MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Onzième séance – Mercredi 6 septembre 2023, à 17 h 30

Présidence de M. Pierre de Boccard, président

La séance est ouverte à 17 h 30 dans la salle de l'Hôtel de Ville.

Font excuser leur absence: *M. Sami Kanaan*, conseiller administratif, *Mme Marie Barbey-Chappuis*, conseillère administrative, *Mme Anna Barseghian*, *M. Simon Brandt*, *Mme Oriana Brücker (remplacée par M. François Mireval)*, *Mme Maryelle Budry (remplacée par Mme Charlotte Meierhofer)*, *M. Bernard Delacoste (remplacé par M. Alpha Oumar Dramé)*, *M. Ahmed Jama*, *M. Alain de Kalbermatten (remplacé par Mme Oana Cotoi)*, *Mme Uzma Khamis Vannini*, *M. Antoine Maulini* et *Mme Jacqueline Roiz (remplacée par M. Charles-Antoine Kuszli)*.

Assistent à la séance: *M. Alfonso Gomez*, maire, *Mme Christina Kitsos*, vice-présidente et *Mme Frédérique Perler*, conseillère administrative.

CONVOCATION

Par lettre du 23 août 2023, le Conseil municipal est convoqué dans la salle de l'Hôtel de Ville pour mardi 5 septembre et mercredi 6 septembre 2023, à 17 h 30 et 20 h 30.

1. Exhortation.

Le président. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, prenons la résolution de remplir consciencieusement notre mandat et de faire servir nos travaux au bien de la Cité qui nous a confié ses destinées.

2. Communications du Conseil administratif.

Néant.

3. Communications du bureau du Conseil municipal.

Néant.

4. Questions orales.

M. Alfonso Gomez, maire. J'ai plusieurs réponses à donner, à commencer par une réponse à la question orale de M. Altenbach concernant le parc Geisendorf. Vous avez tout à fait raison, Monsieur le conseiller municipal, il n'est pas en très bon état. Nous sommes allés regarder et nous allons étudier la possibilité de sécuriser et de refaire ce chemin. Je mettrai ce point à l'agenda lors de chaque réunion du Service des espaces verts (SEVE) étant donné que vous m'aviez déjà rapporté ce problème. Je vous remercie pour votre question.

J'avais ensuite la question de Mme Aubry-Conne concernant le pavillon couvert du bas du parc des Eaux-Vives. Elle n'est pas là… Vous transmettrez, Monsieur le président. Ce pavillon, qui est aussi appelé «l'ancienne gare» – je ne le savais pas –, présente des signes de faiblesse au niveau de la toiture. Cet édicule s'avère donc dangereux, et c'est la raison pour laquelle nous l'avons sécurisé et fermé au public. Des travaux de rénovation à l'identique devraient être entrepris rapidement. Nous sommes en discussion avec la Direction du patrimoine bâti au sein du département de ma collègue, Mme Perler, pour essayer de trouver une date dans le calendrier et faire ça le plus rapidement possible – je me tourne vers ma collègue…

Mme Monica Granda d'Ensemble à gauche m'a demandé pour quelles raisons les vélos étaient interdits au parc du Seujet. Bien que cette question ait été adressée à Mme Perler, nous avons décidé d'un commun accord que j'y répondrais étant donné qu'on évoque la circulation cycliste dans les parcs. Comme vous le savez, Mesdames et Messieurs, la circulation cycliste est interdite dans les parcs, à l'exception d'un certain nombre d'itinéraires mixtes piétons-cycles bien balisés.

A la suite des discussions avec les différentes associations de cyclistes, de piétons et d'aînés, sept parcours mixtes piétons-cycles ont été ouverts dans différents parcs. Je tiens d'ailleurs à souligner que ce ne sont pas des pistes cyclables. Les piétons doivent avoir et ont toujours, je l'espère, la priorité. Les cyclistes devraient en tout cas circuler au pas.

En ce qui concerne le parc du quai du Seujet dont la dénomination exacte est le parc Saint-Jean, la circulation cycliste est interdite parce que la place manque pour faire cohabiter piétons et cyclistes. C'est aussi une question de sécurité pour les aînés et pour les piétons. Je comprends bien entendu la démarche des cyclistes qui veulent échapper à la circulation automobile et aux rails de tram autour de la place Isaac-Mercier, mais la circulation sur le trottoir du pont de la Coulouvrenière est interdite, comme dans le parc, pour se rendre de la rive gauche à la rive droite. Il faudrait qu'on travaille sur une autre voie de circulation alternative pour les cyclistes, mais je tiens à dire que la priorité, aujourd'hui, c'est la sécurité des piétons.

Vous trouverez dans la Foire aux questions du site du SEVE de nombreuses autres réponses aux questions que vous pourriez vous poser au sujet des vélos dans les parcs, au sujet des chiens également, des pataugeoires, des arbres et ainsi de suite.

En ce qui concerne l'opposant sénégalais Ousmane Sonko qui est emprisonné depuis quelques mois, Madame Charlotte Meierhofer, vous m'aviez demandé ce que pouvait faire la Ville de Genève pour obtenir sa libération immédiate. Il est vrai que la situation au Sénégal est particulièrement inquiétante depuis quelque temps. Nous avons suivi le déroulement de la campagne électorale et l'espoir que représentait à un certain moment Ousmane Sonko pour la jeunesse de ce pays, qui est fatiguée du manque de probité, pour ne pas dire plus, du manque de transparence. Je relève qu'il y a régulièrement des manifestations ici à Genève à la place des Nations. Je dois rappeler que seuls 24 des 197 pays membres des Nations unies sont considérés aujourd'hui dans le monde comme des démocraties à part entière. Il faut bien le dire, en Suisse, nous sommes une sorte d'exception.

Concernant plus spécifiquement le Sénégal, je dois vous dire que nous n'avons jamais été saisis d'une quelconque demande de rencontre avec les opposants politiques. Nous sommes ouverts à une rencontre, éventuellement de voir ce que nous pouvons faire. Comme vous le savez, Genève est une ville de paix, une ville de

dialogue et une ville d'accueil. Mais à ce jour, pour être très concret par rapport à la question que vous m'avez posée, nous n'avons pas été saisis et nous n'avons pas entrepris de démarche.

Mme Frédérique Perler, conseillère administrative. Je réponds à M. Rémy Burri. Si j'ai bien compris votre question, s'agissant des chantiers immobiliers sur le périmètre de la gare des Eaux-Vives, je peux vous répondre que le chantier du lot B-C est situé en dehors du périmètre commercial en activité; il ne péjore donc pas son fonctionnement.

Je réponds à M. Provini… La *Feuille d'avis officielle* informe non pas de l'ouverture d'un chantier sur la rue d'Italie mais d'une requête en autorisation de construire déposée par la Ville pour réaménager les pieds d'arbres au niveau de la zone de stationnement centrale. Trente-deux places pour voitures seront supprimées et seront toutes compensées dans le parking du Mont-Blanc, en conformité avec les règlements actuels.

Une réponse à M. Amar Madani, s'agissant de l'école de Pâquis-Centre. Le pourtour de l'école de Pâquis-Centre, Monsieur le conseiller municipal, est déjà fermé depuis près d'une année dans une version provisoire de l'installation, laquelle a cependant été réalisée de façon sérieuse et donne satisfaction au Service des écoles. La fermeture du préau de Pâquis-Centre dans sa forme définitive n'interviendra qu'à la fin du chantier du préau lac, c'est-à-dire dans le courant de l'année 2024.

Une réponse à Mme Patricia Richard, s'agissant des travaux sur la rue Sillem qui entraîneront la suppression de vingt places de stationnement réservées aux scooters. La Ville de Genève a gagné les recours au tribunal sur l'autorisation de piétonniser une partie de la rue Sillem. *(Brouhaha.)* C'est une toute petite rue et ce n'est qu'en partie que l'on peut la piétonniser. La partie que l'on nous autorise à piétonniser se situe entre la rue du Clos et l'avenue de la Grenade. Nous procédons donc à la fermeture de cette portion de rue, laquelle est très attendue de la part des habitantes, des habitants et des associations du quartier.

Les vingt places de scooters sont supprimées sans compensation puisque le principe de compensation ne s'applique pas aux places deux-roues. Aucune nouvelle place ne sera créée dans le secteur considérant que l'on va créer prochainement des nouvelles places pour deux-roues dans les différents parkings publics en ouvrage situés à proximité. Le Conseil administratif souhaite que ces deux-roues motorisés utilisent prioritairement ces nouvelles places en ouvrage, ce qui permet de réaffecter l'espace public à d'autres usages et de répondre à la demande de la population.

Je réponds à M. Pierre-Yves Bosshard, s'agissant de la voie verte autour du parc Bertrand et de la circulation cycliste à l'intérieur dudit parc, puisque la

voie verte passait à travers il y a plusieurs années. Comme j'ai eu l'occasion de m'exprimer en commission à ce sujet, aujourd'hui ce n'est plus du tout le cas.

La proposition PR-1544 que ce Conseil municipal a acceptée en mars dernier contient le financement nécessaire à la conduite des études pour un parcours alternatif des tronçons de voie verte étant donné qu'elle ne passerait plus directement par le parc. Vous avez accepté les crédits nécessaires de sorte que nous pourrons étudier le parcours qui manque entre la gare des Eaux-Vives et l'Arve. Ces études permettront de préciser le tracé de la voie verte à proximité du parc Bertrand, puisque ce parc ne doit pas accueillir de vélos – c'est logique – et mon collègue Alfonso Gomez a eu l'occasion de le réaffirmer à l'instant. Il s'agit de trouver un parcours alternatif qui soit confortable pour les cyclistes.

Ces études vont débuter incessamment sous peu, cet automne. Elles seront conduites en concertation avec l'Office cantonal des transports (OCT) qui dépend d'un nouveau magistrat cantonal. Cela permettra de convenir non seulement des caractéristiques de la voie verte et de son insertion au sein du réseau de la voie verte d'agglomération (VVA) mais aussi du calendrier de réalisation. Nous en sommes donc aux études qui seront menées conjointement avec le Canton. Le nouveau magistrat, nous l'espérons, approuvera le fait de continuer dans ce sens-là puisqu'il s'agit de séparer les piétons des cyclistes.

Une réponse à M. Alain Miserez qui disait que l'école des Allières avait été achevée cet été et que des courriers m'avaient été adressés afin de m'alerter sur les lumières qui restent allumées tout la nuit et qui attirent les fêtards. J'aimerais préciser tout d'abord que l'école des Allières n'a pas été achevée cet été. Elle existe depuis plus de trente ans. C'est la surélévation qui a été… *(Remarque.)* Ce sont des pavillons qui ont été ajoutés.

Il a fallu installer un escalier de secours – c'est une obligation légale de sécurité – car il s'agit d'une voie de fuite. J'ai reçu un courrier qui m'interrogeait sur le fait que ledit escalier restait allumé toute la nuit et que cet éclairage, qui est très fort, occasionnait des nuisances, ce que je comprends parfaitement.

Vous indiquez dans votre question, Monsieur Miserez, que ça attire des fêtards… *(Remarque de M. Miserez.)* Des feux d'artifice. Bon, alors, la question de l'éclairage des escaliers est liée, comme je vous le disais, à des exigences de sécurité. Nous avons pris la décision de couper provisoirement cet éclairage entre 19 h et 6 h du matin puisqu'aucun accès n'est de toute façon autorisé aux classes à ces heures-là. Des détecteurs de présence seront installés durant les vacances d'automne afin de limiter les nuisances. Voilà pour ma réponse au courrier que j'ai personnellement reçu.

Par rapport à votre question sur les fêtards, vous indiquez que vous avez appelé la police, qui est intervenue. Eh bien, ce n'est pas un problème d'aménagement,

c'est très clairement un problème de comportement. C'est donc un problème de police.

Une réponse à M. Denis Ruysschaert s'agissant du tunnel des Nations. Vous dites qu'il va très probablement entraîner un report de trafic sur l'avenue Giuseppe-Motta. Vous ajoutez que les habitants du Petit-Saconnex s'inquiètent de cette situation et qu'ils demandent si des études d'impact sur le trafic automobile ont été réalisées.

Tout d'abord, vous dire, Monsieur le conseiller municipal, que je partage pleinement les inquiétudes des habitants, enfin des riverains qui se trouvent dans le périmètre du débouché de ce tunnel. Il s'agit d'un chantier de compétence cantonale, et le Canton a mené ses propres études. L'avenue Giuseppe-Motta fait partie de la ceinture urbaine, ce qui aura certainement comme impact de faire évoluer le trafic par rapport à la situation actuelle. Je partage ces inquiétudes. Le tunnel des Nations pourrait également engendrer un trafic supplémentaire puisque la moyenne ceinture sera utilisée pour arriver à destination.

L'ensemble des études de mobilité qui se rattachent au tunnel des Nations, à la jonction avec l'autoroute et à la moyenne ceinture sont de compétence cantonale et ont été conduites par l'OCT. C'est lui qui serait à même de vous fournir des études de mobilité ou d'impact.

Cela étant, la route de Ferney sera fermée au transit, en contrepartie du tunnel des Nations. On peut donc espérer un apaisement du côté de la route de Ferney. Je relaierai cependant très volontiers les inquiétudes que vous mentionniez. J'en parle régulièrement avec le Canton, mais ça me permettra aussi de relayer les inquiétudes du Petit-Saconnex.

Je donne une réponse à M. Fontolliet qui demandait pour quelles raisons le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM) n'avait pas saisi l'opportunité de travaux des Services industriels de Genève (SIG) à la rue de Monthoux pour végétaliser.

Ça me permet de rappeler, pour le dire simplement, qu'on ne décide pas de poser un arbre, de le scotcher sur le trottoir. Végétaliser implique un certain nombre de conditions. Il faut au grand minimum 9 m^3 de fosse de plantation, il faut refaire les bordures de trottoir, il faut revoir le stationnement. En l'occurrence, il y a des transports publics qui passent dans cette rue, il y a du réseau de télécommunications, et cette rue fait partie d'un réseau primaire de circulation. Il faut regarder ce qu'il y a en dessous et quelles sont les distances nécessaires. C'est donc un peu plus compliqué que ça.

Depuis quelques années, il existe des coordinations régulières entre toutes les entités qui peuvent intervenir sur le réseau routier pour faire des travaux dans nos

rues: les SIG, les Transports publics genevois, Swisscom et la Ville de Genève. On tente de faire coïncider les stratégies respectives des uns et des autres dans le but d'effectuer des opérations conjointes autant que possible. Ces coordinations de chantier servent aussi à limiter les nuisances pour la population. Ces coopérations peuvent donner des résultats fructueux parce qu'on a un calendrier précis, qu'on sait à peu près quand ça aura lieu, et ça permet à la Ville de Genève d'étudier si une végétalisation est possible. Cette coopération peut donner de jolis résultats, comme dans le cas de la rue de Carouge.

On essaie aussi de se coordonner dans les projets de requalification en surface, mais ça implique d'avoir un peu de temps pour conduire les études. Ça implique surtout d'obtenir une autorisation de construire, puisque nous sommes obligés de passer par là, voire d'obtenir un crédit de la part de votre Conseil municipal. Dans le cas de la rue de Monthoux, les SIG devaient intervenir à brève échéance. Cela ne nous a, hélas, pas laissé le temps pour développer un projet et obtenir une autorisation de construire en force dans les délais imposés par le calendrier des SIG. Dans le cas d'espèce, ils ne pouvaient pas attendre. Les SIG ont terminé leurs travaux et l'AGCM va mettre du phonoabsorbant.

Sachez cependant que, même si je regrette de ne pas avoir pu intervenir sur la rue de Monthoux, ça se fera certainement plus tard. La Ville de Genève avance sur d'autres projets dans le quartier des Pâquis, par exemple sur le verdissement des rues de Fribourg et Chaponnière ainsi que sur le lancement du réaménagement des rues qui touchent le périmètre de la croix verte, qui est un très grand périmètre. Mais ça ne ferme évidemment pas la porte à une requalification future de cette rue de Monthoux. Hélas, nous n'avons pas eu le temps pour pouvoir intervenir.

Pour ma part, je suis toujours déterminée à saisir un maximum d'opportunités pour verdir la Ville, améliorer le cadre de vie de la population et surtout diminuer les îlots de chaleur. Mais voilà, je dois faire preuve aussi de réalisme face à l'énorme complexité qui découle de la coordination des différentes instances protagonistes qui interviennent dans l'espace public. Voilà ce que je pouvais vous répondre, Monsieur le conseiller municipal. J'en ai terminé, Monsieur le président.

Le président. Merci, Madame la conseillère administrative. J'aimerais quand même rappeler au Conseil administratif que vous avez deux minutes pour les réponses aux questions orales. Il faudrait peut-être s'y tenir, même si les réponses… *(Remarque de Mme Perler.)* Je sais, Madame la magistrate, mais il faudrait s'y tenir, sinon on passe vingt minutes, le mercredi, à répondre aux questions orales. Merci beaucoup.

Je passe aux rapports traités sans débat. Il y a eu une demande d'ouverture du débat pour le point 22, la proposition PR-1489.

5. Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 24 août 2022 en vue de l'ouverture d'un crédit de 694 300 francs destiné à installer des bornes multifluides complémentaires sur les allées 3 et 4 de la plaine de Plainpalais, parcelle N° 578, commune de Genève, sections Plainpalais (PR-1532 A)[1].

17 juillet 2023

Rapport de Mme Anne Carron.

Cette proposition a été renvoyée par le Conseil municipal à la commission des travaux et des constructions lors de la séance plénière du 4 octobre 2022. La commission, présidée par M. Timothée Fontolliet, l'a examinée lors de ses séances des 15 mars et 3 mai 2023. Les notes de séances ont été rédigées par Mme Camelia Benelkaid, que la rapporteuse remercie pour la qualité de son travail.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 694 300 francs, destiné à la pose de bornes multifluides sur les allées 3 et 4 de la plaine de Plainpalais, parcelle N° 578, commune de Genève, sections 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 694 300 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 2024 à 2033.

---

[1] *Mémorial* 180e année: Proposition, No 18, p. 2421.

Séance du 15 mars 2023

Audition de Mme Marie Barbey-Chappuis, maire, en charge du département de la sécurité et des sports, accompagnée de Mme Janine Truffer, cheffe de l'unité Foires et marchés au Service de l'espace public, M. Nicolas Kerguen, conseiller personnel, ainsi que de Mme Frédérique Perler, conseillère administrative en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité, accompagnée de M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité

Mme Barbey-Chappuis rappelle que Mme Perler et M. Betty reviendront plus en détail sur les aspects techniques de l'installation de ces bornes multifluides. S'agissant du département de la sécurité et des sports (DSSP), elle précise qu'il y a 27 marchés du lundi au dimanche en Ville de Genève. Ces marchés sont essentiels à la convivialité et à la qualité de vie dans les quartiers et ils permettent également de mettre en valeur le terroir et l'agriculture locale. Il s'agit donc d'un objectif à la fois du DSSP mais aussi plus largement du Conseil administratif de promouvoir ces marchés. En effet, ils en ont créé un nouveau depuis le début de la législature au Petit-Saconnex, ont agrandi celui du marché de Champel et cela contribue à l'attractivité de l'espace public, notamment pour les aînés qui aiment faire leur marché dans leur quartier et cela favorise aussi la consommation de produits locaux. Ces marchés sont aussi très appréciés des seniors qui trouvent non seulement les produits souhaités mais qui peuvent également y avoir du lien social.

Aujourd'hui, il est impossible d'étendre le marché de Plainpalais malgré la très forte demande (450 demandes écrites de nouveaux marchands depuis 2019 qui souhaitent vendre des produits alimentaires sur le marché du dimanche) mais ce n'est pas possible de les accueillir car il n'y a ni électricité ni eau sur certaines allées de cette plaine. Ainsi, l'installation de ces bornes multifluides permettra d'agrandir le marché alimentaire notamment le dimanche. Cela répond également à une pétition que le Conseil municipal a acceptée en commission des pétitions demandant aussi de pouvoir accueillir des puciers sur ce marché du dimanche. Ces bornes permettront en priorité d'accueillir de nouveaux marchands alimentaires car le marché du dimanche est un marché avant tout alimentaire, mais permettra aussi de manière générale d'agrandir le marché de Plainpalais pour accueillir des puciers.

Mme Perler ajoute que ce changement se fera en installant 5 bornes multifluides supplémentaires qui seront mises en place selon l'emplacement indiqué sur la présentation. Pour en revenir au chapitre de la cohésion sociale et de la transition écologique, elle confirme que cela offrira d'une part des conditions améliorées pour les marchands avec de nouvelles possibilités d'accès. D'autre part, il est à souligner que la présence d'un marché agrandi favorise la consommation locale et de meilleure qualité, ce qui vient confirmer l'axe 1 de la stratégie climat de la Ville.

Cette proposition répond donc à plusieurs demandes, premièrement celle des maraîchers qui souhaitent s'installer sur ce marché, secondement aux pétitions comme évoqué précédemment mais aussi à la population genevoise qui apprécie beaucoup la tenue du marché de Plainpalais. La proposition contient le montant de la demande de crédit et Mme Perler souligne que l'inscription au PFI était inférieure, mais le renchérissement est dû à la hausse des prix des matériaux liés à la période de la crise sanitaire et au conflit ukrainien. Ainsi, et pour l'instant, les prix sont fixés tels que dans la proposition sans prévision supplémentaire. Enfin, elle rappelle que les équipements et l'ensemble des travaux s'inscrivent dans la politique de développement durable de la Ville dans une logique d'utiliser des matériaux recyclés et de veiller à la gestion du tri et recyclage des déchets entraînés par le chantier lui-même.

Mme Barbey-Chappuis rappelle que cette demande est soutenue par la commission consultative sur les marchés. En effet, elle rencontre deux fois par année les représentants des différents marchés en Ville de Genève et il s'agit d'une demande lancée depuis un moment. En termes de chiffres, la pose de ces 5 bornes permettrait d'accueillir entre 70 et 80 marchands de produits alimentaires supplémentaires sur l'allée 3 et entre 30 et 40 marchands supplémentaires sur l'allée 4, donc entre 100 et 120 marchands en tout, ce qui est considérable et permettra d'étoffer le marché de Plainpalais.

Mme Perler rappelle que plus vite cette proposition sera votée et plus vite la Ville de Genève pourra satisfaire les demandes en attente. Elle propose ensuite de passer à la présentation de ce projet social.

M. Betty poursuit avec le PP.

Etat des lieux 2022

Voir Plan sur PP3 et illustration d'une borne multifluides sur PP4 (documents annexés au rapport)

Localisation des bornes complémentaires

M. Betty informe que ces bornes seront localisées du côté des allées 3 et 4, qui sont les points apparaissant en noir sur le plan du PP5.

Description des travaux

M. Betty informe ensuite que des travaux de génie civil seront nécessaires afin de raccorder les réseaux des cinq nouvelles bornes multifluides aux réseaux existants. Ces travaux seront limités au minimum et les fouilles communes seront

privilégiées. Les travaux comprendront le dégrappage du revêtement bitumineux, le terrassement, la pose et l'enrobage des tubes (eau, électricité et assainissement), le remblayage, la création de socles pour accueillir les bornes, ainsi que la réfection du revêtement. Il rappelle que l'alimentation électrique des bornes se fera depuis la cabine électrique moyenne tension / basse tension de la plaine de Plainpalais.

Estimation des coûts

M. Betty passe premièrement aux travaux de génie civil qui s'élèvent à 250 000 francs, pareillement pour le coût des fournitures, pose et raccordement des nouvelles bornes. Le montant total des travaux hors taxes s'élève donc à 500 000 francs, auquel il faut rajouter les honoraires et les frais de communication, ce qui porte le coût de l'opération à 644 700 francs hors taxes, et donc à 694 300 francs TTC.

Planning intentionnel

M. Betty conclut avec le planning intentionnel et informe que selon la rapidité à laquelle l'objet sera accepté ou pas, le vote du crédit par le Conseil municipal ainsi que l'autorisation de construire devraient se faire en 2023, avec un début des travaux prévu pour 2024 et une durée des travaux estimée à 1 an.

Un commissaire demande premièrement s'il existe une possibilité de mettre en place des fontaines pour le public car il a entendu quelques plaintes à ce niveau. Ensuite, il revient sur la question des surfaces et prend l'exemple du stand de churros de Plainpalais qui avait l'habitude d'utiliser un espace terrasse, ce qui n'est plus le cas actuellement. Il demande donc s'il sera possible de rétablir cette surface.

Mme Truffer répond qu'elle connaît bien ce stand et l'informe qu'il suffit au gérant d'appeler le PCTN au niveau cantonal qui doit accepter sa demande, ce qui devrait se faire sans problème. Elle souligne que l'information a déjà été communiquée plusieurs fois au gérant qui n'a très probablement pas encore fait la démarche. M. Betty revient sur la première question et rappelle que la plaine est équipée de fontaines têtes de lion mais ils n'ont pas eu de demandes pour en rajouter. Cependant, ils le feront volontiers si c'est nécessaire.

Mme Barbey-Chappuis pense que ce n'est en effet pas une mauvaise idée.

M. Betty rappelle qu'il existe des fontaines qui ont un équipement éco-potable mais il en existe également certaines qui coulent en permanence car les SIG les utilisent pour faire des prélèvements d'eau afin d'en contrôler la qualité.

Un commissaire est stupéfait par le prix et peine à comprendre pourquoi c'est aussi cher car il existe des bornes multifluides utilisées pour des campings et dont le prix débute à 300 francs.

M. Betty répond que ce sont les prix du marché actuel ne serait-ce que pour l'entretien de ces équipements. Le prix d'une borne multifluides pour un camping ne peut donc ici pas être comparé à des bornes multifonctionnelles publiques, utilisées pour plusieurs stands ou un marché entier. Enfin, le chiffrage est établi avec une incertitude liée à la concurrence des entreprises.

Le commissaire aimerait avoir plus de détails sur les estimations des coûts et sur les appels d'offre. Ensuite, et revenant au volet génie civil, il avait compris qu'il n'y avait que le socle à préparer mais ce n'est apparemment pas le cas selon la présentation. Il aimerait donc connaître les besoins en eaux usées.

M. Betty lui fournira volontiers ces informations ultérieurement.

Ce même commissaire se demande si d'autres projets sur cette place sont à prévoir comme l'idée d'arborisation qui avait été un regret général à l'époque.

M. Betty répond que les allées 3 et 4 ne bénéficient pas du même aménagement que l'allée 2 qui était considérée comme la zone principale du marché alimentaire. Ultérieurement, ils se sont mis d'accord pour ne pas abattre de nouveaux arbres sur les allées 3 et 4, mais la seule raison pour laquelle ils n'ont pas poursuivi leurs plantations est que cela posait un problème d'écartement des arbres qui gênait les marchands.

Une commissaire demande s'il est possible d'intégrer des panneaux solaires sur la plaine.

Une autre commissaire rappelle que la commission de l'aménagement a voté un objet concernant la végétalisation de la pointe sud de la plaine et demande donc si cet objet est compatible avec ce projet.

Mme Barbey-Chappuis répond que ce n'est effectivement a priori pas incompatible.

Un commissaire demande si le modèle de borne a été choisi et si un appel d'offre a été fait.

Mme Perler répond que l'appel d'offre est obligatoire mais n'en a pas encore vu pour ces bornes.

Le président demande combien de marchands il y a au total.

Mme Truffer répond qu'il y en a 55 sur l'allée 2 et une cinquantaine sur l'allée 1 qui sont des vendeurs de produits neufs.

Discussion, suite des travaux et vote éventuel

Le président propose d'attendre les informations demandées avant de voter et d'ajouter la recommandation qui a été proposée et qui est la suivante: «Ajouter des bornes-fontaines têtes de lion avec des boutons-poussoirs.»

Un commissaire aimerait que l'information demandée sur les bornes soit transmise en urgence.

Un commissaire se demande si véritablement cette offre était la meilleure.

Séance du 3 mai 2023

Discussion et vote

Le président propose de passer au vote et de retirer la recommandation d'ajout de têtes de lions.

La proposition PR-1532 est acceptée sans recommandation à l'unanimité de la commission.

Annexe: présentation Plainpalais bornes multifluides

VILLE DE GENÈVE

PR-1532

INSTALLATIONS DE BORNES MULTIFLUIDES COMPLEMENTAIRES SUR LES ALLÉES 3 ET 4 DE LA PLAINE DE PLAINPALAIS

PRÉSENTATION À LA COMMISSION DES TRAVAUX ET DES CONSTRUCTIONS
SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT, DU GÉNIE CIVIL ET DE LA MOBILITÉ (AGCM)
15 MARS 2023

PR-1532

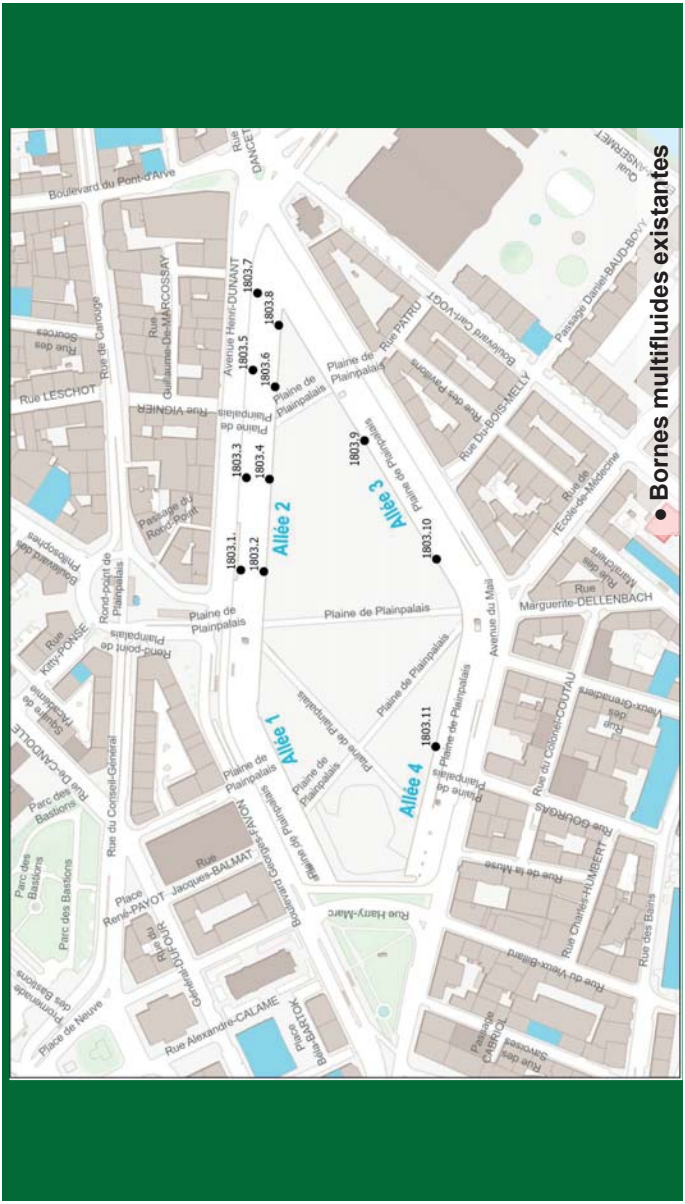
SOMMAIRE

1. État des lieux 2022
2. Localisation des bornes complémentaires
3. Description des travaux
4. Estimation des coûts
5. Planning intentionnel

VILLE DE GENÈVE

PR-1532

1. ÉTAT DES LIEUX 2022

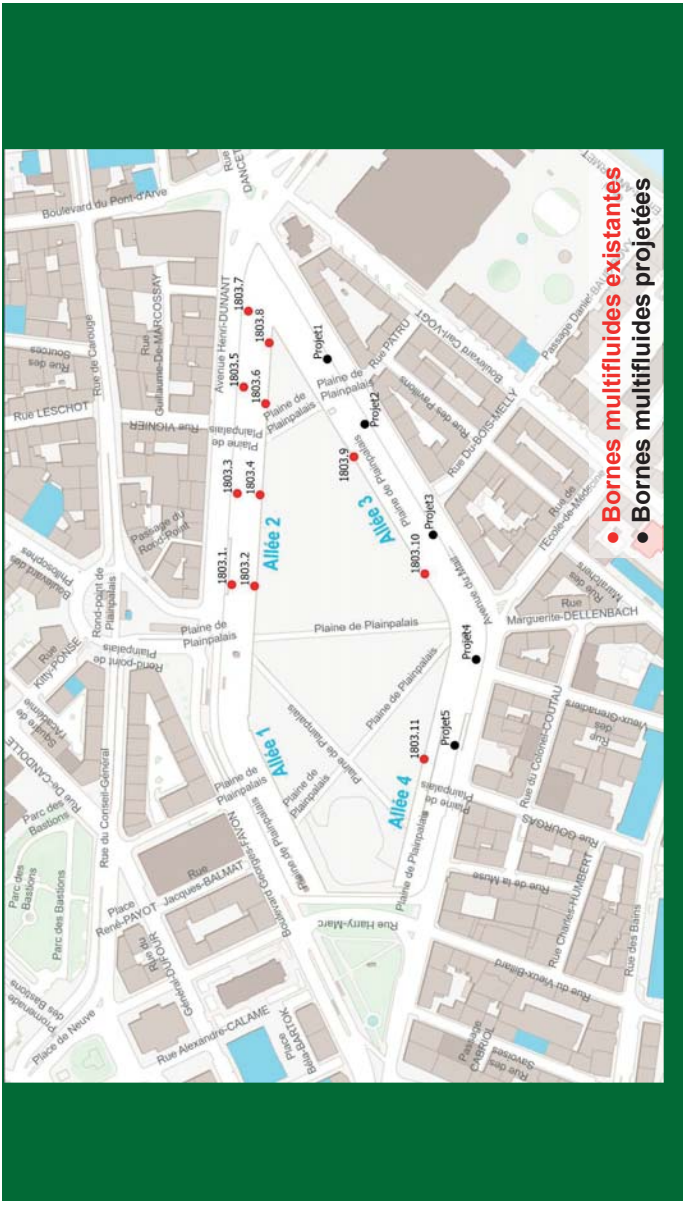


VILLE DE GENÈVE
PR-1532
1. ÉTAT DES LIEUX 2022
Exemple de bornes existantes

VILLE DE GENÈVE

PR-1532

2. LOCALISATION DES BORNES COMPLEMENTAIRES



VILLE DE GENÈVE

PR-1532

3. DESCRIPTION DES TRAVAUX

Des travaux de génie civil seront nécessaires afin de raccorder les réseaux des cinq nouvelles bornes multifluides aux réseaux existants. Ces travaux seront limités au maximum et les fouilles communes seront privilégiées. Ces derniers comprennent :

- ✓ le dégrapage du revêtement bitumineux ;
- ✓ le terrassement ;
- ✓ la pose et l'enrobage des tubes (eau, électricité et assainissement) ;
- ✓ le remblayage ;
- ✓ la création de socles pour accueillir les bornes ;
- ✓ la réfection du revêtement.

