l'Entente, qui préfère diviser pour mieux spéculer.

Nous comptons donc sur vous toutes et tous pour nous suivre ce soir en votant la motion M-613 amendée. *(Applaudissements.)*

Mis aux voix, l'amendement de M^me^ Figurek est accepté à la majorité (opposition des radicaux, des libéraux et de l'Union démocratique du centre).

Mise aux voix, la motion amendée est acceptée sans opposition (abstention des libéraux, des radicaux et des démocrates-chrétiens).

Elle est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

– à engager les études nécessaires pour aménager le site Alhambra/Pélisserie, tout de suite;
– à étudier la possibilité de remettre le terrain de l'Alhambra en droit de superficie à la Fondation de la Ville de Genève pour le logement social, pour y construire des logements.

Le Conseil administratif est chargé de présenter un projet d'arrêté ou de prendre une mesure.

4. Motion du 10 avril 2006 de M^me^ Véronique Elefant-Yanni: «Promotion des scooters électriques» (M-614)[1].

PROJET DE MOTION

Considérant:

– que les difficultés de circulation ont mené à une augmentation importante du trafic de scooters;

[1] «Mémorial 163^e^ année»: Annoncée, 6666.

– que les scooters émettent une pollution importante, en particulier en particules fines;
– les pics de pollution à répétition et hors normes pour le taux de particules;
– que les aides proposées par les Services industriels de Genève ne sont pas motivantes;
– l'effort fourni par la Ville pour favoriser la mobilité douce, collective ou individuelle,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

– d'étudier les moyens de promouvoir les scooters électriques sur le modèle de ce qui a été fait en Ville de Lausanne;
– de placer des bornes de rechargement en ville;
– de faire largement connaître les offres d'encouragement à l'achat de scooters électriques aux sociétés qui emploient des scooters et au public en général.

M^me^ Véronique Elefant-Yanni (HP). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, la motion que je vous présente aujourd'hui pour la promotion des scooters électriques en ville de Genève est une question de bon sens et de nécessité face à l'augmentation exponentielle du trafic des scooters. Trafic des scooters qui est déjà une réponse à la difficulté de circuler en ville rencontrée par nos concitoyens.

Or les scooters 50 cm^3 deux temps sont particulièrement néfastes, puisqu'ils sont la cause d'une importante source de pollution en particules fines. Il existe déjà des modèles électriques performants pour remplacer les scooters de cette catégorie. A Genève, nous connaissons malheureusement des pics de pollution hors normes à répétition pour ces particules fines. Par conséquent, nous devons absolument nous donner tous les moyens d'agir pour endiguer cette forme particulièrement grave de pollution et améliorer le cadre de vie dans notre ville.

La Ville de Genève, par votre intermédiaire, est déjà fortement engagée en faveur de la mobilité douce. Nous devons pourtant poursuivre cet effort en répondant à un besoin individuel de transport. Bien que suffisamment rodée, l'innovation ayant un prix, il s'agit – pour un temps seulement – de promouvoir l'utilisation de scooters électriques suivant trois axes.

Le premier axe est de rendre le prix attractif en comparaison d'un scooter à essence, grâce à des subventions. Par exemple, Lausanne a offert deux subventions de 700 francs, dont une du constructeur, à la suite d'un accord tacite que je ne peux pas développer ici, mais dont Genève pourrait s'inspirer. Le deuxième axe serait d'installer des bornes de recharge électrique à différents points stratégi-

ques au centre-ville, dans un premier temps, où l'électricité pourrait être fournie gratuitement. Enfin, troisième axe, il s'agirait de mettre en place une campagne d'information auprès des sociétés qui utilisent des scooters et du public en général.

Préconsultation

M. Olivier Norer (Ve). Je prends la parole au nom du groupe des Verts. Nous avons étudié cette question de la promotion du scooter électrique avec beaucoup d'attention et d'intérêt, mais nous n'allons pas entrer en matière sur cette motion telle quelle, car nous souhaitons lui apporter une série d'amendements. Toutefois, nous aimerions le faire au sein de la commission Agenda 21, où nous renverrons cet objet. Je vais vous expliquer les raisons de nos interrogations et ce qui nous amènera à déposer des amendements en commission.

Nous saluons cette initiative qui vise à limiter la pollution et les nuisances émises par les scooters à moteur à deux ou à quatre temps et à les remplacer par des modes de transport moins polluants. Toutefois, le scooter électrique n'est de loin pas la panacée en matière d'alternative au scooter à moteur essence, car il consomme énormément d'énergie au prorata de la charge transportée. En fait, il n'est pas totalement au point sur le plan technologique. Nous disposons de peu de modèles performants et, en règle générale, les usagers des scooters électriques finissent toujours par rester en rade. La question se pose donc de la faisabilité sur le moyen et le long terme d'un tel moyen de transport.

Ensuite, Genève n'est pas Lausanne. Lausanne a des pentes et cela pose problème à certains cyclistes ou aspirants cyclistes. Genève a peu de pentes et n'a pas, par conséquent, les mêmes difficultés de territoire. Ainsi, nous pouvons tout à fait imaginer une autre alternative au scooter à moteur: le vélo à assistance électrique, plus connu sous l'acronyme VAE.

Ce moyen de transport connaît un engouement sans pareil à Genève. L'Association transports et environnement (ATE) a lancé une campagne, au printemps de cette année, qui a rencontré un vif succès. Elle a permis à une partie de la population de choisir ce mode de transport, dans la mesure où il ménage l'environnement au sens large du terme – et la consommation d'énergie! Elle a été l'occasion – pour les personnes qui doivent effectuer aux seules forces de leurs mollets des trajets à vélo trop importants à leur goût – d'un coup de pouce grâce aux vélos à assistance électrique. Ce moyen de transport est à nos yeux beaucoup plus efficace que le scooter électrique et son avenir est bien mieux assuré.

Toutefois, nous ne sommes pas fermés à la discussion. Elle aura le mérite, d'une part, de poser la question de la pollution des scooters et, d'autre part, de présenter

une alternative. Nous souhaitons donc le renvoi de cette motion à la commission Agenda 21, au sein de laquelle nous proposerons une série d'amendements.

M. Blaise Hatt-Arnold (L). M. Olivier Norer a dit l'essentiel sur cette motion. Pour le groupe libéral, ce n'est peut-être pas la panacée, mais c'est un pas dans la bonne direction, dans le cadre des différents modes de transport écologiques. Cela dit, nous ne pourrons pas voter la motion en l'état, dès lors que nous avons de la peine à comprendre, à la lecture de la troisième invite, ce que la Ville doit faire auprès des sociétés utilisatrices de scooters. C'est trop vague et la Ville de Genève ne peut pas, aujourd'hui, mettre en place une information générale destinée à toutes les sociétés du canton. Ne serait-ce que pour cette troisième invite, il faudrait procéder à certains amendements.

D'autre part, parler de bornes de rechargement en ville, condition essentielle pour l'alimentation de ces scooters, revient à entrer en matière sur des coûts extrêmement importants. A mon avis, un petit tour à la commission Agenda 21 permettra de procéder à l'audition des personnes qui sauront nous donner les réponses aux questions que nous nous posons ce soir. Cette motion mérite toutefois que nous nous en préoccupions.

M. Pascal Rubeli (UDC). Nous entrerons en matière, parce que cette motion a en tout cas le mérite d'aller dans le sens d'une meilleure protection de l'air et d'une meilleure qualité de vie. En outre, elle ne pénalise pas le choix des transports, puisqu'elle permet de circuler également avec des scooters, bien sûr électriques dans le cas d'espèce, mais sans changer en rien l'équilibre des transports tel que nous le souhaitons.

Nous renverrons également cette motion à la commission Agenda 21. C'est le lieu pour en parler et pour procéder à l'audition des personnes en mesure de nous en profiler les éléments techniques ou environnementaux. C'est aussi le lieu pour y ajouter certains amendements qui, sans être obligatoirement ceux proposés par les Verts, feront néanmoins partie de cette analyse.

Je le répète, nous renverrons cette motion à la commission Agenda 21.

Mis aux voix, la prise en considération de la motion et son renvoi à la commission Agenda 21 sont acceptés sans opposition (2 abstentions).

Le président. Je suis saisi d'une interpellation urgente I-157 de M[mes] Catherine Gaillard-Iungmann, Annina Pfund et M. Gérard Deshusses, intitulée «Audit du

Grand Théâtre de Genève». Conformément à l'article 53 de notre règlement, elle a été déposée dans le premier quart d'heure et je donne la parole à un seul proposant, pour qu'il s'exprime sur la motion d'ordre.

M^me^ Catherine Gaillard-Iungmann (AdG/SI). Comme vous l'avez parfois rappelé, Monsieur le président, l'usage veut que nous ne déposions pas de motion d'ordre ni d'urgence lors des séances supplémentaires. Mais les usages sont faits pour être parfois bouleversés quand la situation l'impose… Et c'est le cas, nous semble-t-il, puisque des questions importantes concernent l'audit du Grand Théâtre. Nous avons voté récemment, vous vous en souvenez certainement, le projet d'arrêté PR-505 de 300 000 francs mis à la disposition du Conseil administratif pour cet audit.

Il y a eu des heures et des heures de travail et de négociations pour que cet audit se fasse dans les meilleures conditions. Or il semble tout à coup que la situation ait totalement changé, que toutes les garanties que nous avions eues de la part du département des affaires culturelles – qui a fait son possible – et des autres parties au sujet de cet audit ne soient plus aujourd'hui maintenues. Il y a donc un risque réel que cet audit soit, de notre point de vue, totalement tronqué.

L'urgence est naturellement demandée, parce que le personnel, à la suite de ces différences, se réunit demain pour une importante séance. Par conséquent, il est absolument nécessaire à nos yeux que le personnel du Grand Théâtre, qui n'en doutait pas, nous écoute ce soir et qu'il puisse entendre les réponses du pouvoir politique, de son magistrat, sur les grandes questions qui le préoccupent.

Nous déposons cette interpellation urgente afin de donner au département des affaires culturelles l'occasion de s'exprimer et à nous, naturellement, l'occasion d'entendre les réponses à ces questions à notre avis importantes et fondamentales. Merci de bien vouloir nous suivre dans cette urgence. Nous espérons que ce débat ne se prolongera pas au-delà d'une limite raisonnable.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Vous aurez la gentillesse, Monsieur le président, de ne décompter ni cette intervention ni cette minute… L'objet est simplement de vous demander de nous distribuer le texte de l'interpellation, parce que M^me^ Gaillard-Iungmann nous en a donné l'esprit, mais pas le contenu. N'étant pas devins, nous ne sommes pas en mesure de savoir de quoi parle M^me^ Gaillard-Iungmann si nous ne pouvons pas lire le texte qui lui a été confié… Pour notre part, nous ne l'avons pas et vous voudrez bien nous le transmettre, Monsieur le président.

Le président. C'est une interpellation, et une interpellation n'est pas forcément écrite, Monsieur Froidevaux. Le titre de l'interpellation est: «Audit du Grand Théâtre de Genève»… *(Remarque de M. Froidevaux.)* Ce n'est pas une motion, Monsieur Froidevaux. Nous parlons maintenant uniquement de l'urgence, à raison d'une personne par groupe.

M. Marc-André Rudaz (UDC). Je me souviens, il y a trois ans, j'étais nouveau dans ce Conseil… Les Transports publics genevois avaient supprimé le demi-tarif pour les retraités et j'avais déposé une interpellation urgente. Or, Mesdames et Messieurs de la gauche, vous l'aviez refusée, parce que nous ne pouvions pas tous causer. Alors, maintenant, restez fidèles à vous-mêmes! Soit vous faites une motion urgente, soit vous vous arrêtez, parce que ce qui est bon pour nous est bon pour vous. Nous sommes d'accord de discuter d'une motion et que chacun en débatte, mais que vous vous donniez à vous-mêmes ce que vous refusez aux autres est totalement exclu!

M^me^ Frédérique Perler-Isaaz (Ve). Comme l'a demandé M^me^ Gaillard-Iungmann, les Verts soutiendront l'urgence, ne serait-ce que pour le simple fait que notre magistrat puisse s'exprimer sur cet objet.

M. Alain Dupraz (T). A gauche toute! – Parti du travail soutiendra aussi l'urgence pour cette interpellation.

M. Pierre Maudet (R). Je suis quand même un petit peu surpris de voir ce soir deux anciens présidents du Conseil municipal – plus précisément une ancienne présidente et un ancien président – bafouer les règles qu'ils ont eux-mêmes disposées depuis le début de cette législature, à savoir qu'on ne présente pas de motion ni d'interpellation urgentes lors d'une séance supplémentaire. En effet, il y a, dans cette assemblée, un consensus général pour qu'une séance supplémentaire soit consacrée principalement, si ce n'est exclusivement, au rattrapage du retard dans notre ordre du jour.

Je ne vois donc pas pourquoi on changerait la règle en cours de législature, puisqu'elle a toujours été imposée de manière tacite. Nous nous y sommes nous-mêmes pliés, alors que, parfois, des sujets parfaitement politiques supposaient une modification de l'agenda. Pour le groupe radical et, j'imagine, pour quelques autres groupes autour de nous, il est exclu de voter cette urgence ce soir, à plus forte raison sous la forme qui nous est présentée, c'est-à-dire une interpellation

dont nous connaissons le titre, mais dont le développement écrit n'a pas été diffusé – et pour cause! – à l'ensemble de ce Conseil. Il est basé sur des on-dit, on a entendu que, on verra… C'est simplement inadmissible.

Nous aurons une séance plénière dans deux semaines exactement, le 28 novembre. Nous pourrons en parler à cette occasion, ce sera bien assez tôt pour évoquer ce sujet. Pour notre part, il est exclu de modifier notre ordre du jour ce soir sur la base de cette interpellation urgente qui, de surcroît, ne laisse la parole qu'aux trois interpellants, à moins que ce Conseil ne décide d'ouvrir la discussion. Mais rien n'est moins sûr, puisqu'on viole les règles par rapport à la pratique développée tout récemment. Il est donc exclu pour nous d'accepter l'entrée en matière sur cette urgence.

(M^me^ Florence Kraft-Babel demande la parole.)

Le président. Le Parti libéral s'est déjà exprimé, Madame Kraft-Babel, je suis désolé… Monsieur Mugny, puisque le règlement n'est pas très clair sur la prise de parole du Conseil administratif lors de la modification de l'ordre du jour, je vous laisse vous exprimer. Ainsi, vous pourrez nous dire si vous souhaitez pouvoir répondre ou pas à cette urgence.

M. Patrice Mugny, conseiller administratif. Je vais être très clair. Je trouve cette interpellation absurde, mais je vous demande de voter l'urgence, parce qu'il n'y a rien de pire qu'une rumeur qui durerait des semaines. Je préfère répondre aux questions, même si, vous le verrez, les réponses sont simples. M^me^ Gaillard-Iungmann se fait le porte-parole régulier des syndicats alors même qu'ils ont des représentants au conseil de fondation, mais je préfère répondre. A mon avis, si nous laissons les choses en l'état, cela fera un énorme pataquès qui se développera à tort.

J'entends très bien le propos de M. Maudet, mais je vous appelle vraiment à voter l'urgence pour éviter d'en rajouter une couche dans une situation déjà difficile au Grand Théâtre.

M. Didier Bonny (DC). Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, je comprends bien M. Mugny, qui veut éviter que A gauche toute! profite de cette tribune pour faire sa publicité en vue des prochaines élections municipales… *(Protestations.)* Bien sûr, ce n'est rien d'autre que cela! Mais, à mon avis, nous devons simplement nous en tenir aux principes.

Il faut quand même dire que si nous n'avions pas eu la séance supplémentaire de ce soir, M^me^ Gaillard-Iungmann aurait été obligée d'attendre le 28 novembre pour s'exprimer. Quelle conséquence devons-nous tirer de tout cela? C'est de ne plus programmer de séances supplémentaires, afin d'éviter qu'elles ne soient prises en otage par A gauche toute!

Monsieur Mugny, malgré ce que vous dites, c'est avant tout le principe qui doit prédominer, et nous devons refuser cette urgence.

Mise aux voix, la motion d'ordre est acceptée par 32 oui contre 23 non (3 abstentions).

Le président. Nous traitons immédiatement de cette interpellation.

5. Interpellation de M^mes^ Catherine Gaillard-Iungmann, Annina Pfund et M. Gérard Deshusses: «Audit du Grand Théâtre» (I-157)[1].

M^me^ Catherine Gaillard-Iungmann (AdG/SI). Cette interpellation repose essentiellement sur trois questions. Je regrette d'ailleurs que la demande de M. Froidevaux de distribuer le texte à toute cette assemblée n'ait pas été satisfaite. A vrai dire, une interpellation n'est généralement pas écrite, mais nous avions justement fait exprès de mettre le texte par écrit, pour pouvoir argumenter sur l'urgence…

Le président. Il est en cours de distribution… Vous improvisez, le bureau doit également improviser…

M^me^ Catherine Gaillard-Iungmann. Absolument! Très bien. Ces trois questions, les voici. La première est ainsi rédigée: «Pourquoi l'appel d'offres de l'audit a-t-il été publié dans la *Feuille d'avis officielle (FAO)* avant que les négociations à ce sujet entre le département des affaires culturelles, la commission du personnel et les syndicats soient achevées? Qui a pris cette initiative? Le département des affaires culturelles, la direction du Grand Théâtre ou la Fondation du Grand Théâtre?»

[1] Annoncée et motion d'ordre, 2604.

Je vous lis la deuxième question: «Pourquoi le délai de disponibilité des résultats de l'audit a-t-il été repoussé jusqu'à fin avril 2007 et ceci malgré les engagements formels du magistrat?» En effet, selon le magistrat, les résultats seraient communiqués et tout serait mis en œuvre pour que les choses soient terminées à la fin du mois de février 2007.

Enfin, voici la troisième question: «Pourquoi le point 13 du protocole du projet de l'audit ainsi rédigé: «La Ville s'engage à réexaminer les décisions concernant les employées et employés ou ex-employées et ex-employés du Grand Théâtre à la lumière du rapport et des conclusions de l'audit» a-t-il été supprimé sans que les représentantes et les représentants au conseil de fondation du Grand Théâtre ne soient consultés?»

M. Patrice Mugny, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs, je commence par un préambule. SolidaritéS ainsi d'ailleurs que les autres composantes actuelles de l'Alliance de gauche ont des représentants au conseil de fondation du Grand Théâtre. Pendant ces négociations, Madame Gaillard-Iungmann, le représentant de SolidaritéS n'a rien dit. J'y suis depuis trois ans et il n'a jamais rien dit. Je suis un peu étonné que vous me posiez systématiquement des questions en plénière alors que votre représentant n'intervient jamais au conseil de fondation pour défendre votre point de vue, tant et si bien que le magistrat doit parfois se battre contre certaines personnes de gauche. Je ne les nommerai pas, mais elles soutiennent plutôt d'autres tendances que celles du département et de la Ville.

Premier élément du préambule. Le deuxième, vous parlez de confiance, Madame Gaillard-Iungmann… Nous étions convenus de quelque chose, vous et moi, en présence de M. Mino – malheureusement il n'est pas là. Il avait été décidé que dorénavant, quand les syndicats vous interpelleraient – c'est évidemment une fois de plus le cas – avant d'intervenir publiquement, vous me lanceriez un coup de fil pour avoir au moins mon avis, de manière à savoir si l'intervention publique se justifiait. Je vous dis simplement que vous ne l'avez pas fait. Par conséquent, du point de vue de la confiance, vous m'excuserez, mais les liens n'ont pas été renforcés par cette manière de procéder.

Maintenant, sur le fond, Madame Gaillard-Iungmann, il s'avère que nous avons négocié avec les syndicats et les différents partenaires pendant des semaines. Une erreur a été commise conjointement par la Ville de Genève – en fait le département des affaires culturelles – et la direction du Grand Théâtre, lorsque, croyant bien faire, nous avons publié l'appel d'offres dans la *FAO*, le lundi des vacances. Nous avions réservé l'espace auparavant, car nous pensions qu'il fallait aller vite. Les syndicats ont dit: «On aurait mieux fait de négocier!» Je précise

que cet appel d'offres a été signé par les syndicats. Simplement, nous aurions encore dû négocier pour déterminer s'il s'agissait d'un appel d'offres général ou restreint.

Le conseil de fondation a voté à la quasi-unanimité – à part une ou deux voix que je ne citerai pas ici – d'étendre l'appel d'offres pour éviter les risques d'accusation de copinage. Cependant, il était absolument évident que plus nous irions vite, mieux ce serait. Mais c'est une erreur qui n'aurait pas dû être faite. Elle a été reconnue par le département et par M. Blanchard, et nous nous sommes excusés.

Si vous m'aviez posé la question, vous l'auriez su, puisque nous l'avons dit à toutes les personnes concernées et que nous n'avons rien caché à ce sujet. J'assume sans problème cette erreur. Nous avons publié l'appel d'offres une semaine trop tôt, mais, sur le fond, Madame Gaillard-Iungmann, cela n'a rien changé puisque ce texte a été validé. Certes, sur les formes, nous aurions pu éviter cela, mais, je le répète, nous avons cru bien faire.

J'en viens aux deux autres questions, et d'abord au point 13 du protocole du projet de l'audit. A un moment donné, quand vous négociez un protocole, des propositions extrêmement importantes, multiples, viennent de tous les bords et vous arrivez à un résultat qui est la quintessence de la négociation. Ce point 13 a été refusé clairement par le conseil de fondation, le bureau et la direction du Grand Théâtre.

Comme il s'agissait de collaborateurs de la Ville de Genève, je rappelle quand même que ces gens avaient été déplacés à la suite d'une enquête administrative qui avait blanchi la personne accusée de les avoir harcelés. Une enquête de PriceWaterhouseCoopers avait conclu qu'il était préférable de les déplacer pour le bon fonctionnement du Grand Théâtre.

Nous avions donc deux enquêtes réalisées en toute indépendance, mais contestées, il est vrai, par les syndicats. Nous avons suivi les recommandations de ces enquêtes – à tort ou à raison – et la Ville a pris l'engagement écrit de rediscuter de la question de la réinsertion de ces deux personnes – car il s'agit principalement de deux personnes – au Grand Théâtre à l'issue de l'audit. J'ai signé cette lettre, actuellement en main des deux syndicats.

La Ville a pris cet engagement, mais pourquoi dès lors l'exiger également du conseil de fondation du Grand Théâtre, puisqu'il s'agit de personnel Ville de Genève? C'était nous créer un problème supplémentaire alors que nous peinions déjà à trouver un accord. Normalement, cet accord sera débattu demain en assemblée générale du personnel Ville. J'ai encore vu aujourd'hui la commission du personnel Ville de Genève et M. Crettenand, je le souligne, nous a dit: «Cet accord, nous, en tout cas, nous le défendons.»

Il s'agit là simplement d'un de ces compromis issus d'une négociation générale, et la Ville s'est engagée à réexaminer la situation de ces deux personnes. Nous tiendrons notre engagement, qui ne dépend d'ailleurs, Madame Gaillard-Iungmann, que de la Ville. Alors, imposer dans un protocole, lors d'une négociation, quelque chose qui ne dépend que de la Ville n'avait pas beaucoup de sens.

Le dernier élément me surprend le plus: c'est l'histoire de la date de l'audit. Voyez-vous, avant de savoir que cela prendrait plus de temps, nous avions commencé par négocier le mois de février. Les syndicats souhaitaient que l'audit soit mené par M^me^ F. – je ne la nommerai pas ici – une candidate parmi d'autres. Nous verrons finalement, puisque le choix de l'auditeur ou de l'auditrice doit être fait à l'unanimité des membres, y compris les deux syndicats. Un seul syndicat ou la commission du personnel dirait non et l'auditeur ne pourrait pas être désigné. Le protocole qui sera paraphé vendredi contraint à l'unanimité.

Cette personne, qui est la candidate des syndicats, nous a écrit pour nous dire qu'elle n'arriverait pas à tenir le délai de la fin du mois de février. Je le répète, Madame Gaillard-Iungmann, c'est la candidate des syndicats qui nous a écrit cela. Par conséquent, nous avons reporté ce délai à la fin du mois de mars, notamment à la suite de cette demande, ce qui a provoqué l'ire des syndicats. Mais, à un moment donné, il ne faut pas être absurde: comment imposer un délai aux syndicats, quand leur propre candidate nous demande de déplacer la date et que tous les autres candidats potentiels nous disent que la fin du mois de février est impossible?

Je le rappelle, l'accord qui fixe la fin du mois de mars sera signé avec les syndicats. Donc, après avoir protesté, ils ont finalement accepté cette date, sinon ils ne signeraient pas! Et l'assemblée générale de demain sera saisie de ce protocole-là.

J'aimerais conclure cette intervention – peut-être aurai-je d'autres choses à ajouter si vous réagissez à mes propos – en disant que les syndicats, la Ville et le conseil de fondation se sont engagés – ce sera signé vendredi – à ne plus saisir qui que ce soit à l'extérieur tant que l'audit se déroulera. Comment puis-je mettre tout cela en œuvre si vous nous saisissez systématiquement, séance après séance?

La direction du Grand Théâtre, le conseil de fondation, les syndicats, la Ville de Genève se sont engagés à apaiser les choses pendant le temps de l'audit, à ne pas convoquer le personnel, sauf pour des raisons pratiques ou pour d'autres sujets – évidemment, le syndicat peut réunir le personnel s'il y a un autre problème de sécurité, mais pas sur l'audit – à ne plus en parler à l'extérieur et à laisser les choses se faire… *(Protestations.)* Mais oui, à un moment donné, laissons les choses se faire, arrêtons de rendre publique la moindre interrogation à chaque fois que quelqu'un n'est pas content!

Dans le cas particulier, je m'excuse, Madame Gaillard-Iungmann, aucune de vos questions ne posait un problème de mise en cause de l'audit ou du déroulement des événements actuels. Je le répète, j'ai reconnu le seul point où nous avons commis une erreur – contrairement à d'autres, j'essaie de reconnaître mes erreurs – et je m'en suis excusé. Mais si ces excuses ne sont pas acceptées, je n'y peux rien…

M^me^ Catherine Gaillard-Iungmann (AdG/SI). Monsieur le magistrat, vous nous dites que vous ne pouvez pas réaliser cet audit dans des conditions sérieuses, mais tous les partenaires vont être engagés à ne pas avoir trop de manifestations extérieures et à apaiser la situation durant le temps de l'audit. Là, nous vous interpellons, parce qu'il nous semble que les conditions d'un déroulement de l'audit dans de bonnes conditions ne sont pas réunies. C'est cela que nous faisons.

Simplement, cet audit doit être mené dans les meilleures conditions possibles et c'est pourquoi cette interpellation est déposée. Je regrette que vous en fassiez une histoire personnelle et que vous vous livriez même à des attaques personnelles. Nous, ce n'est pas du tout notre propos. Ce que nous soupçonnons dans cette affaire – et vous le verrez d'ailleurs si vous savez lire entre les lignes de ces trois questions – c'est que la direction n'est pas à même de gérer cette histoire d'audit et de conduite du personnel.

C'est cela, Monsieur le magistrat, que les employées et les employés du Grand Théâtre vous ont dit au Muséum. C'est cela qu'ils ont écrit dans leur lettre et c'est pour cette raison qu'ils vous ont mandaté, comme ils nous ont mandatés, pour essayer de les aider dans cette situation difficile. Or il nous semble aujourd'hui que la direction continue de réunir les employées et les employés, de donner des calendriers du déroulement de l'audit, de faire pression encore et toujours, et c'est cela que les employées et les employés disent.

Vous dites que A gauche toute! est le porte-parole des syndicats, et alors… *(Exclamations.)* Bien sûr, et nous en sommes assez fiers! Mais nous sommes aussi les porte-parole des employées et des employés qui viennent tirer la sonnette d'alarme, comme tous les membres de ce Conseil le sont également. Lorsque vous accusez notre représentant de ne pas faire de discours au sein du conseil de fondation, je vous rappelle quand même que tous les représentants des partis politiques au sein du conseil de fondation ne sont pas les représentants d'un parti politique, mais du Conseil municipal dans son ensemble et, par conséquent, le Conseil municipal doit faire entendre sa voix, et très clairement. Ce Conseil municipal a demandé que l'audit soit posé dans les meilleures conditions et qu'il repose essentiellement, Monsieur le magistrat, sur le fonctionnement de la gestion du personnel et non pas sur d'autres détails techniques, artistiques ou même

financiers. C'est cela que nous demandons et c'est cela que les employées et les employés veulent.

C'est pour cette raison que nous remplissons notre mission et que nous vous mandatons une fois de plus pour vous assurer que ce Conseil est vigilant et attentif pour que tout se passe dans les meilleures conditions. Au lendemain de la décision de procéder à cet audit, la direction et le conseil de fondation sont venus dire à la presse que cet audit était de leur propre fait, alors que nous savons très bien qu'ils n'en voulaient pas et qu'ils continuent à ne pas le vouloir! En plus, ils persistent à poser tous les jalons et tous les obstacles pour que cet audit ne se fasse pas dans des conditions de transparence, comme les employées et les employés sont en droit de l'attendre.

Voilà pourquoi nous faisons cette interpellation, Monsieur le magistrat, et nous aimerions bien que vous soyez à nos côtés pour que toutes les garanties soient prises auprès de ce Conseil municipal et, surtout, auprès des employées et des employés du Grand Théâtre.

M. Patrice Mugny, conseiller administratif. Vous avez le droit de vous énerver, Madame Gaillard-Iungmann… Pour ma part, je vous dis que vendredi, à 16 h 15, nous signons le protocole d'accord, s'il n'y a pas un nouveau problème. Mais les syndicats ont donné leur feu vert et j'imagine que si la commission du personnel et les deux syndicats sont d'accord, ce protocole devrait être accepté demain en assemblée générale. Il a été décidé que, dès l'heure de la signature de ce protocole, c'est silence, *no comment*. Certes, nous aurions pu le signer hier, mais nous nous serions retrouvés dans une situation embarrassante.

Je peux vous dire, Madame Gaillard-Iungmann, qu'on se tire une balle dans le pied… En effet, j'ai rencontré plusieurs partenaires privés et certains se demandent s'ils ne vont pas se retirer du Grand Théâtre. Le jour où nous aurons 300 licenciements… *(Protestation de M^me^ Gaillard-Iungmann.)* Mais non, Madame, vous ne pouvez pas accuser, attaquer et ne pas supporter les réponses! Je vous dis que nous avons mandaté un audit et nous allons tous ensemble choisir l'auditrice ou l'auditeur. Il y aura un résultat et des mesures seront prises à ce moment-là.

J'essaie de vous dire que, dès le départ, vous faites un procès. Que le Grand Théâtre ait des problèmes, je l'ai dit et redit… Mais laissez faire le travail de l'audit, qui dégagera les responsabilités des uns et des autres! M. Blanchard ne participera en rien à cet audit. Contrairement à ce que vous prétendez, il avait souhaité – cela a été discuté avec les syndicats – convoquer régulièrement le personnel, tous les quinze jours, pour le tenir au courant de l'évolution de la situation. Les syndicats ne l'ont pas souhaité et M. Blanchard a annulé les séances sans pro-

blème, Madame Gaillard-Iungmann. Si elles sont convoquées, faites confiance aux syndicats pour hurler et s'indigner…

Si une seule assemblée générale du personnel est convoquée par M. Blanchard durant l'audit et au sujet de cet audit, vous le savez très bien, la commission du personnel et les syndicats réagiront. Aujourd'hui, la méfiance est telle entre les syndicats, le conseil de fondation, en tout cas son bureau, et la direction qu'il est très difficile d'imaginer comment les choses se passeront durant les mois à venir. Mais je ne demande pas qu'ils s'aiment…

Nous avons décrété un audit. Le jour où l'auditeur ou l'auditrice sera choisi, laissons-lui faire son travail! Nous avons réservé les locaux mis à sa disposition à l'extérieur du Grand Théâtre et les gens seront convoqués sans risquer quoi que ce soit à l'intérieur. Tout le monde s'y est engagé juridiquement et cela a été validé par des spécialistes du monde du spectacle, afin de garantir le déroulement correct de l'audit. Il n'y aura aucune mesure de rétorsion et, à la fin de l'audit, des décisions seront prises. Il n'est pas exclu qu'il faudra peut-être se séparer de certaines personnes. Mais, aujourd'hui, ne faites pas un procès d'intention! Nous savons qu'il y a un problème, nous l'examinons et nous verrons ce qui se passera à l'arrivée.

Je vous demande d'attendre trois ou quatre mois, le Grand Théâtre ne va pas s'effondrer. Si ces gens, comme certains le disent, souffrent depuis des années – je le crois volontiers – quatre mois de plus sont acceptables. Madame Gaillard-Iungmann, je suis prêt à aller voir avec vous les trois délégués de la commission du personnel. Ils sont les représentants du personnel et ils m'ont dit récemment leur confiance dans la gestion des affaires du département. Laissons les choses se dérouler calmement et attendons la fin de l'audit! Il sera suffisamment difficile de prendre ensuite les mesures nécessaires.

M. Pierre Maudet (R). Monsieur le président, comme j'en ai le droit, je demande l'ouverture du débat. Si vous pouviez la mettre aux voix…

Mise aux voix, l'ouverture de la discussion est acceptée par 37 oui contre 19 non (2 abstentions).

M. Pierre Maudet (R). Je constate d'abord, à la forme, la cohérence de certains groupes et je salue les socialistes, qui permettent la tenue de ce débat. Je regrette, pour ma part, que l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) ait voulu – ils viennent d'en faire la démonstration – confisquer ce débat pour eux seuls, à travers une interpellation qu'ils s'étaient réservée. *(Protestation de M^me^ Gaillard-Iungmann.)*

Le président. S'il vous plaît, Madame Gaillard-Iungmann, vous laissez l'orateur s'exprimer. *(Brouhaha.)*

M. Pierre Maudet. Je ne voulais pas troubler tout à l'heure un caucus interpartis interne à l'Alternative, mais c'est de bonne guerre de la part de l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) de vouloir affaiblir l'institution du Grand Théâtre. Nous avons bien compris l'objectif de la manœuvre.

Pour nous radicaux, en tout cas, il n'est pas question de commenter les résultats d'un audit qui n'a pas encore eu lieu, ni les conditions dans lesquelles il s'établit, puisque la commission des finances a été saisie, qu'elle a pu discuter avec le magistrat et définir les conditions de cet audit, que nous avons déjà eu un large débat ici et, surtout, Mesdames et Messieurs, que notre représentant, en début de législature, nous a alertés à plusieurs reprises sur des problèmes qu'il jugeait graves. Car, contrairement aux vôtres, Mesdames et Messieurs de l'Alliance de gauche, nos représentants au conseil de fondation sont une courroie de transmission et ils nous donnent des informations. C'est bien là la mission de représentants au conseil de fondation élus par le Conseil municipal.

Nous avons demandé à plusieurs reprises un audit et nous sommes ravis de le voir arriver maintenant. Aussi nous comptons laisser les auditeurs faire leur travail. Mais si une chose est certaine, Mesdames et Messieurs… *(Remarque de M^me^ Thiévent.)* Mais je vous invite à écouter, Madame Thiévent, parce que vous voulez développer une interpellation… Mais écoutez ensuite vos contradicteurs! Je vous signale, Mesdames et Messieurs les représentants de l'Alliance de gauche – vous transmettrez, Monsieur le président – qu'une telle manière de faire n'est pas admissible, parce que vous sapez simplement à la base même le travail des auditeurs.

Vous réduisez à néant le travail de sérénité et de confiance que nous voulons établir pour que cet audit se fasse dans de bonnes conditions. Nous ne pouvons pas l'admettre pour une raison simple, même si les réponses du magistrat ne sont pas toutes satisfaisantes quant au délai, c'est que vous faites, Mesdames et Messieurs, la démonstration ce soir que vous instrumentalisez le débat. Vous profitez en effet de la proximité des élections municipales pour en faire une cause purement politique, et c'est inadmissible! Je le répète ici: je déplore qu'on se serve d'une séance supplémentaire pour se livrer à cet exercice. *(Applaudissements.)*

M^me^ Catherine Gaillard-Iungmann (AdG/SI). J'adore entendre M. Maudet donner des leçons de discours électoralistes! Alors là, je dois le dire, je ne regrette pas d'avoir fait ce débat, rien que pour vous entendre… *(Exclamations.)* Je suis

contente que la majorité ait dit oui pour ce débat, pour entendre dire cela au moins une fois dans ma vie.

Naturellement, si nous avons voté non à l'ouverture de ce débat, ce n'est pas pour subtiliser – comme vous avez dit – le débat démocratique, que vous reprenez si bien à votre compte. Non, c'est plutôt pour satisfaire votre première demande, Monsieur Maudet. Vous-même, vous avez exigé qu'on ne se prononce pas sur l'urgence… Il ne fallait pas en discuter… Le Conseil municipal avait tant d'autres affaires à gérer, tellement plus urgentes… Et c'était ainsi, c'était l'usage, ce n'était pas admissible de déposer une urgence… Et maintenant, que faites-vous? Vous prolongez le débat, bon, à votre guise… Alors allons-y, prolongeons ce débat!

M^me^ Annina Pfund (S). Je serai très brève. Le groupe socialiste souhaitait avoir des réponses sur certaines rumeurs que nous avons entendues. Nous avons reçu les réponses attendues et nous remercions le magistrat de ces réponses extrêmement courtes à des questions extrêmement courtes. Nous sommes satisfaits de ces réponses et il nous semblait important que cela soit dit en plénière. La chose est réglée pour nous.