L'alimentation électrique des bornes se fera depuis la cabine électrique moyenne tension / basse tension de la plaine de Plainpalais.

PR-1532

4. ESTIMATION DES COÛTS

Travaux de génie civil	250'000
Fourniture, pose et raccordement des nouvelles bornes	250'000
Total travaux HT	500'000
Honoraires	141'700
Frais de communication	3'000
Coût total HT de l'opération	644'700
TVA 7,7 %	49'600
Coût total de l'opération TTC	694'300

VILLE DE GENÈVE

PR-1532

5. PLANNING INTENTIONNEL

Vote du crédit par le Conseil Municipal	2023
Autorisation de construire	2023
Début des travaux	2024
Durée estimée des travaux	1 an
Fin des travaux	2025

—***—

Mise aux voix article par article et dans son ensemble, la délibération traitée sans débat est acceptée à l'unanimité (59 oui).

La délibération est ainsi conçue:

DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 694 300 francs, destiné à la pose de bornes multifluides sur les allées 3 et 4 de la plaine de Plainpalais, parcelle N° 578, 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 694 300 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 2024 à 2033.

La délibération devient définitive.

6. Rapport de la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication chargée d'examiner la motion du 8 février 2022 de Mmes et MM. Corinne Bonnet-Mérier, Brigitte Studer, Maryelle Budry, Monica Granda, Gazi Sahin, Audrey Schmid, Livia Zbinden, Ahmed Jama, Oriana Brücker, Paule Mangeat, Pierre-Yves Bosshard, Théo Keel, Olivia Bessat-Gardet, Christel Saura, Amanda Ojalvo, Dorothée Marthaler Ghidoni, Melete Solomon-Kuflom, Bineta Ndiaye, Manuel Zwyssig, Laurence Corpataux, Uzma Khamis Vannini, Anna Barseghian, Yves Herren, Denis Ruysschaert et Jacqueline Roiz: «Aller où je veux quand je veux, pour toutes et tous!» (M-1663 A)[1].

6 juin 2023

Rapport de M. Alain Miserez.

Cette motion a été renvoyée à la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 8 février 2022. La commission l'a étudiée lors des séances des 16 juin et 10 novembre 2022 et du 16 mars 2023, sous la présidence de M. Maxime Provini. Les notes de séances ont été prises par M. Lucas Duquesnoy et Mme Coralie Seydoux, que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

PROJET DE MOTION

Considérant:

– la Convention relative aux droits des personnes handicapées de l'ONU de décembre 2006, ratifiée par la Suisse en mai 2014;
– le préambule de la Constitution fédérale de la Confédération suisse d'avril 1999: «la force de la communauté se mesure au bien-être du plus faible de ses membres»;
– l'article 8, alinéa 4 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse d'avril 1999: «La loi prévoit des mesures en vue d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées»;
– l'article 2, alinéa 3 de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) du 13 décembre 2002: «Il y a inégalité dans l'accès à une construction, à une installation, à un logement ou à un équipement ou véhicule des transports publics lorsque cet accès est impossible ou difficile aux personnes handicapées pour des raisons d'architecture ou de conception du véhicule»;

[1] *Mémorial* 179e année: Annoncée et motion d'ordonnancement, No 40, p. 5943.

- l'article 3 de la LHand: la loi s'applique (alinéa a) «aux constructions et installations accessibles au public pour lesquelles l'autorisation de construire ou de rénover des parties accessibles au public est accordée après l'entrée en vigueur de la présente loi»;
- l'article 4 de la LHand: «La présente loi n'empêche pas les cantons d'édicter des dispositions plus favorables aux personnes handicapées»;
- l'article 109 de la loi sur les constructions et installations diverses de la République et Canton de Genève de juin 1988;
- le règlement concernant l'accessibilité des constructions et installations diverses (RACI) de la République et Canton de Genève d'avril 2020;
- l'article 15, alinéa 2, de la loi sur la restauration, le débit de boissons, l'hébergement et le divertissement (LRDBHD) du Canton et République de Genève de mars 2015: «Les terrasses doivent être accessibles aux personnes avec handicap ou à mobilité réduite, à moins que cela n'occasionne des travaux et des coûts disproportionnés»;
- la vision indiquée dans le «Plan stratégique 2022 vers une meilleure inclusion des personnes en situation de handicap à Genève» adopté par le Conseil d'Etat en janvier 2022 (page 4): «Le Canton de Genève considère la diversité comme une force et comme le fondement de l'identité de son territoire. Il s'engage à œuvrer en faveur d'une société inclusive, à laquelle les personnes en situation de handicap participent pleinement, sur une base d'égalité, de manière autonome et sans barrière sociale, physique ou environnementale. La politique du handicap du canton de Genève est en conséquence construite afin de contribuer à atteindre cet objectif général. Elle est mise en œuvre comme une tâche transversale qui doit être menée conjointement par le canton, les communes, les acteurs privés et l'ensemble de la société civile»;
- la Politique d'accessibilité universelle de la Ville de Genève avec le plan de mesures du rapport intitulé «AccessibilitéS pour toutes et tous, pour une Genève inclusive» présenté en décembre 2019 par le Conseil administratif de la Ville de Genève;
- que beaucoup trop d'établissements, tels que restaurants, commerces, arcades, lieux de loisirs, bureaux offrant des prestations au public (liste non exhaustive), qu'ils soient temporaires ou définitifs, sont inaccessibles aux personnes à mobilité réduite et en particulier aux personnes en fauteuil roulant, à cause d'une ou plusieurs marches ou d'une différence notable de niveau avec la chaussée;
- que les personnes à mobilité réduite représentent une part non négligeable de la population, nonobstant les personnes dont la mobilité est réduite temporairement à la suite d'un accident ou d'une maladie;
- que l'inaccessibilité induit une frustration et crée de la discrimination et de l'exclusion, tout en freinant la spontanéité,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

– de s'assurer que tous les établissements dont la Ville de Genève est propriétaire, tels que restaurants, commerces, lieux de loisirs ou arcades offrant des prestations au public (liste non exhaustive), ou toutes les manifestations dont elle est organisatrice garantissent un accès aux personnes à mobilité réduite et en particulier aux personnes en fauteuil roulant, à l'aide d'une rampe fixe ou amovible;
– d'organiser une campagne d'information et de sensibilisation, destinée aux gérants ou propriétaires d'établissements recevant du public (tels que les restaurants, magasins, lieux de loisirs, banques, arcades d'information (liste non exhaustive) ainsi qu'aux organisateurs de manifestations, sur les lois et règlements en vigueur concernant l'accessibilité des lieux publics, que ceux-ci soient temporaires ou définitifs;
– qu'un pictogramme soit créé (cf. exemple) et puisse être apposé de façon visible si l'établissement dispose d'une rampe amovible dont il faut demander l'installation.

Séance du 16 juin 2022

Audition de Mme Corinne Bonnet-Mérier, motionnaire

Mme Bonnet-Mérier observe que le texte est suffisamment clair dans ses invites, fondées sur des exemples ayant pu être constatés par l'ensemble des membres du Conseil municipal. Cette motion a été déposée à titre emblématique lorsque le Conseil municipal est revenu à l'Hôtel de Ville et que des problèmes d'accessibilité ont été rencontrés. Si des rampes fixes ou des rabaissements ne peuvent être installés, il serait au moins nécessaire d'installer des rampes amovibles. Ces rampes sont peu chères, faciles à installer et peuvent être rangées sans trop de problèmes.

Elles ne servent par ailleurs pas qu'aux fauteuils, mais aussi aux personnes en déambulateur ou avec des poussettes. Mme Bonnet-Mérier présente à la commission un certain nombre de photographies de lieux ayant adopté des rampes amovibles. Si des solutions sont souvent pensées pour les personnes en fauteuil, elles ne sont pas toujours suffisamment abouties. Investir dans des solutions amovibles demande peu d'effort sans avoir à modifier des bâtiments, notamment classés. Mme Bonnet-Mérier précise également qu'elle a proposé dans la motion une signalétique qui permettrait aux lieux disposant d'une rampe amovible de signaler leur accessibilité.

Questions des commissaires

Une commissaire rappelle que, par un hasard de l'agenda, la commission a précédemment discuté avec le département de la sécurité et des sports (DSSP) des retours faits par des personnes concernées auprès du département. On constate effectivement que certaines personnes se privent d'assister à certains événements en raison du manque d'information ou d'implication des associations. La commissaire souhaite savoir si Mme Bonnet-Mérier serait favorable à une plus grande consultation des associations en amont de l'organisation des événements.

Mme Bonnet-Mérier répond qu'elle favorise toujours l'expertise des personnes concernées, qui se mettent volontiers à la disposition des autorités pour leur faire part de leur expérience et de leur conception des choses. Dans le cas du marché de Noël, la réaction rapide des organisateurs, qui avaient permis à Mme Bonnet-Mérier de se rendre sur le site, avait permis de déterminer l'emplacement des rampes et de la signalétique.

Toutes les associations sont à même d'être expertes et demandent à être sollicitées pour fournir leur vision d'utilisateurs du domaine public. Une commissaire souhaite savoir si Mme Bonnet-Mérier estime que le nombre de consultations faites actuellement suffit.

Mme Bonnet-Mérier répond que les consultations ne sont effectivement pas suffisantes, et que nombre de personnes ne se rendent plus dans nombre d'événements par lassitude face au manque d'accessibilité. Il s'agit d'une habitude à prendre pour les autorités, afin de s'assurer que l'accessibilité universelle soit implémentée de manière concrète.

Une commissaire note que certaines rues sont en pente et souhaite savoir si ces rampes amovibles peuvent être utilisées dans ces contextes.

Mme Bonnet-Mérier répond qu'un certain nombre de considérations techniques doivent effectivement être prises en compte, mais que des solutions peuvent toujours être trouvées. En revanche, il est clair que plus la pente est raide, plus la pente doit être longue.

Une commissaire souhaite savoir s'il est possible de louer des rampes.

Mme Bonnet-Mérier répond qu'il est certes toujours possible de louer du matériel, mais que chaque lieu présente des spécificités qui compliquent la possibilité de trouver des équipements pouvant être utilisés dans tous les contextes. Faire l'acquisition du matériel permettra aussi d'être capable d'assurer l'accueil des personnes à mobilité réduite en tout temps.

Une commissaire souhaite savoir si la Fête de la musique sera suffisamment accessible pour les fauteuils.

Mme Bonnet-Mérier indique qu'un club en fauteuil roulant disposera d'un stand pendant la manifestation, et que tout semble pour l'instant être accessible.

Une commissaire s'étonne que ce sujet ne soit pas directement parti au Conseil administratif au vu de son importance.

Mme Bonnet-Mérier trouve important que la commission puisse travailler sur la problématique, ne serait-ce que pour avoir l'occasion de sensibiliser ses membres aux difficultés rencontrées avec des avis techniques de personnes usagères. Nous pouvons toutes et tous être concernés par la question de la mobilité réduite à un moment ou à un autre et la question n'en est que plus importante.

Une commissaire souhaite savoir si des lieux ont pu être identifiés pour produire localement ces rampes.

Mme Bonnet-Mérier répond qu'elle devrait pouvoir se renseigner, mais que ce travail pourrait être confié à des menuisiers. Un certain nombre d'entreprises ne le font cependant pas par manque de demande.

Une commissaire souhaite savoir si des solutions transportables existent, pouvant être portées par les personnes à mobilité réduite directement.

Mme Bonnet-Mérier répond que le problème réside à la fois dans l'universalité des lieux et dans la logistique, ce type de solutions allant nécessairement être lourdes et peu pratiques. La meilleure solution est d'inscrire dans la loi l'obligation d'accessibilité pour s'assurer que cela soit systématiquement respecté.

Un commissaire souhaite savoir s'il serait possible d'établir une cartographie des lieux pour lesquels l'accessibilité doit être améliorée, et de quelle manière. Le commissaire souhaite également savoir si d'autres solutions que les rampes seraient envisageables pour les personnes en situation de handicap, par exemple avec des fonds communaux ou cantonaux pour acquérir de nouveaux fauteuils.

Mme Bonnet-Mérier trouve difficile de répondre sur la question du coût mais posera la question à des personnes plus à même d'y répondre. Concernant la question des lieux prioritaires, il est difficile de choisir puisque cela implique

toujours de devoir renoncer à autre chose. Comment définir les lieux prioritaires par rapport à d'autres? Tous les lieux accueillant du public au niveau de la Ville devraient déjà être prioritaires afin que l'ensemble de la population puisse y avoir accès. D'autre part, si la Ville équipait ses locaux et faisait de la sensibilisation sur le sujet, elle pourrait beaucoup plus facilement toucher les privés. Enfin, au niveau des fauteuils, il s'agit d'une technologie plus complexe que les rampes et trouver un type de fauteuil pouvant être utilisé par tout le monde serait difficile.

Un commissaire revient sur la question de la priorisation et se demande si demander des modifications partout ne risque pas d'aboutir à une situation où rien n'est fait. Il serait peut-être préférable de déterminer des lieux emblématiques sur lesquels agir.

Mme Bonnet-Mérier répond que, dans le cas où le choix serait nécessaire, il faudrait prioriser les lieux où des démarches administratives doivent être faites.

Un commissaire se demande quel serait le meilleur levier politique qui permettrait de soutenir cette démarche.

Mme Bonnet-Mérier répond qu'il faudrait tout d'abord évaluer les coûts et déterminer où seront installées ces rampes. Il faudrait également obtenir une prise de position du Conseil administratif pour savoir dans quelle direction il souhaiterait aller.

Un commissaire note que la motion demande non seulement plus d'accessibilité, mais aussi la possibilité pour les personnes à mobilité réduite d'être actrices de la Ville.

Mme Bonnet-Mérier répond que les personnes en mobilité réduite veulent effectivement être au centre des choses et ne veulent plus rester chez elles. Les personnes en fauteuil ont une vie, une formation, un travail, et il est essentiel de considérer leur savoir dans l'établissement de politiques publiques les concernant.

Un commissaire souhaite savoir quel serait le pourcentage de la population concernée par ces rampes.

Mme Bonnet-Mérier répond qu'il serait difficile de répondre de manière précise à cette question, puisque l'on sait que c'est aujourd'hui 25% de la population suisse qui est concernée par un handicap, dont au moins 15% en mobilité réduite.

Le commissaire remercie Mme Bonnet-Mérier d'avoir ramené cette lutte au sein du Conseil municipal. Il se demande si cette prise de conscience ne nécessite pas des actions plus concrètes de la part de la Ville.

Mme Bonnet-Mérier répond que les campagnes d'information sont essentielles pour sensibiliser la population au sujet, mais que cela ne peut se faire sans l'engagement du Conseil administratif.

Le commissaire souhaite savoir si Mme Bonnet-Mérier a des suggestions d'auditions.

Mme Bonnet-Mérier répond qu'il faudrait auditionner HAU qui est un cabinet d'architecte spécialisé sur la question de l'accessibilité.

Une commissaire se souvient avoir lu que Lausanne avait établi un partenariat avec des étudiantes de l'UNIL pour créer des rampes à partir de Lego usagés et souhaite savoir quel est l'avis de Mme Bonnet-Mérier sur cette initiative.

Mme Bonnet-Mérier répond qu'il s'agit d'une jolie manière de sensibiliser à tout âge mais note qu'il ne s'agit peut-être pas du matériel idéal pour construire des rampes suffisamment solides pour tenir le poids de la personne et du fauteuil.

Auditions

Le président souhaite savoir quelles suites la commission souhaite donner à cet objet. Un commissaire propose d'auditionner Mme Kitsos, en cumulant cette invitation avec l'audition liée à la motion M-1520, «Pour une meilleure accessibilité et une signalétique appropriée pour les événements et espaces communaux». Une commissaire propose de lier les auditions de la motion M-1520 à celles de la motion M-1663. Une commissaire propose l'audition de l'association Handicap, architecture, urbanisme (HAU).

La commission passe au vote sur la proposition d'audition de HAU.

Cette proposition d'audition est acceptée à l'unanimité.

Séance du 10 novembre 2022

Audition de M. Jose Antonio Garcia Carrera, président de l'association Handicap, architecture, urbanisme (HAU), ainsi que de Mme Namira Benfriha-Raki, coordinatrice et architecte conseil chez HAU

M. Garcia Carrerra explique qu'il y a le souhait de rendre tous les locaux ayant des marches et appartenant à la Ville accessibles. Cela peut se faire en installant des rampes définitives ou amovibles. Il explique que les rampes amovibles peuvent être posées par les locataires lorsqu'une demande est faite. Il ajoute qu'ils ont essayé de regarder tous les bâtiments qui appartiennent à la Ville et à la Gérance immobilière municipale (GIM) et ils ont constaté qu'il y en a plus de mille. Il rappelle que tous les espaces accueillant du public doivent avoir une accessibilité selon la loi.

Il ajoute qu'il y a une demande écrite, tant dans la loi que dans les normes, afin de laisser de l'autonomie aux personnes. Il souligne que la base serait d'avoir

un accès partout, sans obstacle. Il pense que cela est d'autant plus important dans des espaces primordiaux pour la population, comme une poste ou une pharmacie. Dans ces cas, ils pensent que l'accessibilité et l'autonomie doivent être assurés et, si cela n'est pas possible, ces espaces ne devraient pas pouvoir accueillir des services d'importance. Il ajoute que les rampes sont normées et doivent avoir une pente de 6%. Il cite à titre de comparaison une marche standard faisant 18 cm.

Dans ce cas, il faut prévoir un premier espace pour accueillir la personne en fauteuil, puis une rampe de 3 m, puis un autre espace devant l'escalier de 1 m 40 de large au minimum. En résumé, pour monter une marche, il faut prévoir un trottoir qui peut accueillir une rampe de 1 m 20 de large par pratiquement 6 m de long. Il précise que la norme permet aussi de déroger au principe, sous certaines conditions, afin de permettre une pente de 12%. Il explique qu'un trottoir qui accueille une rampe de 12% doit au minimum faire 1 m 50. Pour que cela soit réalisable, et si des rampes amovibles sont mises en place, il faut que les hauteurs à monter soient de moins d'une marche, car au-dessus d'une marche les dimensions deviennent disproportionnées.

Il ajoute que, s'il n'est pas possible de mettre des rampes définitives et que le choix est fait de mettre une rampe amovible, il faut savoir que cette dernière a un certain poids et il faut voir comment un serveur peut la mettre en place sans se blesser et quelles sont les précautions à prendre en la laissant sur l'espace public. Ils n'ont pas de réponses sur ce point, mais s'il est décidé de mettre en place ces dispositifs, il faudra faire un accompagnement et une discussion avec les associations faîtières afin de savoir quelle procédure doit être mise en place.

Une commissaire se souvient que quelqu'un avait une fois présenté des rampes beaucoup plus petites que celle annoncée aujourd'hui. Elle imagine alors que les 6 m permettent à la personne d'être totalement autonome mais elle se demande s'il n'est pas possible de trouver un compromis plus petit, avec de l'aide mise en place. Elle cite par exemple les TPG qui ont une simple plateforme à sortir par le chauffeur.

Mme Benfriha-Raki répond qu'il y a effectivement des compromis. Elle explique qu'ils ont installé des rampes à certains endroits pour absorber cette différence de hauteur, avec la mise en place de tout un protocole (sonnerie, rampe, aide d'une ou deux personnes). Il y a donc plusieurs choses à mettre en place pour pouvoir placer les rampes amovibles. Concernant les rampes TPG, elle explique que ce sont des seuils beaucoup plus petits qu'une marche et cela permet de déployer la rampe à plat. Elle ajoute qu'il faut être vigilant car si une personne perd l'équilibre et tombe, il faudra se demander à qui appartient la responsabilité si la rampe n'était pas dans les normes. Elle souligne que la norme est à 6% mais que dans les rénovations ils sont souvent à 12% de pente, voire plus avec de l'aide.

Une commissaire explique que sa crainte serait de finalement ne rien mettre en place car il n'y a jamais 6 m de distance.

Mme Benfriha-Raki répond qu'il faut analyser cela au cas par cas. Elle explique que les détails donnés par M. Garcia Carrera représentent les normes. S'il s'agit d'une marche pour entrer dans un restaurant ou un bâtiment commercial, il est possible de mettre une pente de 12%, voire plus, mais il faut être vigilant avec les protocoles.

Une commissaire avance que sa crainte était que finalement ces personnes n'obtiennent pas l'accessibilité car il n'y a pas la place.

Mme Benfriha-Raki explique qu'il n'y a pas que la rampe qui existe, d'autres solutions sont possibles en fonction des situations.

Une commissaire se demande si, lors des manifestations organisées par la Ville, les parcs et les manifestations dans leur ensemble sont accessibles aux personnes à mobilité réduite; elle cite les Bastions en exemple.

Mme Benfriha-Raki répond que les Bastions, par exemple, est un parc qui n'est pas totalement accessible à cause des pavés.

M. Garcia Carrera répond que, pour les manifestations estivales initiées par M. Barazzone à l'époque, ils avaient fait certains contrôles de ces installations. Il explique que tout est faisable si c'est prévu à l'avance.

Une commissaire socialiste demande s'ils sont toujours concertés.

M. Garcia Carrera lui répond que ce n'est plus le cas actuellement.

Une commissaire fait référence au logo proposé dans la motion et demande si actuellement les personnes à mobilité réduite peuvent savoir à l'avance si elles pourront avoir accès aux lieux.

M. Garcia Carrera répond qu'actuellement la Ville de Genève a engagé Pro Infirmis afin de faire un diagnostic d'accessibilité de beaucoup de ses bâtiments, en particulier des bâtiments publics. Il ajoute que le site culture-accessible.ch donne aussi ce type d'informations. Il ajoute que la notion de sonnerie d'appel est une norme française.

Mme Benfriha-Raki explique que, bien que la rampe soit accessible, cela reste en pente et il faut donc une personne pour ouvrir la porte et la tenir. Ce sont des situations qui nécessitent de l'aide et le logo va dans ce sens.

Un commissaire demande, concernant la première invite, s'ils disposent des chiffres de la proportion d'établissements dont la Ville de Genève est propriétaire qui disposent de ce système de rampe ou autre.

Mme Benfriha-Raki lui répond que non. Elle cite Vroom et Take-Away aux Eaux-vives, mais il n'y a pas de relevé exhaustif.

Le commissaire demande s'ils sont consultés par des établissements appartenant à la Ville pour les doter de systèmes.

M. Garcia Carrera répond que cela n'est pas systématique mais que l'association a l'impression que la Ville a pris conscience de la nécessité d'être accessible. Ils voient des effets réels, car la Direction du patrimoine bâti (DPBA) fait de plus en plus appel à eux pour rendre accessibles de nouveaux bâtiments et pour des rénovations.

Une commissaire demande, concernant la consultation de HAU qui n'est pas systématique, s'ils pensent que lors de la venue d'événements comme le marché de Noël une consultation devrait être faite systématique en amont. Elle demande aussi s'il est possible que des consultations soient faites avec d'autres associations. Finalement, elle revient sur les campagnes de formation et de sensibilisation des commerces et demande s'ils dispensent des formations et s'ils sont la seule association qui les dispense.

M. Garcia Carrera répond que les architectes sont censés construire accessible et l'autorité n'est censée délivrer d'autorisation qu'à des bâtiments accessibles. Il ajoute que l'architecte doit confirmer, à Genève, en fin de travaux, que son bâtiment est accessible. Toutefois, il relève que la réalité est plus complexe car l'accessibilité n'est pas considérée comme un élément essentiel et obligatoire. Il relève que les architectes et les propriétaires préfèrent investir à mettre des obstacles plutôt qu'à en enlever. L'association pense qu'il est nécessaire d'avoir un accompagnement du début à la fin par des spécialistes en accessibilité.

Normalement, tous les architectes devraient appliquer les lois et les règlements. Il ajoute qu'a priori à Genève il n'y a que leur association qui dispense des accompagnements. Au niveau régional proche, il cite une entreprise à Lausanne, Id-Geo, qui s'est développée afin d'offrir un accompagnement. Il cite également une association à Lausanne, mais qui ne fournit pas ce genre de prestation. Il conclut qu'il y a alors HAU à Genève et une entreprise à Lausanne qui dispensent ce genre de prestations.

M. Garcia Carrera, concernant la campagne d'information et de sensibilisation, pense que l'important est de construire des procédures qui permettent d'informer de manière semblable tous les employés, qui mettront ensuite en place ces dispositifs. Il faut également selon lui que les employés sachent comment accompagner une personne en fauteuil roulant. Il pense que ce dispositif est important. Il estime que simplement informer et dire qu'il faut mettre des rampes d'accès sans donner les outils pour les mettre en place peut presque devenir dangereux.

Mme Benfriha-Raki relève qu'ils donnent aussi des cours aux architectes et aux architectes paysagistes à la Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture (HEPIA). Elle explique que ce sont des formations données chaque année. Elle ajoute qu'ils vont élaborer une campagne d'information à tous les architectes genevois afin d'introduire le règlement d'application entré en vigueur en pleine pandémie.

M. Garcia Carrera pense qu'il est très utile de sensibiliser tout le monde sur les rampes. Il faut aussi savoir ce que l'empiètement sur l'espace public demande comme autorisations légales.

Un commissaire demande quelles sont les différentes raisons qui pousseraient les propriétaires à construire des obstacles plutôt qu'à les enlever.

M. Garcia Carrera répond que la logique actuelle est d'avoir un bâtiment public surélevé. Il prend l'exemple du Grand Théâtre.

Mme Benfriha-Raki répond que pour les nouvelles constructions cela est plus simple à mettre en place car les normes sont appliquées, mais que pour les rénovations ils ont un véritable problème d'accessibilité car il y a des problématiques existantes auxquelles il faut répondre.

Un commissaire comprend concernant le Grand-Théâtre, mais souhaite comprendre l'affirmation de M. Garcia Carrera qui avance que les propriétaires préfèrent construire des obstacles.

M. Garcia Carrera prend l'exemple du Pavillon de la danse et avance qu'il existe une volonté architecturale de mettre les bâtiments nobles surélevés. Il ajoute qu'il y a des normes techniques et prend l'exemple des logements en rez-de-chaussée, pour lesquels la loi demande qu'ils soient à 1 m du sol. Il ne dit pas que c'est intentionnel de la part des architectes, mais ne pas considérer l'accessibilité lors de la construction amène parfois à construire des choses qui doivent ensuite être palliées avec des aménagements techniques.

Un commissaire remarque alors qu'il manque des acteurs de terrain pour pouvoir intégrer cela lors des constructions.

M. Garcia Carrera acquiesce.

Mme Benfriha-Raki relève que ce n'est effectivement pas intentionnel, mais lors de constructions, s'il n'y a pas un suivi et une vigilance, l'on oublie l'accessibilité.

Le président revient sur la baisse du rapport entre l'association et la Ville de Genève depuis 2017 et demande s'ils souhaitent être plus sollicités ou s'ils estiment que leur relation avec la Ville fonctionne bien.

M. Garcia Carrera répond que leur relation avec la Ville se passe très bien. Il pense toutefois qu'il faut, dans les procédures, réfléchir à l'accessibilité dans toutes les phases du projet. A priori, cela est déjà pris en considération et cette demande est liée à des processus que la Ville a déjà mis en place.

Mme Benfriha-Raki ajoute qu'ils ont des rapports très intéressants avec la Ville de Genève, qui a pris conscience de la problématique de l'accessibilité depuis 2019. Elle ajoute qu'ils sont mandatés par la Ville pour faire des rapports et des accompagnements dans certains projets, dans le cadre du rapport «AccessibilitéS». Elle pense que les principes de base sont diffusés dans les services, mais il est encore difficile d'appliquer les normes à 100% lors de rénovations. Concernant les rampes, elle trouve que l'accessibilité doit être prise en considération, même si les rampes sont importantes. Elle souligne qu'il vaut mieux avoir des rampes avec des pentes importantes plutôt que des marches, mais les décisions sont à prendre au cas par cas.