L'interpellation est close.

6. Résolution du 10 avril 2006 de MM. Olivier Norer, Pierre Rumo, M^mes^ Gisèle Thiévent et Monique Cahannes: «Nouvelles lignes de tram: pour une mixité raisonnable!» (R-91)[1].

PROJET DE RÉSOLUTION

Considérant:

– que la Ville de Genève est régulièrement consultée par l'Etat pour la réalisation de nouvelles lignes de tram;
– que le vote de la Ville, Conseil municipal ou Conseil administratif, intervient de manière légale lors du dépôt de la demande de concession et lors de la procédure d'approbation des plans, soit relativement tout au début et vers la fin du projet;

[1] «Mémorial 163^e^ année»: Annoncée, 6666.

– que la Ville de Genève peine à faire entendre ses préoccupations en matière de choix raisonnable de répartition de la voirie urbaine lors de la réalisation de nouvelles lignes de tram au regard des procédures cantonales et fédérales;
– que le Conseil municipal est régulièrement appelé à débattre pour pallier des dysfonctionnements de l'usage de la voirie lors de la réalisation de sites partagés de tram (*cf.* motions M-156, M-238, M-360, M-447, M-464, M-465, M-466, M-467, interpellation I-117, pétition P-163, propositions PR-51, PR-210, PR-383, PR-454, PR-455, résolution R-33, etc.);
– que le site propre tram est possible presque partout en ville, moyennant un véritable choix politique cohérent en faveur de ce moyen de transport;
– que les premières ébauches des services de l'Etat de Genève en matière de répartition de la circulation pour les sections de tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) et Grand-Saconnex avancent la mixité (site partagé) du trafic tram sur plusieurs axes importants, souvent sans que d'autres considérations que le maintien de la circulation motorisée privée soient avancées,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

– refuser tout nouvel axe de tram dont le tracé serait établi sur la base d'une mixité routière privée (site partagé), sauf quand les considérations de protections patrimoniales l'exigent;
- intervenir auprès de l'Etat pour que la ligne de tram Cornavin-Onex-Bernex soit réalisée sur le territoire municipal (rues de Cornavin, de Coutance, du Stand, des Deux-Ponts ainsi que la route de Chancy) en site propre complet.

M^me^ Monique Cahannes (S). Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, je dirai quelques mots en préambule et en qualité de résolutionnaire. Il ne vous aura certainement pas échappé qu'un quotidien de la place avait publié, il y a quelques semaines – c'est très récent – un article où on pouvait lire en titre: «Les Transports publics genevois sont les plus lents de Suisse».

Pourquoi sont-ils si lents? Parce que, à Genève, on veut toujours ménager la chèvre et le chou. Certes, j'entends déjà le discours de la droite tout à l'heure sur le libre choix des transports, mais pour qu'il y ait libre choix, la possibilité doit être donnée aux gens de se déplacer avec des transports publics performants.

Dans les années 1960, Genève a subi la même évolution que la plupart des villes européennes, c'est-à-dire le tout à la voiture… On arrache les lignes de tram et, quelques décennies plus tard, on se rend compte, d'une part, que les villes ne sont pas extensibles à merci, sauf à vouloir raser quelques pâtés de maisons et faire des autoroutes, et que, d'autre part, le transport motorisé individuel provoque des nuisances au niveau du bruit.

A ce sujet, il y a très peu de temps – une semaine – un article d'un quotidien de la place, sous un gros titre, disait que la plupart de la population souffrait du bruit. Oui, mais je vous rappelle qu'entre 80 et 90% du bruit est généré par le trafic motorisé. Certes, les transports publics en font partie, mais un tram transporte tout de même plus de personnes qu'une voiture individuelle.

La plupart des villes connaissent une telle évolution. Trop de voitures tue la voiture et les transports publics ne sont pas performants précisément à cause du trop grand nombre de voitures, mais aussi parce qu'ils ne sont pas en site propre. Nous souhaitons donc, à l'Alternative et au Parti socialiste en particulier, un transfert modal massif. Il y va de la santé de nos concitoyennes et de nos concitoyens. Nous avons absolument besoin de transports publics performants et en site propre. Je reprendrai la parole plus tard pour donner la position du groupe socialiste.

Le président. Merci, Madame Cahannes. J'ose imaginer que le Parti socialiste a la même position que vous…

M. Olivier Norer (Ve). Rassurez-vous, Monsieur le président, ma position sera celle du groupe des Verts et, en qualité de résolutionnaire, je m'exprimerai en même temps. Ainsi, nous ferons au moins l'économie d'une intervention… Le débat sur les sites propres pour les trams est tout à fait intéressant, car il pose la question du partage de la voirie en milieu urbain, puisque le tram est un mode de transport avant tout urbain.

Jusqu'à présent, en ville de Genève, nous avons développé plusieurs lignes de tram sous l'impulsion de l'autorité compétente en matière de transport, à savoir celle du Canton par l'intermédiaire de l'Office cantonal de la mobilité (OCM). Certaines de ces lignes sont parfaitement efficientes, mais d'autres présentent quelques problèmes. A chaque fois, nous avons pu avoir des échos de ces problèmes au sein de ce Conseil municipal, au travers d'une kyrielle de motions, d'interpellations et d'interventions. Je parle par exemple de la rue de Lausanne, au sujet de laquelle notre collègue François Sottas aura quelque chose à dire, je crois. Cette rue, du fait de l'absence de site propre, pose une série de problèmes en direction du centre-ville en termes d'exploitation et de partage de la voirie.

Cette problématique-là nous a poussés à intervenir, mais également notre travail en commission sur les concessions du tram Grand-Saconnex (TGS) et du tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB), qui sont les prochains investissements de la Ville de Genève en matière de trams pour 2008-2012 grosso modo. Nous avons donné l'accord de principe pour ces investissements, à l'unanimité des par-

tis présents pour la concession du TGS et à une très large majorité pour celle du TCOB.

Par contre, il est fort probable qu'à partir du moment où nous nous posons la question du détail de ces lignes et de l'application du partage de la voirie entre transports privés, transports publics et autres usagers, nous risquons d'avoir quelques dissensions, notamment, par exemple, sur le renvoi de cette résolution R-91 à la commission adéquate. Je reviendrai sur ce sujet.

En l'occurrence, nous souhaitons le renvoi de cette résolution directement au Conseil administratif, car il s'agit maintenant, après le vote des concessions du TCOB et du TGS, de donner une impulsion à l'Etat en la matière, afin d'éviter une gabegie comme celle que nous avons connue à la rue de Lausanne. Rappelons-nous, en effet, on avait avancé en commission le fait que le TCOB – essentiellement sur son tronçon en ville de Genève, notamment de Cornavin à Bel-Air et de Bel-Air au rond-point de la Jonction, via la rue du Stand et la rue des Deux-Ponts – serait partiellement en site mixte.

Ainsi, le tram partagerait son espace de circulation avec des bus, des trolleybus, des voitures, des taxis, des motos, des scooters, des vélos et, éventuellement, des piétons. A partir de là, nous avons toutes les raisons de penser que la vitesse commerciale du tram, ou tout simplement la faisabilité d'une circulation optimalisée, ne sera pas au rendez-vous. Un tram, pour être efficace, doit se rapprocher le plus possible du train et en emprunter les modes de circulation, en l'occurrence être en site propre. C'est une des conditions de son succès.

Malheureusement, à Genève, nous ne prenons pas cette direction, car nous voulons, comme a dit ma collègue Monique Cahannes, ménager la chèvre et le chou. Le TCOB, sur son tronçon en ville de Genève, risque fort d'être lésé par un manque de volonté au niveau de la décision politique. A ce stade-là, il s'agit de mettre les points sur les «i» et de dire clairement ce que nous voulons en matière de développement des trams dans notre ville, pour éviter d'avoir à parler des heures et des heures sur les ratages des futurs trams, parce que nous n'aurions pas fait de choix politique en amont.

Nous voulons donc un site propre intégral pour le TCOB et les autres lignes à venir, afin d'éviter des problèmes, afin d'augmenter la vitesse commerciale des trams et de favoriser leur utilisation. Je le répète, nous demandons le renvoi de cette résolution au Conseil administratif.

Préconsultation

M. François Sottas (AdG/SI). Monsieur le président, permettez-moi de vous interpeller pour dire à cette assemblée, juste au passage, que ce qu'a relevé

Mme Cahannes au sujet de la vitesse commerciale n'est pas de ma faute… Effectivement, il y a une mauvaise configuration de certains projets récents de développement du tram. On le constate à la rue de Lausanne, où ce n'est pas une sinécure de rouler, je peux vous le garantir! Tous les utilisateurs d'autres moyens de déplacement que les transports publics sur cette rue peuvent le constater, qu'il s'agisse des vélos ou des piétons – enfin, peut-être pas les piétons, mais ils se demandent pourquoi ils ont tant de place…

Plusieurs d'entre nous l'avions déjà fait remarquer avant la construction, et c'est pourquoi nous avions demandé un site propre pour le tram. Il ne nous a pas été accordé et nous pouvons le regretter aujourd'hui. Mais la peinture n'est pas suffisante pour marquer les sites propres, et c'est l'objet d'une autre motion inscrite à notre ordre du jour, la motion M-637 intitulée «Pour des trams sur des sites propres écologiques et sûrs», que nous n'arriverons sûrement pas à aborder ce soir.

Il faut faire évoluer cette situation et marquer ces sites propres de manière physique, sinon nous ne parviendrons toujours pas à améliorer cette vitesse commerciale qui nous fait tant défaut actuellement sur l'ensemble des transports publics, nous sommes bien d'accord. Si nous voulons des axes bien desservis par les trams, nous devrons anticiper et réaliser des sites propres complets et en relief. Je regrette que nous ne puissions pas traiter ensemble cette motion M-637 et la résolution R-91, car elles sont très liées.

Notre groupe se ralliera à la proposition de M. Norer, c'est-à-dire renvoyer directement cette résolution au Conseil administratif, pour les mêmes raisons que celles qu'il a développées.

Le président. Vous savez, Monsieur Sottas, que vous avez toujours la possibilité de suggérer au bureau de lier deux points de l'ordre du jour, si cela vous semble opportun. Ce sera pour une prochaine fois.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Vous connaissez l'attachement des libéraux à la circulation des trams en site propre. C'était le débat évoqué par M. Sottas à l'occasion de la construction de la ligne de tram à la rue de Lausanne. Tout au long de la procédure qui a présidé à cette réalisation, nous avions dit combien nous regrettions que le tram, à cet endroit en particulier, ne soit pas en site propre.

Il n'en demeure pas moins que cette résolution R-91 pose plus de problèmes qu'elle n'en résout. Il est bien clair que la réalisation de trams en sites propres

ne repose jamais sur des considérations de protection du patrimoine, exigence pourtant fixée par les résolutionnaires. Nous ne voyons pas très bien d'ailleurs à quoi ils font allusion, sauf à ce qu'ils considéreraient que, pour réaliser des trams en sites propres, il convienne de démolir des allées d'immeubles. C'est bien sûr envisageable aux yeux de la gauche, mais pas tellement aux yeux de la droite, qui, je le rappelle, a pour objectif, puisqu'il est difficile de construire du nouveau logement, de conserver au moins ce qui existe actuellement.

Cette exception mise par les résolutionnaires est, c'est le moins qu'on puisse dire, incompréhensible, mais elle traduit l'embarras dans lequel ils se trouvent, parce que nous sommes bien conscients que c'est un vœu impossible. Ce n'est pas possible, par exemple, dans un site comme Bel-Air, où il y a nécessairement un minimum de trafic privé, ne serait-ce que des vélos ou des taxis.

Mais nous voyons aussi que, si nous devions affecter la rue du Stand exclusivement au tramway, toutes les rues situées entre la rue du Stand et le Rhône ne seraient simplement plus accessibles. Nous pensons, bien sûr, au 25, rue du Stand, qui nous est particulièrement cher dans ce Municipal… Mais nous pouvons penser aussi au Bâtiment des Forces-Motrices, ou peut-être même à l'Usine, où quelques utilisateurs au moins du vélo ne pourraient simplement plus se rendre, parce qu'on aurait créé une espèce d'îlot à cet endroit, dont on se demande bien comment on pourrait l'irriguer.

Alors, ce qui m'apparaît le plus certain dans cette résolution, si elle devait être suivie d'effets, c'est la constatation fatale – pour toute personne sage – qui consisterait à dire qu'il n'est plus possible de construire des voies de tram à Genève. Qu'il n'est simplement plus possible d'imaginer une liaison avec Bernex par le tramway ou, par hypothèse, avec Hermance, comme par le bon vieux temps, dans la mesure où on n'imagine pas la réalisation d'un tram en site propre sur le quai Gustave-Ador, sauf à ce qu'on le fasse passer en lieu et place des ferrazinettes… Il s'agit bien sûr d'une hypothèse, mais je crois que ce ne serait pas un profit pour le quai.

Cette résolution part sans doute d'une bonne idée. Elle est peut-être raisonnable au niveau de la fluidité du transport, mais, à mon point de vue, elle a surtout pour effet d'enterrer à tout jamais toute proposition de réalisation de tram en ville. Ce serait certainement fâcheux pour les motifs évoqués par les résolutionnaires, à savoir l'accroissement du trafic, la nécessité de favoriser les transports publics et d'améliorer leur cadence.

Tous ces éléments plaident pour que cette résolution ne soit pas renvoyée au Conseil administratif, mais aux résolutionnaires eux-mêmes, de telle manière à pouvoir continuer de faire des liaisons de tramway à travers la ville et rejoindre la périphérie. C'est quand même une condition pour réduire, ou en tout cas atténuer, l'accroissement du trafic. En renvoyant cette résolution à ses auteurs, nous

aurons fait certainement avancer de manière très positive le dossier du transport public à Genève.

M^me^ Monique Cahannes (S). Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, j'interviens ici au nom du groupe socialiste qui, pour une fois, est d'accord avec moi pour renvoyer cette résolution au Conseil administratif… Non, plus sérieusement, comme je l'ai dit en préambule, cela fait longtemps que, pour de nombreuses personnes, le véhicule motorisé privé n'est pas le moyen le plus rationnel de passer d'un point A à un point B dans un milieu urbain.

Il faut donc absolument – Genève a beaucoup de retard dans ce domaine – développer les transports publics pour favoriser un transfert modal et offrir un véritable choix. En effet, nombre de nos concitoyennes et concitoyens se porteraient beaucoup mieux sans leur véhicule privé, pour toutes les raisons que j'ai déjà énumérées, la protection contre le bruit, l'air – et je n'ai pas parlé des accidents, mais nous pourrions aussi les évoquer.

J'aimerais quand même donner un argument qu'on ne soulève en tout cas pas à droite – nous comprendrons aisément pourquoi – c'est le coût d'une voiture et le coût pour l'abonné des Transports publics genevois (TPG). Là, je pense que personne ne m'en voudra de prendre les données du Touring Club Suisse (TCS), qui a édité un info-guide intitulé *Coûts de la voiture*. De manière tout à fait honnête, il ne parle pas uniquement de l'essence mise tous les trois jours, ou chaque semaine selon les cas, dans le réservoir de sa voiture, mais il prend en compte le coût d'une voiture, notamment l'amortissement et les assurances.

Mesdames et Messieurs, Monsieur le président, l'automobile suisse moyenne, selon le TCS, revient à 900 francs par mois. Oui, vous avez entendu, 900 francs, alors que l'abonnement des TPG est de 70 francs, soit un coût dix fois moindre! Je pense que, au niveau des finances également, nombreux seront ceux qui feront le choix des transports publics, à condition qu'ils soient performants et donc en site propre! Je vous remercie de renvoyer cette résolution au Conseil administratif.

M. Philippe Herminjard (R). Pour les radicaux de la Ville, le simple titre de la résolution pose problème, dans la mesure où les termes «pour une mixité raisonnable» laissent sous-entendre qu'on ne fera pas une usine à gaz et qu'on sera raisonnable dans la mise en œuvre de cette résolution. Or, là, les radicaux s'inquiètent, car, venant de l'Alternative, le mot «raisonnable» fait tinter à nos oreilles un son de danger. Nous le savons très bien, l'effet raisonnable de ceux qui veulent tout mettre en avant pour les transports publics signifie surtout réduire

– voire stopper! – le transport individuel. Connaissant donc les dogmes de certains de mes collègues de la gauche ici présents, j'avoue qu'il m'est impossible de les croire sur le texte.

A mon point de vue, en matière de frein et de stoppage du transport individuel, Genève a déjà donné à plus d'une reprise et de manière tangible. Par conséquent, il faut savoir raison garder et, dans cette logique – mon collègue Froidevaux l'a dit à juste titre – pour faire bien, il faudrait renvoyer la résolution à ses auteurs. Nous pensons néanmoins que la problématique existe, car nos transports publics ne sont pas toujours très performants.

Je suis automobiliste, mais, je l'avoue, j'utilise de plus en plus les transports publics. J'ai vécu à Berne, où j'ai constaté que les vieux trams dont on ne veut plus à Genève roulent environ deux fois plus vite que nos plus beaux Bombardier genevois! Les trams genevois ont beaucoup à progresser et c'est une des rares raisons pour lesquelles je pense que cette résolution a quelque chose de bon et qu'elle mérite d'être discutée. Et, pour être discutée valablement, il n'est pas raisonnable de la renvoyer au Conseil administratif, vous l'aurez bien compris. Pour être raisonnables, nous les radicaux – comme nous le sommes habituellement – nous renvoyons cette résolution à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

M. Georges Queloz (L). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, si j'interviens dans ce débat, c'est essentiellement pour le *Mémorial*, comme le disait notre ancien et estimé collègue Jean-Pierre Lyon – ceux qui ont siégé avec lui s'en souviendront! Si nous avons reproché – nous, notre génération – à nos prédécesseurs d'avoir arraché les lignes de trams pour les remettre ensuite, je peux vous dire qu'en l'an 2040 déjà nos petits-enfants nous reprocheront d'avoir manqué singulièrement de vision et de ne pas avoir profité de construire un sérieux métro.

M. Olivier Norer (Ve). Je n'ai malheureusement pas tout à fait compris la fin de l'intervention de M. Queloz. J'espère qu'il aura l'occasion de me le dire tout à l'heure…

Le président. Il veut un métro…

M. Olivier Norer. Ah, bon… M. Queloz a le mérite de poser des choix intéressants. Je pense qu'on a déjà répondu à cette question au niveau de Genève, il y a douze ans ou plus, lorsque la population a voté différents projets et que le Conseil

d'Etat a apporté les réponses au sujet du développement des transports publics, sur lequel nous sommes d'ailleurs unanimes. Je rappelle que le projet de métro léger qui était prévu entre Rive et Meyrin se montait à 1,5 milliard de francs à l'époque, ce qui représentait un paquet…

Si je me permets de reprendre la parole, c'est par rapport à l'intervention d'un autre libéral, M. Froidevaux, qui a avancé des arguments que je ne pouvais pas laisser passer, arguments selon lesquels la gauche était prête à détruire des bâtiments. Bien au contraire, et je pense que le texte même de la résolution en donne la preuve, il suffit de le lire! Nous ne souhaitons pas – comme l'ont prévu nos prédécesseurs à l'époque où ils construisaient des voiries en ville – détruire des bâtiments entiers, comme, par exemple, quand la Ville a dû acheter toute une partie de Saint-Gervais pour faire passer des routes expresses.

De la même manière, nous ne souhaitons pas détruire la ville pour y mettre des trams. C'est donc le principe même de précaution qui prévaut: pour transporter des personnes, il faut avoir des habitants et, par la force des choses, des logements. Comme nous, les Verts, nous avons toujours été pour le logement, nous n'allons pas demander la destruction d'immeubles pour construire des trams, cela va de soi!

Nous avons le cas de petits goulets à deux endroits du canton, l'un situé en ville de Genève et l'autre sur la commune de Chêne-Bourg. Je me souviens de vos collègues du TCS – puisque ce sont plutôt vos collègues que ceux des Verts et de l'Alternative – qui ont demandé justement la destruction de ces goulets. Pour eux, la fluidité de tous les trafics – y compris celui des voitures – prime sur le logement lui-même. Je vous renvoie donc vos arguments. Le logement, nous le souhaitons, ainsi que les transports publics efficaces.

M. François Sottas (AdG/SI). J'ai demandé à réagir après l'intervention de M. Froidevaux, qui me semble un peu étonnante. Il nous dit que si on n'arrivait pas à passer à la rue du Stand avec un tram en site propre, il faudrait renoncer à construire quoi que ce soit en matière de tram dans ce canton, ou cette ville en particulier. Je suis un peu étonné, parce qu'on a réussi malgré tout à le faire passer à la Servette, et le gabarit de la rue du Stand ne me semble pas beaucoup plus petit. Un site propre simple me paraît donc possible à la rue du Stand.

Par rapport aux fameux goulets, si M. Norer faisait référence au goulet de la Poterie, les personnes de ce Conseil municipal qui se sont déjà rendues sur le chantier de la rue de la Servette ont pu constater que la solution consiste à différer un peu la circulation sur la droite en descendant – si je me fais comprendre – pour éviter justement que la circulation privée, à la montée, n'empiète sur le site propre.

Il s'agit peut-être de données un peu techniques, mais nous avions eu ce débat il y a quelques mois dans ce parlement. Je m'étais insurgé contre le fait que la circulation pénétrait sur le site du tram grâce à un panneau «Cédez le passage». A mon avis, la solution proposée maintenant sur le chantier me semble assez adéquate et de bonne facture. Je le rappelle, un tram n'a pas de volant et il n'est donc pas difficile de le faire tourner. Il suffit de poser les rails au bon endroit!

A propos de l'abonnement, j'ai beaucoup apprécié l'intervention de M^me^ Cahannes. Je lui rappelle que si elle prend l'abonnement annuel, elle ne déboursera plus 70 francs chaque mois, mais 650 francs pour l'année, économisant ainsi deux mois plus 50 francs. Par rapport à la comparaison avec le prix de la voiture qu'elle a faite tout à l'heure, c'est donc encore moins cher.

Monsieur Herminjard, quand vous affirmez certaines choses, il faut faire attention à ce que vous dites – vous transmettrez, Monsieur le président. Je crois qu'il ne faut pas laisser dire qu'à Berne les trams roulent deux fois plus vite qu'à Genève. C'est une absurdité et on ne peut pas dire n'importe quoi dans cette enceinte, des gens nous regardent et nous écoutent. M. Herminjard habitait peut-être à l'extérieur de la ville de Berne, où les transports publics et les trams en particulier roulent un peu plus vite, mais s'il va sur l'ensemble du réseau, il verra que lorsqu'on sort un peu de l'agglomération, on roule aussi un peu plus vite à Genève, et pas à 25 km/h, comme dans le reste de la ville. C'est assez choquant d'entendre de telles choses.

M^me^ Monique Cahannes (S). Contrairement à mes préopinants, ce n'est pas l'intervention de M. Froidevaux qui m'a fait réagir, mais celle de M. Herminjard. En effet, à chaque fois qu'on parle de mobilité, on peut être sûr que quelqu'un, sur les bancs de droite, accuse l'Alternative de dogmatisme! Mais, dans ce domaine, le dogmatisme n'est pas sur les bancs de l'Alternative, il est sur les bancs de la droite. En effet, si on écoutait la droite – vous transmettrez, Monsieur le président, à tous les automobilistes qui nous écoutent – Genève serait un vaste bouchon, parce que, pour la droite, c'est aucune entrave à la voiture.

Et là, j'aimerais bien les entendre répliquer à leurs électrices et électeurs automobilistes qui se trouveraient à longueur de journée dans des bouchons. Si on peut encore circuler raisonnablement à Genève, c'est grâce aux efforts de l'Alternative pour le développement d'autres moyens de transport. Et les transports publics en ville, c'est ce qu'il y a de plus raisonnable à tout point de vue, y compris sur le plan économique.

Merci, Monsieur Sottas, d'avoir apporté cette précision. Bien sûr, je connaissais ces montants, mais je ne voulais pas qu'on m'accuse de donner les chiffres les plus favorables à ma thèse. Effectivement, si vous prenez un abonne-

ment annuel, c'est 650 francs, donc un peu moins de 60 francs par mois, contre 900 francs pour la voiture.

M^me^ Alexandra Rys (DC). Le groupe démocrate-chrétien considère que la résolution R-91 pose des questions éminemment intéressantes, parce que nous sommes souvent confrontés à la problématique mixité – et donc sauvegarde de charges de trafic privé – ou site propre, qui augmente puissamment la vitesse commerciale du tram. Or, comme on sait, la vitesse commerciale est un très grand argument de vente du transport public et cette préoccupation revient d'ailleurs régulièrement dans nos discussions.

Mais le sujet est tellement intéressant, Monsieur le président, que le groupe démocrate-chrétien souhaiterait pouvoir en discuter en commission. Nous demandons donc également un renvoi en commission de l'aménagement et de l'environnement.

M. Pascal Rubeli (UDC). Monsieur le président, j'aimerais que vous transmettiez à M^me^ Cahannes, s'il vous plaît. Que vous parliez d'entraves et que nous ne voulions pas d'entraves… Vous parlez de site propre, donc vous sous-entendez quelque part que c'est une entrave… Nous en prenons note et c'est assez agréable de l'entendre de cette façon-là!

Ensuite, votre calcul – du TCS, j'entends bien – démontre que le prix moyen de l'utilisation d'une voiture est de 900 francs par mois, contrairement à un abonnement mensuel des transports publics de 70 francs pour une personne, ou un abonnement annuel de 650 francs – toujours pour une personne! Vous n'êtes pas sans savoir qu'une voiture peut déplacer plus d'une personne et plusieurs fois aussi, bien sûr. Donc, à partir de là, ce calcul peut être également discuté.

Mais, de toute façon, il est intéressant de parler de ce projet de résolution et nous la renverrons également en commission de l'aménagement et de l'environnement.

Mise aux voix, la prise en considération de la résolution est acceptée à la majorité (opposition des libéraux).

Mis aux voix, son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement est refusé par 29 non contre 25 oui.

Le président. Cette résolution est donc renvoyée directement au Conseil administratif.

Elle est ainsi conçue:

RÉSOLUTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

– refuser tout nouvel axe de tram dont le tracé serait établi sur la base d'une mixité routière privée (site partagé), sauf quand les considérations de protections patrimoniales l'exigent;
– intervenir auprès de l'Etat pour que la ligne de tram Cornavin-Onex-Bernex soit réalisée sur le territoire municipal (rues de Cornavin, de Coutance, du Stand, des Deux-Ponts ainsi que la route de Chancy) en site propre complet.

Le président. M. Roman Juon demande de reporter le débat sur la résolution R-92, intitulée «Remplacement du tapis bitumineux de la Treille», ainsi que celui sur son interpellation I-149 sur le Parlement des jeunes, toutes deux inscrites à notre ordre du jour, en raison de l'absence du magistrat M. Manuel Tornare en ce moment, qui participe à une émission à la radio.

M^me^ Hélène Ecuyer (T). Il me semblait, Monsieur le président, que nous avions décidé, l'an dernier au bureau, que lorsqu'une interpellation était renvoyée régulièrement par son auteur, elle devenait caduque et qu'il devait en déposer une nouvelle. *(Exclamations et applaudissements.)*

Le président. Oui, mais il s'agit de la première fois où M. Juon demande le renvoi…

M^me^ Hélène Ecuyer. Elle a déjà été reportée cinq fois!

7. Rapport de la commission des finances chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 7 décembre 2005 en vue du bouclement d'un crédit destiné à l'acquisition d'arbres et à la conclusion de contrats de culture (OTP I470006101) (PR-447 A)[1].

Rapport de M^me^ Hélène Ecuyer.

La commission s'est réunie le 7 février 2006, sous la présidence de M. Pierre Maudet. Les notes de séance ont été prises par M^me^ Coré Cathoud, que la rapporteuse remercie.

Rappel de la proposition

La présente proposition se rapporte au bouclement d'un crédit dont les dépenses nettes sont inférieures au montant voté. Le total du crédit est de 1 000 000 de francs et les économies réalisées représentent 255 179,95 francs.

PFI 092.059.02 Le crédit extraordinaire de 1 000 000 de francs (proposition PR-6) voté par le Conseil municipal le 10 octobre 2000 se décompose de la manière suivante:

	Fr.
Achats d'arbres et plantation	975 220,05
Participation de Fielman SA à l'acquisition d'un chêne des marais	(5 120,00)
Participation des CFF à l'acquisition de chênes d'Amérique au parc La Grange	(225 280,00)
Total des dépenses	(744 820,05)

Le programme prévu d'acquisition d'arbres a été réalisé. L'opération a été terminée en 2005.

Séance du 7 février 2006

Audition de M^me^ Yveline Cottu, cheffe du Service des espaces verts et de l'environnement

M^me^ Yveline Cottu, cheffe du Service des espaces verts et de l'environnement, explique qu'elle a pris ce dossier en cours. Elle a voulu le boucler afin de ne pas laisser les arbres restants en contrat de culture plus longtemps. Un arbre en nourrice coûte et le risque était de se trouver en dépassement de crédit. Elle a donc utilisé la somme restante de ce crédit, soit 255 179,95 francs, pour conclure cette opération. Une pépinière changeait de champ et il fallait enlever les arbres.

[1] «Mémorial 163^e^ année»: Proposition, 4532.

Des explications sont demandées sur l'éventuel dépassement de crédit, s'il n'avait pas été bouclé.

Mme Cottu explique que les arbres restés en pépinière coûtent une certaine somme chaque année et que certains de ces arbres allaient devenir trop gros pour être déplacés. En effet, tous les deux à trois ans, les arbres sont déplacés pour permettre leur développement. Il n'y a actuellement plus d'arbres en contrat de culture. Certains de ces arbres, déjà trop gros, ont nécessité des endroits spéciaux et il a fallu faire appel à une entreprise de transports, la Ville de Genève n'ayant pas le matériel nécessaire pour les déplacer.

Pour répondre à un commissaire qui aimerait savoir s'il ne serait pas avantageux que la Ville de Genève possède ses propres cultures d'arbres afin d'éviter ces problèmes dans vingt ans, Mme Cottu répond que cela serait possible, mais comporterait certains risques. Il faudrait être sûr que la politique d'aménagement soit la même dans vingt ans; il peut également y avoir des problèmes de maladies chez les arbres, ce qui peut modifier les données.

Un commissaire demande si la Ville a les arbres nécessaires pour replanter les arbres de la rue de la Servette.

Mme Cottu répond par la négative, à moins que la compensation se fasse par des arbres séparés et que ce ne soit pas un alignement. Dans le cadre du chantier du tram, c'est l'Etat qui a arraché les arbres et qui va les remplacer. Au boulevard Helvétique, la Ville de Genève doit faire appel au marché public.

Discussion et vote

La commission semblant satisfaite des explications données, la discussion est brève; une demande est faite pour obtenir du Conseil administratif le bilan de ces contrats de culture.

Le président soumet au vote la proposition PR-447 et c'est à l'unanimité de ses 15 membres que la commission des finances accepte le projet d'arrêté suivant et vous invite, Mesdames et Messieurs les conseillers, à la suivre dans son vote. *(Voir ci-après le texte de l'arrêté adopté sans modification.)*

Mme Hélène Ecuyer, rapporteuse (T). Je serai au moins aussi brève que mon rapport. C'est un bouclement de crédit, les contrats de culture sont terminés et il n'y a plus rien à dire sur cet objet.

La parole n'étant pas demandée en premier ni en deuxième débat, l'article unique de l'arrêté est mis aux voix; il est accepté à l'unanimité.

Il est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article unique. – Le crédit extraordinaire de 1 000 000 de francs (proposition PR-6), voté par le Conseil municipal le 10 octobre 2000 et destiné à l'acquisition d'arbres et à la conclusion de contrats de culture, est bouclé, sans demande de crédit complémentaire.

Un troisième débat n'étant pas réclamé, l'arrêté devient définitif.

8. Rapport de la commission des sports et de la sécurité chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 15 mars 2006 en vue de l'ouverture d'un crédit de 1 518 000 francs, ramené à 1 492 000 francs, destiné à la rénovation partielle des courts du Tennis Club Drizia-Miremont, situé 6, route de Vessy, sur les parcelles N^os^ 2289, 2078, 2079 et DP 3707, feuilles 82 et 85 du cadastre de la commune de Genève, section Plainpalais (PR-461 A)[1].

Rapport de M^me^ Sarah Klopmann.

Cette proposition du Conseil administratif a été renvoyée à la commission des sports et de la sécurité lors de la séance plénière du 4 avril 2006.

La commission s'est réunie les 27 avril et 4 mai 2006, sous la présidence de M. Pierre Rumo, afin d'étudier cette proposition.

Les notes de séances ont été prises par M. Ilir Cenko et M^me^ Gisèle Spescha, que la rapporteuse remercie vivement pour leur excellent travail.

[1] «Mémorial 163^e^ année»: Proposition, 6097.

Préambule

Ce projet de rénovation revient pour la deuxième fois devant le Conseil municipal. Ce rapport ne relate que ce qui s'est passé lors des séances de commission et ne décrit pas précisément le projet de rénovation, lequel avait déjà été étudié à la fin 2004. En annexe se trouvent quelques pages du dossier descriptif donné aux membres de la commission des sports et de la sécurité par le Service des bâtiments, ainsi que la lettre, datée du 10 septembre 2005, adressée par le président du club de tennis à M. Hediger. Pour le détail des discussions concernant les travaux prévus, chacun-e peut se référer au précédent rapport sur cette proposition de rénovation du Tennis Club Drizia-Miremont PR-355 A (les propositions PR-355 et la PR-461 étant, à un paragraphe près nommé «Rappel» et une augmentation des prix, identiques).

Séance du 27 avril 2006

Audition de MM. André Hediger, conseiller administratif chargé du département des sports et de la sécurité, Yves Nopper, directeur du département, Philippe Voirol, chef du Service des sports, et Jean-Michel Perrin, architecte au Service des bâtiments

M. Hediger rappelle que la présente proposition avait été renvoyée par le Conseil municipal au Conseil administratif au motif *(n.d.l.r.: entre autres)* que les dirigeants du Tennis Club Drizia-Miremont n'avaient pas été suffisamment consultés. A présent, le président et les deux vice-présidents du club ont été rencontrés. Des discussions ont été menées en présence des représentants des divers services concernés. Dans ce contexte, diverses options de rénovation ont été envisagées. Il en est ressorti que seul le projet initial permettait le maintien du nombre de terrains de tennis. Les dirigeants du club ont donné leur accord et l'ont confirmé par écrit.

M. Perrin explique que le coût du second projet est d'environ 4,5% plus élevé que celui du premier. Ce surcoût est dû au renchérissement.

M. Perrin rappelle qu'une remise en état des gradins en béton avait été demandée il y a quelques années et que le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL) y avait consenti à la condition expresse que la suppression des courts N^{os} 7 et 11 (ceux se trouvant trop proches de l'Arve) soit étudiée, la zone inconstructible depuis les rives de l'Arve étant passée de 30 à 50 m suite à une révision de la loi sur la protection des rives de l'Arve. Si l'on appliquait cette loi de manière stricte, seuls un ou deux courts pourraient être conservés. Un compromis a été trouvé, consistant en la destruction des courts N^{os} 7 et 11 et leur reconstruction à l'endroit où se trouve actuellement le mur d'entraînement. Le mur de soutènement sera évidemment détruit en même temps

que le court qu'il soutient, ce qui permettra d'avoir une berge de l'Arve plus naturelle.

Finalement, il s'avère que l'autorisation de construire, délivrée le 22 décembre 2003, est encore valable jusqu'au 22 décembre 2006.

Pour l'écoulement des eaux de pluie, il s'agira d'un système avec un puits perdu servant à la récupération des eaux non drainées naturellement et relié à un exutoire dans l'Arve.

Il n'y aura pas de système d'éclairage, le DAEL ayant refusé d'accorder l'autorisation afin de ne pas causer de nuisances aux castors qui habitent la zone.

Les terrains seront séparés les uns des autres par un simple grillage de même hauteur en lieu et place de haie.

M. Perrin explique que certains terrains seront maintenus en terre battue naturelle, alors que d'autres seront reconstruits en terre battue artificielle. La terre battue artificielle est constituée d'un fond poreux drainant, d'une couche dure, d'une moquette en caoutchouc, ainsi que de 20 mm de terre battue naturelle en surface. Cette surface offre le même confort de jeu que la terre battue naturelle et donne le même rendu visuel, tout en diminuant les coûts.

Les services de la Ville ne savent toujours pas si cette terre battue est écologique, ni si ce type de surface a été homologué par l'Association des professionnels du tennis (ATP). La commission des sports et de la sécurité apprend que ce produit, nouveau, se trouve en constante évolution.

Des tests ont été effectués par le Drizia-Miremont. Ces terrains subissent très peu de déformations, même en hiver, puis il suffit de remettre à niveau les 2 cm de terre battue naturelle chaque printemps.

Un commissaire rappelle que le premier projet avait été renvoyé avec la demande, entre autres, d'étudier la possibilité de mettre en place plus de terrains en terre battue artificielle, en lien avec la question de l'homologation de cette surface. Il semble que cette surface soit maintenant homologuée par l'ATP. Pour quels motifs n'a-t-on pas décidé de généraliser la terre battue artificielle sur tous les courts?

Il est alors expliqué que les goûts des utilisateurs varient et qu'il était opportun de maintenir une mixité afin de pouvoir satisfaire à la diversité de la demande des membres utilisateurs du Drizia-Miremont. Divers avis furent émis lors des discussions internes et c'est la mixité qui l'a emporté.