Le président remercie les auditionnés et rappelle que la commission a l'obligation d'entendre un magistrat. Il souligne que la commission avait demandé l'audition de Mme Kitsos, demande restée sans réponse. Il ajoute qu'une autre demande d'audition a été envoyée au mois de juin à Mme Kitsos concernant la motion M-1520, elle aussi restée sans réponse. Il pense qu'il n'y a dès lors pas de raison de procéder à un vote, sachant qu'il y a encore l'audition de Mme Kitsos.

Le président explique que Mme Kitsos avait été sollicitée pour cette motion car elle l'était déjà pour la motion M-1520. Il ajoute qu'à la base ils avaient demandé l'audition de Mme Barbey-Chappuis pour la motion M-1520, qui avait indiqué que c'était Mme Kitsos qui était en charge de cette prérogative.

Séance du 16 mars 2023

Audition de Mme Christina Kitsos, conseillère administrative en charge du département de la cohésion sociale et de la solidarité (DCSS)

Mme Kitsos excuse en préambule Mme Francesca Cauvin, coordinatrice chargée de projets au Service social (SOC). Elle précise que si l'assemblée a des questions plus précises ils pourront lui répondre par écrit. Elle propose de traiter les motions M-1520 et M-1663 simultanément. Elle explique que la politique d'accessibilité universelle est conduite par la Ville de Genève depuis 2020. Sous ce terme se regroupent plusieurs prestations et services utilisés dans la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et les champs d'action se retrouvent dans tous les départements de la Ville de Genève.

Elle relève que l'on peut alors qualifier cette politique de transversale. Elle explique qu'il existe plusieurs volets, à savoir l'information du public confronté

à des limitations d'accessibilité, la sensibilisation du personnel municipal et du grand public face aux situations de handicap ou de fragilité, la mise en accessibilité des bâtiments et des espaces publics et finalement la facilitation de la participation sociale et politique. Elle relève que la Ville est encore loin du compte sur cette politique. Elle cite en exemple le Service de l'état civil (CIV) aux Eaux-Vives qui n'est pas accessible. Elle souligne que certaines maisons de quartiers et bâtiments culturels disposent d'une accessibilité complète mais tous les lieux ne sont pas encore exemplaires. Concernant l'information, elle précise que la Ville a mandaté Pro Infirmis et collaboré avec eux pour auditer 180 bâtiments et parcs de la Ville de Genève, afin de donner au public des informations sur l'accessibilité de ces lieux.

Ces informations ont été mises sur le site internet de la Ville de Genève et sont axées sur la motricité, la vue et l'ouïe. Suite à cela, la Ville devra prévoir les aménagements afin de faire en sorte que les bâtiments qui ne sont pas accessibles le deviennent. Concernant la sensibilisation, elle indique que des formations ont été données et suivies par les collaborateurs de la Ville de Genève.

Des focus ont été proposés avec des formations spécifiques pour développer un réflexe «accessibilité» au sein de l'administration. Elle cite également le guide «Bienvenue +» à destination des organisateurs des événements et des associations afin que certains réflexes soient adoptés, notamment en termes de graphique, de langage. Elle précise que ce guide permet également que les organisateurs soient informés de la manière dont les indications doivent être données, comment diffuser les éléments et comment les personnes doivent être accueillies le jour de l'événement. Elle ajoute qu'un appel à projets intitulé «Faire société ensemble» va prochainement être lancé au niveau du département de la cohésion sociale et de la solidarité (DCSS) avec un montant de 80 000 francs.

L'idée est de s'adresser à toutes les associations afin qu'elles travaillent avec des associations actives sur le handicap et les besoins particuliers pour développer des projets spécifiques sur les pratiques inclusives.

Concernant la mise en accessibilité, elle informe qu'un guide a été créé par l'association HAU qui est également disponible pour les différents mandataires auxquels fait appel la Ville de Genève. Elle souligne l'importance de travailler avec les expert-e-s pour connaître les bons matériaux pour que l'accès soit facilité. Elle ajoute que désormais, dans toutes les propositions soumises au Conseil municipal, la notion de l'accessibilité universelle a été ajoutée. Finalement, concernant la participation, un comité consultatif composé des principales associations compétentes dans ce domaine implémente les mesures du programme d'accessibilité universelle. Tout ce que la Ville met en place est fait avec ces associations.

Mme Kitsos admet qu'il reste encore beaucoup de lieux à réaménager. Elle pense qu'un travail important de sensibilisation doit également être fait. Elle précise que la politique d'accessibilité universelle a été mise en place, mais sans ligne budgétaire et sans création de nouveau poste. Aucune ligne budgétaire n'est non plus prévue pour développer des projets et les 80 000 francs vont être prélevés sur l'enveloppe de l'Unité de vie associative. Pour développer de véritables campagnes de sensibilisation et approcher les entreprises, elle souligne la nécessité de moyens supplémentaires. Elle admet que de nombreux projets peuvent déjà se faire grâce au budget existant et qu'elle continuera à en faire, mais pour aller plus loin il faudra des budgets plus importants.

Concernant la modernisation du langage et des interfaces numériques, elle explique qu'un travail est en cours avec des formations sur le langage accessible, facile à lire et à comprendre (FALC). Elle indique que ce langage est utilisé afin que les personnes puissent accéder à l'information et participer. Elle informe qu'un règlement municipal devra aussi être rédigé sur la politique d'accessibilité universelle et elle espère le présenter prochainement en 2023. Elle indique également qu'une approche intégrée est nécessaire, avec un travail entre tous les départements et les publics sur ces questions. Elle informe que le but est de travailler avec les associations puis, in fine, d'élargir aux entreprises. Elle ajoute que le DCSS a le leadership dans ce domaine mais travaille en collaboration avec le département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM). Elle précise que, même si le DCSS est l'interlocuteur privilégié, elle estime qu'il faudrait une vraie ligne budgétaire pour développer des projets dans tous les départements. Elle pense qu'il serait intéressant d'avoir une vraie ligne politique d'accessibilité universelle avec un règlement et un budget dédié.

Questions des commissaires

Un commissaire revient sur le règlement municipal en cours d'élaboration. Il demande si le document «Stratégie piéton et d'accessibilité universelle» de décembre 2020 dans lequel des experts sont intervenus sert de feuille de route pour l'élaboration du règlement.

Mme Kitsos indique que ce domaine est de la compétence du DACM et lié uniquement aux questions d'urbanisme, d'aménagement et de mobilité. Elle répond que ce sera effectivement une feuille de route mais sur un seul des volets concernés par le règlement.

Le commissaire demande si les invites des motions sont déjà, même partiellement, remplies par les départements concernés.

Concernant la motion M-1520, Mme Kitsos répond que la Ville essaye exactement de faire cela avec la brochure «Bienvenue +». Elle estime toutefois qu'il est possible d'aller encore plus loin et que cela reste d'actualité.

Concernant la motion M-1663, Mme Kitsos informe qu'un grand travail doit encore être fait. Elle précise que pour tous les nouveaux établissements des normes sont fixées, mais que les établissements existants doivent être rénovés et revus avec de nouvelles normes. Elle souligne que cela nécessiterait d'énormes investissements.

Un commissaire demande si un travail est déjà fait en ce sens.

Mme Kitsos lui répond par l'affirmative et prend l'exemple du CIV, qui est inscrit au plan financier d'investissement (PFI). Elle estime que la motion est tout à fait d'actualité car le travail doit être fait et elle pense qu'il est nécessaire que le Conseil municipal se détermine sur ces questions, même si le Conseil administratif est déjà engagé sur le sujet.

Concernant la campagne d'information et de sensibilisation sur les gérants propriétaires d'établissements, elle indique que la Ville ne s'est pas occupée de cette question car cela concerne le privé. Elle souligne toutefois l'importance de la motion car il faut mener des campagnes plus larges et travailler avec les privés. Concernant les pictogrammes, elle relève que le travail doit encore se poursuivre et les 180 lieux sont une première étape.

Un commissaire remarque que la Ville a une volonté d'aller de l'avant vers une meilleure accessibilité, mais d'une manière générale il n'a pas l'impression qu'une réelle prise de conscience existe en Ville. Il demande ce qui peut être fait pour mieux sensibiliser de manière générale, notamment avec des campagnes plus visibles. Ensuite, il demande s'il serait possible de collaborer avec le Canton sur le sujet de l'accessibilité universelle. Finalement, il demande ce qui peut être fait pour que le secteur privé suive le mouvement.

Mme Kitsos estime que beaucoup de travail est déjà effectué sur cette politique, compte tenu du manque de budget. Concernant la collaboration avec le Canton, elle répond qu'il n'y a pas vraiment de collaboration spécifique.

Le commissaire demande s'il serait possible de collaborer avec le Canton sur un poste spécifique.

Mme Kitsos admet qu'il faut que l'accessibilité soit coordonnée mais il n'y a, pour l'heure, pas de projet commun. Elle indique qu'elle est ouverte à une collaboration. Pour les relations avec les privés, cet axe n'a pas été encore développé car le travail a été fait en priorité au sein de la Ville. Elle rappelle le manque de moyens et de ressources humaines, mais avec le projet «Faire société ensemble» le secteur associatif sera touché. Elle pense qu'il faudra ensuite voir avec le département des finances, de l'environnement et du logement (DFEL) et le DSSP en ce qui concerne le privé.

Le commissaire demande quel pourcentage de la population est touché par l'accessibilité universelle.

Mme Kitsos répond qu'elle dispose du chiffre mais qu'elle ne l'a pas avec elle. Elle propose d'envoyer la réponse exacte par e-mail. Elle estime que, dans chaque projet, il est possible de prendre en compte les normes et de sensibiliser les collaborateurs, mais que pour développer de nouveaux projets ou changer des bâtiments existants il faut des moyens en plus.

Un commissaire remarque que la problématique est importante, tant au niveau cantonal que national. Il demande alors s'il existe une politique commune au sein de l'Union des villes suisses.

Mme Kitsos répond que l'idée de l'inclusion a été abordée mais qu'elle n'a pas réellement constaté de coordination autour de cette thématique. Elle propose de répondre par écrit de manière plus spécifique. Elle ajoute que Genève accueillera un colloque en 2024 et ce sera à la Ville de choisir la thématique.

Une commissaire remarque un besoin d'avoir plus de personnel spécialisé dans cette thématique et demande si des formations sont organisées sur la thématique de l'accessibilité universelle.

Mme Kitsos lui répond que des formations sont mises en place dans différents services.

La commissaire aborde la signalétique dans les manifestations et l'espace public et demande si une signalétique est également mise en place sur les places de jeux.

Mme Kitsos répond qu'un certain nombre de places de jeux sont accessibles et propose d'envoyer la liste qui les répertorie. Elle ajoute que pour les nouvelles places de jeux il y a un focus sur l'accessibilité, mais que certaines anciennes places de jeux doivent être revues, également en termes de signalétique.

La commissaire demande à quoi servira le montant de 80 000 francs.

Mme Kitsos précise que cela sera une expérimentation. Elle explique que l'idée est de travailler avec le tissu associatif existant afin qu'il puisse proposer un projet à la Ville, en collaboration avec des associations spécialisées sur ces questions.

A terme, la Ville souhaite que des rencontres se créent et que cela se fasse automatiquement sur la plupart des projets. Elle admet qu'elle ne sait pas si des projets verront réellement le jour ni comment cela se passera. Elle imagine tout d'abord une réunion entre toutes ces personnes pour un lancement, puis éventuellement des ateliers sur des demi-journées afin de faire travailler ensemble l'administration et les associations. Elle propose de donner plus d'informations une fois que la première réunion se sera tenue. Elle indique que si le projet marche bien il pourra être développé et expérimenté avec les entreprises.

Une commissaire revient sur l'interdépartementalité. Elle demande si la brochure «Bienvenue +» est systématiquement distribuée aux organisateurs d'événements. Elle demande si un effort peut être fait afin d'avoir une meilleure collaboration avec le Service de l'espace public (SEP).

Mme Kitsos répond que lorsque des événements ne sont pas accessibles les personnes en situation de handicap ne viennent pas. Elle admet qu'ils n'ont jamais eu de plaintes ou de réclamation, mais de nombreux lieux restent inaccessibles. Elle pense qu'il est important de faire un travail systématique, en amont, pour prendre en compte l'accessibilité dans tout projet.

Un commissaire demande si l'accessibilité universelle est prise en compte automatiquement dans toutes les rénovations.

Mme Kitsos lui répond que normalement cela est automatiquement intégré.

Le commissaire demande ce qu'il en est des nouveaux bâtiments.

Mme Kitsos lui répond que cela est automatiquement intégré dans les plans. Elle rappelle l'importance de s'entourer d'experts pour que rien n'échappe aux professionnels.

Le commissaire prend l'exemple de la logique appliquée à la rénovation énergétique des bâtiments et demande si une hiérarchisation des besoins a également été faite concernant l'accessibilité.

Mme Kitsos répond que cela n'a pas été fait. L'accessibilité a été mise dans le plan d'investissement financier mais il n'y a pas de méthodologie sur ce sujet. Elle relève qu'il faudrait développer un indicateur plus précis sur l'accessibilité. Elle admet que cela est toutefois délicat car les types de problématiques sont différents.

Le commissaire demande s'il serait imaginable de déposer des propositions de rénovation pour bénéficier d'un budget.

Mme Kitsos répond que le CIV est une priorité selon elle et qu'il est inscrit depuis plusieurs années au PFI. Elle ajoute que les lieux prioritaires sont ceux qui accueillent de larges publics et que des projets de rénovation doivent être déposés. Elle pense qu'il faut cibler les priorités.

Le commissaire imagine la possibilité de déposer une proposition générale pour l'ensemble des rénovations.

Mme Kitsos admet que c'est une bonne idée.

Concernant la motion M-1520 et la troisième invite, le commissaire demande s'il serait possible d'indiquer automatiquement la notion d'accessibilité dans les contrats avec les associations.

Mme Kitsos répond que cela n'est pas nécessairement spécifié. Elle indique cependant que si un règlement est fait il sera intéressant d'y intégrer ce type d'éléments.

Le commissaire demande si la troisième invite serait faisable avec un règlement.

Mme Kitsos estime que oui et soutient l'invite.

Le commissaire demande si la formulation est bonne.

Mme Kitsos lui répond par l'affirmative.

Une commissaire demande quels types de plaintes sont les plus récurrentes.

Mme Kitsos admet qu'il faudrait qu'elle demande à ses services afin d'avoir une réponse exhaustive, mais à titre personnel les plaintes qu'elle reçoit concernent notamment les pictogrammes qui ne sont pas utiles aux personnes mal ou non-voyantes ou les activités avec les enfants qui doivent être rendues plus inclusives. Elle admet toutefois avoir très peu de plaintes ou de réclamations. Elle rappelle néanmoins la nécessité de mettre aux normes le CIV, car l'administration s'en plaint.

La commissaire demande si un poste supplémentaire serait nécessaire pour la mise en place de ces deux motions.

Mme Kitsos explique qu'une analyse précise n'a pas été faite mais que, lorsque la politique d'accessibilité universelle a été mise en place, aucun nouveau poste n'a été créé et une personne a dû être réaffectée à temps partiel à ce poste. Elle pense qu'il faudrait alors une personne déléguée qui travaille à temps plein sur cela, avec une ligne budgétaire affectée et un plan de mesures d'actions et un règlement municipal. Elle admet que des choses sont possibles sans budget supplémentaire, mais pour aller plus loin il faudra formaliser cela. Elle pense qu'il faut profiter de chaque rénovation pour l'axer sur l'accessibilité.

Un commissaire indique qu'il lui semble, lors de motions précédentes traitant de ce sujet, que l'Agenda 21 était intervenu et avait pris en charge cette problématique.

Mme Kitsos répond qu'elle n'a jamais vu l'Agenda 21 s'occuper de cette thématique depuis son entrée en fonction. Elle propose de se renseigner pour savoir si tel était le cas auparavant.

Un commissaire demande si le CIV relève d'une compétence cantonale.

Mme Kitsos lui répond que non, qu'il est géré par le DCSS.

Le commissaire demande quelle audition serait selon elle nécessaire.

Mme Kitsos pense qu'il peut être intéressant d'auditionner des associations ou HAU. Elle ajoute que le DCTN est à la pointe sur ces questions.

Discussion et vote

Il est décidé à l'unanimité de voter sur la motion M-1663 ce jour.

Mise aux voix, la motion M-1663 est acceptée à l'unanimité.

—***—

M. Alain Miserez, rapporteur (LC). Je vous parle rapidement de ce rapport… La motion M-1663, comme je l'ai souligné également dans le rapport, a été acceptée à l'unanimité des commissaires. Je pense que c'est important de souligner que cette motion propose d'améliorer la prise en charge et l'accessibilité, au sein des différents édifices, des personnes ayant un handicap. L'unanimité des commissaires a trouvé les différentes invites intéressantes pour soumettre des pistes au Conseil administratif afin d'améliorer la situation, qui n'est pas forcément reluisante, selon les termes du rapport, concernant les personnes handicapées.

Mis aux voix, le renvoi de la motion au Conseil administratif, traitée sans débat, est accepté à l'unanimité (58 oui).

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

– de s'assurer que tous les établissements dont la Ville de Genève est propriétaire, tels que restaurants, commerces, lieux de loisirs ou arcades offrant des prestations au public (liste non exhaustive), ou toutes les manifestations dont elle est organisatrice garantissent un accès aux personnes à mobilité réduite et en particulier aux personnes en fauteuil roulant, à l'aide d'une rampe fixe ou amovible;

– d'organiser une campagne d'information et de sensibilisation, destinée aux gérants ou propriétaires d'établissements recevant du public (tels que les restaurants, magasins, lieux de loisirs, banques, arcades d'information (liste non exhaustive) ainsi qu'aux organisateurs de manifestations, sur les lois et règlements en vigueur concernant l'accessibilité des lieux publics, que ceux-ci soient temporaires ou définitifs;

– qu'un pictogramme soit créé (cf. exemple) et puisse être apposé de façon visible si l'établissement dispose d'une rampe amovible dont il faut demander l'installation.

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

7. Rapport de la commission du règlement chargée d'examiner la résolution du 26 janvier 2022 de Mmes et MM. Denis Ruysschaert, Matthias Erhardt, Ana Maria Barciela Villar, Elena Ursache, Leyma Milena Wisard Prado, Bénédicte Amsellem, Léonore Baehler, Laurence Corpataux, Ahmed Jama, Oriana Brücker, Pierre-Yves Bosshard, Brigitte Studer, Maryelle Budry, Philippe de Rougemont, Yves Herren et Uzma Khamis Vannini: «Boire et manger pour préserver la santé des élu-e-s et celle de la planète» (R-292 A)[1].

6 juin 2023

Rapport de M. Alain Miserez.

Cette résolution a été renvoyée à la commission du règlement par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 2 novembre 2022. La commission l'a étudiée, lors des séances des 16, 23 novembre et 7 décembre 2022, sous la présidence de Mme Uzma Khamis Vannini. Les notes de séances ont été prises par Mme Caroline Pascal-Suisse, que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

PROJET DE RÉSOLUTION

Considérant:

– que préserver la santé humaine est un enjeu central de santé publique avec des coûts pour la garder largement inférieurs aux coûts des traitements curatifs;
– que l'alimentation, et en particulier les boissons, a un impact colossal sur la santé humaine. L'être humain est constitué de 70% d'eau. Les boissons agro-industrielles sont une majeure source de sucre, d'alcool et d'additifs qui ont des impacts délétères sur notre santé: ils déclenchent des cancers, sont liés aux attaques cardiaques, au diabète, à l'hypertension;
– que la chaîne alimentaire, et en particulier la fabrication des boissons industrielles, contribue au changement climatique par le transport de poids très lourds, le packaging, les infrastructures de stockage et le circuit de la filière qui omet la réutilisation des contenants;
– qu'il est fondamental que les élu-e-s bénéficient d'une alimentation qui préserve leur santé et celle de la planète car ils et elles constituent des exemples dont peuvent d'inspirer les concitoyen-ne-s et le public en général;
– que les élu-e-s boivent et mangent lors des séances de commissions;
– que la Ville de Genève a adopté une charte pour l'alimentation durable,

[1] *Mémorial* 180e année: Développée, No 23, p. 3353.

le Conseil municipal s'engage à s'assurer que les élu-e-s bénéficient lors des séances de commissions d'une alimentation qui préserve leur santé et celle de la planète, ce qui signifie concrètement:

1) des repas constitués de produits locaux, de saison, non transformés, sans additifs (en particulier sans colorant, sans conservateur);
2) des boissons fraîches, sans additifs (en particulier sans colorant, sans conservateur, sans sucre ajouté), sans alcool et locales.

Séance du 16 novembre 2022

La présidente demande quand se passera l'audition de M. Ruysschaert.

Mme Roch-Pentucci, cheffe du Service du Conseil municipal, répond que l'audition aura lieu la semaine prochaine avec la motionnaire de la M-1649.

La présidente demande si elle fait voter l'audition d'un ou d'une conseillère administrative, en l'occurrence la maire.

Une commissaire propose de lier les objets.

La présidente répond qu'ils ne sont pas habilités à le faire, seuls le Bureau et les chefs de groupe peuvent lier les objets. Pour les auditions, il est possible de faire cette proposition.

Un commissaire ajoute qu'il serait bien de valider la maire comme audition du Conseil administratif pour traiter rapidement les objets si aucune autre audition n'est nécessaire.

Une commissaire propose l'audition du conseiller administratif en charge de l'Agenda 21 et de l'environnement par rapport au second objet.

Vote sur l'audition de la maire, Mme Barbey-Chappuis

L'audition de la maire, Mme Barbey-Chappuis, est acceptée à la majorité des membres présents, soit par 10 oui (1 Ve, 2 S, 1 MCG, 1 UDC, 3 PLR, 2 LC) contre 1 non (EàG) et 3 abstentions (2 Ve, 1 S).

Vote sur l'audition de M. Gomez

L'audition de M. Gomez est acceptée à la majorité des membres présents, soit par 9 oui (2 Ve, 2 S, 3 PLR, 1 LC, 1 EàG) contre 4 non (1 UDC, 1 LC, 1 MCG, 1 S) et 1 abstention (Ve).

Une commissaire propose de lier la M-1649 et la R-292 dans le cadre des auditions.

Vote sur le traitement simultané de la motion M-1649 et de la résolution R-292

Le traitement simultané est accepté à l'unanimité.

La présidente informe que l'audition de M. Ruysschaert est prévue et agendée pour la semaine prochaine. L'organisation des auditions se fera en fonction de la disponibilité des membres du Conseil administratif et si d'autres auditions seront sollicitées. Les membres de la commission soumettront cas échéant la demande de Mme Bonnet-Mérier puisque la motion M-1649 et la résolution R-292 sont liées, si elle souhaite que la FEGPA soit auditionnée pour les deux ou juste pour une.

Séance du 23 novembre 2022

Audition de M. Denis Ruysschaert, résolutionnaire

M. Ruysschaert présente cette résolution qui a deux angles. Le premier angle est de préserver la santé des élu-e-s. Le deuxième angle est que les élu-e-s fassent leur part par rapport à la préservation de l'environnement de la planète.

Il explique que ces cinquante dernières années, l'agro-industrie s'est développée et a réussi à imposer un certain nombre d'édulcorants et de conservateurs. Par exemple, pour les sucres édulcorants, qui sont les additifs alimentaires qui ont des goûts sucrés, il y a le développement de l'aspartame, de l'acésulfame de potassium E950, qui a un pouvoir sucrant 200 fois supérieur à celui du sucre, et aussi de la saccharine E954 qui est en réalité du goudron, de l'huile de houille avec un pouvoir sucrant 3 à 400 fois supérieur à celui du sucre. Ces édulcorants sucrés ont des impacts sérieux sur le microbiote de notre duodénum. L'être humain n'absorbe pas directement les aliments, ils sont d'abord digérés grâce à toute une série de bactéries qui vont diviser les différents glucides, protéides et lipides.

Ces édulcorants perturbent le fonctionnement de ces microbiotes et par conséquent perturbent l'arrivée des nutriments dans le circuit sanguin. Il est connu qu'il y a des troubles gastro-entérites, des problèmes d'allergie et que cela résulte à long terme sur des cancers prématurés, des maux de tête, des dérèglements hormonaux de métabolisme comme le contrôle de la glycémie qui est changé. Ce sont des problèmes à long terme sur lesquels des débats scientifiques disent que c'est vrai sans l'être tout à fait. La réalité est que ces produits de l'agro-industrie issus de ces trente dernières années n'ont rien à faire dans un régime alimentaire et ont été rajoutés pour leur pouvoir sucrant.

Concernant les conservateurs, le plus connu est le nitrite de potassium qui permet d'avoir une couleur rose pour le jambon et qui permet sa conservation. Cela rend ces produits plus appétants alors qu'en réalité ils ne servent à rien, ces nitrites ont des problématiques à long terme puisque combinés avec les acides

aminés, qui sont les constituants des protéines, ils forment des nitrosamines qui ont des problèmes cancérigènes. À cause du lobby de l'agro-alimentaire, il y a cette idée que ce n'est pas tout à fait un problème.

M. Ruysschaert continue en disant que la chaîne de production a phagocyté la production jusqu'à consommer l'ensemble des acteurs. Les premiers qui ont été phagocytés sont les paysans suisses qui sont passés de 9% à moins de 3% en l'espace de ces 30-40 dernières années et un tiers de moins ces vingt dernières années car ils ne parviennent pas à avoir des revenus assez conséquents et doivent ainsi céder leurs productions aux géants de l'agro-alimentaire. Ces géants de l'agro-alimentaires sont des multinationales et emploient près d'un milliard de personnes, près d'un tiers de la manœuvre mondiale. Ce sont essentiellement des géants américains ou européens, les plus grands sont British Food, Coca-Cola, General Mills, Danone, Kellogg, Nestlé.

Ces géants de l'agro-alimentaire n'agissent pas seuls mais en synergie avec l'agrochimie qui a aussi été concentrée au niveau mondial. Il y a six entreprises qui font en tout 65% du marché mondial des pesticides, elles sont basées en Suisse, en Allemagne ou aux États-Unis. Ces mêmes entreprises font des analyses alternatives pour expliquer que ce n'est pas tout à fait un problème et les législateurs se retrouvent entre deux feux. Donc il y a l'Union européenne qui sort des informations presque contradictoires en disant qu'il y a des risques de cancer sur ces différents édulcorants et conservateurs mais en même temps elle dit que cela ne justifie pas la révision des seuils admissibles dans l'alimentation.

Au vu de l'essor de l'agro-alimentaire, il est nécessaire de faire très attention à notre alimentation, il s'agit d'un problème structurel qui empire. Il se pose la question de ce que nous pouvons faire pour changer cette dynamique car il est très difficile pour l'être humain de changer tout seul. Il y a tout un marketing de l'agro-alimentaire qui nous rend addicts par rapport à tous ces produits.

Le sens de cette résolution est de dire qu'il faut recommencer à avoir du bon sens et ainsi avoir des produits plus sains, locaux si possible, qui respectent davantage la souveraineté alimentaire, qui redonnent du pouvoir aux petits paysans et qui limitent le sucre. Il explique que c'est aussi bon pour la planète car le système agro-alimentaire pour faire baisser le prix de production a étendu au monde entier la compétition sur la production agricole. Différentes régions se sont placées avec la libération de l'agriculture mondiale dans les années 1990, l'Asie pour le palmier à huile, l'Amérique du Sud pour le soja, ou la ceinture intertropicale africaine pour le cacao. Ces productions entrent dans la chaîne agro-alimentaire mondiale et entrent en compétition directe avec les productions locales.

Le président de séance demande ce que cela implique par rapport à la résolution.

M. Ruysschaert répond que les élu-e-s doivent montrer l'exemple pour lutter contre ces dynamiques structurelles. Pour cela, il propose d'avoir des repas locaux non transformés de saison qui s'inscrivent aussi dans l'objectif et dans la logique du Conseil administratif. La souveraineté alimentaire est demandée au niveau du Canton de Genève et la Ville de Genève travaille dessus. Donc l'idée est de refaire des circuits courts avec des repas locaux. Et pour les boissons fraîches sans additifs c'est un peu la même chose, il faut faire quelque chose qui dépasse l'agro-industrie.

Questions des commissaires

Une commissaire fait une remarque concernant la première invite pour laquelle il s'agit de repas avec des produits locaux et transformés. Elle indique qu'elle a plutôt l'impression que les repas confectionnés sont de saisons et plutôt locaux. En revanche, s'agissant de la deuxième invite concernant les boissons fraîches, à part l'eau du robinet qui est locale et sans additif, elle ne voit pas quelle autre boisson serait envisagée, le vin reste local car en général il provient de la Cave de Genève, il est avec alcool mais tout le monde a la liberté de consommer ou de ne pas consommer. Elle ne comprend pas la teneur des deux invites.

M. Ruysschaert répond que chacun a son opinion. L'idée est très claire, actuellement le choix des repas est au bon vouloir de la personne qui décide de l'achat. Pour répondre à la remarque d'une commissaire sur le fait qu'elle a trouvé les repas locaux et de saison, lui a pensé le contraire car il y avait des desserts à la framboise et ce n'était pas la saison.

Une commissaire répond que la framboise se congèle.

M. Ruysschaert explique que certes, elle se congèle mais qu'il faut quand même avoir du bon sens. En effet, il est possible d'avoir une appréciation différente sur le repas mangé. Néanmoins si cela ne figure pas dans un règlement, ce sera toujours au bon vouloir des personnes qui font les achats. Selon lui, les membres du Conseil municipal sont trop dépendants de situations externes et pas du tout d'une politique voulue du Conseil. Il rejoint difficilement une commissaire pour la première invite. Concernant la deuxième invite, M. Ruysschaert la rejoint beaucoup plus sur le fait qu'en effet, il y a de l'eau fraîche de saison, concernant le vin qu'il y a de temps en temps, c'est relativement réduit et assez correct. Il précise que l'esprit de cette résolution a été développé lorsque le précédent endroit était utilisé et où il y avait différentes boissons qui posaient des problèmes comme le Coca-Cola.

Sur la partie des additifs, il insiste sur le fait qu'il y a un réel problème sur la production vinicole en général, qui malheureusement utilise beaucoup de produits phytosanitaires. Il s'agit d'un problème structurel par son mode de production.

Une commissaire remercie M. Ruysschaert de prendre acte de la santé des élu-e-s. Elle entend que la nourriture est un facteur de santé mais il serait alors possible de demander aux membres du Conseil municipal de ne pas fumer par exemple. Il y a plusieurs choses qui atteignent la santé de manière plus grave que l'alimentation comme le sommeil. Chacun a une responsabilité qui lui appartient sur sa santé ou autre, elle imagine que les membres du Conseil municipal doivent donner l'exemple mais fumer en fait partie, elle se demande donc à quel moment il faut s'arrêter.

M. Ruysschaert répond que le problème structurel est que les êtres humains sont devenus complètement dépendants de l'agro-industrie, il est important de montrer qu'il faut en sortir. Sur l'alimentation, il ne suit pas une commissaire car il y a un rapport direct entre le bien-être humain et la nourriture. Près d'un tiers des personnes sont en surpoids, non seulement ils perdent en moyenne deux ans de vie mais en plus la vie qu'ils mènent après 50 ans est de moindre qualité. C'est la même chose pour les personnes diabétiques. Pour les fumeur-euse-s c'est un peu différent, leur temps de vie est réduit mais il s'écoule à la fin. Par contre l'alimentation dégrade au fur et à mesure la vie des personnes.

Une commissaire répond que s'il faut aller jusqu'au bout, il faudrait faire du grammage car ce n'est peut-être pas bon pour la santé de se servir deux fois. Elle se pose la question de savoir jusqu'où il faut s'arrêter.