Le coût d'entretien des courts rénovés sera assumé par le club.

Il est demandé pourquoi rien n'est fait pour la rénovation des gradins, alors que c'était précisément l'objet du projet initial. M. Hediger affirme qu'il n'y a

jamais eu de demande d'agrandissement des gradins. M. Perrin ajoute, lui, que les gradins n'étaient plus conformes aux normes de sécurité en raison d'une grande dégradation et que l'autorisation nécessaire à leur remise en état avait été obtenue et les travaux de rénovation effectués en leur temps.

Lors des manifestations internationales, le club fait construire des gradins provisoires en structures tubulaires. La question des gradins n'a toujours pas été étudiée, alors que cela avait été demandé par le Conseil municipal lors du refus de la proposition PR-355. Il est toujours estimé que le DAEL n'autoriserait pas la construction de nouveaux gradins permanents, car la politique actuelle du DAEL est de ne pas autoriser de nouvelles constructions en dur pour remplacer des constructions provisoires. Une commissaire fait à nouveau remarquer qu'il conviendrait peut être mieux de s'adresser au DAEL au lieu de faire des conjectures, ce à quoi M. Nopper répond qu'il n'a jamais été question d'agrandir les gradins en béton et que, par ailleurs, le mot «gradin» ne figure pas dans le texte de la motion *(n.d.l.r.: il doit faire mention de la motion M-521 qui demandait au Conseil administratif de représenter, dans les plus brefs délais, une nouvelle proposition, en ce qui concerne la rénovation des courts du Tennis Club Drizia-Miremont, issue d'une véritable concertation entre la Ville de Genève et les représentants du club)*. Un commissaire précise que la question des gradins est apparue lors de l'audition des dirigeants du Drizia-Miremont, qui avaient émis la volonté de réduire les coûts annuels de construction des gradins provisoires en tubulaire. Ils s'étaient montrés très favorables, à l'époque, à l'agrandissement des gradins en béton. Un autre commissaire ajoute que les gradins sont peu utilisés et que l'emprise au sol nécessaire à leur agrandissement serait trop importante. Par ailleurs, le coût de construction des gradins provisoires est assumé par les sponsors.

Ce sont les terrains N^os^ 1 et 2 qui sont utilisés lors des compétitions internationales, les échauffements ayant lieu sur les autres courts. Les gradins provisoires en tubulaire sont installés dans la continuité des gradins en béton, le long des courts N^os^ 3 et 4. Une bulle a été construite sur les terrains N^os^ 1 et 2, et les courts N^os^ 3 et 4 seront utilisés pour les rencontres en double après leur rénovation.

Il est fait mention dans le paragraphe «Rappel» de la proposition PR-461 que la position du Drizia-Miremont a été confirmée le 10 septembre 2005, mais aucune trace écrite de cela n'a pas été jointe à la proposition, et la lettre du 7 mars 2005 fournie en annexe de la proposition avait déjà été soumise à la commission.

M. Hediger explique alors que cette dernière confirmation est parue dans le journal du Drizia-Miremont, il existe une lettre plus récente que celle annexée à la proposition.

Une commissaire demande pourquoi la seconde demande de crédit intervient si longtemps après la première, alors qu'il s'agit du même projet.

M. Hediger répond qu'il ne sait pas quelle réponse apporter à cette question.

Audition de M. Roland Haefliger, président du Tennis Club Drizia-Miremont

M. Haefliger commence par indiquer qu'il y a un an, lorsque la proposition de rénovation des courts de tennis était à l'étude de la commission, il ne disposait pas des plans définitifs, car ceux-ci avaient été modifiés entre le moment où on les lui avait présentés et celui où la demande d'autorisation de construire avait été déposée. Les plans ont par la suite été transmis et examinés par le comité interne du club. Ils ont été approuvés et sont satisfaisants pour le Drizia-Miremont.

M. Haefliger a avec lui les courriers du 7 mars et du 10 septembre 2005 qui confirment cette acceptation. La lettre du 10 septembre 2005 mentionne l'accord du club et fait également état de l'urgence de certains travaux, notamment la rénovation des courts N^{os} 11 et 12 qui sont dans un état déplorable et sur lesquels se sont déjà produits des accidents.

Les terrains N^{os} 9 et 10 seront reconstruits en terre battue artificielle. M. Haefliger confirme que cette surface vient d'être agréée par l'ATP. Le Drizia-Miremont était l'un des promoteurs de cette nouvelle surface qui, testée depuis cinq ans sur deux terrains, a donné entière satisfaction.

Il s'agit, à n'en pas douter, d'une surface d'avenir qui s'implante progressivement dans de nouveaux clubs. Son entretien est plus facile (il suffit de sabler et de changer les bandes) et elle ne gèle pas (il est donc possible de jouer en hiver). M. Haefliger pense que les prix de construction des terrains en terre battue artificielle sont à peu près similaires à ceux en terre battue naturelle. La réfection des courts, elle, ne coûte que 1000 francs contre environ 6000 francs pour un court traditionnel (cela représente une belle économie pour le club), et l'entretien du court est identique: il comprend essentiellement le passage du tapis et l'arrosage. De grands joueurs comme Amélie Mauresmo ou Fabrice Santoro ont joué sur une telle surface sans difficulté. Maintenant que l'ATP a homologué la terre battue artificielle, il suffit juste d'indiquer que le tournoi est disputé sur une telle surface lorsque c'est le cas.

Malgré tout cela, il a été opté pour le mixage des terres battues naturelle et artificielle sur les courts du club de tennis, de peur de perdre des joueurs qui affectionneraient la terre battue traditionnelle. Cette nouvelle surface est encore peu connue à l'étranger et il n'est pas impossible qu'un courant défavorable se développe.

En ce qui concerne les gradins, une nouvelle construction en dur impliquerait au moins la perte d'un terrain, car l'emprise au sol serait telle que cela exclurait la reconstruction des deux terrains qui seront détruits. C'est pour cette raison que cette option n'est plus envisagée. Les gradins actuels ont été rénovés, il y a trois ans, et sont utilisés en permanence. Lors des manifestations internationales, les loges sont construites sur les gradins en béton qui, eux, sont étendus latéralement par l'ajout de structures tubulaires.

Une commissaire demande si des revendications non prises en compte à ce jour avaient été émises lors des discussions. M. Haefliger explique qu'il y avait eu toute une série de requêtes. En effet, l'implantation du club est très vieille. L'ancienne ferme (vieille de 42 ans) nécessite de grands travaux d'entretien. Les travaux entrepris jusqu'à maintenant étaient simplement d'ordre cosmétique. Les vestiaires ont été refaits, mais beaucoup de choses restent à faire. Il a également été question de problèmes d'absorption des eaux. Des pompes ont alors été installées.

Le grand bouleversement est intervenu lorsqu'il a fallu décider la destruction de deux courts.

Une autre personne demande si la solution finalement retenue a été imposée aux dirigeants du club. Il est alors répondu que la destruction des deux courts l'a été, par la nouvelle loi sur la protection des rives de l'Arve. Il est certain qu'une simple réfection légère aurait été préférable, notamment d'un point de vue organisationnel, mais cela s'est révélé impossible. Il a fallu faire en fonction, et la solution proposée est, en fin de compte, satisfaisante.

Séance du 4 mai 2006

Discussion et vote

Le Parti radical est satisfait de ce qu'il a entendu du président du club et est convaincu du projet, qu'il acceptera.

Ce projet convient également aux socialistes, ce qui va se faire correspond bien aux besoins du Drizia-Miremont. Ils se prononceront donc pour ce crédit.

Les membres de l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) avaient regretté l'absence totale de concertation. Mais il leur semble cependant que cette dernière a maintenant eu lieu. Un de ses commissaires déclare qu'on ne peut pas être plus royaliste que le roi et qu'il votera cette proposition.

L'Union démocratique du centre rappelle qu'on a vécu un véritable feuilleton avec cette affaire. Le Drizia-Miremont a de la chance de pouvoir replacer ailleurs les deux courts qui seront supprimés. Il faut maintenant aller de l'avant en acceptant ce crédit.

Le Parti démocrate-chrétien se prononcera aussi en faveur de ce crédit.

Les commissaires du Parti libéral sont moins enthousiastes. Il y a d'abord le problème de la non-concertation: on a l'impression que le club a accepté ce projet sous la contrainte. De plus, il est surprenant d'entendre de la part d'un conseiller administratif qu'il ne peut pas expliquer le délai d'un an qui s'est écoulé entre les deux propositions. Ce retard aurait été compréhensible s'il y avait eu un nouveau projet magnifique, mais ce n'est pas le cas. C'est, au mot près, le même projet, avec tout de même une augmentation des prix, comme une punition du chef face aux gens qui l'ont embêté. C'est mettre la volonté des citoyens à la poubelle. Il y a souvent, à la commission des travaux, des propositions qui reviennent un ou deux ans après avec les mêmes montants, malgré les plus-values qui peuvent survenir. Les magistrats ont le pouvoir de négocier. Le Parti libéral votera cette proposition, car ces terrains ont besoin d'être refaits, mais il n'est pas dupe. Il proposera peut-être un amendement par la suite.

Les Verts sont entièrement d'accord avec ce qui vient d'être dit. Ils sont très déçus du délai d'attente et surtout très agacés, car des questions ont été posées en commission, puis en séance plénière, et il n'y a toujours pas de réponses concernant, entre autres, les gradins et la terre battue. On a demandé ce qui pourrait être mieux et la réponse a été «rien». C'est difficile à croire. Les Verts voteront, avec une légère impression de contrainte, pour ne pas pénaliser davantage le club, mais garderont un œil attentif. Il ne faudra pas revenir par la suite avec un projet visant à modifier les gradins ou le revêtement des terrains.

Le Parti du travail trouve que l'audition de M. Haefliger n'a pas laissé voir une quelconque contrainte et que, pour ce qui est du délai d'une année, malgré tout regrettable, il ne faut pas oublier que deux départements étaient concernés par ce projet et que cela devait ensuite repasser en séance plénière. Ce commissaire ne pense pas qu'il faille jeter la pierre à M. Hediger. Le Parti du travail votera ce crédit.

Mise aux voix, la proposition PR-461 est acceptée à l'unanimité des membres présents (1 T, 1 AdG/SI, 2 S, 2 Ve, 1 DC, 1 R, 3 L, 2 UDC).

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

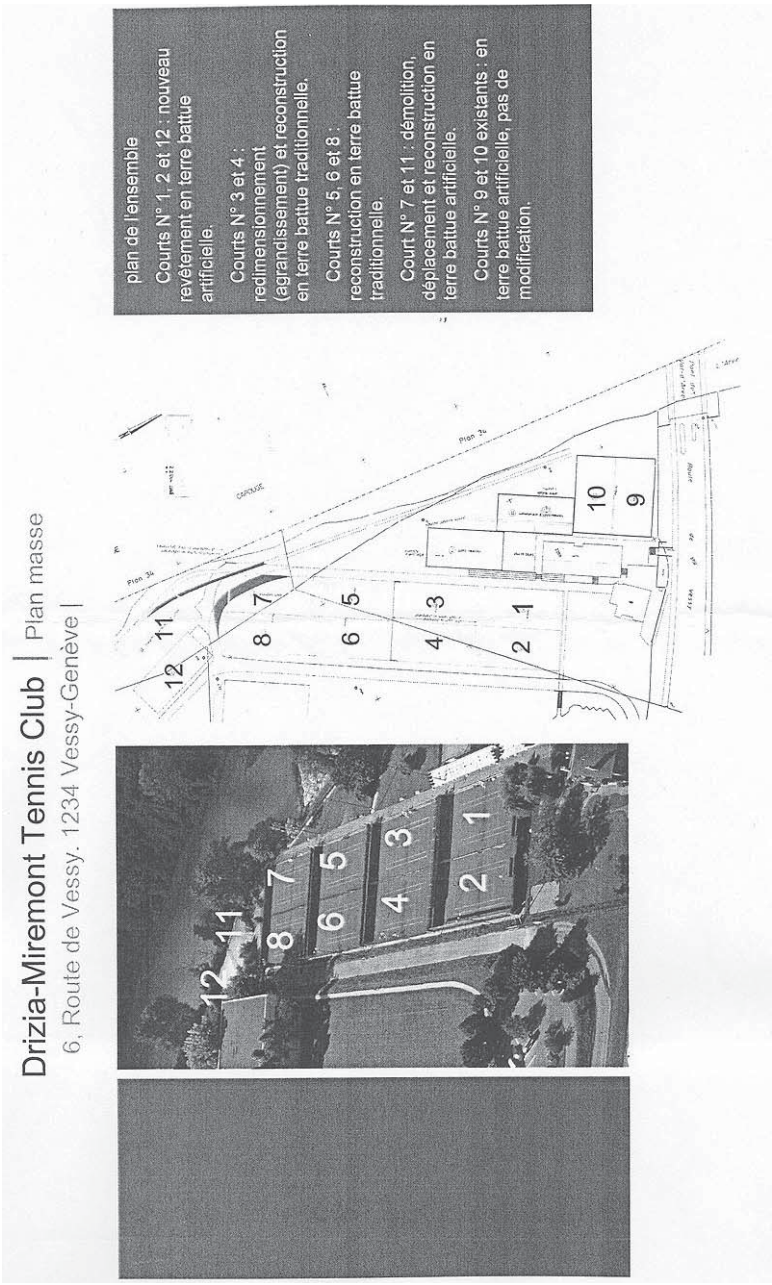
Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 518 000 francs destiné à la rénovation partielle des courts du Tennis Club Drizia-Miremont, situé 6, route de Vessy, sur les parcelles N^os^ 2289, 2078, 2079 et DP 3707, feuilles 82 et 85 du cadastre de la commune de Genève, section Plainpalais.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 518 000 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 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2008 à 2017.

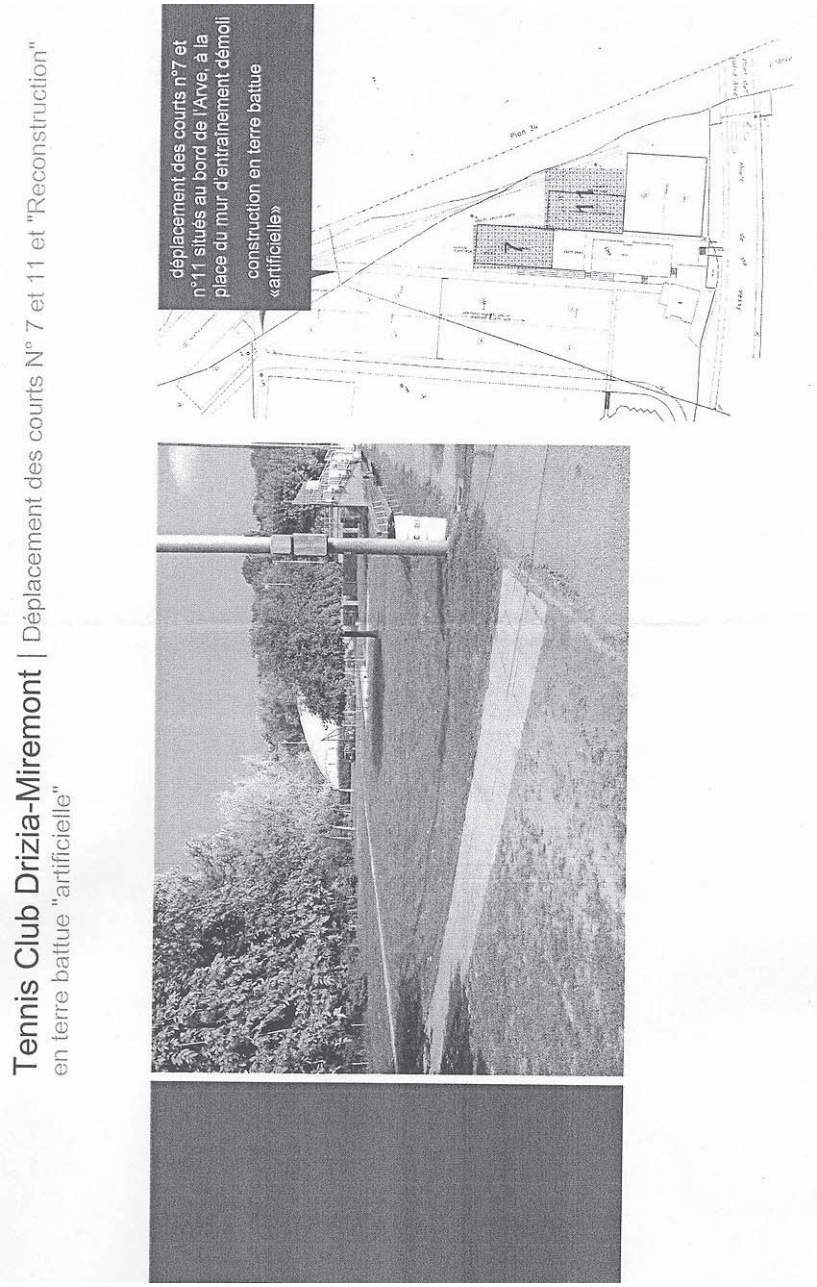
Annexes mentionnées

Proposition: rénovation des courts du Tennis Club Drizia-Miremont

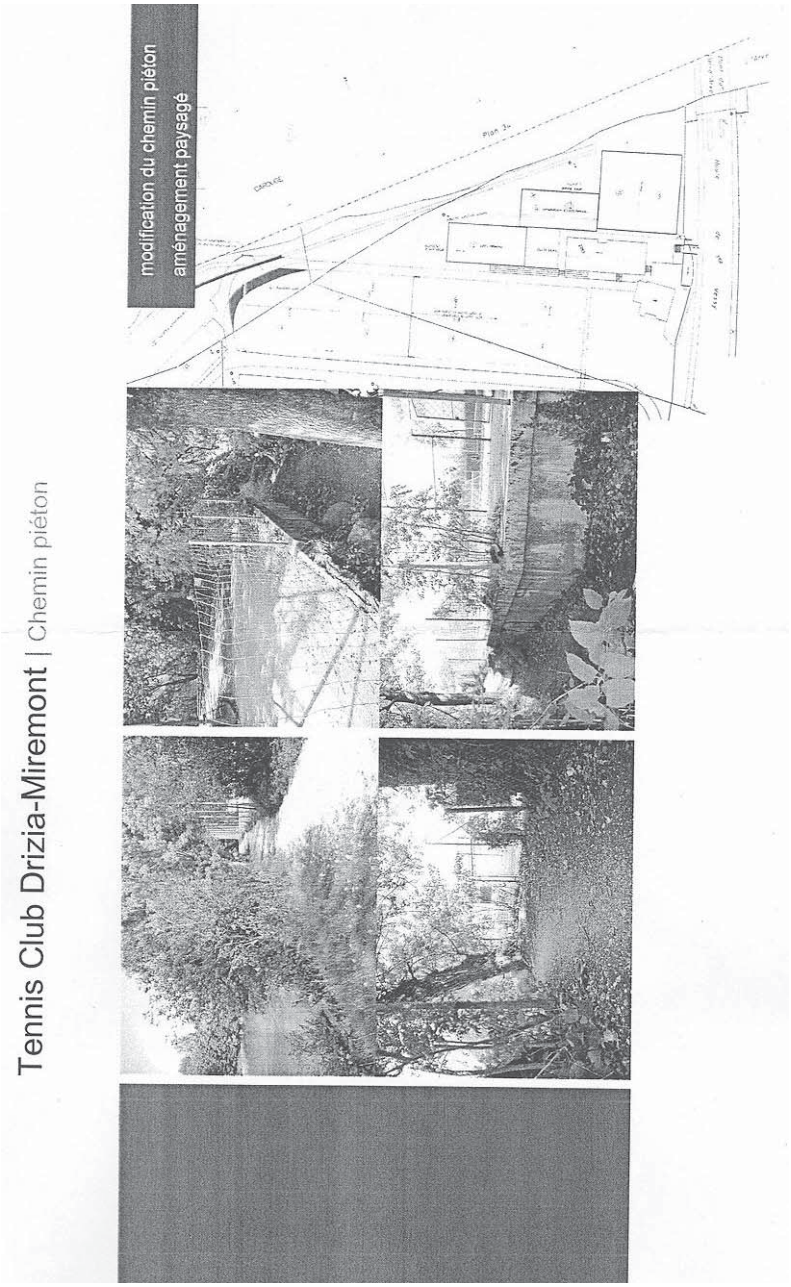


Tennis Club Drizia-Miremont | Démolition du mur d'entraînement
démolition du mur d'entraînement
réaménagement de l'espace
libérer pour les courts n°7 et n °11
déplacés.
démolition du mur d'entraînement