M. Ruysschaert explique que ce qu'il critique est le fait qu'il existe depuis 20-30 ans plein de produits que l'être humain n'a jamais absorbés et qui ne sont pas faits pour son microbiote, ce n'est pas une question de grammage car l'essentiel des personnes s'autorégulent. Il s'agit d'une addiction qui a été créée qui n'est pas saine pour les êtres humains.

Le commissaire remercie M. Ruysschaert pour sa présentation. Il comprend que M. Ruysschaert prêche pour un protectionnisme pur et dur et que toutes ces multinationales doivent se concentrer sur le local. Il se pose la question de savoir, à supposer que le Conseil municipal décide pour du local, quels sont les critères déterminants pour pouvoir dire que tel produit local est bon pour la santé. Cela dépasse de loin la commission de la Ville de Genève.

M. Ruysschaert répond qu'il y a un appel presque politique à une production locale et à une consommation locale, à développer si possible les circuits courts mais il y a eu une destruction du système alimentaire dans les années 1980 avec la libéralisation du système agricole. Tous les pays jusque dans les années 1980 se concentraient sur la souveraineté alimentaire de la population pour différentes raisons, en particulier parce que cela leur permettait politiquement de s'assurer l'alimentation de leur population s'il y avait une guerre ou une famine. Donc l'alimentation avait toujours été très territoriale.

Sur le deuxième sujet qui était de savoir s'il est possible de le faire, il répond que s'il y a la volonté de le faire alors il est possible de le faire. Si l'objectif est de vouloir tout faire, cela est peut-être difficile mais si la volonté est de dire que l'essentiel des produits doivent être GRTA, il y a déjà un label et c'est local. S'il est exigé que ce ne soit que des produits de saison c'est possible, peut-être avec quelques limites. Donc en fait il y a des critères assez faciles à mettre en place.

Une commissaire indique que le Conseil administratif établit des critères d'attribution dans le cas des prestataires que ce soit dans la gestion de la buvette pour les différents services qui sont voués au Conseil administratif et au Conseil municipal. Il y a des engagements de la Ville de Genève à travers l'Agenda 21 pour avoir des circuits courts, les critères sont perfectibles et ne suffisent sans doute pas mais il y a toute une série de critères dans l'attribution de ces prestations en Ville de Genève. Elle se demande si M. Ruysschaert remet en question cette commission de la Ville de Genève ou s'il la trouve trop faible.

M. Ruysschaert répond que les objets politiques viennent et s'ajoutent. Il a écrit un article dans *Le Temps* sur ce sujet dès 2017, il a fait une étude pour la Ville de Genève concernant cette politique alimentaire en 2020, ensuite il y a eu une charte en 2022. Selon lui, ce sont des objets qui se nourrissent mutuellement, il ne remet pas en question ce qui a été fait. Il y a différents sujets qui s'entrechoquent et se nourrissent mutuellement.

Une commissaire demande si avec les différentes actions ce n'est toujours pas suffisant. M. Ruysschaert répond que non, il pense que c'est l'échelon municipal par rapport à l'enjeu du Conseil administratif mais il y a des différences entre l'exécutif et le travail au Conseil municipal, ce ne sont pas les mêmes personnes.

Une commissaire explique qu'il s'agit quand même d'un organisme de la Ville de Genève, ils sont quand même soumis à certaines contraintes et certaines directives qui sont mises en place par la Ville, il y en a même certaines qui ont été votées. Elle se demande si M. Ruysschaert pense qu'un tel article a sa place dans le règlement du Conseil municipal.

M. Ruysschaert répond que oui.

Le président de séance indique qu'il s'agit d'une résolution et non d'un projet de délibération.

Une commissaire explique qu'il s'agit de la commission du règlement et que les membres de cette commission ne peuvent agir que sur le règlement. Elle se demande si cela signifierait qu'un article concernant la nourriture des membres du Conseil municipal figurerait dans le règlement.

M. Ruysschaert répond que oui.

Une commissaire pose une dernière question, elle demande si M. Ruysschaert connaît la part de domaines qui est bio aujourd'hui à Genève.

M. Ruysschaert pense qu'il y a environ 10%.

Une commissaire indique que cela a augmenté légèrement à Genève. Elle demande ainsi s'il est d'accord qu'il n'est pas possible de faire une généralité en parlant de production vinicole de manière générale et encore moins à Genève car M. Ruysschaert a fait un raccourci entre production vinicole qui est égale à l'agro-alimentaire, aux additifs.

M. Ruysschaert explique qu'elle n'a pas compris, il a dit que la production vinicole non bio a certains problèmes car structurellement la production non bio a besoin d'un peu plus de produits phytosanitaires et que c'est pour cela que la production vinicole bio est très difficile à faire. Cette production demande beaucoup plus de soins, elle est possible à faire mais est très délicate, elle demande beaucoup plus de main-d'œuvre et les rendements ne sont pas forcément au rendez-vous.

Un commissaire trouve que la résolution est rédigée de sorte à mélanger les enjeux écologiques du packaging des produits, la nécessité de préserver la santé humaine et qu'elle est très autocentrée sur non seulement les membres du Conseil municipal mais aussi celles et ceux qui siègent en commission. Il se demande si avec cette résolution, M. Ruysschaert veut préserver le microbiote de la population genevoise ou celui des membres du Conseil municipal. Selon lui, en commission du règlement, il est traité du règlement du Conseil municipal et un article comme celui présenté n'a rien à faire dans ce règlement. Il ajoute que M. Ruysschaert présente un objet qui le vise d'abord dans son confort alimentaire, il s'agit toujours de cette même idée que de s'immiscer jusqu'à l'assiette d'un membre du Conseil municipal en ce qu'il serait représentatif et devrait donner l'exemple à la population. Un commissaire n'est pas certain que le grand public ait connaissance de ce que les membres du Conseil municipal mangent et boivent lors des commissions et si cela l'intéresse puisque dans un esprit libéral, il considère que chacun doit pouvoir manger et boire ce qu'il souhaite. La séance de commission a une forme de bon sens qui prévaut, lorsqu'un repas est commandé, très souvent il l'est au goût de la présidence ou de la personne qui se propose de passer cette commande, il est contre l'idée de décider de ce que les membres du Conseil municipal boivent ou mangent.

Ensuite, il se pose une deuxième question qui est de savoir si M. Ruysschaert estime qu'il faut bannir le vin de toute commission car il évoque des boissons fraîches sans additifs en particulier, sans colorant, sans conservateur, sans sucre ajouté, sans alcool et locales.

M. Ruysschaert indique qu'effectivement c'est écrit «lors des séances de commission» mais cela peut être changé. Sur l'autre sujet, il répond que c'est

marqué sans alcool et local car les auteurs se sont dit que c'était ce qu'il y avait de mieux pour la santé mais en effet par rapport à l'objectif de cette résolution ce n'est pas central. Le sujet est vraiment les additifs agro-alimentaires consommés par les élu-e-s.

La commissaire d'Ensemble à gauche a une petite remarque par rapport aux invites. Elle pense que la santé des élu-e-s est importante, ce qu'elle entend par cette résolution est la bonne pratique, ils sont des exemples et elle comprend qu'il faut favoriser la proximité des produits et le fait de manger sainement permet d'encourager la population à le faire. Elle se pose la question de savoir ce qu'il se passera avec les prestataires avec lesquels il y a des engagements, s'il faut continuer de travailler avec eux tout en leur indiquant ce qui doit être respecté ou s'il faut faire appel à un autre système.

M. Ruysschaert répond que dans l'esprit de la résolution, il s'agit de soutenir le Conseil administratif en disant que le Conseil municipal en est aussi conscient et que ce que le Conseil administratif a choisi au niveau de la charte d'alimentation, le Conseil municipal le met en place également. La dernière chose à faire est de mettre les choses en porte-à-faux, demander au Conseil administratif de refaire quelque chose alors qu'il a déjà fait toute une démarche sur l'alimentation. Il y a toute une réflexion transversale d'alimentation, s'il y a des choses qui sont faisables ou pas, s'il y a des choses qui structurellement posent problème ou qui au contraire pourraient être rajoutées, c'est dans ce sens qu'il voit l'idée de résolution. En tant qu'élu-e-s, ils ont une réelle valeur politique qui n'est pas celle du Conseil administratif.

La commissaire d'Ensemble à gauche se questionne sur le fait de savoir s'il est possible d'étendre cette résolution pour que ce ne soit pas qu'en commission. Elle demande aussi pourquoi avoir choisi une résolution plutôt qu'une motion.

M. Ruysschaert répond que le groupe politique a pensé que c'était la voie à suivre.

Un commissaire explique que ce qui est soulevé dans la résolution R-292 est fondamental car c'est évident que beaucoup de personnes ne mangent pas bien. Par rapport à la problématique, ce que le Conseil administratif a édicté est que les président-e-s de commission cherchaient à soutenir le label GRTA, à trouver des solutions. Il faudrait réfléchir à cette problématique de commission car finalement ce sont seulement des commissions qui ont des séances de relevée qui peuvent consommer des choses, simplement comme il le lit c'est une résolution surtout soutenue par des élu-e-s verts qui dit de manger presque que des légumes ou des produits bruts et plus d'alcool. Il se demande ainsi si c'est vraiment ce qu'ils recherchent. Selon lui, la première invite signifie qu'il ne faudrait manger que du poisson, de la viande, des céréales en précisant que pour que ce soit des produits bruts, ils doivent juste être découpés, le pain est également un produit

transformé puisqu'il y a des additifs. La deuxième invite va dans le sens qu'il ne faut que de l'eau car l'alcool serait enlevé.

M. Ruysschaert répond que la première invite concerne tous ces additifs créés depuis 30 ou 40 ans, que ce soit pour la conservation ou les édulcorants. Il faut sortir de cette logique et essayer d'avoir ces produits qui ne sont pas transformés, c'est pour cela qu'il y a une parenthèse dans la résolution mais cette parenthèse peut partir. Pour les boissons, l'idée est d'avoir une boisson qui soit bonne pour la santé c'est-à-dire sans sucre. Il précise que l'essentiel de cette résolution était d'avoir des produits sans additifs.

Une commissaire explique qu'elle n'est pas sûre que ce soit du ressort de cette commission du règlement. Elle trouve que cette résolution s'insère loin dans la vie des gens car n'importe qui est libre de s'alimenter comme il le veut. Pour ce qui est de donner le bon exemple, elle pense que la Ville fait déjà de gros efforts pour fournir des repas équilibrés en séance avec relevée, elle ne voit ainsi pas très bien ce que la commission peut faire de plus avec cette résolution.

M. Ruysschaert répond qu'il faut voter pour montrer le signal que les membres du Conseil municipal sont concernés par ce sujet.

Une commissaire demande ce que cela apportera de plus si les membres de la commission du règlement signent cette résolution.

M. Ruysschaert ne sait pas quoi dire.

Un commissaire pose une première question qui est de savoir pourquoi ne pas avoir adressé directement une mission de prévention et pourquoi en rester aux membres du Conseil municipal et ne pas s'intéresser à la population. Il fait remarquer à M. Ruysschaert qu'il a répété que le vin n'est pas le centre de cette résolution, mais l'alcool est un additif, il fait des ravages dans le monde entier et il trouve qu'avec cette résolution, M. Ruysschaert explique que l'alcool n'est pas si important mais que les additifs oui. Il se pose ainsi la question de savoir ce qu'il en est de cette histoire d'alcool.

M. Ruysschaert répond sur le fait de ne pas avoir fait de campagne de sensibilisation au niveau général. Le problème est qu'il s'agit d'une attaque directe de l'agro-alimentaire, tandis que dans cette résolution, il est indiqué que les élu-e-s sont des exemples et qu'ensuite il est possible de sensibiliser après coup la population. Selon lui, tant qu'il n'y a pas de leadership, ce ne sera pas possible. Pour la deuxième question, il répond que l'alcool fait des ravages, que c'est vraiment la drogue européenne, il pourrait s'accrocher à cette idée qu'il ne faut absolument pas d'alcool. Ici le sujet fondamental sont les additifs qui n'ont rien à faire dans notre alimentation, et pas l'alcool. C'est pour cela qu'il ne s'accroche pas à l'autre sujet.

Le président de séance remercie M. Ruysschaert pour sa présentation.

Séance du 7 décembre 2022

Audition de Mme Marie Barbey-Chappuis, maire et de M. Gionata Buzzini, secrétaire général

Mme Barbey-Chappuis n'a pas d'avis sur cette résolution.

M. Buzzini explique qu'étant donné que l'administration municipale et en l'occurrence le Service du Conseil municipal (SCM) s'occupe de l'organisation de ces repas, le Conseil administratif a pris au sérieux le contenu de cet acte. Des séances vont être organisées à l'interne avec des spécialistes de la question, notamment une personne de l'Agenda 21 qui s'occupe de questions d'alimentation.

Mme Isabelle Roch-Pentucci, cheffe du SCM, ajoute que ce dernier travaille avec beaucoup de petits traiteurs, de petites sociétés qui ne sont peut-être pas au clair concernant la charte d'alimentation qui a été faite par le Conseil administratif. Elle a un rendez-vous à la fois avec M. Sandino, qui est la personne responsable des réceptions au Palais Eynard, pour voir comment il traite les réceptions et les traiteurs, et à la fois avec le spécialiste de cette question sur la charte d'alimentation pour voir s'il est possible de faire quelque chose, une sensibilisation, des méthodes ou des indicateurs pour demander aux traiteurs à ce que ce soit GRTA par exemple.

Une commissaire se demande qui a la compétence pour régler les questions concernant cette buvette qui se retrouve au sein de l'Hôtel de Ville puisque ni l'exécutif ni le Bureau du Conseil municipal n'ont la compétence. Elle se demande comment cette buvette se retrouve à cet endroit.

Mme Barbey-Chappuis répond que c'est le Canton qui met à disposition la buvette.

La présidente se demande ce que signifie «met à disposition», elle se pose la question de savoir s'il faut accepter cette buvette ou pas, s'il est possible de demander à ce que les produits servis soient modifiés.

Mme Barbey-Chappuis répond que le choix est donné et chacun-e décide s'il veut prendre une boisson alcoolisée.

La présidente se pose la question de savoir quelle est la marge de manœuvre de l'exécutif, dans l'application de ce texte, pour décider que telle marchandise peut être servie ou non. Mme Barbey-Chappuis répond aucune.

Une commissaire se demande pourquoi tout le monde prend pour acquis le fait que ce soit totalement normal qu'un établissement vende de l'alcool au sein de l'Hôtel de Ville. Elle se demande ainsi s'il ne faut pas remettre en question cet acquis. Elle ne dit pas qu'il faut que cela cesse, mais elle se demande pourquoi ce serait si énorme de demander à cet établissement de fournir plus de boissons sans

alcool. Cela ne paraît pas choquant, cela n'a rien de propagandiste, la question n'est pas la consommation des personnes en dehors de l'endroit où ils siègent. Elle rappelle qu'il s'agit des membres du Conseil municipal de la Ville de Genève et que c'est important.

M. Buzzini résume les propos. Il réitère que le Conseil administratif n'a pas de relation contractuelle avec la buvette, donc le Conseil administratif n'a pas de levier particulier pour imposer à la buvette de renoncer à servir telle ou telle boisson, d'élargir la palette des boissons offertes ou de valoriser une boisson plutôt qu'une autre. La relation contractuelle est entre le Canton et la buvette; or, dans la convention il est dit que le Canton met à disposition la buvette. Donc, si la Ville ne veut plus de buvette, elle n'est pas obligée de l'avoir à disposition, mais le Conseil administratif ou le Conseil municipal n'ont pas de levier pour influencer directement la buvette ou la contraindre à modifier sa carte.

Mme Barbey-Chappuis explique qu'il est possible de faire le parallèle avec ce qu'il est possible de faire en Ville de Genève. Lorsqu'il y a le lancement des appels à projets, il est exigé que des boissons non alcoolisées soient moins chères à la carte que les boissons alcoolisées pour faire en sorte que le prix ne soit pas un incitatif à la consommation d'alcool. Cela permet de laisser le libre choix à tout le monde, de promouvoir aussi les produits du terroir car Genève est un canton viticole et de permettre également d'avoir des boissons non alcoolisées qui sont moins chères que les boissons alcoolisées. Il s'agit d'un bon compromis qui fonctionne bien et qui permet de préserver la santé.

Une commissaire est d'accord avec le fait que les membres du Conseil municipal n'ont pas de lien direct avec le mandat de collaboration avec la buvette. Elle pense que si les personnes ne sont pas contentes des boissons proposées, chacun-e est libre de venir avec la boisson de son choix. La Suisse est un État qui n'est pas totalitaire et elle ne voit pas pourquoi le Conseil municipal imposerait quoi que ce soit au commerçant sachant qu'il y a à disposition des boissons non alcoolisées.

Le commissaire précise qu'il lui a été signalé qu'il y avait l'audition éventuelle de M. Gomez sur ce sujet avant de voter. Il demande également si les membres ont accepté de lier cet objet avec la motion M-1649.

Mme Roch-Pentucci répond que c'était dans le but d'entendre sur chaque objet un membre du Conseil administratif.

L'audition de M. Gomez est refusée à la majorité des membres présents, soit par 12 non (1 UDC, 2 LC, 2 PLR, 3 S, 3 Ve, 1 MCG) et 1 abstention (EàG).

Discussion, prises de position et vote

La présidente demande si les membres de la commission souhaitent voter, amender ou faire quelque chose de particulier ce soir.

Un commissaire du Parti libéral-radical propose de voter. Il indique que concernant le quatrième considérant sur le fait que le Conseil municipal s'engage à s'assurer que les élu-e-s bénéficient lors des séances de commission d'une alimentation qui préserve leur santé, il y a un entre-soi insupportable. Concernant les propositions faites, avoir des repas constitués de produits locaux, de saison, non transformés, est quelque chose qui peut être vu en bonne intelligence avec la personne qui bénéficie du fait qu'on l'ait choisi lui et pas un autre en lui demandant de faire une offre, mais ce n'est pas le rôle de la commission de statuer là-dessus. Le Parti libéral-radical votera contre la proposition de M. Ruysschaert.

Un commissaire centriste indique qu'au nom du Centre, il y a trois problématiques qui ressortent de cette résolution. La première est la maladresse des considérants qui n'arrivent pas à faire comprendre la vision globale des auteurs, à enlever de l'esprit une volonté de certains des auteurs de vouloir imposer une vision. La deuxième problématique est liée aux invites 1 et 2 qui ont subi beaucoup de critiques. La troisième problématique est que la commission du règlement n'a pas selon lui la compétence pour régler ces problèmes. Pour ces trois points, le Centre votera contre.

Une commissaire Verte explique que son groupe refuse ce texte car il vise quelque chose qui n'est pas atteignable par le moyen de ce texte, ce n'est pas le bon endroit.

Une commissaire socialiste indique que M. Ruysschaert a des arguments auxquels elle peut adhérer sur l'ensemble de la société, sur les circuits courts, la consommation locale, lutter contre les additifs et les ravages de l'agro-alimentaire mais ce n'est pas parce que les membres du Conseil municipal mangent mieux que l'ensemble de la société va manger mieux, que la société va arrêter de détruire la planète et la nature. Donc le Parti socialiste refusera ce texte car de nouveau les problèmes de la planète ne vont pas se résoudre avec 80 personnes.

Le commissaire du Mouvement citoyens genevois explique que les membres du Conseil municipal ont prêté serment de la destinée de la Ville de Genève et pas des membres et du microbiote de ses conseiller-ère-s municipaux. L'endroit est inadéquat et il faudrait traiter cela au plus vite et ne pas consacrer plus de temps au traitement du confort, du bien-être des membres du Municipal. Le Mouvement citoyens genevois refusera.

Le commissaire de l'Union démocratique du centre précise qu'il est indécent que des membres du Conseil municipal veuillent contrôler le boire et manger de leurs collègues présents, actuels et futurs. Tous les membres du Conseil municipal

sont des élu-e-s du peuple et par définition démocratiquement libres de choisir ce qu'ils consomment pour s'alimenter et boire. Cette résolution prouve la tendance séculaire de la gauche ou de la prétendue gauche à dicter aux élu-e-s et au peuple ce qu'ils veulent gouverner et ce qu'ils veulent régler dans leur vie intime. Il est vrai que la nourriture, les boissons doivent être contrôlées quant à la santé du peuple mais ce n'est pas dans le cadre d'un parlement municipal, c'est plutôt au niveau fédéral voire cantonal. L'Union démocratique du centre ne votera pas cette résolution.

La résolution R-292 est refusée à l'unanimité des membres présents, soit par 12 non (1 UDC, 2 LC, 2 PLR, 3 S, 3 Ve, 1 MCG) et 1 abstention (EàG).

—***—

M. Alain Miserez, rapporteur (LC). Je vous parle rapidement de la résolution R-292. Ce projet de résolution commence par des considérants qui soulignent que boire et manger est une nécessité pour les élu-e-s du Conseil municipal et qu'une alimentation durable, notamment, est importante. Après de nombreuses discussions, certaines problématiques ont été soulevées au niveau de la commission du règlement, et il a été décidé par 12 non et une abstention du représentant d'Ensemble à gauche de refuser cette résolution et d'entériner ainsi cette décision dans le rapport.

Mis aux voix, le renvoi de la résolution au Conseil administratif, traitée sans débat, est refusé à l'unanimité (65 non).

8. Rapport de la commission du règlement chargée d'examiner le projet de délibération du 28 juin 2021 de Mmes et MM. Alain de Kalbermatten, Anne Carron, Anna Barseghian, Corinne Bonnet-Mérier, Rémy Burri, Timothée Fontolliet, Uzma Khamis Vannini, Paule Mangeat, Amanda Ojalvo, Daniel Dany Pastore, Maxime Provini, John Rossi, Philippe de Rougemont et Christel Saura: «Pour une meilleure transparence sur les projets emblématiques de la Cité» (PRD-295 A)[1].

14 juin 2023

Rapport de M. Alain Miserez.

Ce projet de délibération a été renvoyé à la commission du règlement par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 28 juin 2021. La commission l'a étudié, lors des séances des 20 octobre 2021, 9 novembre 2022, 1er février, 3 et 10 mai 2023, sous la présidence de M. Amar Madani et de Mme Uzma Khamis Vannini. Les notes de séances ont été prises par Mmes Camelia Benelkaid, Luna Valls-Haenni et Caroline Pascal-Suisse, que le rapporteur remercie pour la qualité de leur travail.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

Considérant que:

– les membres de la commission des travaux et des constructions sont attachés à la démocratie participative;
– les commissaires veulent favoriser la concertation civile et rendre plus efficaces les travaux de la commission,

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 2, de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition de plusieurs de ses membres,

décide:

Article unique. – De lister dans chaque projet de résolution d'étude et/ou de réalisation la liste exhaustive de tous les acteurs de la société civile et/ou associatifs

[1] *Mémorial* 179e année: Annoncée et motion d'ordonnancement, No 6, p. 467.

et/ou des privés prenant part aux projets ainsi que leur préavis sur les projets en question.

Séance du 20 octobre 2021

Audition de MM. Alain de Kalbermatten et Maxime Provini, signataires

M. de Kalbermatten rappelle que ce projet de délibération concerne en particulier la commission des travaux. Comme sans doute remarqué, il y a plusieurs signataires qui sont tous membres de la commission des travaux, ce n'est pas une proposition faite de façon partisane mais plutôt par l'ensemble des commissaires de la commission des travaux à part M. Scherb qui s'est retiré, n'ayant pas voulu signer cette proposition. Autrement, tous les autres groupes y sont représentés. Ce projet de délibération est venu à la suite de l'examen de la proposition du Conseil administratif concernant les travaux de la salle multisports aux Eaux-Vives avec plus de 115 millions de francs d'investissement.

Il a donc été remarqué que les acteurs de la société civile (associations, habitants de la région des Eaux-Vives et autres) n'ont pas été consultés par le Conseil administratif lors de l'élaboration de ce projet. Il a aussi été impossible pour son groupe de trouver les auditionnés afin de savoir si les acteurs concernés étaient bien conscients des enjeux. Suite à ce constat, il a donc trouvé impératif que le Conseil administratif puisse leur présenter a minima la liste des personnes consultées pour un projet. Il y a eu des cas où les futurs utilisateurs ne se sentaient pas du tout concernés par un projet, alors il se demande comment il est possible de mettre en place des infrastructures publiques sans que les bénéficiaires de cette infrastructure soient d'accord ou au courant de ce projet. Il y a donc un décalage en amont que ce soit au niveau des concepteurs ou au niveau du Conseil administratif qui devrait plus impliquer les citoyens, problème qu'il espère résoudre avec ce projet de délibération.

M. Provini complète en disant que ce projet de délibération a commencé en 2005-2006, ce qui implique d'immenses changements entre-temps comme les changements de magistrat. Il aurait effectivement apprécié comme dit précédemment qu'une liste des auditionnés soit communiquée pour pouvoir ainsi mieux comprendre certains aspects.

M. de Kalbermatten précise qu'il ne s'agit ici que d'un outil supplémentaire pour rendre le travail plus efficace en commission. Tous les projets effectués sont pour la population et au service de la population, il faut donc être précis qu'importe la somme mise en jeu tant que la population est satisfaite.

Un commissaire remercie les commissaires pour leur présentation et ne peut que suivre leur projet de délibération.

Un commissaire socialiste constate un problème de formulation sur trois points. Il demande déjà de préciser ce qu'est un projet de résolution d'étude.

M. Provini répond que c'est un crédit d'étude mais est d'accord d'amender ce projet pour modification.

Un commissaire revient ensuite sur la phrase «la liste exhaustive de tous les acteurs de la société civile et/ou associatifs et/ou des privés prenant part aux projets» mais ne comprend pas car les associations d'habitants ne prennent par exemple pas part au projet lorsqu'elles sont consultées. Il s'agirait de modifier cette phrase par «consultés ou sollicités dans le cadre du projet». Il serait favorable de demander aux auteurs de trouver une formulation adéquate. M. de Kalbermatten est d'accord.

Un commissaire revient sur un troisième problème de formulation «ainsi que leur préavis sur les projets en question» et fait remarquer qu'il y a des acteurs (les associations d'habitants par exemple) qui ne donnent pas de préavis comme dans le cadre de l'association des habitants. D'autre part, il n'est pas sûr que ce soit légal de transmettre des préavis de groupes ou de personnes qui n'ont pas forcément envie que leur préavis soit connu.

M. de Kalbermatten propose de revoir le préavis et de le proposer de façon facultative.

Un commissaire demande aux signataires de revenir avec un projet reformulé.

Un commissaire remarque un autre problème de forme car il est fait référence à l'art.30 al.2 LAC qui est une référence à un règlement. A priori, ce serait une modification du règlement du Conseil municipal qui prévoit que toute proposition du Conseil administratif est assortie dans l'exposé des motifs et là on peut indiquer ce que doit comprendre cet exposé des motifs, notamment le listing des associations consultées. Au niveau fédéral, tout message du Conseil fédéral doit contenir un certain nombre de contenus (les personnes consultées, le résultat de la consultation, les conséquences pour les finances). Cette proposition en revanche lui paraît boiteuse.

M. de Kalbermatten invite la commission du règlement à corriger ce qui doit être corrigé dans ce projet et selon le règlement sans déformer le fond.

Un commissaire a une question sur le fond. Il comprend qu'il est prévu que chaque proposition d'étude ou de crédit d'étude soit accompagnée de cela mais il demande si cela vaut pour tous les crédits d'études comme un crédit de 20 000 francs.

M. de Kalbermatten précise qu'il ne sera jamais question d'un crédit d'étude à 20 000 francs car il s'agit d'investissements et cela impacte les concitoyens.

Il est donc à espérer que le Conseil administratif a la volonté d'aller face aux citoyens pour savoir si l'outil est pertinent ou pas.

Une commissaire revient sur l'article unique de ce projet de délibération et selon elle on ne passe pas d'une liste à un préavis. Elle trouve dommage de ne pas expliciter clairement comment consulter les gens car c'est bien de faire une liste mais il ne faut pas non plus l'utiliser de façon arbitraire car cela deviendrait partial. Il manque donc l'organisation d'une séance de participation qui soit représentative de la liste.

Sa deuxième question concerne la liste elle-même car elle trouve cela extrêmement compliqué d'établir une liste, donc elle demande comment il serait possible d'imaginer qu'une liste de cette envergure puisse se faire étant donné le nombre d'acteurs. Elle demande enfin s'ils avaient pensé aux antennes sociales de proximité qui ont une bonne connaissance des quartiers.

M. Provini répond que ce n'est pas la commission qui va décider de faire la liste mais le Conseil administratif plutôt devrait tenir une liste dans ce sens.

Un commissaire rebondit sur les interrogations de la commissaire et fait remarquer que l'idée n'est pas ici de faire une check-list des personnes à cocher mais voir plutôt en aval s'il y a eu beaucoup d'auditionnées pour ainsi faire le travail nécessaire.

Un commissaire pense qu'il y a ici deux problématiques différentes: la première étant celle de la consultation par l'exécutif qui débouche sur d'éventuelles listes dans la proposition. La deuxième concerne ce qu'a fait la commission tout au long de ces années, ce qui devrait être une deuxième proposition qui prendrait place à l'art.123 où la commission ou le secrétariat du Conseil municipal listerait toutes les personnes auditionnées pour les projets importants.

M. Provini n'y voit pas d'inconvénient car le but reste de mieux faire son travail.

Un commissaire rappelle que la question qu'il faut se poser est de savoir si une liste des acteurs consultés suffit à élargir le processus de démocratie participative.

La commissaire propose la modification suivante «De lister dans chaque projet de résolution d'étude et/ou de réalisation la liste exhaustive de tous les acteurs de la société civile et/ou associatifs et/ou des privés préalablement consultés dans le cadre de concertations […]» afin de comprendre que cela s'est déjà passé et ainsi avoir une sorte de visibilité.

Le commissaire demande quel était le problème dans ce projet.

M. Provini répond que c'était un problème de démocratie participative.

Une commissaire demande sur quels critères allaient être retenues les propositions des différentes associations ou personnes consultées, à savoir qu'il y a des critères qui peuvent être très différents; d'ordre politique pour des convictions personnelles ou simplement en rapport avec le projet.

M. Provini répond que des auditions seront faites dans le cadre de projets, les personnes émettent leur opinion et c'est le débat de la commission qui déterminera si telle suggestion est à retenir ou pas.

M. de Kalbermatten finit en disant que ce projet de délibération est un outil neutre pour mieux travailler en commission des travaux ou de l'aménagement.

Une commissaire propose l'audition de Mme Perler afin qu'elle explique la procédure qu'elle utilise lors d'un projet de crédit.

Une commissaire propose plutôt d'interroger plusieurs départements.

Un commissaire socialiste pense que c'est assez logique de commencer par le département des travaux.

Une commissaire dit que ce texte la rend mal à l'aise car le rôle d'une commission est d'auditionner et elle a l'impression de se substituer. Elle trouve en plus que la forme n'est pas bonne. Elle a l'impression qu'ils veulent rendre juridiques des processus qui doivent rester souples.

La proposition d'audition de Mme Perler est acceptée à la majorité des membres présents, soit par 13 oui (1 MCG, 2 LC, 3 Ve, 3 S, 2 PLR, 1 EàG, 1 UDC) et 2 abstentions (S).

Séance du 9 novembre 2022

Audition de Mme Frédérique Perler, conseillère administrative, en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM), accompagnée de Mme Charlotte Malignac, codirectrice du DACM, et de M. Philippe Meylan, directeur de la Direction du patrimoine bâti (DPBA)

La présidente invite les auditionnés à faire part de leur approche, propositions, doléances, conseils à propos du projet de délibération PRD-295.