Proposition: rénovation des courts du Tennis Club Drizia-Miremont



Proposition: rénovation des courts du Tennis Club Drizia-Miremont



Drizia-Miremont Tennis Club | Estimation des coûts

		Quantités /Eléments		Prix	Montants
B	Travaux préparatoires	p. 1			177'378
B0	Installations communes de chantier	%	0.01	1'273'555	12'735
B1	Sondages, défrichages, démolitions et démontages	p.			164'643
F	Terrassement	m^2	5 169	39.60	204'688
F1	Excavation, déblaiement	m^3	2'719	41.45	112'675
	Fouille en pleine masse pour Suppression des courts 7 et 11				
F4	Drainages	m^2	8'040	4.55	36'650
	Réseau de drainage sous les courts Y compris regards et raccords				
F6	Espaces verts	m^2	1'710	32.38	55'363
	Remise en état de la surface des courts supprimés				
K	Canalisations, conduites	m	980	57.90	56'745
K1	Excavations	m^3	70	80.80	5'655
	Fouilles en rigoles				
K2	Tuyaux, cunettes	m	210	228.45	47'980
	Canalisations y compris regards et raccords				
K7	Remblayages	m^3	50	62.15	3'110
N	Chaussées, voies	m^2	10'205	63.68	649'882
N1	Couches de transition	m^3	1'580	99.31	156'915
	Réglage et enrobé				
N4	Bordures	m^2	620	134.68	83'502
	Bordures pour courts et chemin				
N5	Revêtement	m^2	10'205	40.12	409'465
	Revêtement traditionnel et synthétique, Enrobés et engazonnement				
O	Aménagements divers	m^2	10'205	11.04	112'650
O3	Marquage	m^2	10'205	1.55	15'861
O7	Clôture	m	1'073	90.20	96'789
P	Installations d'exploitation	m^2	10'205	7.07	72'212
P5	Installation d'arrosage automatique	m^2	8'040	8.98	72'212
B – P	SOUS-TOTAL 1 (avant honoraires et frais secondaires)				1'273'555
V	Frais secondaires	p1			4'967
V0	Frais secondaires, plaquette, documents	%	0.39	1'273'555	4'967
B – V	SOUS-TOTAL 2				1'278'522
X	Comptes d'attente, divers et imprévus				65'332
X2	Divers et imprévus	%	5.11	1'278'522	65'332
B – X	COUT TOTAL DE LA CONSTRUCTION (HT)				1'343'854
Z	TAXE A LA VALEUR AJOUTEE (TVA)				102'133
B – Z	COUT TOTAL DE LA CONSTRUCTION (TTC)				1445'987
ZZ	FRAIS ADMINISTRATIFS ET FINANCIERS				72'299
ZZ1	Prestation du maître de l'ouvrage Honoraires de promotion de construction	%	5.0	1'445'987	72'299
A-ZZ	COUT GENERAL DE L'OPERATION				1'518'286
TOTAL CREDIT DEMANDE					1'518'000

Genève, le 10 septembre 2005

Monsieur André HEDIGER
Conseiller administratif de la
Ville de Genève
Département des Sports et de la Sécurité
Case postale 3983
1211 Genève 3

Monsieur le Conseiller administratif,

Concerne : crédit concernant la réfection des installations du Drizia-Miremont T.C.

Par ces quelques lignes je voudrais confirmer mon courrier précédent concernant l'objet cité en marge, courrier par lequel je faisais part de l'accord de notre comité quant au plan d'aménagement des installations tennistiques de notre club, ceci selon les plans qui nous ont été présentés.

Tenant compte de la vétusté des installations que nous louons au Service des Sports de la Ville de Genève (plus de 40 ans !) nous espérons que la rénovation envisagée pourra se réaliser dans les meilleurs délais.

Je voudrais d'ores et déjà attirer votre attention sur l'urgence de certains travaux, tout particulièrement ceux relatifs aux courts No ~~9~~ et ~~10~~ (gazon synthétique) devenus extrêmement dangereux, plusieurs accidents s'y étant déjà produits suite à l'état déplorable de leur surface. La fermeture de ces courts devrait normalement être envisagée mais cela signifierait la suppression d'une partie importante de notre « Ecole de tennis enfants » qui s'y déroule, notamment l'initiation au tennis qui réunit plus de 120 enfants de 4 ans et plus.

En espérant qu'une solution pourra intervenir incessamment afin que la partie urgente du programme puisse être effectuée pour le printemps prochain, je vous adresse, Monsieur le Conseiller administratif, mes salutations distinguées.

DRIZIA-MIREMONT Tennis Club
Roland HAEFLIGER
président

M^me^ Sarah Klopmann, rapporteuse (Ve). Je prends la parole en qualité de rapporteuse pour dire simplement que ce rapport, comme vous l'aurez remarqué, ne traite pas vraiment du projet en tant que tel. Le projet a déjà été étudié il y a une année et nous avions demandé qu'il soit revu et qu'on nous envoie une nouvelle proposition. Malheureusement, nous avons reçu le même projet… Nous n'avons donc pas étudié le projet, mais plutôt le couac qui s'est produit. Nous avons également procédé à l'audition du Tennis Club Drizia-Miremont pour connaître son point de vue. Je voulais juste cadrer le débat sur ce nouveau rapport.

Premier débat

M. Jean-Louis Fazio (S). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, pour le groupe socialiste, l'analyse de ce rapport, c'est deux ans de perdus pour un faux procès fait par certains conseillers municipaux au magistrat, aux services de la Ville et au Tennis Club Drizia-Miremont! Voilà, nous en arrivons au même crédit, pour les mêmes travaux que nous avions déjà soutenus il y a deux ans. Par conséquent, le groupe socialiste votera bien entendu ce crédit.

M. Christian Zaugg (AdG/SI). Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, nous avions, devant un manque manifeste de concertation, exprimé une certaine mauvaise humeur en examinant la première proposition. Le département des sports et de la sécurité a, depuis lors, rencontré le comité du Tennis Club Drizia-Miremont et une véritable discussion a pu avoir lieu. Dès lors, nous n'avons plus aucune raison de maintenir notre réserve, et notre groupe votera sans états d'âme cette proposition de rénovation des terrains de tennis du Drizia-Miremont.

M. Pierre Rumo (T). Le Parti du travail est content que ce rapport arrive enfin en discussion en séance plénière. Comme l'a rappelé M. Fazio, nous avons perdu beaucoup de temps en mettant en doute le travail des conseillers administratifs en charge du dossier. Il y avait à l'époque, je pense, un certain syndrome de la rue du Stand et, à partir de là, une perte de confiance totale en certains des magistrats de notre Ville. Mais on leur a fait un faux procès.

Heureusement, le rapport PR-461 A vient aujourd'hui. M. Haefliger, président du Tennis Club Drizia-Miremont, a confirmé ce que les deux vice-présidents avaient déjà affirmé lors de leur première audition. Donc, nous ne pouvons qu'approuver ce rapport et regretter, comme l'a rappelé M. Fazio, le temps perdu pour rien du tout dans cette affaire.

M. Roland Crot (UDC). Ecoutez, cela fait deux ans que nous parlons de ce projet… Nous étions tous d'accord en commission et, pour notre part, nous voterons également cette proposition.

M. René Winet (R). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, le groupe radical votera également cette proposition, malgré le manque de concertation, comme cela a déjà été soulevé, et le syndrome de la rue du Stand.

M^me^ Odette Saez (DC). Le groupe démocrate-chrétien votera également cette proposition, d'autant plus que l'autorisation de construire est valable jusqu'au 22 décembre de cette année, c'est-à-dire le mois prochain.

Le président. Eh bien, cela fera un joli cadeau de Noël…

M^me^ Nathalie Fontanet (L). Le groupe libéral a déploré en commission – c'est d'ailleurs souligné dans le rapport – la perte de temps occasionnée par la rédaction de ce rapport et la perte de temps qui est la conséquence de l'attitude du magistrat. Il a relevé en outre l'augmentation du coût, qui marque une différence de plus de 26 000 francs entre un projet et un autre, pour exactement la même réalisation, simplement pour punir le Conseil municipal, qui avait refusé, à l'époque, de voter cette proposition.

Voilà pourquoi, Monsieur le président, le groupe libéral dépose maintenant un amendement pour supprimer ces 26 000 francs. Il n'y a pas de raison de payer un montant en plus, puisque les travaux sont exactement les mêmes. La proposition aurait pu être faite immédiatement après le renvoi du Conseil municipal au magistrat. Nous proposons donc de ramener le crédit à 1 492 000 francs et de modifier ainsi le projet d'arrêté:

Projet d'amendement

«*Article premier.* – Il est ouvert (…) un crédit de *1 492 000 francs*…

»*Art. 2.* – Au besoin, (…) à concurrence de *1 492 000 francs*.»

M^me^ Sarah Klopmann (Ve). Contrairement aux propos entendus dans ce Conseil, je ne pense pas que le temps perdu est dû aux conseillers municipaux

qui essaient de faire en sorte que les projets soient bien faits. Je m'étonne un petit peu quand on dit cela, parce que cela voudrait dire qu'il ne faut jamais travailler, mais simplement laisser agir le Conseil administratif pour faire avancer les projets rapidement. Je le souligne d'ailleurs, la motion M-521, déposée il y a deux ans par toute la commission des sports et de la sécurité, demandait la réalisation rapide d'un nouveau projet. D'ailleurs, cette motion a été signée par MM. Fazio et Rumo, qui critiquent maintenant le travail des conseillers municipaux.

Les Verts ont été quand même assez désespérés de voir arriver cette nouvelle proposition, que je ne qualifierai pas de nouveau projet… Effectivement, nous attendons une année, en mitraillant sans arrêt de questions orales, et tout cela pour voir arriver le même projet. C'est déjà un petit peu inadmissible… Mais il y a pire: des questions posées il y a une année en commission reviennent en questions orales en séance plénière et elles n'ont toujours pas reçu de réponse! Nous demandons, par exemple, ce qu'il en est de la terre battue artificielle. Cette terre est-elle écologique ou non? L'Association des professionnels du tennis (ATP) l'homologue-t-elle maintenant et la considère-t-elle comme valable pour les tournois? Toujours pas de réponse une année après…

Nous demandons aussi pourquoi la possibilité de fixer les gradins n'a pas été étudiée. On nous répond la même chose: cela n'aurait sûrement pas été possible de voir cela avec le Canton. Mais, là encore, rien n'a été fait. Evidemment, si le Conseil administratif et les départements ne veulent pas travailler, je ne pense pas qu'on puisse en rendre les conseillers municipaux responsables. Nous n'aurons jamais ces réponses, jamais de nouveau projet, et c'est malheureux.

L'autre point resté en suspens était de savoir si le club était vraiment content de ce projet ou pas. Nous avions constaté qu'il n'avait pas été consulté ni même informé de la nature de ce projet. La commission a procédé à une nouvelle audition du club, qui nous a dit alors qu'il était d'accord. Pour le Tennis Club Drizia-Miremont, une rénovation, c'est mieux que rien, et tout le monde est conscient que si elle ne se fait pas, rien ne sera jamais fait.

Nous voterons ce crédit, mais avec l'impression d'être un petit peu forcés. Nous accepterons l'amendement des libéraux, lequel demande de revenir au premier montant. Oui, une année est passée, mais le projet n'est pas différent et nous ne voyons vraiment pas pourquoi nous devons augmenter le montant dévolu à cette rénovation.

Evidemment, les Verts garderont un œil très attentif sur la suite des événements. Il ne faudra pas revenir dans une année ou deux, ou même dans cinq ans, pour nous dire qu'il est préférable de mettre de la terre battue artificielle, parce que c'est homologué et moins cher. S'il fallait le faire, c'était maintenant. Il ne faudra pas non plus venir nous demander de changer les gradins et de les fixer. Nous surveillerons bien tout cela.

Nous voterons cette proposition, pour les rives de l'Arve, pour les gens du Tennis Club Drizia-Miremont, mais nous sommes vraiment très fâchés et ce vote nous laisse très amers.

Deuxième débat

Mis aux voix, l'amendement de Mme Fontanet est accepté sans opposition (1 abstention).

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté amendé est accepté à l'unanimité.

Il est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 492 000 francs destiné à la rénovation partielle des courts du Tennis Club Drizia-Miremont, situé 6, route de Vessy, sur les parcelles Nos 2289, 2078, 2079 et DP 3707, feuilles 82 et 85 du cadastre de la commune de Genève, section Plainpalais.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 492 000 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 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2008 à 2017.

Un troisième débat n'étant pas réclamé, l'arrêté devient définitif.

9.a) Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la pétition intitulée: «Non à un projet de station CEVA surdimensionné au plateau de Champel» (P-164 A)[1].

Rapport de M^me^ Alexandra Rys.

Le Conseil municipal a renvoyé la pétition P-164 à la commission des pétitions le 15 mars 2006 et cette dernière l'a réacheminée vers la commission de l'aménagement et de l'environnement le 27 mars 2006.

La commission de l'aménagement et de l'environnement s'est réunie les 9 et 23 mai 2006, sous la présidence de M^me^ Monique Cahannes. Les notes de séances ont été prises par l'excellent Christophe Vuilleumier.

Texte de la pétition

(Voir annexe.)

Travaux de la commission

La commission a tout d'abord entendu trois représentants des pétitionnaires, soit nos collègues Vera Figurek et Christian Zaugg ainsi que M^me^ Sekna Ossmann.

Ceux-ci ont souligné qu'ils ne s'opposaient pas au CEVA (liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse). Comme les 1200 personnes qui ont signé cette pétition, ils estiment que le projet retenu est trop grand, à l'inverse de certains autres projets. En outre, la réalisation de la gare entraînerait l'abattage d'arbres vieux de 300 ans. Les pétitionnaires ont le sentiment que leur pétition a déjà eu pour effet de faire apparaître de la verdure sur les dessins d'architectes.

Les pétitionnaires indiquent, en outre, s'être constitués en association, celle-ci étant bien distincte de l'association s'opposant au CEVA dans sa globalité et, en particulier, à l'ensemble des travaux touchant le plateau de Champel.

La commission a ensuite entendu tour à tour, pour la Ville, M^me^ Isabelle Charollais, codirectrice du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, et M. Alexandre Prina, chef du Service de la mobilité, puis MM. Alain Pirat, directeur du projet CEVA pour le Canton de Genève, et Christophe Genoud, secrétaire adjoint au Département du territoire, domaine de la mobilité.

[1] «Mémorial 163^e^ année»: Commission, 5654.

Les représentants de la Ville rappellent que le terrain concerné appartient à la commune et qu'il devra être mis à la disposition du CEVA sur la base d'un contrat définissant une liste de contraintes souhaitées par la Ville, portant notamment sur le mobilier urbain. En outre, la Ville préférerait assumer l'entretien de la parcelle, plutôt que laisser ce soin aux CFF.

Répondant à une question, M^me^ Charollais précise que, à sa connaissance, la Ville n'a pas formulé de demandes qui se seraient heurtées à une fin de non-recevoir de la part des responsables du projet.

Concernant l'emprise de la gare, la Ville ne considère pas qu'elle soit trop importante. En revanche, il est certain que les nuisances engendrées par les travaux ne seront pas négligeables.

De nombreuses questions ont tourné autour du problème de la liaison entre la gare et l'Hôpital. Les représentants de la Ville ont résumé pour les commissaires les possibilités de liaison discutées. Ils indiquent également que le projet de tunnel demeure dans un grand flou et ne semble en tout cas pas être une priorité. La Ville a toutefois demandé que des mesures conservatoires soient prises afin de pouvoir le réaliser un jour.

Les représentants de l'Etat précisent tout d'abord quelques données techniques. Les quais font 220 m de long, pour permettre aux trains régionaux de s'arrêter. La gare représente une emprise de 500 m^2 sur 5000 m^2, soit 10%.

En termes de procédures, l'Office fédéral des transports devrait rendre son autorisation cet été. Ensuite, la mise à l'enquête publique pourra être effectuée.

L'arborisation envisagée pour le square s'étage sur trois niveaux: des graminées, des magnolias et des «hautes tiges».

La direction du projet CEVA est en discussion avec la Ville pour l'aménagement de cet espace et la collaboration est jugée bonne. Les discussions tournent autour d'éléments tels que le stationnement des vélos, ou la végétalisation des sorties de secours, prévues en béton.

Est ensuite discutée la liaison avec l'Hôpital. Les représentants de l'Etat signalent que l'Hôpital est en cours de réfection et que son entrée principale pourrait être modifiée. Plusieurs solutions sont étudiées:

– un tunnel sous l'Ecole Le Bon Secours;
– un chemin piétonnier sur la rue Michel-Servet;
– un chemin piétonnier le long de l'Ecole Le Bon Secours, doté d'un ascenseur;
– une passerelle;

– un accès via le Centre médical universitaire. Des évaluations financières ont été faites pour tous ces projets, qui se chiffrent entre 250 000 francs pour le cheminement le long de la rue Michel-Servet et 14 millions pour le tunnel. L'option du tunnel n'est pas écartée, mais envisagée sur le long terme.

Discussion et vote

Tous les commissaires se déclarent favorables au classement de la pétition, étant donné qu'il a été répondu aux vœux des pétitionnaires de végétaliser le square.

Plusieurs commissaires, tous partis confondus, se déclarent par ailleurs stupéfaits que la Ville ne connaisse pas mieux ce dossier, quand bien même elle n'est pas pilote dans le projet. En conséquence, la commission recommande au Conseil administratif de faire en sorte que la Ville soit plus présente sur ce dossier.

Mise aux voix, la pétition est classée à l'unanimité des membres présents (3 L, 1 UDC, 1 R, 1 DC, 1 T, 1 AdG/SI, 2 Ve, 3 S).

Annexe mentionnée

Non à un projet de station CEVA surdimensionné au Plateau de Champel

Pétition adressée au Grand Conseil de la République et Canton de Genève ainsi qu'au Conseil municipal de la Ville de Genève.

Mesdames et Messieurs les Députés-es, Mesdames les Conseillères municipales et Messieurs les Conseillers municipaux,

Les soussignés-es ayant pris connaissance du projet de station du CEVA au Plateau de Champel tiennent à faire savoir qu'ils-elles estiment que ce projet est totalement surdimensionné et qu'il fait table rase du magnifique patrimoine arborisé qui se trouve sur cet espace vert.

Nous tenons à dire que nous ne nous opposons pas au CEVA mais que nous demandons aux autorités du Canton et de la Ville de Genève de bien vouloir présenter à la population un projet plus respectueux de l'environnement tant sur le plan du maintien des arbres que de celui de son emprise au sol.

Avec nos meilleures salutations.

Groupement d'habitants opposés à une station CEVA surdimensionnée à Champel.

NOM	PRENOM	ADRESSE	SIGNATURE

Pétition à adresser au GHOSS C/O Christian Zaugg 18, avenue Calas 1206 Genève
Membres du comité du Groupement d'habitants: Sekna Ossmann, Vera Figurek, Alain Gallet, Christian Zaugg.

9.b) Résolution du 27 juin 2006 de M. Olivier Norer, Mmes Alexandra Rys, Ruth Lanz Aoued, MM. Blaise Hatt-Arnold, Philippe Herminjard, Pascal Rubeli et Alain Dupraz: «Pour une liaison performante et directe entre la gare CEVA de Champel-Hôpital et les HUG, sans perte de temps ni usage de crampons et piolets!» (R-99)[1].

PROJET DE RÉSOLUTION

Considérant:

– que le Conseil municipal a soutenu, à de réitérées reprises et à l'unanimité, son attachement au projet régional de liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), notamment par le vote de la proposition PR-292, et qu'il est informé régulièrement de l'avancée des projets et travaux, ainsi que le demandait la motion M-317;
– que, dans ce vaste projet transfrontalier, la Ville de Genève ne joue qu'un rôle marginal et n'est pas maître d'œuvre;
– que ce projet, même s'il est soutenu unanimement dans sa globalité, suscite quelques inquiétudes et craintes pour ce qui est des réalisations de détail (qui restent un enjeu de taille dans un projet à plus de 1 milliard de francs);
– que, à l'occasion de l'audition des pétitionnaires de la pétition P-164 par la commission de l'aménagement et de l'environnement, les commissaires ont entendu les réserves émises par la direction du CEVA quant à la réalisation simultanée de la liaison souterraine entre la gare de Champel-Hôpital et les Hôpitaux universitaires de Genève (HUG) et sa préférence pour une simple solution de réaménagement de la rue Michel-Servet;
– que la solution préconisée représente la pire des liaisons entre la gare et les bâtiments qui la justifient et qu'elle nuira sensiblement à l'attractivité des HUG;
– que la réalisation différée de cette liaison directe va occasionner des nuisances et des surcoûts très importants,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

– intervenir fermement auprès de la direction du CEVA et du Conseil d'Etat, afin que la liaison directe entre la gare CEVA de Champel-Hôpital et les HUG soit étudiée et réalisée simultanément à l'ouverture de la liaison ferroviaire régionale CEVA;
– inscrire la participation financière de la Ville de Genève pour ce projet comme une priorité dans le budget par missions et prestations dans les investissements 2008 et futurs.

---

[1] Annoncée, 723.

M^me^ Alexandra Rys, rapporteure (DC). Mesdames et Messieurs, comme vous l'aurez vu à la longueur de mon rapport P-164 A, la pétition a été traitée relativement rapidement. Nous avons dû rappeler à certains commissaires présents, étonnés de trouver des collègues conseillers municipaux parmi les pétitionnaires, qu'un conseiller municipal, après tout – certains l'oublient parfois – reste un citoyen tout à fait ordinaire et qu'il a en conséquence le droit de signer une pétition.

Comme vous l'avez vu, les commissaires ont été rassurés relativement rapidement au sujet de la gare de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) à Champel. En définitive, ils ont estimé que ses dimensions étaient tout à fait acceptables.

En revanche, l'étude de cette pétition a eu un autre effet, beaucoup plus constructif, la résolution R-99, que nous traiterons tout de suite après. Elle est liée à la pétition, puisque l'essentiel de nos débats a porté sur la liaison entre la station Champel, qui s'appelle d'ailleurs «Champel-Hôpital», et l'Hôpital lui-même. Une préoccupation de nombreux commissaires – dont je suis – concerne évidemment une gare placée à Champel, mais qui oblige les gens à marcher plusieurs centaines de mètres avec un fort dénivelé jusqu'à l'Hôpital. Manifestement, nous comprenons tout de suite que personne n'utilisera cet arrêt – ni le CEVA – pour se rendre à l'Hôpital.

Voilà pour mon rapport sur la pétition, Monsieur le président. J'interviendrai peut-être une nouvelle fois sur la résolution.

M. Olivier Norer (Ve). Je remercie M^me^ Alexandra Rys d'être intervenue sur le rapport dont elle est l'auteure. Elle a permis de situer les raisons de la résolution R-99, signée par la quasi-unanimité des groupes de notre Conseil municipal. Cette résolution porte sur un point bien précis des interrogations et des discussions de la commission de l'aménagement et de l'environnement, à savoir la liaison souterraine entre la station du CEVA – la station du réseau express régional (RER) Champel-Hôpital – et les bâtiments des Hôpitaux universitaires de Genève (HUG).

Durant les auditions en commission, nous avons pu avoir quelques interrogations, voire certaines craintes au sujet de cette infrastructure, qui est souhaitée par tout le monde et parfaitement justifiée dans le cadre de la proposition PR-292 votée, il y a quelques années, par notre Conseil municipal et qui instituait un crédit d'étude de 2,3 millions de francs. Elle demandait notamment la création d'une liaison souterraine entre, je le rappelle, la gare de Champel-Hôpital et les bâtiments des HUG.

Cette liaison souterraine est donc primordiale pour plusieurs raisons. Elle est primordiale car, malheureusement, pour des raisons topographiques, la gare de Champel-Hôpital est à une certaine distance des bâtiments qu'elle est censée desservir, en l'occurrence les HUG. Pour pallier ce problème, il existe toute une palette de solutions – ascenseurs verticaux, ascenseurs horizontaux, navettes – déjà étudiées par l'Etat.

Toutefois, l'Etat n'a pas pris la peine de réfléchir à la réalisation d'une liaison souterraine simultanée à la construction de la gare du CEVA. Les signataires de la pétition P-164, dont nous traitons actuellement le classement, auront raison de nous dire qu'il est absurde de secouer un quartier entier pour la réalisation d'une infrastructure de ce type et de prévoir, quelques années plus tard, de nouveaux chantiers pour la réalisation différée de la liaison souterraine. C'est absurde, car on va commencer par construire une infrastructure qui modifiera l'ensemble d'un quartier et réaliser plus tard cette station souterraine qui la justifie.

C'est d'autant plus absurde dans la chaîne de transport si nous considérons qu'on imposera à un usager potentiel de cette station Champel-Hôpital – par exemple un patient ou un employé des HUG – un temps de trajet totalement délirant, qui pourra aller jusqu'à neuf minutes dans le meilleur des cas, selon les solutions retenues à l'heure actuelle. C'est tout à fait préjudiciable au report modal des transports individuels sur le transport public.

On ne construit pas une liaison comme le CEVA, d'un coût de près de 1 milliard de francs, dont la Confédération a voté 550 millions et le Canton 400 millions, en essayant de réfléchir à des économies potentielles sur des investissements qui justifient une telle infrastructure. En l'occurrence, la liaison souterraine entre l'Hôpital et la station justifie cette station. Il est donc totalement aberrant de vouloir différer. On nous a donné plusieurs raisons à ce report, mais, jusqu'à présent, peu d'arguments pour dissocier deux investissements qui se justifient l'un par l'autre nous ont paru valables.

Il est tout à fait stupide d'imposer un parcours à pied totalement délirant entre la sortie de la gare Champel-Hôpital et la dégringolade par la rue Michel-Servet jusqu'au pied de l'avenue de la Roseraie. D'où le titre de la résolution, qui parle d'usage de crampons et de piolets! En effet, la rue Michel-Servet, quel que soit l'aménagement de voirie réalisé par la Ville, restera en pente. Vous ne pourrez pas éviter non plus les nombreuses sorties de parkings sur cette rue ni la présence d'une station-service. A partir de là, il y a peu de raisons de penser que la rue devienne attractive pour les piétons qui sortiront de la gare de Champel-Hôpital pour rejoindre les HUG.

La réalisation d'une liaison souterraine entre la mezzanine de la station Champel-Hôpital et le carrefour avenue de la Roseraie-rue Michel-Servet est tout à fait réalisable. Des études ont été réalisées et si jamais certaines personnes sont

intéressées, j'en tiens une partie à leur disposition. Ces études ont montré la faisabilité technique de l'objet. Indéniablement, chaque réalisation a son coût, mais nous pensons toutefois, nous les Verts, que cette liaison souterraine doit se faire en même temps que la liaison CEVA, car elle est tout à fait réalisable dans le temps et financièrement.

Nous souhaitons le renvoi de cette résolution au Conseil administratif et le classement de la pétition, puisqu'il a été répondu aux craintes qui avaient été formulées.

Premier débat sur la pétition P-164 et préconsultation sur la résolution R-99

M. Christian Zaugg (AdG/SI). Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, en préalable, je tiens à dire que je partage entièrement tous les propos tenus à l'instant par notre collègue Olivier Norer. Je souhaite néanmoins mettre certaines choses au point au sujet du projet du CEVA, et en particulier de la station de Champel-Hôpital, dont il est question dans la pétition.

Je le fais d'autant plus volontiers que nous avons appris récemment, à la commission des finances, de la bouche du commandant Wicky, du Service d'incendie et de secours, qui a envoyé un rapport d'une cinquantaine de pages à M. Wassmer, directeur de la Sécurité civile cantonale, que la sécurité dans les gares et les tunnels du CEVA était tout à fait insuffisante. A titre indicatif: les issues en cas d'incendie se situent à 864 m les unes des autres et on y retrouve comme matériau l'asphalte inflammable qui avait été utilisé au tunnel du Mont-Blanc.

A cet égard, le problème réside dans le fait que, pour certains élus, on ne peut critiquer le CEVA pour l'améliorer, car, selon eux, il s'agit d'une atteinte à un projet qu'il faut faire passer coûte que coûte – donc à n'importe quel prix!

J'en reviens à Champel. Les membres du Groupement d'habitants opposés à une station CEVA surdimensionnée (GHOSS), devenu depuis lors l'Association d'habitants opposés à une station CEVA surdimensionnée (AHOSS), ne sont pas opposés au CEVA, bien au contraire, et je le redis encore une fois! Ils estiment en revanche que le projet de gare à Champel est démesuré. Démesuré, parce que son volume SIA est excessif et que la future construction déborde largement de tous côtés: sur l'avenue Bertrand et l'avenue de Champel.

Il ne s'agit pas, je le précise, de la gare en tant que telle avec ses voies et ses quais, mais de l'ensemble du volume bâti avec ses escaliers latéraux. Les plans en coupe montrent à l'évidence que la construction aurait à peu près 50 m de large alors que la gare des Eaux-Vives, futur pôle gare de la rive gauche, atteindrait,

elle, 41 m et des poussières. Dois-je relever que cette emprise excessive est très directement liée à la construction des escaliers? Et dois-je préciser que ce débordement sur l'avenue de Champel et l'avenue Bertrand va affecter durablement la vie du quartier et empêcher les bus N[os] 1, 3 et 35 de circuler normalement?

M. Cramer l'a reconnu récemment au Centre médical universitaire (CMU): une très grande partie des futurs usagers du CEVA à Champel seront des employés de l'Hôpital. Des employés à qui on n'a pas rendu la vie facile – M. Norer le disait tout à l'heure – car descendre et remonter la rue Michel-Servet tous les jours et à plusieurs reprises relèvera du pensum! Tout au moins s'ils n'utilisent pas les Transports publics genevois (TPG). Et là, nous disons clairement que la solution avancée par le Conseil d'Etat et qui consiste à mettre en place des navettes motorisées sur la ligne 35 entre le plateau et l'Hôpital est aberrante. Avec quelques milliers de voyageurs chaque jour, bonjour la pollution! Voilà qui ne contribuera pas à tenter d'atteindre les normes des ordonnances fédérales sur la protection contre le bruit (OPB) et sur la protection de l'air (OPAir), vous me l'accorderez…

L'AHOSS estime par conséquent – même si nous n'en avons pas parlé dans la pétition – que la construction d'un tunnel reliant la station de Champel-Hôpital au plateau est indispensable. Ce tunnel doit être réalisé en même temps que la construction de la gare, non dans un avenir probable et indéterminé, mais bien en même temps! Et dire cela, ce n'est pas être contre le CEVA… Bien au contraire! La construction de ce tunnel de base est essentielle et je ne résiste pas à l'envie de vous lire le paragraphe final de la lettre d'opposition envoyée par l'association d'habitants à l'Office fédéral des transports (OFT).

«L'AHOSS propose, afin de réduire le gabarit en sous-sol et les nuisances occasionnées par le chantier durant les travaux, que l'emprise latérale des escaliers – et donc leur largeur – diminue très sensiblement et nous suggérons, à cet effet, la mise en place d'un ascenseur vertical.» Entre parenthèses: comme au Flon, à Lausanne, et cela marche très bien! «Nous demandons également impérativement la réalisation d'un tunnel de liaison partant de la station de Champel-Hôpital pour déboucher au bas de la rue Michel-Servet. Le percement de ce tunnel améliorerait, de notre point de vue, très sensiblement la desserte de l'Hôpital, particulièrement concerné par ce projet, et permettrait de réduire l'emprise excessive des escaliers extérieurs et intérieurs du plateau de Champel.»

Nous sommes en bonne compagnie car, à quelques virgules près, cet avis est partagé par la Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP), l'Association transports et environnement (ATE), la Fédération des associations de quartier et d'habitants (FAQH), et bien d'autres encore… J'ajoute que M. Pierre-André Pianzola, de l'OFT, à Berne, avec qui j'ai eu un long entretien, considère que notre opposition est constructive et qu'il faudra bien en tenir compte. Dont acte!

Il va de soi, pour conclure, que nous soutenons entièrement la résolution R-99, intitulée «Pour une liaison performante et directe entre la gare CEVA de Champel-Hôpital et les HUG, sans perte de temps ni usage de crampons et piolets!». Voilà une terminologie qui satisfait pleinement l'alpiniste amateur que je suis pendant mes moments de loisirs!

M^me^ Monique Cahannes (S). Une intervention en deux temps. Comme vous l'avez conseillé très justement la semaine passée, Monsieur le président, je ne vais pas m'exprimer longuement sur un rapport qui a été voté à l'unanimité, mais dire tout de même quelques mots au sujet de cette pétition intitulée «Non à un projet de station CEVA surdimensionné au plateau de Champel».

Les pétitionnaires – vous venez d'entendre l'un d'eux – reprochaient surtout à cette station Champel-Hôpital son emprise sur ce plateau de Champel et le fait que certains arbres devaient être sacrifiés. Alors, à la suite des auditions, nous savons maintenant que l'emprise de la gare CEVA sur le plateau de Champel sera dans une proportion qui ira, dirais-je, jusqu'à 15% du plateau actuel – le rapport indique 10% – et que certains arbres devront effectivement être sacrifiés; mais d'autres seront plantés.

Je vous le rappelle également, le Conseil administratif a publié, il y a très peu de temps, un communiqué de presse pour dissiper tout malentendu après que la Ville de Genève eut fait opposition au projet CEVA. C'était simplement pour garantir ses droits sur l'aménagement des environs des gares et pour répondre plus finement aux attentes de nos concitoyennes et concitoyens, plutôt que de laisser ces aménagements aux CFF. Dont acte!

Au nom du Parti socialiste, je vous propose donc, à l'instar de tous les autres groupes, de classer la pétition P-164.

Quant à la résolution R-99, il ne vous aura pas échappé, Monsieur le président, qu'il n'y a pas de signature socialiste. Pourquoi? Pour nous, le CEVA est un enjeu extrêmement important – je fais un lien avec la discussion de tout à l'heure – parce que les chiffres de la mobilité sont connus. En effet, le nombre de déplacements, déjà très important aujourd'hui, va exploser, augmentant de 40% d'ici à 2020. Mais on fait comme s'il s'agissait de quelque chose de très lointain et de pas vraiment réel. L'existence de transports publics performants permettra à toute une catégorie de personnes de les utiliser, notamment le CEVA. Je pense en particulier à tous les employés de l'Hôpital, mais aussi aux visiteurs et aux malades en soins ambulatoires, notamment.

A chaque nouveau projet d'aménagement, nous le savons, surgissent tout à coup des dizaines de milliers d'architectes… Aujourd'hui, nous avons des dizai-

nes de milliers d'ingénieurs civils… Mais je ne crois pas que la réalisation d'un tunnel de liaison directe entre la station CEVA de Champel-Hôpital et l'Hôpital lui-même soit si simple, sinon il aurait déjà été fait.

Je vous rappelle que, même si le CEVA est un projet extrêmement important et une espèce de colonne vertébrale pour les déplacements dans l'agglomération franco-valdo-genevoise, les autres transports publics ne seront pas supprimés. Les bus continueront à circuler, les trams aussi et, si c'est possible, il faudra prévoir une liaison plus directe entre le plateau de Champel et l'Hôpital. Les services de la Ville ont tout à fait envisagé ce scénario, mais il est simplement difficilement praticable à l'heure actuelle. C'est la raison pour laquelle nous vous invitons, nous socialistes, à renvoyer cette résolution au Conseil administratif.

Le président. Le bureau a décidé de terminer le débat sur cet objet avant la pause.