Mme Perler explique, à la lecture du PV, qu'elle a compris que la commission souhaitait l'entendre afin qu'elle explique la procédure d'un projet de crédit. De plus, elle a compris que l'ensemble du Conseil municipal était très attaché à la démocratie participative et que les commissaires souhaitent favoriser la concertation civile afin d'avoir plus d'efficacité dans leur travail en commission.

Son département a essayé de se projeter dans le cadre d'une proposition (PR) qui serait soumise au Conseil municipal. L'idée serait qu'il y ait une liste

regroupant les personnes, entités privées/citoyennes etc., cela dans le cadre de chaque proposition soumise au Conseil municipal, permettant ainsi au Conseil municipal d'avoir les préavis des entités consultées et leur évitant d'avoir à les entendre à leur tour. Son département pourrait donc restituer à la commission les différents avis consultés et éclairer les différentes commissions en fonction de leurs questionnements précis.

Quand le département est sur un projet et qu'il demande à une entité un point de vue, il s'agit généralement d'un avis très technique, alors que le travail des commissions est de prendre connaissance d'une proposition, de procéder à des auditions et de l'approuver ou pas.

Afin qu'il y ait une information large, elle prend comme exemple les projets du MAH où des points de situation sont faits régulièrement.

M. Meylan s'exprime sur le préau de l'école des Pâquis et ajoute que tout un processus de concertation a été mis en place. Il rappelle également qu'à l'origine son service est ingéré en tant que service technique et non de processus de concertation. Ce sont les services bénéficiaires, par exemple les services des écoles, de la petite enfance ou encore de la culture, qui vont organiser les concertations.

Il ajoute que pour le cas de Handicap Architecture Urbanisme (HAU) c'est un conseil technique qui est demandé et donc c'est son département qui va vérifier avec les structures que ça fonctionne. En général, les concertations sont lancées par les départements bénéficiaires et pour cause, ce sont ces derniers qui veulent savoir si le projet réalisé correspond bien aux besoins des uns et des autres.

Dans le cadre du projet des Pâquis, le département a participé à ce processus de concertation qui a engagé beaucoup de monde. En effet, c'est après réflexion avec les parties prenantes qu'ils ont abouti au résultat du projet qui a été présenté en commission sous forme d'un crédit de réhabilitation.

Il rappelle que lors d'une demande de crédit tous les participants sont cités. Il ajoute que le fait d'obtenir un avis après une demande n'est pas simple, étant donné qu'il faudrait formaliser cet avis de manière standard. A son avis, c'est compliqué pour son département de récupérer ce type de préavis, à moins que ce ne soit pour dire qu'ils ont abouti à ce résultat-là avec telle ou telle entité. Cette concertation est nécessaire pour la plupart des projets en fonction de leur complexité, les éléments sont pris en compte avec les services bénéficiaires.

Mme Perler mentionne aussi la rénovation de l'Ancien Manège.

M. Meylan explique que concernant l'Ancien Manège il s'agissait d'un très gros travail préalable pour la mise au point du programme du concours. Cela étant donné que toute une série d'acteurs du quartier étaient pris en compte. Le projet

obligeait un partage des surfaces et pour ce faire ils ne pouvaient pas s'étendre. C'est un bon exemple étant donné le déroulement très intéressant du projet ou chacun a accepté de faire des compromis de manière à arriver finalement au résultat connu. C'est le département de Mme Alder qui a conduit le processus, auquel ils ont assisté tout du long.

Mme Perler ajoute que de la même manière que sur le MAH, c'est surtout le DCTN qui a porté le projet. Concernant les projets qui n'ont pas eu de consultation, on trouve celui de l'école du Mervelet.

M. Meylan indique qu'en effet, il n'y a pas eu de consultation étant donné qu'il s'agissait d'un programme d'école relativement standard. De plus, les remarques de la commission des travaux et des constructions avaient été prises en compte et appliquées dans le projet dans la mesure du possible.

Mme Perler évoque le cas de la gare Cornavin où de nombreux acteurs travaillent sur le projet et où des associations sont/vont être consultées. En ce qui concerne la Pointe de la Jonction, il s'agit d'une co-construction et c'était une demande du Conseil. Il y a de nombreux acteurs qui effectuent ce travail de co-construction (le Forum et les Jardins de la Jonction). Concernant le projet de délibération de la rue de Montchoisy, il y avait une demande de concertation qui est en préparation.

Mme Malignac ajoute qu'elle aura lieu en 2023.

Mme Perler explique la situation du quai des Bergues où un projet de rénovation du quai a été soumis il y a plusieurs années au Conseil municipal. Actuellement, ce qui est prévu, c'est-à-dire une piétonnisation et une végétalisation, est une réponse à une pétition du Collectif de Saint-Gervais en concertation avec les commerçants.

Un commissaire se demande ce qu'est un «projet de résolution d'étude» ainsi que les «privés prenant part au projet», de qui s'agit-il. Il ajoute qu'il n'y a pas de préavis sur les projets en question, il y a des avis. Il demande si cela suffirait au Conseil administratif de modifier dans le règlement l'article indiquant que toute proposition du Conseil administratif est assortie d'un exposé des motifs auquel il serait ajouté que cet article doit contenir les prises de position des acteurs consultés.

Un commissaire clarifie que l'objet de la proposition tend à savoir si le Conseil administratif est d'accord ou non avec l'exigence que lorsqu'une proposition est présentée, tous les organes qui ont été consultés en amont soient listés.

Mme Malignac explique que cela dépend si c'est possible, en fonction du projet.

Un commissaire rectifie: l'idée de cette proposition de la commission des travaux et des constructions vise à ce que lorsque le Conseil administratif fait une demande de crédit, cette dernière doit expliquer quels organes ont été consultés et ce qu'ils ont dit.

Mme Perler ajoute qu'elle n'a pas abordé cette question au Conseil administratif. Afin de répondre précisément à cette question, elle leur propose de demander par écrit au Conseil administratif. De plus, elle suppose que cela ne coûterait rien de lister les personnes consultées ou sollicitées dans le cadre du projet. Cependant, concernant le préavis, cela lui semble plus compliqué comme l'expliquait M. Meylan.

M. Meylan explique que durant le début du processus de crédit d'étude, le département ne consulte personne. En effet, ils viennent demander des moyens au Conseil municipal pour pouvoir justement effectuer ce travail, il n'y aurait donc pas grand-chose à dire, si ce n'est les intentions élargies. Pour une demande de crédit de réalisation, il va être possible de montrer des résultats, dans ce cas, l'énumération ne pose pas de problème. Cependant, pour demander formellement à chaque entité qui a été consultée sa prise de position, il serait nécessaire de vérifier si les personnes sont légitimes et éligibles. En effet, dans les associations, il y a toutes sortes de structures différentes et donc ça lui paraît difficilement réalisable. Il ajoute que cela ne tiendrait, d'autant plus, pas à son département d'organiser les consultations mais au département bénéficiaire.

Mme Perler ajoute que si l'on consulte HAU ou bien les milieux cyclistes, il s'agit d'un point de vue technique qui est lié aux préoccupations de l'entité même. En revanche, si on prend l'exemple de la gare de Champel, si les questions d'accessibilité avaient été vérifiées en amont, les remarques auraient pu être prises en considération pour l'ajustement du projet.

Une commissaire se questionne à propos du processus de consultation concernant les propositions qui sont votées au Conseil municipal. Elle rappelle que c'est un projet qu'il s'agirait de reformuler, comme ça a déjà été proposé lors de la dernière audition. Ce projet porte sur les crédits d'étude comme de réalisation. Elle demande confirmation qu'il y a bien plus d'étapes avant le crédit de réalisation que celui d'étude.

M. Meylan acquiesce.

Une commissaire questionne la non-standardisation du processus et le fait que le fonctionnement reste très dépendant du projet en soi. Elle se demande si le département a tout de même des critères d'orientation sur qui et quand consulter par rapport aux entités extérieures.

M. Meylan explique qu'il y a d'une part les consultations techniques où le département va consulter pour des aspects techniques, et de l'autre, le bénéficiaire qui lui va consulter pour des enjeux plus politiques.

Une commissaire clôt son intervention en ajoutant que l'on a beau lister des associations consultées éventuellement, ça ne veut pas dire qu'elles étaient d'accord.

M. Meylan, Mme Perler, Mme Malignac acquiescent.

Un commissaire explique qu'il est choqué du fait que Mme Perler ait évoqué avoir vu les PV des commissions. Il ajoute qu'il y a une stricte séparation entre le Conseil administratif et le Conseil municipal. Il rappelle que durant la législature de 2015 à 2020, les PV n'étaient pas transmis aux magistrats, mis à part s'ils les demandaient. Il y a, pour lui, une problématique qui implique que si une commission du Conseil municipal se prépare pour une séance avec le Conseil administratif, ce dernier saura déjà exactement ce qui a été dit au sein de la commission.

La présidente explique que le Conseil administratif a, en principe, accès à tous les PV, ordres du jour (OJ), etc. De plus, ils ont accès à toutes les commissions et sur demande ils peuvent obtenir le PV si la/le président-e est d'accord. Cette mesure a été mise en place par le Bureau et confirmée.

Mme Roch-Pentucci ajoute que l'article 22 de la LAC indique que tout le Conseil administratif peut participer aux séances. Cela a eu comme conséquence que tous les procès-verbaux sont transmis, de manière confidentielle, aux membres du Conseil administratif après avoir été approuvés. Cette mesure décidée au Bureau a été confirmée dans une démarche très transparente. De plus, dans le mémento reçu par chaque président de commission, il est mentionné que les PV approuvés sont transmis de manière confidentielle au Conseil administratif.

Un commissaire ne se souvient pas avoir approuvé une telle démarche.

Mme Perler explique que les procès-verbaux approuvés, concernant les objets du département, leur permettent d'être à jour sur la discussion et de faciliter le travail de tous.

Un commissaire se questionne sur «les gens prenant part au projet». Notamment il évoque le projet de Montchoisy où le département a entendu certaines associations, mais pas forcément toutes comme on a pu le voir dans la presse. Il demande donc aux auditionnés qu'est-ce qu'ils estiment de positif ou de négatif si cet article venait à être validé et que, d'une certaine manière, le Conseil municipal pourrait les reprendre sur le fait d'avoir consulté telles associations ou tels privés et pas un autre.

De plus, il est paru dans la presse qu'à Montchoisy une seule partie des associations a été entendue, ce qui prouve que certains habitants, concrètement, souhaitent être entendus. Il se demande donc si ce projet permettrait de simplifier le processus et éviterait certaines frictions.

Mme Perler explique que cela impacterait les services. Elle ajoute que ce qui est indiqué dans la presse doit être cru étant donné que cela risque d'être vrai bien que ça ne soit pas tout à fait exact. Il y aura toujours quelqu'un qui n'a pas été consulté étant donné qu'il y a un tissu associatif très dense.

Un commissaire en déduit donc, d'après cette intervention de Mme Perler, que l'acceptation de cet article les aiderait à travailler dans ce sens-là. En effet, le réseau associatif des différents conseillers municipaux les aiderait à avoir une vue d'ensemble et potentiellement éviter que des gens ne soient oubliés.

Mme Malignac ajoute qu'aujourd'hui la société civile est consultée en fonction des projets. Ce qui changerait, si le projet de délibération était voté, serait la manière dont une restitution serait faite à la commission des travaux et des constructions lors d'une demande de crédit. Lorsque le Conseil administratif consulte, un retour est fait mais dans le cas où ce projet de délibération serait accepté, il y aurait une formalisation plus contraignante. Actuellement, lorsqu'ils présentent un projet, ce n'est qu'une résultante de la démarche, alors que le résultat de la consultation pourrait être plus explicité.

Un commissaire revient sur le terme de «prenant part» et en déduit donc que cela permettrait, en amont de leur présentation de projet, de dire avec qui ils discutent pour voir si quelqu'un est oublié. Pour lui c'est là le point positif du projet de délibération. Il demande donc aux auditionnés s'ils voient la chose de la même manière ou s'ils la voient plutôt comme un frein.

Mme Perler répond que ça dépend de ce que les signataires souhaitent.

Un commissaire rajoute que le terme «prenant part» dans le projet d'article définit que l'on est encore dans la discussion de la consultation et donc encore dans le processus. Il les questionne sur l'impact de cette éventuelle liste et si elle les aiderait à avoir de nouvelles idées, en écarter certaines ou si elle serait un frein.

Mme Perler explique que lorsque l'on se met une contrainte et que l'on n'y répond pas totalement, on contraint tout le monde.

Mme Malignac clarifie que le fait de consulter est une chose qui est de plus en plus demandée et est incontournable. Le département est amené à le faire plus souvent et ils ont davantage de mandataires qui les accompagnent pour ce faire. En effet, il s'agit d'un métier que d'arriver à faire travailler des gens ensemble qui représentent parfois des intérêts divergents. De plus, ils mettent les représentants d'associations ou de commerçants dans des situations qui ne sont pas simples étant donné qu'ils doivent représenter leur propre groupe dans lequel les avis peuvent également diverger. Aujourd'hui le département a des mandataires qui viennent les aider pour ces consultations. En effet, ils arrivent avec un programme

du service bénéficiaire, une réalité technique complexe ainsi qu'une société civile qui a des demandes et des questionnements.

Il est difficile de se projeter sur l'espace public, chacun a ses habitudes. Afin d'étayer ce propos, elle prend les exemples des rues Rousseau et de Montchoisy où des aménagements provisoires ont été placés. Il était donc difficile pour la population et les usagers d'imaginer comment ils auraient pu s'emparer de cet espace. Dans une démarche similaire, sur le quai des Bergues qui était déjà aménagé, il y a eu de nombreuses idées pour l'améliorer étant donné qu'il y avait déjà une bonne base.

La démarche de consulter est contraignante dans le sens où c'est un travail qui est fait avec de nombreux intervenants (les spécialistes, le service bénéficiaire, les services constructeurs ainsi que des mandataires experts en la concertation) et qu'il faut définir à quel moment il est juste de consulter. Est-ce que c'est au moment de l'élaboration du programme, au moment du crédit d'étude comme pour le parc de la Jonction? Ou bien plus tard, quand ils ont déjà le crédit d'étude et qu'ils font avec, comme le MAH? Ou est-ce que c'est encore plus tard, étant donné que la situation est trop abstraite au début et qu'ils veulent améliorer telle ou telle chose par la suite?

Trouver le juste moment où consulter permet d'arriver à une juste concertation et d'impliquer les gens pour qu'ils amènent une plus-value au projet. Il n'y a pas de bonne recette, ce n'est pas linéaire. Elle trouve positif le fait de pouvoir l'annoncer et donc éviter de passer à côté de quelqu'un. Cependant, généralement la société civile sait assez bien qui a été oublié autour de la table.

Un commissaire soulève donc l'utilité de l'objet afin de, potentiellement, éviter d'oublier quelqu'un.

Mme Malignac explique que généralement le tissu associatif se connaît assez bien. Elle termine en ajoutant que d'avoir une flexibilité est important.

Mme Perler ajoute que si l'objectif du Conseil municipal est d'éviter de contacter des associations ou des membres de la société civile qui ont déjà été consultés, la liste pourrait être bénéfique.

Une commissaire évoque la partie opérationnelle très complexe de l'objet et la notion de la participation qui est un mot superbe. Participe qui peut. La vision politique défendue par les auteurs de cet article met en lumière un processus plus efficace, plus transparent, sur qui est auditionné ou pas. Comment peut-on améliorer la vision politique, la transparence en termes participatifs de manière générale?

Mme Perler dit que l'on peut toujours tout améliorer, la question qu'elle pose donc à la commission est de savoir s'il faut passer par un projet de délibération

ou par un autre outil. Il y a de nombreux facteurs qui interviennent lors de la participation, les gens ne veulent pas forcément être consultés directement. Elle se questionne sur la manière dont la commission du règlement pourrait être informée concernant les personnes qui ont été impliquées de près ou loin dans le projet et dans les démarches administratives.

Un commissaire se demande si, plutôt que de travailler sur un projet de délibération spécifique, la commission du règlement travaillait sur le règlement étant donné qu'ils sont la commission qui est supposée s'en occuper. Il émet l'hypothèse de rajouter à l'article du règlement concernant les propositions du Conseil administratif un exposé des motifs. Ce dernier prendrait en compte les crédits d'étude et de réalisation. De plus, il se demande si le fait de contraindre l'exposé des motifs à contenir les résultats des consultations changerait quelque chose.

Mme Perler explique que ces éléments recevraient une attention particulière de la même manière que lorsqu'il a été décidé de mettre dans toutes les propositions des chapitres dédiés à: un exposé des motifs, les coûts, les références au PFI et à l'urgence climatique.

Un commissaire ajoute que dans ce cas, il en découlerait que le résultat d'une quelconque consultation pourrait systématiquement être ajouté.

Mme Malignac explique que lorsqu'il s'agit du développement durable il y a toujours un point sur l'implication sociale et donc un retour présenté dans l'exposé des motifs. Lorsque le département passe en commission, ils ont toujours des questions concernant la manière dont le projet a été reçu et quelles ont été les personnes consultées. C'est un point qui est systématiquement abordé.

Un commissaire ajoute que, plutôt que de faire un projet de délibération, l'objet pourrait se transformer en motion, cela sans changer le texte. Il se demande si cela pourrait ou pas avoir un impact positif et si le Conseil administratif serait d'accord de répondre positivement à une motion.

Mme Perler explique qu'une fois que les motions ont été acceptées par le Conseil municipal, elles sont redistribuées dans les départements concernés.

Un commissaire soulève que dans ce cas, ils sont tous concernés étant donné que l'objet concerne toutes les propositions du Conseil administratif.

Mme Malignac précise qu'il ne s'agit que des projets de construction et d'aménagement.

Un commissaire se questionne sur les champs d'application de ces consultations. La constitution fédérale et cantonale prévoit et définit la notion de consultation. Au niveau fédéral ce sont les cantons, les partis politiques et les milieux intéressés qui sont invités à se prononcer sur les actes législatifs importants et sur

les autres projets de grande portée lors des travaux préparatoires ainsi que sur les traités internationaux importants. En ce qui concerne la Constitution de la République et canton de Genève, les communes, les partis politiques et les milieux représentatifs sont invités à se prononcer lors de travaux préparatoires concernant les actes législatifs et les conventions intercantonales importantes ainsi que sur les autres projets de grande portée. Il se demande donc s'il serait intéressant pour le Conseil administratif de faire référence aux règles de la consultation fédérale dans la motion, cela impliquerait que n'importe qui pourrait poser des procédures de consultation.

Mme Perler explique qu'au niveau cantonal, c'est surtout dans l'application de cette consultation, par exemple pour le PAV ou les grands PLQ, qu'il y est fait référence. En ce qui concerne les grands projets, leur définition est variable en fonction des personnes, ils tiennent néanmoins compte en général du champ d'application et du périmètre.

Un commissaire suppose que le Conseil administratif a un outil de gestion des projets et que certains ont un degré de suivi plus grand que les autres en fonction de leur importance. Il suppose que dans cette gestion de projets de nombreux éléments sont pris en compte, parmi lesquels un montant voté, un délai très court ou encore une sensibilité politique faisant que certains projets finissent en haut d'une liste des priorités. Il serait intéressé d'arriver à trouver un mot à mettre dans une motion qui soit clair pour tout le monde. Il souhaiterait trouver, sur cette base, un peu trop ouverte à son goût, un compromis, sinon il faut refuser le projet de délibération et passer à autre chose.

Mme Malignac évoque la complexité du mot «important». Parfois, c'est l'argent qui est important mais l'enjeu ne l'est pas ou n'est pas sujet à débat. Par exemple tout ce qui est des tuyaux, ce type de projet représente toujours des sommes conséquentes mais n'a pas de grands enjeux. Le plan directeur communal, au contraire, ne représente pas un budget très élevé, cependant il est extrêmement important. Il y a parfois des petits objets qui ont un enjeu important. Si on prend comme exemple le préau de l'école des Pâquis, il n'est pas d'importance territoriale mais pour le quartier et les enfants qui la fréquentent, c'est très important. Il faut parvenir à garder une marge qualitative d'appréciation qui permet d'avoir un retour plus abouti ou explicite des consultations.

La présidente propose une situation concrète. Elle évoque un exemple dans lequel des personnes sont venues présenter leur projet en prétendant avoir consulté les associations d'habitants, les maisons de quartier, etc. Par la suite, la commission se retrouve à auditionner une maison de quartier voire, par hasard, à auditionner une association d'habitants. Ces derniers, qui sont plus alertes et savent quel est le circuit du projet, prennent contact directement avec la commission des travaux et des constructions en disant qu'ils aimeraient telle ou telle chose dans le projet.

Dans ce type de situation, la commission se retrouve parfois avec des projets qui n'ont pas été consultés correctement et dont les personnes concernées sont insatisfaites étant donné que certains éléments n'avaient pas été reportés au moment de l'audition.

Le projet de délibération permettrait d'harmoniser les échanges d'informations sans aucun jugement et d'établir une liste exhaustive afin d'auditionner uniquement les parties qui ont quelque chose à dire ou à ajouter.

Mme Malignac explique que la consultation est très compliquée et cela à cause de la temporalité. Elle prend pour exemple le cas de la construction d'une école, lorsque toutes les parties sont d'accord et que tout se passe bien, il faut sept ans entre le début et la fin des travaux. Même si la consultation a été faite à un moment T, comment peut-on revenir vers ces parties, comment peut-on faire le suivi du projet?

Mme Perler évoque l'idée d'insérer un chapitre et d'être plus précis.

Un commissaire socialiste ajoute qu'actuellement le règlement demande simplement au Conseil administratif d'évoquer les motifs mais pas ce qu'il doit y avoir dedans.

Mme Perler répond que ce fonctionnement lui convient.

Un commissaire lui demande si c'est la situation actuelle qui lui convient ou si c'est la proposition de demander que dans l'exposé des motifs il y ait un compte rendu des consultations.

Mme Perler rectifie qu'actuellement ce point est évoqué dans le volet de l'Agenda 21. Elle ajoute que dans le cadre de ce volet, ils pourraient préciser l'exposé des motifs en étant plus explicites sur les sollicitations, consultations ou demandes d'avis.

La présidente demande si les commissaires renoncent à l'audition du SAFCO que ce soit une motion ou un projet de délibération, peu importe, dans les deux contextes.

La commission refuse de renoncer à l'audition du SAFCO par 4 non (1 UDC, 1 MCG, 2 LC) contre 4 oui (S) et 4 abstentions (3 Ve, 1 EàG). Elle est maintenue pour le projet de délibération PRD-295.

Séance du 1er février 2023

Audition de M. Michel Bertschy, directeur du Service des affaires communales (SAFCO)

M. Bertschy indique que les questions d'opportunité ne sont pas du ressort du SAFCO ou du Conseil d'Etat, en revanche les questions de légalité oui. Du point

de vue formel, il précise que si les membres de la commission souhaitent avoir une disposition qui s'attache à la forme des projets, il est préférable de le mettre dans le règlement du Conseil municipal, car du point de vue logistique, un règlement avec un article unique est compliqué. La question est de savoir quelle est la volonté des proposants.

Si leur volonté est d'avoir une liste des personnes qui sont consultées lors de certains projets, il ne pense pas que ce soit nécessaire d'alourdir le texte du projet de résolution. En revanche, en s'inspirant de la loi fédérale sur la procédure de consultation (LCo; RS 172.061; cf.annexe), il indique qu'il faudrait centraliser les acteurs de la société civile et selon le sujet, extraire de la liste, qui est tenue peut-être par le Secrétariat du Conseil municipal ou alors le Secrétariat général, les personnes consultées. Ce sont des questions qui devront être résolues.

Selon lui, lister dans chaque projet les personnes ayant été entendues ou devant être entendues n'est pas fondamentalement utile. Ici, il est question de résolution et précise qu'il n'intervient pas pour les résolutions car il n'en a connaissance que très occasionnellement, il n'examine que les délibérations. Pour appuyer le fait que le texte n'est pas clair, il indique qu'il y a différents types de résolutions. Il y a des résolutions prévues dans la LAC et il précise que ce sont souvent des préavis en matière d'aménagement du territoire, il y a les résolutions qui sont définies dans le règlement du Conseil municipal et ajoute également que tout ce qui n'est pas une délibération est une résolution ou une motion.

Pour conclure, il explique qu'il faudrait définir davantage quelles sont les résolutions et quelles sont les matières affectées.

La présidente précise que ce texte a été déposé dans le but, premièrement, de ne pas se retrouver avec des personnes qui auraient été sollicitées, qui se seraient opposées à certains projets et que le Conseil municipal n'en a pas connaissance ou en a connaissance trop tard alors que le projet a bien avancé. La deuxième chose est d'avoir eu, par exemple, l'information selon laquelle certaines associations auraient été auditionnées, sollicitées ou en tout cas conviées à se prononcer et découvrir qu'elles n'avaient jamais été approchées ou qu'elles n'avaient jamais pu s'exprimer.

Les opinions des personnes qui s'opposent à des projets intéressaient également les auteurs pour essayer de comprendre ce qui les dérangeait à proprement parler et s'il était possible de faire quelque chose pour ne pas avoir de blocage civil. Elle précise ainsi que de la transparence était voulue car de nombreuses fois il a été constaté que des associations n'avaient été ni approchées, ni entendues, ni mises au courant alors que le contraire avait été indiqué aux membres de la commission concernée.

Tous les membres de la commission des travaux et des constructions ont ainsi déposé ensemble ce texte car ils ont été confrontés à cette situation.

Un commissaire rappelle que la proposition fait suite à un projet de délibération qui adoptait un règlement concernant la représentation du Conseil municipal de la Ville de Genève au sein des jurys SIA. En auditionnant sur ce sujet, il a été constaté que tous les projets de délibérations étaient illégaux car il était impossible d'imposer quoi que ce soit à des jurys SIA. Il s'agissait du projet de délibération PRD-296 déposé le 29 juin 2021 pour les mêmes motivations que celles qu'a rappelées la présidente.

A la suite de cela, la commission a refait un projet, le projet de délibération PRD-295. Un commissaire socialiste a les mêmes incertitudes que M. Bertschy non pas sur les intentions mais sur la forme. Il ne sait pas ce qu'est une résolution d'étude et il ne croit pas que les acteurs de la société civile, associatifs et privés donnent des préavis au sens réglementaire ou au sens légal du terme. Il doute qu'il soit possible d'insérer dans le règlement du Conseil municipal un texte qui parle de résolution d'étude, car c'est un objet non identifié, et d'insérer un article qui parle des préavis sur les projets.

Il rappelle que M. Bertschy a dit qu'il n'y avait pas de problème pour insérer la liste des personnes qui ont été consultées dans le cadre de la préparation d'un projet de crédit d'étude dans l'exposé des motifs du Conseil administratif par exemple, et indiquer dans le règlement que lorsqu'un membre du Conseil administratif fait un exposé des motifs sur un projet de crédit d'étude, il doit faire la liste des personnes qu'il a consultées. Il n'est pas sûr qu'un membre du Conseil administratif puisse donner le préavis de ces personnes. Ce serait aux membres du Conseil municipal intéressés de demander aux associations et aux personnes concernées quel était leur avis.

Donc il n'est pas sûr qu'il soit possible de le mettre dans le règlement. En revanche, concernant les préavis, il pose la question à M. Bertschy de savoir si cela lui paraît formellement réglementaire ou légal d'imposer la communication des avis donnés par des privés dans le cadre de consultations sans leur demander leur avis à eux.

M. Bertschy répond qu'il y a plusieurs cautèles concernant cette disposition. Tout d'abord, il n'est pas possible de parler de référendum s'il s'agit de résolution car il n'y en a pas. Ensuite, il est d'accord avec un commissaire socialiste sur le fait de dire que les associations ou la société civile ne font pas d'avis sauf si c'est prévu par la loi. La difficulté est que cela va imposer quelque chose aux membres du Conseil administratif qui va générer du travail sans avoir pris connaissance de leur avis à eux. La transparence de l'activité étatique est un principe de base à Genève et il y a aussi une question d'efficience. Il se demande ce que le fait de lister les personnes consultées va apporter de plus en matière de transparence.

Un commissaire répond que cela apportera la possibilité pour les membres du Conseil municipal de contacter ces personnes pour leur demander leur avis.

M. Bertschy indique qu'il y a un certain nombre d'associations qui se manifestent ou que les membres du Conseil municipal consultent régulièrement, qui sont entendues occasionnellement. Il indique qu'il s'agit d'un plan de travail d'une commune, le canton ne connaît pas le système fédéral, la Confédération est relativement claire, les membres du Conseil administratif ont une liste des associations, des entreprises, des personnes qu'ils entendent à chaque fois en procédure de consultation et même en commission. C'est lors des commissions que le travail des membres du Conseil municipal va intervenir, ce n'est pas le fait de rédiger un projet de résolution.

Un commissaire précise qu'il s'agit peut-être d'une erreur de rédaction, ce sont des projets de crédit d'étude.

M. Bertschy ajoute qu'il faut fixer le sujet et de quoi il est question. Il se demande à quoi cela sert de faire une liste car soit les personnes sont entendues, soit elles ne le sont pas. Il prend l'exemple des seniors pour lesquels il y a une liste d'associations et d'organes de l'État qui s'en occupent, il indique que la liste est sortie au moment de la commission et que les personnes sont ensuite convoquées, il explique qu'il n'y a donc pas besoin de faire une liste. Selon lui, cela alourdirait le travail car il est possible de parvenir au même résultat par d'autres moyens.

Un commissaire indique qu'insérer la liste dans l'exposé des motifs du crédit d'étude peut paraître utile. Si la liste est dans l'exposé du motif du crédit d'étude, elle devient publique et il est ainsi possible de savoir publiquement qui a été consulté.

Un commissaire indique qu'il a lu les précédents PV et que la commission remarquait à l'époque qu'il y avait eu très peu de consultations ou de concertations. Donc en voyant ce projet de délibération, il s'est demandé pourquoi ce n'était pas simplement une motion. Il s'agirait de demander que les membres du Conseil administratif qui présentent une proposition donnent toujours une indication sur les personnes ayant été consultées ou ayant participé à des séances d'information concernant le projet. Il se pose la question de savoir s'il était possible d'introduire une concertation dans une proposition, de l'imposer ou de la réclamer.

M. Bertschy pense que ce type de disposition doit être discuté, à tout le moins avec le Secrétariat général de la Ville de Genève car cela va impliquer plus de travail mais il s'agit d'une question de concertation avec la Ville. Ensuite, dans la mesure où les commissions elles-mêmes peuvent entendre les personnes qui sont intéressées, l'intérêt d'avoir la liste des personnes concertées émise par le Conseil administratif paraît faible, car si la liste des entités à inviter est établie, les membres des commissions demandent au chef de service du Conseil administratif

quelles sont les entités qui ont déjà été entendues dans la liste et il n'y a plus qu'à compléter, il est possible de faire plus simple.

Une commissaire explique que, selon elle, ce projet de délibération permet de donner plus de place et d'importance à la société civile, aux associations et à des projets qui concernent les citoyens. Elle se demande comment il serait possible de rendre visibles un peu mieux la société civile, les associations représentant les habitants dans des projets qui les concernent quand on est au Conseil municipal.

M. Bertschy s'exprime à titre individuel. Il indique que pour s'assurer que la population a été consultée sur un projet que le Conseil municipal estime être important et dans lequel il estime que la population doit être intégrée, le mieux selon lui est qu'à défaut de procédure de concertation adoptée, les commissions du Conseil municipal qui sont chargées d'examiner les projets puissent disposer d'une liste fixe de personnes, qu'il sera possible de compléter avec des noms ou d'en radier de telle manière à ce qu'il soit sûr que ces personnes ont été entendues.