M^me^ Alexandra Rys (DC). Tout d'abord, je ne voudrais pas qu'un malentendu ou des incompréhensions s'installent par rapport à la résolution. Les deux derniers orateurs ont parlé de la liaison en tunnel. Mais ce n'est pas précisément l'objet de la résolution, qui parle de la liaison entre la gare et l'Hôpital. A dessein, nous n'avons pas spécifiquement parlé de tunnel, parce que des études déjà entreprises ont examiné une série de variantes avec des passerelles – couvertes ou non – et des ascenseurs – verticaux ou horizontaux. Plusieurs solutions sont envisageables et certaines d'entre elles sont faciles à mettre en œuvre et pas chères, ce qui intéressera plus d'un conseiller municipal.

Maintenant, j'aimerais attirer l'attention de cette docte assemblée sur un autre point important de cette résolution. Ce n'est pas un hasard si la première invite demande d'intervenir fermement auprès de la direction du CEVA et du Conseil d'Etat. En effet, la volonté des résolutionnaires est que la Ville, même si elle n'est pas le maître d'ouvrage du CEVA, nous sommes bien d'accord, s'investisse davantage dans ce projet qu'elle ne l'a fait jusqu'à présent.

D'après ce que nous avons entendu lors des auditions en commission, l'une des interventions majeures de la Ville a été de faire rectifier l'aménagement de surface autour de la gare de Champel-Hôpital et, notamment, de demander la modification de la planification de la replantation d'arbustes et d'arbres. Tout cela est naturellement bel et bon et nous en sommes ravis. Mais nous souhaitons surtout que la Ville s'intéresse à l'infrastructure du projet, précisément parce qu'il est globalement bon – M. Zaugg l'a dit tout à l'heure et je le pense aussi personnellement. Mais il est bien clair que nous devons aussi nous intéresser aux détails.

M. François Sottas (AdG/SI). En effet, la position de M. Zaugg n'est pas tout à fait celle adoptée par le groupe de l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) lors de son caucus, en tout cas en ce qui concerne la pétition P-164 et les conclusions du rapport que nous avons votées. A mon avis, la commission de l'aménagement et de l'environnement a fait un travail assez approfondi sur ce sujet. Mais elle n'a pas eu connaissance du rapport de M. Wicky sur la sécurité, qui a dû arriver récemment. Il devra nous être communiqué pour que nous ayons des informations complémentaires à ce sujet.

Mais ce qui nous occupe, c'est cette fameuse gare Champel-Hôpital. C'est le corps de la pétition. Je voudrais juste rappeler aux pétitionnaires qu'il y a tout de même des raisons si cette gare a plus de volume que celle des Eaux-Vives. Indépendamment du fait que la gare des Eaux-Vives sera une gare pour les Intercity, ce qui n'est pas le cas de la gare de Champel-Hôpital, c'est la profondeur de cette dernière qui demande un volume d'air supplémentaire. Je crois que nous avons eu des explications assez complètes en commission sur les raisons pour lesquelles nous nous retrouvons avec un empiètement supérieur sur cette place de Champel.

Malgré tout, nous soutiendrons les conclusions de la commission de l'aménagement et de l'environnement, qui demandent le classement de cette pétition, et la résolution R-99 qui lui est liée sur la desserte de l'Hôpital.

M. Philippe Herminjard (R). J'observe ce soir avec un certain plaisir que les déclarations des pétitionnaires ont un tout petit peu changé avec le temps. Il y a, comme qui dirait, du changement dans l'air par rapport aux arguments initialement défendus. J'ai entendu avec plaisir M. Zaugg, qui s'est exprimé tout à l'heure à ce sujet pour vendre ses arguments. J'aimerais simplement remettre les choses telles qu'elles avaient été présentées lors de l'audition des pétitionnaires. A l'époque, on nous disait: «Oui, cette gare n'a que des défauts, en l'occurrence elle est trop grande, on va arracher des arbres, et ainsi de suite…» Mais on s'arrêtait là et il s'agissait simplement d'aspects liés à la seule gare.

Par la suite est arrivée la volonté, pour certains d'entre nous, d'imaginer la possibilité de rendre plus facile la liaison entre la gare du CEVA Champel-Hôpital et l'Hôpital. Ayant donc mesuré la faiblesse des arguments, M. Zaugg, et je comprends tout à fait sa réaction, veut démontrer aujourd'hui que son opposition était aussi le fait de l'absence d'une liaison entre la gare Champel-Hôpital et les HUG. Je tiens simplement à rappeler que tel n'était pas le cas à l'époque, vous n'en aviez pas parlé, vous avez changé d'avis et vous avez raison. Il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis, Monsieur Zaugg, et à ce titre-là vous avez tout mon accord. Néanmoins, il était bon de rappeler cet aspect-là.

Pour en revenir à la liaison entre la gare du CEVA Champel-Hôpital et les HUG, il faut réfléchir, dès la construction de la gare du CEVA, à un moyen de transport qui permettra aux usagers d'atteindre rapidement les HUG. Ce qui me gêne, dans cette affaire, c'est tout bêtement le coût – ou les coûts – puisqu'on parle tout de même de 1 milliard de francs. On peut dire: «Oui, puisqu'on y est, on fait un trou et on rajoute ensuite un petit tunnel pour accéder facilement aux HUG…» Personnellement, je suis partant, mais, tout de même, ne votons pas la tête dans le sac! *(Protestations.)* Bien sûr que non!

J'entends ce soir les arguments des gens de l'Alternative, et en particulier de l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants), qui nous disent: «Renvoyons ce projet de liaison au Conseil administratif!» Très franchement, entre nous, chers amis de la gauche, après les dernières péripéties de notre Conseil administratif actuel, je vois mal comment nous pourrions lui faire confiance sur un tel projet, qui coûtera forcément le lard du chat…

Prudence, donc, quant à l'évaluation du projet et des coûts qui seront induits! Pour cette raison-là, la droite – et en particulier le groupe radical – vous invite, plutôt qu'à renvoyer cette résolution au Conseil administratif, à la renvoyer raisonnablement à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

M. Christian Zaugg (AdG/SI). Mesdames et Messieurs, j'aimerais dire une ou deux choses. Vous transmettrez, Monsieur le président… Quand j'entends M^me^ Monique Cahannes dire «si possible» à propos du tunnel, non, ce n'est pas «si possible»… Il faut absolument réaliser ce tunnel! J'aimerais également rappeler à M. Herminjard que, contrairement à ce qu'il dit, c'est vrai, je le reconnais, mea culpa, cet aspect ne figurait pas dans la pétition, mais nous en avions parlé lors de notre audition et, dans la lettre d'accompagnement de la pétition, nous avions évoqué la problématique d'un tunnel de liaison entre la station de Champel et l'Hôpital.

Madame Monique Cahannes, franchement, réfléchissez! Nous avons vu récemment, à Champel, des fonctionnaires du Département cantonal du territoire placer quelques piquets. Vous dites: «Entre 10 et 15% du plateau de Champel…» Mais 10 à 15%, c'est vraiment une très petite gare, qui représente tout juste la fontaine du milieu, bancs compris. Alors, une gare CEVA aussi petite, super, on prend! Mais non, la station du CEVA, vous le savez très bien, va jusqu'au bord du plateau, du parc si vous voulez… *(Remarque.)* Mais bien entendu, Madame Cahannes! Enfin, vous n'allez pas prétendre que la station du CEVA Champel-Hôpital ne représente que 10% du plateau; 10% du plateau, c'est à peine la surface d'un arrêt TPG!

M. Pascal Rubeli (UDC). Je suis quand même étonné… Cette pétition, discutée et travaillée en commission, a été classée à l'unanimité. A partir de là, c'est une chose claire, réglée, et nous n'allons pas refaire le débat de commission ici. Il en va de même du projet de résolution R-99, qui invite simplement le Conseil administratif – on peut bien sûr passer par la commission de l'aménagement et de l'environnement – à demander au Conseil d'Etat de travailler sur la possibilité de cette liaison.

Nous souhaitons un tunnel pour des raisons pratiques, vraisemblablement. Puis que mettra-t-on dans ce tunnel? C'est un autre aspect technique de la question. Mais la résolution ne demande rien d'autre que cela et d'inscrire évidemment dans le plan financier d'investissement un montant que nous ne connaissons pas encore aujourd'hui. Mais si nous demandons que des choses se fassent, nous devons aussi prévoir de participer financièrement d'une certaine manière.

A partir de là, je ne vois pas où est le problème et pourquoi discuter aussi longtemps de cet objet, puisque c'est une volonté de tous de faire cette gare, quelle que soit sa taille, d'ailleurs – 10, 15, 20 ou 30% du plateau de Champel. Le projet existe et je ne reviendrai pas sur son financement, puisque vous le connaissez aussi bien que moi. Nous demandons simplement que l'on fasse quelque chose ou que l'on étudie une bonne liaison au bon moment.

Je propose le renvoi directement au Conseil administratif, mais si quelqu'un souhaite la commission de l'aménagement et de l'environnement, nous pouvons y adhérer. L'essentiel est d'avancer et de dire maintenant clairement ce que nous voulons à cet emplacement. Quant à l'aménagement intérieur, c'est de la technique et nous en discuterons par la suite.

M^me^ Vera Figurek (AdG/SI). Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, je ne comptais pas intervenir ce soir, mais quand j'entends – vous transmettrez, Monsieur le président – M. Herminjard se référer à une audition à laquelle j'ai participé en ma qualité de pétitionnaire et où je me suis exprimée très largement, il est clair que nos propos ont été réduits à un raisonnement simpliste, selon lequel, oui, les arbres existent, mais on va les enlever… Et vous avez bien dit: «Vous n'avez discuté de rien d'autre.»

Or il se trouve que c'est quand même moi qui avais pris la parole à ce sujet et, en conclusion de notre audition, nous avons clairement dit que la pétition – on ne va pas faire tout l'historique maintenant – avait été déposée en décembre 2005. Toutes les personnes qui l'ont signée n'étant pas au courant de ce qui se passait, elle a eu le mérite d'informer les habitants du quartier des projets pour leur lieu de vie. Nous avons d'ailleurs bien précisé à ces gens que nous n'étions absolument pas contre le projet du CEVA, bien au contraire!

Mais si la mission de cette liaison CEVA est d'éviter des nuisances par la pollution et le bruit, je ne comprends pas très bien pourquoi on prévoit un arrêt au plateau de Champel pour dire ensuite aux usagers d'emprunter des navettes dont on ignore la fréquence, mais qui pollueront par la même occasion. Il m'a donc semblé tout à fait naturel de proposer une liaison par un tunnel – nous en avons effectivement parlé – mais il y a d'autres solutions. Je suis pour ma part très contente que la commission ait réfléchi à ce sujet et qu'elle nous soumette ce soir un projet de résolution. Nous avons aussi abordé d'autres aspects et, Monsieur Herminjard, vous pouvez relire le procès-verbal, parce que, apparemment, nous n'avons pas participé à la même séance de commission…

Vous proposez également le renvoi de cette résolution en commission de l'aménagement et de l'environnement. Mais alors, est-ce à dire que cette commission n'a pas fait son travail? Je vous pose la question. Il a été dit que le sujet a été largement abordé, avec des articles de presse notamment, et tout le monde est à peu près au fait sur la question. Mais nous, les pétitionnaires, nous avons clairement dit que si un pas en avant était fait en faveur du patrimoine arboré – ce pas a été fait, M^me^ Cahannes l'a rappelé tout à l'heure – et si une liaison était réalisée entre le plateau de Champel et l'Hôpital, l'objectif de notre pétition serait atteint et nous serions vraiment satisfaits.

Nous sommes satisfaits également du travail de la commission de l'aménagement et de l'environnement et je ne vois pas pourquoi nous devrions lui renvoyer à nouveau la résolution R-99. Je pense que le renvoi au Conseil administratif, qui a fait opposition auprès du Conseil d'Etat afin de pouvoir s'exprimer sur la question, suffira amplement.

M. Blaise Hatt-Arnold (L). Nous avons souvent entendu, dans ce débat, que la Ville n'avait pas été suffisamment mise au courant du projet CEVA, ou que sa connaissance du dossier n'était pas parfaite. Pour ma part, je vois les raisons de ce constat dans le fait qu'il revenait, jusqu'à aujourd'hui en tout cas, à l'Etat – et, en l'occurrence, à M. le magistrat Cramer – de défendre ce projet au niveau du Canton et devant le parlement fédéral, parce qu'il voulait s'assurer de son financement. A mon avis, c'était donc à lui de contrôler le projet dans son ensemble. Aujourd'hui, nous sommes parvenus à un stade où les communes sur lesquelles passera le CEVA pourront manifester leur intérêt particulier par rapport à l'utilisation au sol des aménagements et aux sorties sur leur territoire.

J'ai trouvé un peu choquant que les signataires de la pétition P-164, lors de leur audition à la commission de l'aménagement et de l'environnement, aient ouvert la boîte de Pandore. Ils sont venus avec des propos finalement assez alarmistes, qu'ils ont répétés devant les habitants de Champel, bien évidemment. Il

était particulièrement choquant de voir que ces pétitionnaires étaient des membres du Conseil municipal, les mêmes qui ont défendu ici pendant des mois le projet CEVA, expliquant à tout le monde – dans le cadre des commissions et en plénum – que cette liaison ferroviaire était le seul moyen de résorber les problèmes de mobilité à Genève.

Et voilà que, tout à coup, à Champel, quelques personnes se sont réveillées et ont décidé d'ouvrir un débat beaucoup plus large. Mais le problème est que les arguments présentés ce jour-là à la commission étaient véritablement alarmistes, appuyés sur des documents pas sérieux, des photos et des plans qui ne correspondaient pas du tout à ceux qui étaient prévus. Montrer cela aux habitants de Champel, c'était effectivement les inquiéter de manière tout à fait malheureuse. A la rigueur, s'il s'était agi d'habitants de Champel venus exposer leurs inquiétudes devant notre commission, j'aurais pu le comprendre, mais c'était particulièrement fâcheux de la part de membres de ce Conseil, qui avait largement été informé.

Nous avons entendu à nouveau les membres de l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) nous parler de tunnel de liaison entre Champel et l'Hôpital. Naturellement, tout le monde en parle, mais il faut souligner qu'il s'agit de l'étude d'un projet. On ne peut pas aujourd'hui parler absolument d'un tunnel. Je crois que nous devrons examiner ce projet beaucoup plus consciencieusement, Mesdames et Messieurs, pour des raisons évidentes de coût, mais il n'est pas pertinent de décider dès maintenant que ce sera un tunnel.

M. Olivier Norer (Ve). Je veux juste dire très brièvement que les Verts – comme d'autres groupes, je crois – ne souhaitent pas éterniser les débats sur cet objet en commission de l'aménagement et de l'environnement. Ils ont déjà eu lieu. Il est l'heure de prendre une décision par rapport à cette liaison directe entre la station Champel-Hôpital et l'Hôpital. Pour cette raison, nous demandons le renvoi directement au Conseil administratif.

M^me^ Vera Figurek (AdG/SI). Encore une fois, je suis obligée de remettre la vérité à sa place… Je ne peux pas laisser passer ce que M. Hatt-Arnold vient de dire, Monsieur le président. Il a prétendu que nous sommes arrivés en commission avec des documents complètement abracadabrants. Je tiens quand même à dire que ces documents étaient les informations envoyées à toutes et tous par le Conseil administratif. Si M. Hatt-Arnold n'a pas envie de les lire et s'il ne sait pas de quoi il parle parce qu'il n'est pas au courant, peut-être pourrait-il au moins s'informer, d'autant qu'il s'agissait des photos des maquettes du Service d'urbanisme.

Par conséquent, tout un chacun pouvait aller consulter des documents à ce service et demander une présentation des maquettes. Monsieur Hatt-Arnold, si vous vouliez vraiment faire avancer ce projet comme vous le prétendez et si nous étions vraiment une entrave à tout cela, vous auriez pu faire un petit saut au Service d'urbanisme avant d'intervenir ce soir.

Deuxième débat

Mises aux voix, les conclusions de la commission demandant le classement de la pétition sont acceptées sans opposition (3 abstentions de l'Alliance de gauche/SolidaritéS et Indépendants).

Mise aux voix, la prise en considération de la résolution est acceptée à l'unanimité.

Mis aux voix, son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement est refusé par 52 non contre 3 oui (1 abstention).

Le président. Par conséquent, la résolution est renvoyée au Conseil administratif.

Elle est ainsi conçue:

RÉSOLUTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

– intervenir fermement auprès de la direction du CEVA et du Conseil d'Etat, afin que la liaison directe entre la gare CEVA de Champel-Hôpital et les HUG soit étudiée et réalisée simultanément à l'ouverture de la liaison ferroviaire régionale CEVA;
– inscrire la participation financière de la Ville de Genève pour ce projet comme une priorité dans le budget par missions et prestations dans les investissements 2008 et futurs.

10. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

11. Interpellations.

Néant.

12. Questions écrites.

Néant.

Séance levée à 19 h 20.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif 2598

2. Communications du bureau du Conseil municipal 2598

3. Motion du 5 avril 2006 de MM. Roman Juon, Jacques Mino, Mmes Marie-France Spielmann et Marguerite Contat Hickel: «Chantiers du site Alhambra/Calvin» (M-613) 2598

4. Motion du 10 avril 2006 de Mme Véronique Elefant-Yanni: «Promotion des scooters électriques» (M-614) 2601

5. Interpellation de Mmes Catherine Gaillard-Iungmann, Annina Pfund et M. Gérard Deshusses: «Audit du Grand Théâtre» (I-157) 2608

6. Résolution du 10 avril 2006 de MM. Olivier Norer, Pierre Rumo, Mmes Gisèle Thiévent et Monique Cahannes: «Nouvelles lignes de tram: pour une mixité raisonnable!» (R-91) 2616

7. Rapport de la commission des finances chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 7 décembre 2005 en vue du bouclement d'un crédit destiné à l'acquisition d'arbres et à la conclusion de contrats de culture (OTP I470006101) (PR-447 A) 2628

8. Rapport de la commission des sports et de la sécurité chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 15 mars 2006 en vue de l'ouverture d'un crédit de 1 518 000 francs, ramené à 1 492 000 francs, destiné à la rénovation partielle des courts du Tennis Club Drizia-Miremont, situé 6, route de Vessy, sur les parcelles Nos 2289, 2078, 2079 et DP 3707, feuilles 82 et 85 du cadastre de la commune de Genève, section Plainpalais (PR-461 A) 2630

9.a) Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la pétition intitulée: «Non à un projet de station CEVA surdimensionné au plateau de Champel» (P-164 A) . 2648

9.b) Résolution du 27 juin 2006 de M. Olivier Norer, Mmes Alexandra Rys, Ruth Lanz Aoued, MM. Blaise Hatt-Arnold, Philippe Her-

minjard, Pascal Rubeli et Alain Dupraz: «Pour une liaison performante et directe entre la gare CEVA de Champel-Hôpital et les HUG, sans perte de temps ni usage de crampons et piolets!» (R-99) 2652

10. Propositions des conseillers municipaux 2664

11. Interpellations 2665

12. Questions écrites 2665

La mémorialiste:
Marguerite Conus