Il s'agit d'une manière de faire, cela va ralentir le travail des membres du Conseil municipal mais cela n'est pas dramatique si le but est d'augmenter la concertation de telle manière à faire en sorte que les risques de recours ou de référendum diminuent.

La commissaire indique que ce sont toujours les mêmes personnes qui sont entendues, elle demande comment faire pour toucher d'autres personnes qui s'intéressent aux projets.

M. Bertschy indique que le seul exemple qu'il a trouvé est la loi fédérale sur la procédure de consultation (LCo; RS 172.061). C'est institutionnalisé au niveau fédéral pour des raisons évidentes, la question est de savoir si c'est à ce point important au niveau municipal. Il rappelle que dès qu'une liste est établie, il faut la déclarer au préposé. Il faut tenir compte du travail que cela implique car il faut la mettre à jour continuellement avec le risque de se tromper.

La présidente demande ce que la loi prévoit.

M. Bertschy répond qu'elle prévoit qui établit la liste, comment il faut procéder, à qui il faut envoyer les courriers, etc.

Un commissaire indique que ce n'était pas la démarche du projet. Ici, il s'agit seulement de faire la liste de qui a été consulté, donc ce n'est pas une liste des consultés obligatoires.

La présidente précise que c'est pour éviter de faire des doublons.

M. Bertschy indique que c'est mieux que les commissions disposent d'une liste et que les membres du Conseil municipal demandent au Conseil administratif ou à la personne qui le représente qui a été entendu.

La présidente précise que ce n'est pas nécessaire à chaque fois.

M. Bertschy dit qu'il ne faut pas que ce soit obligatoire.

Un commissaire indique que sur les projets de crédit d'étude, cela a un sens. Il prend l'exemple du MAH pour lequel il y a un projet de crédit d'étude de 20 millions, cela a un sens de connaître la position des personnes qui ont été approchées.

Discussion

Un commissaire socialiste indique qu'il est d'avis qu'il faut refuser ce projet de délibération. Selon lui, il n'y a pas besoin d'une disposition réglementaire pour pousser les membres du Conseil municipal à demander des renseignements au début d'étude d'un projet quel qu'il soit. Les membres du Conseil municipal sont habitués à auditionner les membres du Conseil administratif, le Parti socialiste considère que ce n'est pas nécessaire d'avoir un dispositif pour cela. Il précise que si toutefois il y a des velléités très fortes dans la commission de prévoir quelque chose, alors il s'abstiendra à titre personnel s'ils veulent transformer cela en motion qui invite le Conseil administratif à prévoir une liste. Il indique que la position du Parti socialiste est que le projet de délibération ne vaut pas la peine d'être voté en l'état.

Un commissaire centriste serait pour transformer le projet de délibération en motion, déjà car il n'y a pas l'aspect obligatoire du projet de délibération, ensuite car le Conseil administratif peut répondre à la motion.

Le commissaire du Mouvement citoyens genevois indique que tout ce qui va dans le sens de la transparence convient très bien au Mouvement citoyens genevois. Ce texte répond à cette attente. Il rappelle qu'il y a déjà eu des mauvaises surprises par le passé, que la confiance est rompue à cause du fait qu'il y a eu beaucoup de projets pour lesquels il a été affirmé que des acteurs de la société civile avaient été consultés mais qu'après vérification, ça n'avait pas été le cas. Le dernier en date concerne le PLQ Bourgogne pour lequel il a été dit que les intéressés, la société civile et même les associations qui défendent la nature avaient été consultés et que malheureusement, il a été constaté qu'ils n'avaient pas été consultés mais informés. C'est la raison pour laquelle la position du Mouvement citoyens genevois est de voter ce texte dans sa rédaction actuelle dans un premier temps.

Le commissaire de l'Union démocratique du centre rappelle que dans le passé, il y a eu des associations qui n'avaient pas été consultées et qu'il y a eu et peut y avoir des abus de la part de l'exécutif de la Ville. C'est une bonne disposition, l'Union démocratique du centre votera pour cela.

Un commissaire libéral-radical aimerait bien amender cette proposition. Il demande à ce qu'une formulation soit trouvée et émet l'hypothèse de l'alléger

un peu, ça peut consister en une communication avant de renvoyer au Conseil municipal pour s'assurer que les partenaires ont été consultés entre-temps. Mais indiquer l'ensemble des partenaires et leur position de manière formelle est sûrement une tâche écrasante. En conclusion, le Parti libéral-radical votera cela s'il faut voter mais il aimerait bien le retravailler.

Une commissaire du Parti libéral-radical indique qu'elle comprend le souci des commissaires qui est récurrent qui est de chercher la forme pour arriver à avoir des réponses à de légitimes questions. Elle demande si les membres de la commission ont des idées sur ce qui peut être fait de cette proposition.

La commissaire d'Ensemble à gauche indique qu'il y a un gros problème au niveau de l'aménagement des crédits d'étude, des acteurs qui concernent l'aménagement, il y a un énorme manque de visibilité, de cohérence. Le groupe Ensemble à gauche va quand même dans le sens du projet de délibération malgré le fait que l'article unique n'est pas clair, il faut le retravailler. Selon elle, la motion ne serait pas suffisante.

La présidente indique qu'elle est signataire de ce texte, elle a vécu les moments évoqués par différentes personnes ici à la commission des travaux et des constructions et elle s'est rendu compte, en travaillant sur le texte, de la lourdeur de ce qui était demandé aux un-e-s et aux autres pour obtenir un résultat assez précis, à savoir de la transparence de la concertation. Pour s'assurer de la concertation, rien n'empêche de redéposer un projet de délibération si une motion n'est pas respectée, donc elle suivrait l'avis du commissaire centriste qui est de transformer ce projet de délibération en motion. Elle apporterait un amendement car le terme de résolution ne veut rien dire, elle modifierait ainsi l'article: «De lister dans chaque projet d'étude ou de réalisation les noms des personnes ou associations concertées». Il s'agit de sa position en tant que corédactrice.

Une commissaire Verte indique qu'elle a trouvé que ce projet de délibération était une bonne idée car c'est vraiment important d'avoir le nom des personnes consultées, le processus de concertation est très important. Cependant, après l'audition de M. Bertschy, elle a de la peine à savoir comment traduire cela dans une procédure qui fonctionne, car il faut que cette procédure fonctionne maintenant et pour toujours. Elle ajoute qu'il est possible d'en faire quelque chose avec peut-être l'amendement que la présidente a proposé et l'éventuel changement en motion. Donc les Vert-e-s sont contre le projet de délibération et pour la transformation en motion.

Un commissaire socialiste revient sur la forme. Selon lui, le texte qui est proposé ne peut pas être voté car il rend très mal compte des intentions des auteurs du texte qui est d'assurer la consultation, la participation et la transparence de la consultation et de la participation. Par ailleurs, formellement c'est totalement inadéquat car le terme «projet de résolution d'étude» n'existe pas et les associations

qui prennent part au projet ne donnent pas des préavis. Donc, il n'est pas possible d'accepter un texte qui demande de publier des préavis qui ne sont pas donnés sur des projets de résolution d'étude qui n'existent pas.

Il indique que ce n'est pas possible d'insérer cela dans le règlement et qu'il serait possible de se satisfaire d'une motion. Il avait noté cela sous forme de motion: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'assortir l'exposé des motifs de ses propositions de crédit d'étude ou de réalisation de la liste des acteurs de la société civile ayant été consultés ou ayant pris part au projet.» Il ajoute également qu'il s'agit du travail des membres du Conseil municipal et que ce n'est pas en insérant une obligation de le faire dans le règlement que les membres du Conseil municipal vont mieux le faire. Il précise qu'il est possible en commission de demander au Conseil administratif quelles personnes ont été consultées et quels sont leur avis.

Un commissaire libéral-radical conserverait le projet de délibération existant et il en ferait un article unique. Ensuite il enlèverait «l'exposé des motifs», car en réalité ce qui est souhaité est que la liste soit adjointe à la résolution.

Un commissaire socialiste modifie la proposition: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'adjoindre à ses propositions de crédit d'étude ou de réalisation la liste des acteurs de la société civile ayant été consultés ou ayant pris part au projet.» Il indique qu'il est possible de préciser «acteurs individuels ou collectifs» mais selon lui, «les acteurs» englobent tous les acteurs.

Un commissaire du Parti libéral-radical ajoute que «l'ensemble des acteurs» pourrait être indiqué.

La commissaire d'Ensemble à gauche est d'accord qu'il faut que cela reste un projet de délibération. Elle explique que lorsqu'il y a un engagement par écrit à citer des personnes avec lesquelles il y a eu des discussions, cela engage davantage et est une manière de respecter réellement ce qui a été fait. Tandis qu'annoncer à voix haute s'il y a eu consultation n'est pas très engageant.

Le commissaire du Mouvement citoyens genevois indique que formuler l'article unique comme l'ont fait un commissaire socialiste et un commissaire du Parti libéral-radical lui va très bien pour autant que le texte garde sa forme de projet de délibération.

Un commissaire socialiste indique que s'il comprend bien, il est demandé au Conseil administratif de donner cette liste pour toutes les propositions qu'il fait. Pour illustrer ses propos, il prend quelques propositions qui sont actuellement à l'ordre du jour: Révision du Statut de la Fondation du Grand Théâtre de Genève, Bouclement du crédit de 150 000 francs d'étude relatif au plan stratégique de végétalisation avec l'ouverture d'un crédit complémentaire, Comptes 2021 de la

Fondation de la Ville de Genève pour le logement social, Ouverture d'un crédit de 7 millions destiné à la subvention d'investissement pour la contribution ordinaire et complémentaire 2023 au Fonds intercommunal pour le développement urbain FIDU, Achat de 10 véhicules électriques et d'installations de recharges pour la future Unité de nettoiement des toilettes publiques du Service logistique et manifestations. Il a donné quelques exemples, la plupart des propositions du Conseil administratif concernent ce genre de choses pour lesquelles ils ont besoin d'argent, ce n'est pas le MAH, ni un nouveau parc dans la ville. Selon lui, ce n'est pas forcément une bonne idée de demander aux membres du Conseil administratif de faire une liste de toutes les personnes qu'ils ont consultées.

Un commissaire socialiste indique que cela le gêne de rester sur le projet de délibération d'un article unique alors que M. Bertschy a émis des objections fondamentales qui dit que ça lui paraît inconcevable de faire un règlement avec un article unique de cette teneur.

Soit il faut se diriger vers une motion comme le proposait un commissaire socialiste avec un texte encore à retravailler et voir ce que le Conseil administratif dit lorsqu'il répondra à la motion, c'est-à-dire s'il s'accorde ou non. Un commissaire socialiste observe que l'audition de Mme Perler lors de la dernière séance consacrée à cet objet était flottante notamment car elle n'avait pas consulté ses collègues alors qu'elle représentait le Conseil administratif et ne pouvait ainsi pas engager le Conseil administratif. Si la motion est votée, il y aura une position claire du collège, c'est-à-dire de Mme Perler, de M. Gomez, de M. Kanaan, de Mme Kitsos et de Mme Barbey-Chappuis. Selon un commissaire socialiste, s'engager dans une voie où il y a une délibération avec un article unique lui semble une voie sans issue à laquelle il s'opposera.

Soit il faut aller vers un amendement au règlement du Conseil municipal dans lequel il est fait obligation au Conseil administratif de faire certaines choses par écrit. Il faudrait se rattacher à l'art.71 qui dit «Toute proposition du Conseil administratif est assortie d'un exposé des motifs». Certes, ça n'est pas limité à certains objets mais concernant cette obligation, le Conseil administratif peut parfaitement dire que compte tenu de l'objet il n'a consulté personne.

La présidente demande à ce qu'un membre de la commission trouve une réponse pour le commissaire socialiste qui a fait une liste d'objets auxquels ça ne se prêtait pas.

Une commissaire du Parti libéral-radical indique que pour le Musée d'art et d'histoire, il y a une liste des entités consultées de la société civile, en revanche ce qu'elles ont dit ou proposé n'est pas indiqué. Elle trouve que la mention de ces entités consultées est utile, qu'ensuite la commission peut éventuellement auditionner pour connaître leur avis, donc ce n'est pas complètement inutile. Elle se

demande pourquoi est-ce que c'est vraiment utile que ce soit appliqué à tous les objets.

Un commissaire du Parti libéral-radical se demande pourquoi ce ne serait pas juste la commission des travaux et des constructions. À l'énoncé des propositions, ce qui est important est de se dire qu'il y a un projet d'urbanisme, il pense que ça peut être utile lorsqu'il y a un grand projet de constructions.

Un commissaire socialiste explique que le Conseil administratif ne sait pas à qui l'objet sera renvoyé.

Un commissaire socialiste indique qu'en général ce sont forcément tous les projets y compris ceux qui sont renvoyés à la commission des finances ou à la commission des arts et de la culture.

Un commissaire du Parti libéral-radical restreindrait les commissions où ce caractère-là est obligatoire.

Une commissaire socialiste indique que c'est vrai que ça émane de la commission des travaux et des constructions, il y a eu un argumentaire totalement défendable et il y a certains aspects présentés qui peuvent être compris et soutenus. Elle rappelle qu'ils sont élus dans un délibératif au niveau communal qui est l'échelon de proximité pour représenter des quartiers, des associations, leur parti, des structures, leurs valeurs. Elle indique que si les membres du Conseil municipal estiment qu'ils ne peuvent pas être garant-e-s du rôle de savoir qui a été consulté ou non, qui a mal été consulté, qui était au courant ou non, elle a du mal à penser qu'un-e membre du Conseil administratif ou leur service sera complètement exhaustif sur tout.

Elle a l'impression qu'il s'agit d'une espèce de promesse à laquelle ils ne pourront pas répondre. Elle maintient que de savoir et de contrôler si une consultation a été bien faite, comment, à quel moment et qui a pu s'exprimer est le rôle des membres du Conseil municipal. Il y a des commissions pour ce genre de chose. Donc elle se demande qui d'autre de mieux que les membres du Conseil municipal peuvent être garants de cette liste et de son suivi.

Un commissaire du Parti libéral-radical indique que d'abord cela émane de la commission des travaux et des constructions et ensuite c'est concernant la transparence. Donc ça permet à la commission de dire qui a été consulté ou pas, parfois de relever la vigilance et de faire plus de participatif. Mais dans sa compréhension, c'est avant tout la transparence, donc ça doit pouvoir être un outil qui suit les travaux de la commission et qui est présenté au Conseil municipal en plénière, qui est disponible à l'ensemble des membres du Conseil municipal avec le préavis de la commission et le travail de la commission. Il s'agit d'un outil de transparence avant tout. Un commissaire du Parti libéral-radical partage

une partie de ce qu'une commissaire socialiste a dit, il est d'accord que c'est aux membres du Conseil municipal de faire ce travail mais c'est important de savoir en amont où s'est orienté le Conseil administratif, c'est l'occasion de savoir avec qui le Conseil administratif a discuté. Selon lui, il n'y a pas que le côté associatif.

Un commissaire socialiste indique que, selon lui, il est possible de voter ce soir sur la transformation ou non du texte en motion. Si la transformation est acceptée, alors le texte sera transformé en motion. Si la transformation est refusée, il faut que le projet de délibération soit modifié, donc le vote final serait repoussé à une séance ultérieure, car si c'est un projet de délibération, comme l'a dit un commissaire socialiste, plutôt qu'un règlement avec un article unique, il vaut mieux modifier l'art.71 du règlement du Conseil municipal existant.

Un commissaire socialiste répond à ce qui a été dit par un commissaire du Parti libéral-radical. Il indique que la transparence est générée en posant des questions en commission, en auditionnant chaque membre du Conseil administratif lorsqu'ils demandent de l'argent. Rien n'empêche d'avoir une petite liste en commission pour être sûr de savoir qui a été consulté et cela figurera au rapport de la commission qui a étudié sérieusement l'objet. Si cet article unique est voté, il ne sera pas rattaché au règlement du Conseil municipal, il va figurer dans la législation communale genevoise mais personne ne s'en souviendra. Selon lui, il n'y aurait pas de problème si les membres des commissions faisaient leur travail en début d'étude d'un projet, qu'ils posent les questions de savoir qui a été auditionné, pourquoi ils ne l'ont pas été, qu'est-ce qui a été dit. Il aimerait bien voter ce soir pour refuser ce projet de délibération et s'il n'est pas refusé, qu'il soit éventuellement transformé en motion.

Un commissaire centriste s'allie au commissaire socialiste par rapport à la transparence totale qui n'est pas obtenue lors des commissions. Il voulait signaler que Mme Malignac a souvent parlé de la consultation qui était très compliquée justement au niveau de la temporalité, avec des projets qui duraient parfois sept ans et que ça amenait les personnes à un suivi. Si les personnes sont perdues et qu'il n'y a pas de suivi, alors elles peuvent dire qu'elles n'ont pas été consultées et qu'elles ont été oubliées.

Il a parlé de concertation tout à l'heure, il s'agit de trouver un accord ou une entente pour aboutir à des objectifs qui soient similaires mais la concertation n'aboutit pas obligatoirement à une décision. Ce sont les membres des commissions qui assument le rôle de prendre les décisions et il y aura toujours des personnes qui seront opposées à des projets. Il indique qu'il se sent particulièrement concerné par rapport à un projet de délibération sur une piétonnisation et il se demande toujours ce que pensent les habitants, il se pose la question de savoir s'il faut faire du porte-à-porte pour aller voir des commerçants. Il explique que c'est

intéressant de voir qu'il y a des personnes qui ne se sentent pas concernées, qu'il y a des personnes qui commencent à s'alerter au moment où il y a quelque chose qui leur déplaît mais le stade de la réalisation a déjà commencé, il ne s'agit plus du projet d'étude, qu'il y a des personnes qui réagissent à ce qu'elles voient. Les membres du Conseil municipal doivent assumer leur responsabilité de pouvoir choisir et vérifier l'information auprès du Conseil administratif. Selon lui, une motion serait largement suffisante pour que cette volonté exprimée par la commission des travaux laisse une trace et soit reprise peut-être plus tard comme un projet de délibération beaucoup plus significatif et listé sur des points.

Un commissaire du Parti libéral-radical indique qu'il est d'accord avec un commissaire socialiste sur le fait qu'il faut en faire une motion.

La commissaire d'Ensemble à gauche indique que le problème n'est pas de savoir si les commissaires font bien leur travail car ils le font déjà très bien, la question est de conscientiser en amont les propositions.

Le commissaire du Mouvement citoyens genevois trouve que l'idée intrinsèque de ce texte est la transparence et cela répond à la notion intrinsèque d'un parlement qui est le pouvoir contre le pouvoir. Force est de constater que le rôle d'un membre du Conseil municipal doit être le contrôle, il ne pense pas que ce doit être fait par le biais de la motion mais plutôt par un texte qui a un caractère contraignant, quitte à le retravailler. Il souscrit si le texte n'est pas voté ce soir et s'il est retravaillé.

Vote sur la transformation du projet de délibération en motion

La transformation du projet de délibération en motion est acceptée à la majorité des membres présents, soit par 7 oui (4 S, 2 Ve, 1 LC) contre 2 non (UDC, MCG) et 3 abstentions (1 EàG, 2 PLR).

Vote sur la question de savoir s'il faut retravailler le texte

La majorité des membres présents ont voté pour retravailler le texte, soit 7 oui (2 PLR, 1 UDC,1 MCG, 1 LC, 1 EàG, 1 Ve) contre 6 non (4 S, 2 Ve).

Séance du 3 mai 2023

Un commissaire socialiste rappelle qu'ils avaient envoyé un amendement au début du mois.

Un commissaire socialiste rappelle l'historique. Il indique qu'il y a eu un vote pour la transformation de ce projet de délibération en motion et un autre vote sur

le fait que le texte devait être retravaillé et précise qu'un autre commissaire socialiste avait proposé un projet le 5 avril 2023.

Le commissaire socialiste fait lecture de la proposition: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'adjoindre à l'exposé des motifs de tout crédit d'étude ou de réalisation la liste exhaustive des acteurs individuels et collectifs de la société civile ayant été consultés ou ayant pris part au projet.» Il indique qu'il s'agit de la même démarche que la démarche initiale, sauf que le projet de délibération se transforme en une motion et qu'il est demandé au Conseil administratif de le faire. L'idée est d'une part d'éviter l'obstacle de l'illégalité d'imposer cela au Conseil administratif au regard de la répartition des compétences, notamment de la LAC, d'autre part de donner la possibilité à tous les membres du Conseil municipal, à commencer par ceux qui siègent dans les commissions concernées, de contacter directement les acteurs pour obtenir éventuellement d'eux des informations quand ils ne sont pas couverts par le secret.

La présidente ajoute qu'il est possible d'obtenir des informations quand ils ne sont pas encore couverts par le secret puisque le dépôt du projet ainsi que la liste jointe sont publics et la commission n'a pas encore commencé le travail. Donc ils ne sont pas encore couverts par le secret.

Un commissaire socialiste est d'accord. Il prend l'exemple d'une personne qui siégerait dans un jury de concours et dit qu'ils sont couverts par le secret de fonction avant, pendant, après et donc ils ne peuvent rien dire de ce qu'ils font même quand ils représentent le Conseil municipal. C'est le problème qu'ils avaient eu avec la première formulation qui, elle, modifiait le règlement en expédiant des membres du Conseil municipal dans les jurys de concours et ils se sont aperçus que ça ne servait à rien parce qu'ils ne pouvaient rien dire.

Une commissaire libérale-radicale demande si c'est un amendement ou une recommandation.

Un commissaire socialiste répond que c'est une proposition de texte pour la motion car le faire sous forme de projet de délibération était contestable du point de vue de la forme.

Une commissaire libérale-radicale demande s'il supprime la phrase «ayant pris part au projet ainsi que leur préavis sur les projets en question».

Un commissaire socialiste répond par l'affirmative car c'est illégal.

La présidente demande s'ils ont besoin de temps pour réfléchir à cet amendement.

Les membres de la commission répondent par la négative.

La commissaire d'Ensemble à gauche informe le commissaire socialiste que ce serait plus pratique de mettre en pièce jointe la proposition, plutôt que d'écrire un mail, ça faciliterait le rangement dans le dossier du texte.

La présidente met au vote le principe de cet amendement car le principe de le transformer en motion avait déjà été voté.

Vote sur le principe de cet amendement

Le principe de cet amendement est accepté à la majorité des membres présents, soit par 11 oui (3 Ve, 4 S, 2 PLR, 1 EàG, 1 LC) et 2 abstentions (MCG, UDC).

La présidente précise qu'il n'y aura pas de vote sur le texte puisque dans l'ordre du jour il est seulement indiqué «discussion et suite des travaux».

Séance du 10 mai 2023

Prises de position et vote

La présidente indique qu'une commissaire Verte doit partir plus tôt et qu'elle souhaite pouvoir parler des votes éventuels, notamment pour le projet de délibération PRD-295 «Pour une meilleure transparence sur les projets emblématiques de la Cité». Elle demande si les membres de la commission du règlement sont d'accord de commencer d'abord avec le projet de délibération PRD-295.

Les membres de la commission sont d'accord.

La commissaire d'Ensemble à gauche indique que la position de son parti est d'accepter avec l'amendement.

Un commissaire du Parti libéral-radical demande à ce que l'amendement soit répété.

Un commissaire socialiste indique qu'ils avaient déjà voté un premier amendement qui était la transformation du projet de délibération en motion. Ensuite il indique que l'amendement sur le texte est «le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'adjoindre à l'exposé des motifs de tout crédit d'étude ou de réalisation la liste exhaustive des acteurs individuels et collectifs de la société civile ayant été consultés ou ayant pris part au projet». Il s'agit d'une rédaction qui évite d'être confrontée à la loi et au règlement ici.

La présidente rappelle qu'ils avaient voté la transformation du projet de délibération en motion et accepté l'amendement.

Un commissaire du Parti libéral-radical indique que son groupe est favorable.

Le commissaire du Mouvement citoyens genevois souscrit à l'amendement.

La présidente met au vote le texte, qui est accepté à l'unanimité des membres présents.

PROJET DE MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'adjoindre à l'exposé des motifs de tout crédit d'étude ou de réalisation la liste exhaustive des acteurs individuels et collectifs de la société civile ayant été consultés ou ayant pris part au projet.

Annexe: RS 172.061 – loi fédérale du 18 mars 2005 sur la procédure de consultation (loi sur la consultation, LCo) (admin.ch)
https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2005/542/fr

–***–

M. Alain Miserez, rapporteur (LC). Je profite rapidement de parler de ce projet de délibération. L'idée était finalement de faire participer de manière plus intensive les différents acteurs de notre société civile aux différents projets de notre commune.

Après de nombreuses discussions, la commission a estimé qu'un amendement pourrait être intéressant en vue de transformer ce projet de délibération en motion. Les membres de la commission ont été d'accord et ont proposé l'invite suivante: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'adjoindre à l'exposé des motifs de tout crédit d'étude ou de réalisation la liste exhaustive des acteurs individuels et collectifs de la société civile ayant été consultés ou ayant pris part au projet.» Cette transformation en motion a été acceptée sous forme d'amendement, lequel a été accepté par la commission afin d'inviter le Conseil administratif à nous informer de manière plus précise par rapport à la prise en charge et à la visibilité des différents souhaits des acteurs de la société civile.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Comme vous l'avez rappelé, ce projet de délibération a été transformé en motion. Je vous fais donc voter sur la motion.

Mis aux voix, le renvoi de la motion au Conseil administratif, traitée sans débat, est accepté à l'unanimité (65 oui).

La motion est ainsi conçue:

MOTION M-1798

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'adjoindre à l'exposé des motifs de tout crédit d'étude ou de réalisation la liste exhaustive des acteurs individuels et collectifs de la société civile ayant été consultés ou ayant pris part au projet.

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

9. Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 17 janvier 2023: «Contre une nouvelle taxe sur les déchets urbains des entreprises au 1er janvier 2023» (P-481 A)[1].

30 juin 2023

Rapport de M. Christian Steiner.

Cette pétition a été renvoyée à la commission des pétitions (CP) par le Conseil municipal lors de sa séance du 17 janvier 2023. Elle a été traitée sous la présidence de M. Rémy Burri les 13 mars et 8 mai 2023. Les notes de séances ont été prises par Mme Aurea De Toro, que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

Texte de la pétition

Voir en annexe.

Séance du 13 mars 2023

Audition de Mme Francine Premet, pétitionnaire

Mme Premet commence en disant qu'elle est bijoutière indépendante. Elle a fait cette pétition car, selon elle, avec la taxe de 50 francs, on a ciblé certains indépendants, soit les professionnels que la Ville n'avait pas ciblés avant. Elle travaille avec de l'or et de l'argent. Il est évident qu'elle ne met pas les déchets à la poubelle. Il y a des indépendants concernés, qui donnent des cours de flûte, par exemple; ces derniers ne mettent pas plus de déchets dans leurs poubelles que s'ils étaient chez eux. Le même problème existe pour les indépendants qui ont leur adresse professionnelle à leur domicile. Elle a trouvé cette taxe profondément injuste étant donné qu'on paie des impôts au Canton pour les poubelles. Selon elle, c'est une double taxe qui est du vol autorisé. Le titre de la taxe est «pollueur-payeur». Dans ce cas, elle déclare que si elle paie, elle pollue et elle ne triera plus rien. Cela sera contre-productif.

Cette taxe est profondément injuste; elle ne veut pas la payer. Elle est celle qui devrait payer le moins, car elle emploie seulement une personne. Cependant, elle a un ami qui possède une fiduciaire et elle l'a rendu attentif au fait qu'il devra payer 50 francs pour chacune des 50 personnes employées. Elle a envoyé son opposition à Berne. En effet, la Ville de Genève est hors la loi, car elle a l'obligation de passer chez M. Prix pour ce genre de taxe. En ce moment, M. Prix a dit

[1] *Mémorial* 180e année: Commission, No 37, p. 5106.

qu'il était très étonné de cette taxe. En effet, pour les eaux claires, les eaux sales, les poubelles et tout ce qui se rapporte aux déchets, la Ville de Genève a l'obligation de le contacter pour mettre en place une nouvelle taxe. Il s'étonne, car Genève ne lui a pas écrit depuis des années. Elle pense que ce n'est pas la seule taxe qui est dans ce cas. Elle constate un vice de forme.

Le président reprend en disant que la modification de la loi dont parle Mme Premet n'est pas connue par tous les commissaires. En effet, c'est une modification qui devait entrer en vigueur le 1er janvier 2023, alors il lui propose de donner des précisions et de contextualiser afin que tout le monde comprenne.

Mme Premet est étonnée que les commissaires ne savent rien sur le sujet. Selon elle, c'est la CP qui doit être au courant des lois. Elle demande s'il y a un indépendant autour de la table, car elle aimerait être comprise.

Une commissaire répond qu'elle est avocate.

Mme Premet constate que cette commissaire n'est pas dans le secteur primaire.

Un commissaire trouve que Mme Premet a soulevé beaucoup de questions. Il explique que la CP existe pour entendre les préoccupations des citoyens. A partir de là, la CP creuse le problème, s'informe et essaie de trouver des solutions.

Mme Premet comprend mieux le fonctionnement de la CP. Elle poursuit en disant qu'elle connaît une indépendante exerçant à Genthod qui lui a dit que la taxe s'élevait à 170 francs. Elle a l'impression que c'est à la tête du client. Son but premier est d'enlever la taxe; elle la paie à double. Dans les pétitionnaires, il y a notamment une interprète qui est deux ou trois jours par semaine à Bruxelles; cette taxe est injuste et n'a aucun sens pour elle. D'un côté on dit qu'il faut aider les petits commerçants, mais d'un autre côté elle n'a pas cette impression. En effet, elle pense que la Ville de Genève cherche de l'argent. C'est comme une taxe professionnelle à double.

Un commissaire souhaite préciser le fonctionnement de la CP. Il explique à Mme Premet qu'elle a fait une pétition et que la CP va lui poser des questions pour mieux comprendre. Il y a un exécutif en Ville de Genève, qui se saisit de l'opérationnel. Eux, politiques, sont 80 conseillers municipaux, qui se saisissent d'enjeux et essaient de les comprendre. Cependant, dans l'ordre de travail, la CP s'active à la première audition. Il pense que Mme Premet est peut-être déçue parce qu'elle pensait que les commissaires avaient des réponses à lui apporter. La CP va étudier, auditionner et il y aura un rapport sur la pétition. Il lui explique que si elle s'attendait à avoir des réponses ce soir, ce ne sera pas le cas, car ce n'est pas le rôle du délibératif d'être spécialiste du sujet. C'est une fonction élective et ce n'est pas un métier. La CP ne peut pas donner des réponses de suite. C'est une audition et, dans un second temps, la CP investiguera.

Mme Premet pensait qu'ils étaient plus au courant.

Ce commissaire connaît cette loi, parce qu'il siège dans une autre commission, mais ce n'est pas le cas de tout le monde. Son rôle est d'écouter Mme Premet et de comprendre son mécontentement.

Une commissaire pense qu'elle ne connaît pas la genèse de cette loi.

Mme Premet répond qu'elle a envoyé à Mme Barbey-Chappuis un courrier de mécontentement et elle a l'impression qu'elle botte en touche, car elle lui a dit de s'adresser au Canton. Ce qui l'étonne beaucoup, c'est que dans la *Tribune de Genève* du 8 janvier il a été dit que, le 22 décembre 2022, le Canton avait deux ans de retard pour passer à l'application de cette taxe. Donc, selon elle, il faudrait attendre que cela soit mis au point afin d'avoir une certaine cohérence. Mme Premet signale que tous les citoyens paient des impôts au Canton qui, lui, en redistribue une partie aux communes, afin de permettre de régler les frais des diverses sociétés.

Le président confirme.

Mme Premet complète en disant que si cette répartition ne va pas, donc qu'elle est mal gérée, ce n'est pas son problème.

Une commissaire pense que la *Tribune de Genève* ne faisait pas référence aux entreprises mais aux ménages qui ont l'obligation de trier, sous peine d'amende. La loi devait entrer en vigueur le 1er janvier 2023, mais elle a eu du retard. L'application de cette loi découle d'une loi cantonale mais elle a été validée par l'ancienne législature. Effectivement, dans l'historique, c'est le Canton qui impose aux villes de faire cela. Elle lui demande si c'est une taxe de 50 francs par personne et par année qu'elle doit payer.

Mme Premet confirme. Elle ajoute que ce n'est pas le montant qui lui pose problème, mais c'est le principe. Selon l'indépendante de Genthod, la commune a fait marche arrière. A présent, lorsqu'il s'agit d'une petite entreprise de 4-5 personnes, il n'y a plus de taxe.

La même commissaire informe que ce sont les communes qui ont le monopole des déchets.

Un commissaire a lu la pétition. Cette pétition concerne un coup de colère. En la lisant, il ne comprend pas les demandes de Mme Premet. Il lui demande de préciser ce qu'elle souhaite.

Mme Premet souhaite que la taxe soit enlevée, car on paie déjà assez de choses. Elle considère qu'elle paie assez sur les poubelles. Elle insiste sur le fait que lorsqu'un indépendant donne des cours, il ne met rien de plus dans la poubelle qu'une personne qui est chez elle.

Le commissaire constate que cela ne ressort pas de la pétition.

Mme Premet indique qu'elle s'est peut-être mal exprimée.

Ce même commissaire lui demande si elle a déjà reçu la facture.

Mme Premet dit que non. Elle a reçu uniquement le courrier. En revanche, M. Prix lui a dit qu'elle pouvait contester la facture, une fois qu'elle la recevrait.

Une commissaire indique qu'il y a des exemptions dans la loi et Mme Premet pourrait éventuellement en faire partie. Elle lui demande si elle a fait cette demande.

Mme Premet trouve cela compliqué.

La commissaire explique en disant que si on trie de façon valorisable les objets, il y a des gratuités pour certaines personnes. Elle lui propose de regarder son statut. Elle lui demande si elle a fait cette démarche.

Mme Premet répond qu'elle n'a pas fait cette démarche. C'est compliqué à comprendre.

La commissaire remarque que Mme Premet a une bijouterie à la rue de Carouge. Elle pourra peut-être entrer dans l'exemption.

Mme Premet trouve que c'est un double emploi. Elle ne sait pas ce qui est retenu, dans les impôts, pour la poubelle. Elle fait remarquer que les indépendants ne coûtent rien à la société, ils ne sont jamais malades ou autres, ils ne coûtent rien… Mme Premet rappelle l'exemple de la taxe autoroutière à 30 francs à sa création, puis passée à 40 francs quelques années après et rejetée par le peuple après l'augmentation exagérée de la conseillère fédérale Doris Leuthard.

Un commissaire demande si la pétition se concentre sur la facturation au forfait ou au poids, car il s'agit de deux choses différentes.

Mme Premet répond que c'est le principe de la taxe. Selon elle, il y a certainement assez avec les impôts, pour payer les taxes.

Le commissaire lui demande si elle a contacté des indépendants d'autres Cantons soumis à une taxe poubelle.

Mme Premet répond par la négative. Elle propose à la CP de se renseigner vers M. Prix. Elle sait qu'à Monthey la taxe se paie au sac.

Le commissaire lui demande si elle a eu des retours sur la taxe imposée à Monthey.

Mme Premet sait uniquement que c'est au sac. Il lui semble que le Canton du Valais cherche aussi de l'argent.

Une commissaire a bien compris que Mme Premet ne veut pas cette taxe. Cependant, comme il ne ressort pas de la pétition ce que Mme Premet souhaite exactement, elle lui demande si une alternative serait envisageable, par exemple que cette taxe soit prise sur les impôts communaux.

Mme Premet répond qu'il est difficile de comprendre comment les impôts sont répartis.

La commissaire reprend en disant que Mme Premet souhaiterait soit une baisse d'impôt communal, car on prendra les 50 francs, soit on annule les 50 francs. On pourrait faire une exonération par montant, par entreprise.

Mme Premet pense que ce serait plus logique d'annuler les 50 francs plutôt que baisser des impôts. Si elle a bien compris, la CP reprendra ce qu'elle dit pour refaire une proposition.

Le président la rend attentive sur le fait que la CP cherchera à comprendre (comment cela a commencé, etc.). Il rappelle que soit la CP soutiendra la pétition et demandera aux magistrats de prendre les mesures d'abolition de la taxe (s'ils peuvent le faire), soit elle refusera la pétition. Il n'appartient pas à la CP de décider l'abolition de la taxe.

Une commissaire ajoute que, même si la pétition n'est pas soutenue par la CP, cela ne veut pas dire qu'il n'existe pas de solutions intermédiaires. Il est envisageable de continuer à travailler sur le dossier. C'est pour cela qu'ils ont besoin de détails. Elle lui demande si l'indépendante qui donne des cours de flûte a reçu le courrier malgré le fait que l'art. 13 dise qu'elle n'est pas concernée.

Mme Premet indique que son amie a compris qu'elle est concernée. Mme Premet a reçu le courrier (qui était un questionnaire) au mois de mai 2022. Mi-novembre, ils ont été informés qu'ils seront taxés le 1er janvier 2023. Elle aime son métier, mais parfois cela la dégoûte. Tout le monde en a marre, ils veulent juste travailler. Ils ont le sentiment qu'on leur pique de l'argent. Elle craint que cela commence par 50 francs et que cela augmente après. Elle ne veut pas de la taxe. Elle ne croit plus en la politique. Si la CP ne donne pas suite à la pétition, elle fera opposition.

Un commissaire pense qu'une demande d'exemption serait peut-être une étape par rapport à l'opposition à la taxe.

Mme Premet indique que la taxe a peut-être été mal comprise. Elle a tout de même l'impression qu'on y va par étapes.

Une commissaire n'a pas compris deux choses. Elle demande si la taxe de 50 francs, c'est par mois et par personne.

Mme Premet affirme que c'est par personne dans l'entreprise et par année.

La même commissaire n'a pas compris lorsque Mme Premet a dit «vous avez pris les restaurants».

Mme Premet répond que les restaurants ont des poubelles spéciales qu'ils doivent faire venir. Ils paient déjà en plus des poubelles. Elle a dit «stop», car après on va leur dire que, par souci d'équité, on va taxer les autres. Auparavant, les indépendants ne payaient pas les allocations familiales. Ensuite, il a été dit que ce n'était pas juste par souci d'équité, mais ils n'en voulaient pas. Cependant, elle a tout de même été imposée.

Une commissaire remarque que lorsqu'on utilise les routes, les téléphones portables avec un service public, on utilise les services publics. On paie tous, c'est correct et évident. Les assurances sociales, c'est une solidarité. Elle comprend sa pétition en demandant une certaine solidarité; on a ce type de problème et on aimerait ne pas payer quelque chose prévu par la loi. Dans la pétition, elle relève que la solidarité est de dire qu'on paie à double: à travers les impôts et à travers la taxe et en raison de cela, on aimerait la retirer. En outre, elle souhaite préciser que la taxe ne vient pas des Verts, elle n'a pas imposé cette taxe, elle n'a pas défendu cette taxe. Pour certaines personnes, défendre la nature, c'est prendre de l'argent, mais pour d'autres, notamment pour les Verts, c'est planter des arbres.

Mme Premet se demande ce que fait la Voirie si on paie à double.

Le président rappelle que, du point de vue fiscal, il y a une imposition pour les personnes physiques et une imposition pour les personnes morales. Il fait remarquer à Mme Premet que, dans son cas, elle est à la fois une personne physique et à la fois une personne morale, car elle possède une société, donc elle cumule.

Discussion et vote

Une commissaire aimerait auditionner le département de Mme Barbey-Chappuis.

Un commissaire appuie cette demande d'audition.

Une commissaire a été déconcertée par cette colère. Elle remarque qu'avant la pétition Mme Premet pouvait faire une demande d'exemption, donc elle ne soutient pas l'audition.

Un commissaire appuie une demande d'audition de la magistrate. Dans la loi, l'exemption n'est pas très claire. Il semble qu'il y ait deux lois différentes en deux ans. La première prévoyait la gratuité pour les auto-entrepreneurs et ensuite elle a été modifiée. Il souhaiterait savoir ce qui s'est passé.

Une commissaire a reçu la lettre concernant la nouvelle taxe, car elle a une Sàrl. Elle a réagi à ce courrier en envoyant un courrier au service concerné qui disait qu'elle était toute seule, à la retraite et que la société n'avait quasiment plus d'activités. Le service a répondu qu'il en prenait note. Quand une personne reçoit un courrier, elle doit réagir.

Un commissaire pense que ce qui exaspère cette personne est le fait de payer. Elle est contre le principe de payer. Elle pourrait même entrer dans une exemption. Selon lui, ce qui l'énerve est de payer une nouvelle taxe.

Un commissaire soutient l'audition de la magistrate. Cette personne reflète la situation de beaucoup d'entrepreneurs qui n'ont pas été informés correctement et des éclaircissements semblent importants.

Le président met au vote l'audition de Mme Barbey-Chappuis, qui est acceptée à l'unanimité.

Séance du 8 mai 2023

Audition de Mme Marie Barbey-Chappuis, maire, en charge du département de la sécurité et des sports (DSSP), accompagnée de M. Mauro Lorenzi, chef du Service Voirie – Ville propre (VVP), et de M. Nicolas Kerguen, collaborateur personnel au DSSP

Mme Barbey-Chappuis commence en disant que c'est un sujet assez technique. Elle précise qu'elle a déjà été auditionnée sur le sujet devant la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication lorsque celle-ci a étudié la proposition PR-1473 (acquisition du système de «pesée embarquée» pour les véhicules lourds de VVP). L'objet sous-jacent à cette pétition est la suppression de la tolérance communale pour la levée des déchets urbains des entreprises, c'est-à-dire la fin de la gratuité de la levée des déchets urbains des entreprises. La maire souligne que la pétition exprime un mécontentement. Cependant, elle précise que la suppression de la tolérance communale pour la levée des déchets urbains des entreprises est liée à une mise en conformité avec le droit supérieur. La Ville de Genève est la dernière grande commune genevoise à devoir le faire. Depuis 2017, toutes les entreprises doivent assumer les coûts de collecte des déchets incinérables, selon le principe du pollueur-payeur. Cela découle d'une obligation fédérale et cantonale. Le traitement des déchets urbains est sous monopole cantonal, selon la loi fédérale sur la protection de l'environnement, mais à Genève, en application de la loi cantonale sur la gestion des déchets, le monopole de la collecte et du transport des déchets urbains a été délégué aux communes.

M. Lorenzi explique que l'on parle de déchets urbains. Il s'agit de déchets produits par les ménages et par les entreprises, de moins de 250 postes, à plein

temps et qui ont une composition comparable tant sur les matières que sur les proportions. C'est la définition de la loi fédérale. Ces déchets urbains ne doivent pas être confondus avec les déchets d'exploitation qui ne ressemblent pas aux déchets des ménages. Par exemple, les déchets métalliques d'un industriel ne sont pas des déchets urbains et ne sont donc pas sous monopole. Le principe est que toute entreprise doit assumer le coût de ses déchets urbains.

A Genève, le Canton délègue le monopole aux communes; elles doivent mettre cela en place. En 2014 déjà, le plan cantonal de gestion des déchets avait, toujours dans le but de réduire les déchets incinérés, mentionné une mesure à caractère obligatoire pour les institutions, soit le fait de supprimer la gratuité. Dans le plan de gestion des déchets, on applique le principe de la causalité, soit celui du pollueur-payeur. A Genève, il n'y a pas de taxe au sac. Ainsi, le Canton a dû aider les communes à mettre en place le système du pollueur-payeur. Il y a une directive cantonale à ce sujet. En 2018, la Ville a tenté de l'appliquer. A l'époque, il y a eu une levée de boucliers, qui s'est traduite par un moratoire, sur le fait de faire payer quelque chose qui était gratuit jusque-là pour les entreprises jusqu'à huit employés. Face à ce moratoire, non conforme à ce que voulait le Canton, beaucoup de discussions ont suivi entre la Ville et le Canton pour se mettre d'accord sur une voie de sortie de cette situation.

Une feuille de route a été convenue avec le Canton, pour une mise en œuvre, par étapes, de cette suppression de la tolérance, pour mettre fin à la gratuité. Le délai à l'époque était en janvier 2021, mais, entre-temps, il y a eu le Covid et cela a pris plus de temps. Cela a permis à la Ville de discuter avec les associations faîtières telles que la Fédération des entreprises romandes (FER), la Nouvelle organisation des entrepreneurs (NODE), les restaurateurs, les recycleurs, les régies, etc. En outre, la Ville s'est fait aider par un consultant et le Conseil administratif a convenu d'une pleine internalisation de la collecte des déchets des entreprises. En effet, la Voirie a en charge la collecte des déchets urbains des ménages, elle passe dans toutes les rues; il était donc pertinent qu'elle passe aussi pour récupérer les déchets des entreprises. Cela amène des revenus pour la Ville, réduit les nuisances tant sonores qu'environnementales et cela ne nécessitait pas de moyens supplémentaires de la Voirie: il n'y avait pas besoin de plus de véhicules ou de plus d'employés.

Mme Barbey-Chappuis ajoute que ce dossier a aussi permis de répondre à une recommandation de la Cour des comptes afin de mettre fin à la pratique du «fini-parti». La Voirie a pu absorber ces nouvelles capacités de déchets sans engager davantage d'ETP.

M. Lorenzi avance que le scénario choisi est mixte. Si l'entreprise peut donner à la Voirie des déchets urbains avec une infrastructure propre, alors on peut peser les déchets et le principe du pollueur-payeur est mis en place. Beaucoup

d'entreprises n'ont pas d'infrastructures propres. Pour ces dernières, le Canton a suggéré un système au prorata du nombre d'employés, soit 50 francs par emploi. Plus il y a d'employés, plus on produit de déchets urbains, donc la notion de pollueur-payeur est globalement respectée. Il y a des exceptions prévues, en particulier pour les associations qui n'ont pas la forme commerciale et les entreprises unipersonnelles qui ont pour siège le domicile de la personne ou le domicile d'autrui et donc leurs déchets seraient confondus avec les déchets d'un ménage. Ce règlement est entré en vigueur au 1er janvier 2023. Il a été approuvé par les instances cantonales avant l'approbation du Conseil administratif. Genève est la dernière commune urbaine qui a mis en place cela. Carouge, Lancy, Versoix, Meyrin, Onex, Vernier ont des systèmes similaires. A la fin de l'année 2022, le surveillant des prix a adressé à la Ville de Genève un courrier faisant part d'un vice de forme sur l'établissement des tarifs. Il était reproché à la Ville qu'elle ne l'avait pas consulté, sachant que les 50 francs par employé avaient été définis par le Canton et que les autres communes avaient mis en place un système sans aucune consultation de M. Prix. Une consultation a été demandée a posteriori, ce qui était possible selon les lois en vigueur. M. Prix a répondu qu'il fallait suspendre les démarches de facturation tant que les autorités fédérales et cantonales ne s'étaient pas mises d'accord.

Mme Barbey-Chappuis précise que la facturation est donc suspendue dans l'attente que M. Prix se mette d'accord avec le Canton. Elle espère que les discussions pourront aboutir dans un délai raisonnable.

M. Lorenzi continue en indiquant que, sur la base de cette recommandation de M. Prix, le Conseil administratif a suspendu la facturation provisoirement. C'est le contexte global de la pétition. La Ville a envoyé 17 000 courriers aux entreprises concernées courant juin 2022 en expliquant le processus et une page internet a été mise en place pour expliquer le système. Dans le premier courrier, il y avait un sondage qui permettait de savoir si les entreprises avaient leurs infrastructures propres ou si elles allaient mutualiser. Un deuxième courrier a été envoyé en novembre 2022. Il y a des entreprises qui comprenaient, d'autres moins. Pourquoi avons-nous ce système? C'est parce qu'il n'y a pas de taxe au sac.

M. Lorenzi précise qu'il ne juge pas de la pertinence de la taxe au sac, cependant la causalité est claire. A Genève, on taxe comme cela, car on ne sait pas comment taxer autrement.

Mme Barbey-Chappuis indique que la Ville de Genève s'est mise en conformité comme le Canton l'exigeait. Le surveillant des prix est intervenu en disant que le système cantonal posait des problèmes quant à l'égalité de traitement entre les ménages et les entreprises. Dans l'attente qu'il y ait des échanges entre le surveillant des prix et le Canton, la Ville devait poursuivre sur le système mis en

place, mais sans facturer. La Ville espère pouvoir facturer aux entreprises, dans le courant de l'année, pour autant évidemment que la situation entre le Canton et M. Prix se débloque. Dans cette attente, la facturation est suspendue.

M. Lorenzi précise que la Voirie collecte tout de même.

Une commissaire demande sur quels critères les 50 francs par personne sont établis.

M. Lorenzi répond que les 50 francs étaient fixés dès le départ par le Canton, qui a fait une estimation de combien chaque emploi produisait de déchets incinérables et 50 francs correspond à l'équivalent des coûts induits de collecte et d'incinération. Le Canton a donné ce montant sous forme de directive. Les communes s'en sont inspirées pour établir leurs facturations. Carouge a un forfait de 100 francs. Elle facture plus cher pour les restaurants. Les 50 francs sont un minimum. La Ville de Genève s'est calée sur la recommandation minimale, car elle faisait sens pour elle. C'est le calcul qui a été soumis, a posteriori, dans la première réponse à M. Prix. Aujourd'hui, il y a trois modes opératoires: il y a les communes qui ont un règlement validé et elles facturent, comme Carouge, Versoix, etc., sans que M. Prix ne se soit manifesté. Il y a les communes qui n'ont pas réfléchi à la méthode de facturation, c'est le cas d'une grande partie des communes rurales. Enfin, la Ville de Genève a décidé, sur la base de la feuille de route, de se mettre en conformité, mais elle a été rattrapée par M. Prix. La directive du Canton indique que les communes qui facturaient doivent continuer à le faire. Si les communes sont en train d'élaborer un nouveau règlement, il ne sera pas approuvé par le Canton, pour la partie facturation.

Un commissaire avance qu'au prix de la tonne cela pèserait 125 kg par personne et par année, ce qui reviendrait à 40 centimes le kilo. La pétitionnaire invoquait qu'elle ne mettait presque rien. En effet, il y avait une exonération pour les entreprises de neuf personnes et moins.

M. Lorenzi répond que cette exonération n'est pas conforme au droit. En effet, le droit dit qu'il n'y a pas d'exceptions: toutes les entreprises jusqu'à 250 personnes doivent être taxées, selon le principe du pollueur-payeur. La Voirie a reçu de nombreux appels de commerçants qui disaient qu'ils ne produisaient aucun déchet. Cependant, il n'y a pas d'autres systèmes possibles que celui-ci. Ce n'est pas très juste et précis mais il n'y a rien d'autre. On ne parle que des déchets incinérables, tous les autres déchets sont pris en charge gratuitement. C'est le prix des déchets incinérables qui subventionne la collecte gratuite des déchets triés.

Une commissaire demande, dans le cas où le surveillant des prix disait que c'était conforme, si on continuerait à peser et ce, de manière rétroactive.

M. Lorenzi explique les méthodes de facturation. Pour les entreprises facturées au forfait, la facturation était prévue une fois par année. Pour les entreprises

facturées au poids, la facturation était prévue trimestriellement. Aujourd'hui, tout est suspendu. En revanche, la Voirie peut donner des chiffres clairs aux entreprises qui demandent la quantité de déchets produite.

La commissaire demande si la Voirie a observé un effet sur la qualité du tri.

M. Lorenzi indique qu'ils ont un système qui permet de contrôler les contenus des déchets quand c'est VVP qui est en charge de la collecte. C'est un peu tôt pour tirer des conclusions sur des données globales, surtout qu'ils ne facturent pas encore.

La commissaire demande si équiper un container d'une puce est quelque chose de coûteux.

M. Lorenzi répond que la puce et sa pose sont gratuites.

La commissaire comprend donc que si la pétitionnaire achète le plus petit des containers meilleur marché, elle est potentiellement tranquille, car si elle ne met rien dedans elle ne sera pas taxée.

M. Lorenzi pense que ce serait peut-être une solution. Carouge a constaté qu'il y avait des commerces qui puçaient un container et ce container n'avait jamais de déchets…

Mme Barbey-Chappuis confirme que si la pétitionnaire ne produit rien et qu'elle a un container pucé, à la fin de l'année elle ne devrait rien payer. Encore faudrait-il qu'elle ait de la place pour stocker un container.

Une commissaire essaie de comprendre la pétitionnaire et, dans sa pétition, elle ne voit pas de quoi elle parle quand elle mentionne des poubelles blanches, bleues, jaunes. Elle demande s'ils comprennent à quoi elle fait référence.

M. Lorenzi répond qu'à Genève on a un système de tri de porte à porte. Tous les jours, il y a des containers sur l'espace public. C'est pour favoriser le tri.

Une commissaire avait parcouru le règlement qui mettait en évidence que des commerçants pouvaient bénéficier de la gratuité. Il y a quelques exceptions.

M. Lorenzi répond qu'il n'y a pas d'exceptions; dans certains cas, si les services de la Voirie ne suffisent pas, alors le commerçant peut prendre un prestataire privé, mais il ne sera pas exempté. Il y a juste les associations et les entreprises unipersonnelles qui en sont exemptées. En l'espèce, la pétitionnaire ne remplit pas les critères, car elle a une arcade.

Un commissaire demande s'il est possible de recevoir la recommandation du préposé aux prix.

Mme Barbey-Chappuis indique qu'elle se renseignera afin de savoir si juridiquement, il est possible de le faire.

Le commissaire ajoute qu'une fois qu'ils auront statué, la recommandation sera rendue publique de toute manière.

Une commissaire comprend que, s'il n'y a pas de paiements rétroactifs, il y aura une perte financière pour la Ville et donc une inégalité de traitement due à la décision du surveillant des prix. Elle demande si la Ville va faire quelque chose.

M. Lorenzi explique qu'au mois d'avril rien n'a été facturé. Si le problème est résolu en septembre, ils auront le droit de facturer, alors ils le feront. En revanche, si le problème n'est pas résolu avant 2024, ils ne factureront pas pour 2023. Tant que le problème se résout dans l'année, c'est bon.

Le président demande ce qu'il en est des revenus escomptés.

Mme Barbey-Chappuis répond que la perte nette serait d'environ deux millions de francs négatifs par rapport au budget.

Le président ne comprend pas la position de M. Prix. En effet, ses recommandations sont consultatives. Il demande quel est son propos.

M. Lorenzi répond qu'il doit être consulté dans le cadre de la fixation des tarifs sur l'élimination des déchets.

Le président avance que cela reste un préavis.

M. Lorenzi pense que M. Prix est un angle d'attaque sur une absence du principe du pollueur-payeur.

Mme Barbey-Chappuis ajoute que le surveillant des prix estime qu'il y a une inégalité de traitement avec les ménages qui ne paient pas de taxe au sac et les entreprises qui doivent payer pour l'élimination de leurs déchets.

Le président indique que les auditions prévues sont terminées. Il demande s'il y a des prises de position.

Personne ne se manifeste.

Vote du classement de la pétition P-481

Par 9 oui (1 EàG, 3 S, 3 Ve, 2 LC) et 5 abstentions (3 PLR, 1 UDC, 1 MCG), le classement de la pétition P-481 est accepté.

Annexe: pétition P-481

P-481

Présidence de la commission des pétitions
de la Ville de Genève
Rue de la Coulouvrenière, 44
1204 Genève

Bijouterie Francine PREMET
Francine Premet
85, rue de Carouge
1205 Genève

Service du Conseil municipal
14 DEC. 2022
Décision :
Traité par :

RECOMMANDEE

Genève, le 13 décembre 2022

CONCERNE: Pétition contre une nouvelle taxe aux déchets. Entrée en vigueur:1er janvier 2023

Monsieur le Président,

Je me fais la porte-parole de commerçants et de citoyens indignés par votre nouvelle taxe aux déchets urbains en ville de Genève.

Par ce fait j'ai effectué une pétition informelle devant mon magasin pendant 3 semaines pour expliquer le doublon de cette taxe, puisque il existe une répartition de nos impôts entre la commune de domicile et la commune professionnelle compensant largement le peu d'ordures que je pourrais occasionner puisque mon magasin de produit absolument aucuns déchets.

Comme je suis une indépendante seule, j'ai laissé le «stand-signature» devant ma boutique pour que chacun puisse consulter votre lettre recto-verso de novembre 2022, ainsi que mon indignation sur format A4, dont je vous joint copie.

L'explication reflète la mesquinerie de nos autorités communales par une recherche continue d'argent, quoi qu'il arrive, alors que ceux-ci viennent une fois de plus de recevoir une manne providentielle de 27 millions selon la Tribune de Genève du 8 novembre 2022.

Nous avons été aidés pendant la Covid, et je profite de cette lettre pour vous en remercier; mais si c'est pour nous remettre la tête sous l'eau alors que vous clamez haut et fort qu'il faut acheter local pour aider les commerçants.....?!

A ce sujet je vous rappelle qu'à la fin des années 1980, des affiches placardées en Ville de Genève disaient: je vis à Genève, j'achète Genève!....et.....IMPRIMEES EN FRANCE par nos autorités. Le comble, une HONTE et cela fait 35 ans que cela dure!

La valse des poubelles que l'on retrouvent maintenant, bien des fois sur les places de parking blanches, bleues ou jaunes et qui ne sont même plus remontées sur les trottoirs. A qui sont-elles? Aux privés?, aux autorités?

Un système toujours plus envahissant et donc plus POLLUANT! Rien de rationnel à faire circuler des entreprises différentes, à différents endroits et différents moments de la journée, si ce n'est déjà que pour obstruer les routes. Donc polluer!

Et on prétend vouloir sauver la planète!

C'est totalement contre-productif.

En attendant, il est hors de question que je cautionne cette manière de chercher de l'argent particulièrement odieuse, profondément abusive et injustifiée.

Nos impôts étant une taxe communale et cantonale couvrant déjà nos ordures ménagères, il ne peut y avoir une taxe de la taxe.

Arrêtons cette mascarade, il n'y a rien de «vert» dans tout cela. La ville doit reprendre la levée de ses ordures dont nous payons toutes les infrastructures avec nos impôts pour le faire.

Y aurait-il du copinage derrière tout cela?

De plus, toute cette manne ouvrière provenant la population que vous n'avez pas besoin de payer pour amener les bouteilles vides aux Molok, le papier et autres déchets, donc GRATUITEMENT, pas de salaires, pas congé maladies, maternités, militaires, sans oublier les VACANCES et les GREVES!
On devrait au contraire NOUS, concitoyens, nous payer, au travers d'une diminution de nos impôts pour le travail que vous n'avez pas besoin d'effectuer !

Un «audit» serait le bien venu.....

Pour ma part, si cette nouvelle taxe était maintenue, j'appliquerai le point N°1 de votre lettre de novembre 2022 au titre évocateur: Principe du Pollueur-Payeur. Si je dois payer CHF 50.- par année, je ne trierai plus RIEN!

Je tiendrai mes signataires au courant de votre réponse et ne manquerai pas d'aviser d'autres autorités supérieures et médiatiques, le cas échéant.

Dans l'intervalle, veuillez croire, Monsieur le Président à ma parfaite considération.

Francine Premet

Copie: Conseil Administratif de la Ville de Genève.

Annexes: Mon indignation affichée sur mon stand signatures.
Liste des signatures originales.

VOUS ME DEMANDEZ DE SAUVER LA PLANETE :

OUI, MILLE FOIS OUI !!!!!

MAIS AVEC LES VERTS, NON !!!. PLUS JAMAIS....

LA VILLE DE GENEVE **invente une nouvelle taxe annuelle forfaitaire de CH 50.- à tous les commerçants sur sa commune qu'elle n'aurait pas pu atteindre aux travers d'une taxe pour déchets spéciaux (restaurants, fleuristes etc..) au 1er janvier 2023.**

Cette invention(taxe) est purement un doublon à nos impôts, puisqu'une bonne partie des commerçants habitent une autre commune, qui, elle redonne une partie de nos impôts à la commune professionnelle .

A par un repas sur place (et le mien est succinct), au restaurant pour d'autres, il reste le nettoyage de l'arcade.
Donc,RIEN !
Par contre les habitants au-dessus de nos arcades qui y vivent 7 jours sur 7.....

Je trie le verre, plastiques, papiers,etc...j'ai même acheté un filet pour légumes afin d'éviter le plastique !

RESULTAT : je mets un sac de 35L tous les 2 mois maximum.

ALORS NON, LÀ C'EST TROP !

Si cette taxe est maintenue, je ne trierai plus RIEN !
Ma poubelle sera remplie de tout ce que je consomme sans distinction.

POUR RAPPEL

Nous autres commerçants avons déjà subits la Covid et la guerre en Ukraine (qui n'est pas finie) avec ses augmentations en tous genres.

La Tribune à révélé une manne providentielle de 27 millions pour la Ville de Genève. 8.11.2022

La Voirie et sa magistrate avait déjà essayé de taxer les poubelles des brocanteurs quand ceux-ci après plusieurs marchés infructueux d'une même marchandise la jetait, à contre cœur, dans les multiples formes de poubelles misent à leur disposition.
Parce qu'il ne faudrait pas confondre, ils ne sont pas là pour profiter des poubelles, mais bien gagner leur vie avec des marchandises déjà taxée dès leurs existences.Les brocanteurs doivent être les premiers récupérateurs au monde !

On se trompe de cible et c'est une HONTE pour la ville de Genève !

Ce n'est malheureusement pas la seule taxe de ce genre...
Il est temps que la clientèle comprenne pourquoi elle trouve que la vie devient chère et qu'elle nous aide à y faire face pour retrouver des prix corrects !

Comme le service VVP (entreprises.vvp@ville-ge.ch) demeure volontiers à votre disposition pour toute question...je vous invite à leur dire ce que vous en pensez.

Si vous préférez signez le tableau ci-dessous, je vous y invite.

J'espère que vous serez NOMBREUX et vous en remercie.

—***—

Le président. Le rapporteur ne prend pas la parole… Parfait.

Mises aux voix, les conclusions de la commission demandant le classement de la pétition sont acceptées à l'unanimité (66 oui).

10. Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la motion du 25 novembre 2020 de Mmes et MM. Yves Herren, Bénédicte Amsellem, Matthias Erhardt, Vincent Milliard, Charlotte Nicoulaz, Jacqueline Roiz, Valentin Dujoux, Leyma Milena Wisard Prado, Denis Ruysschaert, Olivier Gurtner, Brigitte Studer, Alain de Kalbermatten, Jean-Luc von Arx, Maxime Provini, Patricia Richard, Sébastien Aeschbach, Ana Maria Barciela Villar, Uzma Khamis Vannini et Daniel Sormanni: «Pour l'utilisation de bitume vert de couleurs claires» (M-1578 A)[1].

24 juillet 2023

Rapport de M. Timothée Fontolliet.

Cette motion a été renvoyée à la commission des travaux et des constructions lors de la séance plénière du 8 février 2022 après avoir été reportée treize fois. La commission s'est réunie le 2 et le 23 mars, le 31 août, le 21 et 28 septembre et le 12 octobre 2022, sous la présidence de M. Daniel Dany Pastore et de M. Timothée Fontolliet. Les notes des séances ont été prises par Mmes Alicia Nguyen, Aurea De Toro et Camelia Benelkaid que le rapporteur remercie chaleureusement.

PROJET DE MOTION

Considérant:

– la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (Agenda 21) (LDD) (A 2 60);
– la loi fédérale du 8 octobre 1999 sur la réduction des émissions de CO_2 (Loi sur le CO_2);
– la loi fédérale sur la protection de l'environnement;
– la loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LaLPE) (K 1 70);
– la volonté de la Ville de Genève d'être l'acteur du développement durable au service du bien-être de la population;
– la réalité de la diffusion de chaleur des bitumes classiques de couleurs foncées;
– que les enrobés bitumineux sont essentiellement constitués d'hydrocarbures,

[1] *Mémorial* 179e année: Développée, No 39, p. 5851.

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

– à étudier les nouvelles techniques de bitume végétal;
– à favoriser l'utilisation de revêtements routiers d'origine végétale en substitution du bitume pour la construction et la réfection de routes, de places ou de pistes cyclables;
– à étudier l'utilisation de couleurs claires de façon à diminuer les températures des routes de la ville;
– à collaborer avec d'autres villes romandes dans lesquelles des tests et des essais de couleurs ont déjà eu lieu;
– à promouvoir, en relation avec l'industrie locale, la production des matériaux nécessaires à la fabrication des revêtements routiers d'origine végétale, à partir de déchet végétaux et de matériaux recyclés;
– à inciter les mandataires des projets d'aménagements financés par la Ville de Genève à utiliser préférentiellement les revêtements d'origine végétale.

Séance du 2 mars 2022

Audition de M. Yves Herren, motionnaire

M. Herren explique que cette motion a été signée par tous les groupes sauf l'Union démocratique du centre. Elle s'inspire d'un texte déposé en 2012 par François Lefort et qui avait été traitée au niveau cantonal. Finalement, à la fin des travaux de commission en 2013, il s'est avéré que le Canton estimait qu'il s'agissait d'une bonne idée mais trop coûteuse à l'époque (trois fois le prix du bitume classique).

Or la technologie s'est améliorée et le bitume végétal coûte moins cher aujourd'hui. Il a ciblé quelques sociétés qui en fabriquent, notamment en France. Le bitume végétal se substitue au bitume noir classique avec, en plus de l'avantage écologique, celui de ne pas réverbérer autant la chaleur en été.

Un certain nombre de tests ont été réalisés à Sion où 900 m de route ont été revêtus d'un bitume spécial mixé avec une couleur claire pour voir de combien cela atténuait la chaleur en bord de route. Il suggère d'auditionner le Service des routes valaisan sur la question.

Questions des commissaires

Le président demande si la couleur claire est possible avec le phonoabsorbant qui a déjà été voté.

M. Herren ne sait pas si c'est possible. Il faut interroger les services. Il sait néanmoins qu'un ton trop clair pose le problème de réfléchissement de la lumière.

Une commissaire demande quelle est la composition de ce bitume vert et s'il ne s'agit que de couleur ajoutée à du bitume classique. Elle explique que la pose d'asphalte vert a été l'objet d'une expérience à Zermatt mais il semblerait que celui-ci soit composé de matières plastique problématiques pour le recyclage.

M. Herren répond que le bitume vert reflète l'esprit de la couleur politique du projet. Il ne sera pas vert dans l'idée. Le bitume vert est fabriqué avec certaines résines naturelles ou une matière issue de la transformation de copeaux de bois. L'idée n'est donc pas non plus d'utiliser que des matières plastiques. Il suggère de poser la question aux fabricants de ce bitume vert comme Soprema cité dans l'article des *Echos* qu'il a joint au texte.

Une commissaire demande si c'est un matériau recyclable.

M. Herren répond que oui.

Un commissaire comprend que par bitume vert on entend bitume végétal ou non hydrocarburé. Il demande si les résultats ou les études des tests valaisans sont disponibles.

M. Herren répond qu'il s'y est rendu pendant la pose du bitume. L'article parle de résultats fin 2021. Il pense toutefois que la prise de température en été ne pourra pas se faire avant juin 2022.

Un commissaire demande le nom des entreprises qui produisent ce bitume et comment elles appellent ce produit.

M. Herren répond qu'il s'agit de la société français Soprema qui appelle aussi cela du bitume vert. L'Etat du Valais avait fait un essai avec une entreprise de BTP locale valaisanne. Il transmettra les détails à la CTC par écrit.

Un commissaire pense que cette motion est positive et va occuper la CTC qui devra inviter des experts pour se prononcer sur la question. Il demande qui M. Herren peut conseiller.

M. Herren répond qu'il faut en tout cas entendre le Service des routes de l'Etat du Valais et le département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité de la Ville qui doit avoir un certain nombre de spécialistes en la matière.

Un commissaire demande si M. Herren peut envoyer les rapports qu'il a sur les projets qui ont été lancés ailleurs.

M. Herren les enverra à la CTC.

Une commissaire aimerait des précisions sur la réalisation sédunoise pour être sûre que la CTC auditionne les personnes concernées. Elle demande si cette route était cantonale ou communale.

M. Herren répond qu'il s'agit d'un tronçon cantonal.

Une commissaire demande ce qu'il en est en termes de coûts de production et d'application.

M. Herren répond que le coût était de 1,3 fois celui du bitume classique selon le technicien sédunois avec qui il s'est entretenu.

Une commissaire demande s'il s'agit du coût total.

M. Herren répond que oui.

La même commissaire demande si ce revêtement se pose à chaud.

M. Herren répond que oui. Il ajoute qu'il s'agit d'un projet de long terme qui s'ajoute aux projets déjà en cours. Une étude approfondie du sujet pourra servir sur plusieurs années.

Un commissaire voit que Colas propose un produit contenant des végétaux mais dont la couleur est toujours très sombre. Il demande si l'on pourrait déjà envisager de mettre de la peinture sur le bitume déjà existant afin de diminuer l'effet de réverbération calorifique.

M. Herren répond que c'est ce qui se fait au Maroc, mais les règles de circulation, notamment concernant la luminosité, ne sont pas les mêmes au Maroc qu'en Suisse. Il pense qu'il y a une certaine limite de teinte et de taux de réverbération de la lumière.

Un commissaire demande si, dans ce projet de long terme, M. Herren a réfléchi à un travail commun avec le Canton.

M. Herren pense qu'il serait bien de le faire pour au moins rationaliser les coûts même s'il ne l'a pas formellement inscrit dans la motion.

Le président demande si ce changement de couleur pour le vert sera accepté au niveau fédéral sachant que la loi sur la circulation routière (LCR) est très stricte. Il suppose qu'une réponse fédérale est nécessaire au moins pour les axes principaux.

M. Herren répond que l'idée de ce projet n'est pas de peindre le sol en vert bien que le texte le suggère, il s'agissait de refléter l'idée politique derrière cette motion.

Discussion et votes

Le président demande si les commissaires ont des propositions d'audition. Il suggère d'auditionner le fabricant du bitume vert.

Une commissaire a pris contact avec une personne en mesure de lui communiquer qui était le mandataire pour le projet valaisan.

Elle pense qu'il faudra aussi rencontrer l'Etat du Valais pour comprendre leur cheminement et avoir du matériel de réflexion avant d'entendre Mme Perler.

Un commissaire pense qu'il faut d'abord écouter Mme Perler et ensuite des experts quitte à la réinviter pour aborder les conclusions du travail de commission.

Un commissaire pense qu'il faut d'abord auditionner des experts puis la magistrate pour venir avec des détails.

Il ajoute que M. Stefan Aebersold pourrait être auditionné en tant que responsable de la technologie des matériaux pour le Service cantonal des routes valaisan. Il pense que la CTC peut aussi voter l'intention d'auditionner le fabricant du bitume utilisé en Valais.

Une commissaire a trouvé une mention de l'entreprise Grolimund et partenaires.

Une autre commissaire suggère d'attendre les informations que M. Herren doit envoyer par écrit pour décider qui doit être auditionné.

Votes d'auditions

L'audition de M. Aebersold ou la personne en charge du projet valaisan est acceptée à l'unanimité.

L'audition de la compagnie fabriquant le bitume utilisé en Valais est acceptée à l'unanimité.

Une commissaire ajoute que M. Lucien Pignat s'est occupé du pendant mobilité du dossier valaisan. Elle suggère de l'entendre en complément de l'audition de M. Aebersold.

L'audition de M. Pignat est acceptée à l'unanimité.

Séance du 23 mars 2022

Audition de M. Stefan Aebersold, ingénieur matériaux, responsable qualité et correspondant santé & sécurité au travail

M. Aebersold montre la séquence audio diffusée sur LFM concernant le bitume végétal, qui a apparemment très bien résisté au manège de fatigue en France. Il indique que des entreprises connues en France, en l'occurrence Eiffage, expérimentent une route à base de végétal en Haute-Savoie depuis 2020. Ils ont

commencé par le faire sur des routes départementales, puis sur une route nationale. Ce tronçon mesure 250 m et sera suivi sur une durée de cinq ans. Il ajoute qu'il existe aussi le bitume Colas, qui est végétal à 80%. Il explique qu'il s'agit d'un enrobé de couleur claire qui existe depuis longtemps mais qui est nommé pour la première fois Végécol, de par son origine vétégale. Chaque entreprise utilise des produits qu'elle développe par ses propres moyens, et qui ne sont pas encore normalisés en Suisse. A Genève, il est possible d'utiliser nos centrales d'enrobage de la région de Genève (Sapa d'Implenia et Tecvia de Colas).

Il indique qu'il existe différents centres de recherche, notamment en Belgique où ces recherches sont menées depuis dix ans déjà. Il énonce les différents liants pigmentables. En Belgique, les liants végétaux ne sont pas beaucoup utilisés, et cela est dû à leur prix et au fait qu'il leur faut du temps de mûrir après leur pose. Il n'est donc pas possible de circuler dessus immédiatement avec des charges lourdes. Il ajoute qu'il existe aussi le plan d'Action EcomatGE dans le canton de Genève, et que des groupes de travail réfléchissent à la façon de réutiliser les enrobés recyclés.

Questions des commissaires

Une commissaire demande si certains enrobés sont plus facilement recyclables que d'autres.

M. Aebersold répond que le recyclage du revêtement existe depuis longtemps, et chaque sorte permet un certain pourcentage de recyclage dont le maximum est de 85%. Il indique qu'il y a actuellement une révision des normes suisses afin d'augmenter ce pourcentage. La facilité de la réutilisation dépend notamment de l'âge du revêtement.

Un commissaire demande si ce genre de bitume a une durée de vie qui pourrait être altérée.

M. Aebersold répond que ce n'est en principe pas le cas. Ce qui importe n'est pas le bitume, mais la composition de tout le revêtement, ainsi que l'endroit où celui-ci est employé afin que la charge de trafic ne soit pas trop importante.

Une commissaire demande s'il y a une grosse différence de prix entre les revêtements végétaux et les revêtements classiques.

M. Aebersold indique qu'il n'a pas les prix exacts des bitumes végétaux, mais qu'ils sont environ 50% plus cher (cf. chantier Eiffage sur RN206). Il précise que ce qui fait augmenter le prix est la technologie permettant au bitume d'accueillir des véhicules lourds.

Une commissaire souhaite savoir quel est le coût de l'entretien.

M. Aebersold répond que les revêtements blancs sont intéressants dans les tunnels. Si bien coordonnés avec les installations d'éclairage, ils permettent une économie allant jusqu'à 30% d'énergie sur toute la durée de vie. Il précise qu'à partir de six ans d'utilisation, il n'y a que de l'économie d'énergie. Il ajoute que le tunnel A1a de Confignon est doté d'un revêtement blanc.

Une commissaire s'enquiert si le fait d'avoir un éclairage clair peut nuire à la faune.

M. Aebersold explique qu'il est ici question de l'intérieur de tunnels.

Une commissaire comprend, mais répète sa question de manière générale.

M. Aebersold répond par la négative. Il soulève que la nuit le plus important est que l'automobiliste voie un obstacle sur la chaussée, ce qui est plus facile si le sol est clair. Il ajoute qu'avec un revêtement clair il est en plus possible de diminuer l'éclairage.

Le président demande confirmation que le bitume classique est à 150 francs la tonne contre 600 à 700 francs la tonne pour les revêtements de couleur.

M. Aebersold confirme.

Le président souhaite connaître l'effet de la chaleur sur les revêtements clairs ou noirs, et si une grosse différence de température existe.

M. Aebersold répond qu'il faut considérer qu'au début, après la pose d'un revêtement neuf, le bitume est à la surface, qu'il soit clair ou noir. Après un certain temps d'utilisation, ce sont des cailloux de la même couleur qui apparaissent.

Le président reprend que la surface est usée par le frottement des roues et qu'une fois qu'il disparaît on découvre des cailloux de la même couleur.

M. Aebersold confirme et ajoute que les cailloux de même couleur expliquent aussi le prix plus élevé.

Le président demande si ce revêtement use plus les pneus des véhicules.

M. Aebersold explique que les traces de freinage sur le revêtement clair sont plus visibles, mais qu'ils s'effacent vite avec la pluie.

Une commissaire demande si la transition vers des bitumes végétaux serait simple et rapide.

M. Aebersold répond que ce n'est pas le cas. Lorsqu'une nouvelle technologie apparaît, il y a un partage des risques: d'un côté les entrepreneurs investisseurs, et de l'autres les maîtres d'ouvrage qui appliquent ces nouvelles méthodes. Il est d'abord nécessaire de les mettre en œuvre sur de courts tronçons, puis à plus grande échelle si tout se passe bien.

Une commissaire demande si le revêtement du tunnel de Confignon peut être considéré comme une phase test.

M. Aebersold répond qu'il est facile d'aller de l'avant avec les revêtements clairs, qui sont utilisés depuis trente ans. En revanche, s'il y avait un souhait de le combiner au bitume végétal, ce processus prendrait plus de temps puisqu'il s'agit d'une idée récente. Au contraire, le bitume décoloré de synthèse est déjà beaucoup utilisé dans les villes pour en séparer les surfaces et les structurer. Il explique qu'il suffit de pigmenter le bitume, de prendre des cailloux assortis et de faire un revêtement de la couleur désirée.

Une commissaire demande si l'utilisation des bitumes de synthèse décolorés équivaut à celle d'utilisations de bitumes végétaux.

M. Aebersold indique qu'il n'y a encore aucune norme régissant ces produits. Tout dépend des contrats passés avec les entreprises disposant de ces technologies.

Une commissaire précise qu'elle posait la question au niveau du matériel.

M. Aebersold explique que les entreprises qui développent les bitumes routiers doivent respecter un cahier de charges, et qu'ils ont tout intérêt à ce que leurs produits le fassent.

Un commissaire évoque qu'il est souvent question d'enrobage au mâchefer, qui est un recyclage de déchets d'incinération. Il souhaite savoir s'il s'agit d'une alternative écologique, si la teinte est foncée ou claire, si cela est cher ou non, et si la matière est résistante.

M. Aebersold indique qu'il n'utilise pas cette technologie. Il évoque notamment l'autoroute du Valais, où la charge de trafic est telle qu'il est impossible d'utiliser cette matière.

Une commissaire demande si la pose de ce revêtement se fait à froid, et si cela réduit la production de gaz à effet de serre.

M. Aebersold signale que les revêtements traditionnels sont fabriqués à 160 degrés et les revêtements tièdes à 120-130, ce qui diminue les gaz à effet de serre. Il précise que cela dépend cependant des différentes productions: s'il n'y a que des fabrications de revêtements tièdes pendant une même journée, les conditions sont optimales. En revanche, si la production de revêtements traditionnels et tièdes est alternée, c'est plus compliqué.

Une commissaire souhaite savoir si un bilan écologique des matériaux utilisés pour les autoroutes du Valais a été fait, et s'ils tiennent compte des énergies grises.

M. Aebersold répond que ce n'est pas le cas. Ils ont développé un guide d'application technique des méthodes de recyclage, et ont un mandat politique

du Conseil d'Etat leur demandant d'appliquer ces dernières où il est possible de le faire. Il ne dispose cependant pas de chiffres précis.

Une commissaire demande à M. Aebersold de leur envoyer sa présentation par courriel.

Séance du 15 juin 2022

Audition de MM. Erik Bühlmann, responsable du bureau d'ingénieurs en charge du projet Grolimund + Partenaires SA et Vincent Roth, responsable du projet des revêtements rafraîchissants à Sion et à Berne

M. Roth souligne que ce projet a rencontré des difficultés au commencement, mais qu'ils ont réussi à le faire avancer grâce à la flexibilité de l'Etat du Valais. Le changement climatique est un fait; la Suisse est particulièrement touchée, avec une augmentation en moyenne de 2 degrés depuis 1984. Les jours de canicule vont augmenter. Les modèles pronostiques prédisent qu'il y aura plus de dix jours de canicule en 2035 et pour la planification urbaine il faut se baser sur ce qui se passe en 2035. Cela a un effet sur la santé, qu'on peut mesurer. Il y a une perte de productivité ainsi qu'une surmortalité qui augmente. La perte de productivité est à 400 000 000 de francs par année, et la surmortalité se chiffre entre 200 et 1000 décès par année. Ce projet vise à travailler sur le potentiel de surfaces entières. Il montre l'exemple de la Ville de Bâle. Les rues ont un potentiel énorme, car c'est une grande surface des villes. Contrairement aux bâtiments qui ont souvent des propriétaires privés, les rues appartiennent à la collectivité publique; elles sont donc plus faciles à rénover que les bâtiments.

M. Buhlmann indique que ce projet de recherche a été modifié pour avoir un effet refroidissant. Ils ont testé sur plusieurs endroits, à Berne et Zurich, diverses technologies et sur de petits tronçons de 20 m pour comparer leur efficacité et leur durabilité au niveau de la température et du bruit. Ces technologies ont été testées sur le trafic, et ont été posées en 2020. C'est le deuxième hiver qu'on passe sur ces revêtements, et il est dit que si leur état ne se dégrade pas trop sur les deux premières années, il ne risque pas d'y avoir de grosses détériorations après. Sur les technologies testées, il y en a plusieurs car il y a des infrastructures différentes. Ils ont testé de la peinture sur les rues en bon état, qui a un potentiel pour diminuer la chaleur venant des rues. Ils ont aussi testé plusieurs technologies, dont de diffusion de roche claire. Malheureusement, ces roches viennent de la France. Ils essaient de trouver des substitutions suisses, mais elles ne sont pas encore agréées. Pour la technologie de diffusion, ils travaillent avec des revêtements connus, le SMA8. L'avantage est qu'ils sont bon marché. Les revêtements colorés sont plus compliqués car les roches doivent être colorées ainsi que le liant. On entre dans une zone inconnue, car ce sont des liants modifiés qui sont

utilisés sur les routes. Une autre technologie sont les SDA, qui sont des revêtements phonoabsorbants, où les granulats sont échangés contre des roches claires. Le plus coûteux est la peinture, qu'ils n'ont pas réussi à trouver bon marché. Il montre l'effet obtenu des technologies testées à Berne, comment cela se présente sur des tronçons avec la comparaison de différents produits. A Sion, ce sont à peu près les mêmes produits qui sont testés, mais sous différentes conditions climatiques. Ils ont aussi mesuré l'efficacité de ces différentes technologies avec des caméras infrarouges, qui ont montré une grande différence avec une efficacité élevée des revêtements clairs.

Concernant les résultats, il montre un graphique de l'évolution de température des différentes surfaces sur une journée entière. Il indique que les températures sur un revêtement foncé montent beaucoup plus vite. Lors des températures maximales, ça a vraiment un effet significatif. Ces différences restent pendant l'après-midi. Même pendant la nuit, il y a cinq degrés de différence. Ils ont pris beaucoup de données pendant ces évaluations. Il montre ensuite les résultats 2021. Lorsque les revêtements vieillissent, les différences se réduisent un peu. Malheureusement, la technologie bon marché n'est pas si prometteuse. Avec la charge de trafic, ils ont pu constater que les granulats sont rasés au fur et à mesure. A Berne, ils ont pu obtenir de bons résultats avec la peinture. Elle est chère, mais son efficacité est grande. Il recommande la pose de peinture pour les infrastructures routières intactes, mais du revêtement coloré lorsqu'il s'agit de réaménager des places et zones piétonnes. Pour le remplacement de couche de roulement et les routes bruyantes, il encourage plutôt le replacement des granulats.

Les conclusions de leurs recherches, c'est que les meilleurs produits ont un fort effet refroidissant. Une importante réduction du bruit est aussi possible. Ils ont pu déterminer une technologie pour chaque utilisation, qui a des résultats positifs et durables. Pour une application à grande échelle, il faut avoir des tests de durabilité à long terme. Ils travaillent proches des normes suisses, et certaines recherches font apparaître certaines approches qui pourraient être prometteuses pour les trottoirs et les rues de quartier, qui ne nécessitent pas forcément des phonoabsorbants. Les rapports de recherche sont disponibles sur le site de la Confédération.

Il ajoute qu'ils sont convaincus, ainsi que l'entreprise qui s'est engagée dans la durabilité technique de ces revêtements, qu'ils se comportent comme il faut. Ils estiment qu'il n'y aura pas de surprise dans le futur concernant ces technologies, et qu'elles devraient être prêtes à être utilisées.

Un commissaire soulève qu'ils ont parlé d'une surmortalité due au réchauffement climatique. Il pense que ce n'est pas facile d'obtenir ces données et demande comment c'est possible de le faire, surtout avec l'influence du Covid. Il ajoute qu'il y a 200 km de rues à Genève et qu'ils refont 5 km par an. Cela leur

prendrait quarante ans pour tout refaire. Il souhaite savoir pourquoi ils pensent que c'est plus rapide que la rénovation des bâtiments.

M. Buhlmann confirme que les rénovations ne seront pas rapidement faites. Cependant, ça le sera plus que les bâtiments, ces derniers ayant tous un propriétaire différent. Il est donc plus difficile de les contacter un à un et de les convaincre d'effectuer ces travaux. Pour les routes, qui sont de propriété publique, le processus est plus facile et il est possible de les remplacer petit à petit.

M. Roth répond que le taux de surmortalité est difficile à déterminer, mais qu'ils ont développé un nouvel indicateur pour mesurer la surmortalité due aux canicules. Pour l'instant, elles ont été déduites du nombre de morts supplémentaires lors d'une canicule.

M. Buhlmann ajoute que la surmortalité n'a pas été calculée pendant les années de Covid.

Un commissaire n'a pas bien compris l'aspect technique du phonoabsorbant. Il comprend qu'il vaut mieux que les chaussées soient claires. Cependant, ils ont des modèles où on voit que la chaussée est constituée de granules clairs, et d'autres où il y a de la peinture. Il souhaite connaître le rôle de la peinture.

M. Buhlmann indique que la peinture est utilisée sur du revêtement existant, mais qu'il doit être plutôt fin. Il explique que les granules sont plus durables lorsqu'il y a une forte circulation, contrairement aux peintures. Les peintures ont bien tenu les deux premières années, mais l'idée est de plutôt les utiliser sur les rues de quartier.

Un commissaire demande s'ils ont fait des essais sur les rues de quartier à proprement dites de Berne.

M. Buhlmann répond qu'ils ont fait des essais uniquement sur des routes principales. Ils vont essayer des technologies bon marché sur les rues de quartier à Berne. Pour ces tests, il fallait des conditions comparatives de température, ce qui n'est presque jamais donné en pleine ville et rend difficile la comparaison des différentes technologies.

Un commissaire demande s'il y a des risques que les vélos glissent sur les chaussées peintes.

M. Buhlmann informe qu'il s'agit d'une peinture spécifique qui contient du sable pour augmenter l'adhérence dans des conditions de pluie. Il pense que c'est sécure. Il suppose que sur des pistes cyclables cela ne posera pas de problème de sécurité grâce aux propriétés antidérapantes.

Une commissaire demande s'il y a une perte d'efficacité entre les grandes routes et de plus petits tronçons de rue.

M. Buhlmann répond qu'ils ont seulement testé la peinture sur la route principale à Berne, sur des tronçons très fréquentés. Il ne sait pas si la durabilité va changer sur des tronçons avec des charges inférieures. Ce qui pourrait être intéressant, c'est de les mettre sur des routes de quartier où l'effet pourrait diminuer à cause des pneumatiques. Ils peuvent s'imaginer que cette perte serait moindre et beaucoup plus tardive que sur des chaussées moins fréquentées.

Une commissaire demande si ces résultats ont été envoyés à l'ensemble des Cantons suisses, pour leur faire part des bons résultats obtenus.

La même commissaire informe qu'ils ont fait des webinaires, et que beaucoup de Cantons ont déjà reçu ces résultats. Beaucoup de villes aussi s'intéressent à effectuer leurs propres tests, comme Lucerne. Il souligne que les tests sont disponibles sur le site de la Confédération et par différents canaux de communication. Il imagine que les Cantons l'ont vu.

M. Roth précise que le projet qu'ils ont présenté à la CTC est l'un des cinquante qui ont été effectués. Les résultats sont sur le site de la Confédération, mais pas envoyés directement aux Cantons.

La commissaire demande encore si ce revêtement a le même genre de porosité que les revêtements normaux, notamment pour la récupération de pluie.

M. Buhlmann confirme. Pour les phonoabsorbants, ils travaillent pour faire des petits pores.

Une commissaire demande quelle technologie serait la plus favorable écologiquement, et selon la disponibilité du produit.

M. Buhlmann ne peut pas donner de réponse définitive, car ils ont été forcés de travailler avec des cailloux venant de France. Ce n'est pas forcément bien pour l'écologie. Il faudrait trouver en Suisse un matériau correspondant aux mêmes exigences afin d'enlever cet aspect négatif quant à l'écologie. Pour l'instant, ils n'ont pas encore pu trouver cela, mais n'avaient pas investigué tous les graviers clairs disponibles en Suisse. Il faut aussi faire des tests supplémentaires pour rassurer sur leur sécurité, notamment en cas de pluie.

Le président comprend que le phonoabsorbant mélangé avec une modification est plus efficace et moins cher que la peinture. C'est une solution quand on remplace une infrastructure. Si ce n'est pas le cas, leur conseil est d'utiliser de la peinture.

M. Buhlmann confirme.

Le président demande pourquoi c'est plus compliqué d'intégrer un substrat clair dans du non-phonoabsorbant et plus facile dans du phonoabsorbant.

M. Buhlmann explique que lorsque les granulats clairs sont mis à la surface, ils sont plus facilement enlevés. Puis, lorsqu'ils les ont intégrés dans la mixture, cela tient mieux.

Discussions

Une commissaire se rappelle qu'ils n'avaient pas mentionné le Touring Club Suisse (TCS) pour la sécurité routière. Elle souhaite savoir s'il y a des associations d'usagers qui s'opposent à ce projet.

Le président soulève que ce produit est très nouveau, et il ne pense pas que le TCS ait eu le temps de les tester. Il faudrait peut-être plutôt faire une question écrite.

Un commissaire indique que s'il avait fallu auditionner une association, il aurait plutôt proposé l'Association transports et environnement (ATE), qui travaille sur différents revêtements.

Le président souligne qu'ils n'ont pas d'urgence, et qu'ils ont de toute façon une audition prévue de l'ATE et le TCS pour une autre proposition et qu'ils pourraient faire d'une pierre deux coups.

Une commissaire indique qu'elle a parlé des revêtements en goudron avec Mme Bonnet-Mérier, qui lui a dit qu'ils étaient parfois dangereux pour les personnes à mobilité réduite. Une vibration de la colonne vertébrale est très mauvaise pour eux.

Séance du 31 août 2022

Audition de Mme Caroline Marti, présidente de l'Association transports et environnement (ATE), et Matthieu Jotterand, vice-président

M. Jotterand explique qu'il s'agit d'une motion consensuelle signée par plusieurs partis différents. Ils sont favorables à l'idée, il y a cependant des aspects sur lesquels ils souhaitent apporter quelques réserves potentielles, notamment concernant la durée de vie de ce revêtement et au niveau de bruit. Il y a aujourd'hui des revêtements qui sont extrêmement efficaces: il faut que ces nouveaux revêtements verts le soient tout autant. Par rapport à la couleur du revêtement, ils sont favorables à tout ce qui permet d'éviter les îlots de chaleur.

Mme Marti souligne qu'il ne faut pas que ce soit un oreiller de paresse. Elle mentionne que ce n'est qu'un petit pas dans la bonne direction, il ne faut pas que ça les empêche de mettre en place d'autres projets. Les revêtements clairs ne régleront pas tous les problèmes.

Le président propose de passer aux questions.

Discussion

Un commissaire demande si ça doit être conforme au droit fédéral.

M. Jotterand confirme.

Mme Marti précise qu'il faut que ce soit conforme au droit fédéral, mais il ne faut pas demander sa permission.

Un commissaire répond que pendant le Covid il y a des marquages qui ont été dénoncés par la Confédération.

Mme Marti soulève que ce n'était pas comparable. C'était à cause du dessin qui pouvait nuire au marquage au sol et jugé contraire à la LCR.

Le président les remercie et les libère. Il rappelle qu'ils sont arrivés au bout de leurs auditions.

Une commissaire demande confirmation que le bitume vert est en attente d'homologation en Suisse.

Le président confirme, et propose de remettre cela à l'ordre du jour car le dossier est technique et les conseillers municipaux ont besoin de le revoir.

Séance du 12 octobre 2022

Discussion

Le président rappelle qu'il y a déjà eu plusieurs auditions à ce sujet, dont des auditions techniques comme celle des ingénieurs suisses allemands qui comportait selon lui une petite confusion: ces derniers avaient principalement parlé de la couleur du bitume (vert) mais l'objet est surtout centré sur la composition du bitume. Un bitume vert signifie surtout qu'il est écologique, contrairement à l'audition qui traitait surtout de l'importance des couleurs claires pour éviter la chaleur.

Une commissaire a aussi relu le procès-verbal et ce bitume vert n'est pas très écologique au niveau du bilan carbone. Cependant, les enrobés biophaltes sont beaucoup plus intéressants car c'est une vraie alternative à l'asphalte. A cet effet, elle se demande s'il ne faudrait pas se laisser un petit temps de réflexion afin de se renseigner auprès d'entreprises qui sont déjà expérimentées.

Le président répond que la motion demande simplement d'aller de l'avant avec ce type de procédé et ne traite pas du type de matériau à utiliser.

La même commissaire propose dans ce cas de remplacer le mot «vert» par «écologique» dans le titre.

Le président rappelle qu'il n'est pas possible de changer le titre de la motion mais est d'accord de soumettre un amendement afin de préciser que le terme «vert» signifie «écologique».

Prises de position

Un commissaire du Parti libéral-radical trouve cette motion très intéressante. C'est en effet un comportement qui devrait être naturel au vu de la couleur de cet exécutif et il est, de plus, important de bien repréciser qu'il est question d'écologie et non de couleur. Partant, il propose un amendement qui consisterait à ajouter la phrase suivante «[…] dans le respect des normes fédérales et cantonales en matière de bitume agréé».

Le commissaire du Mouvement citoyens genevois remarque, après ses multiples voyages à l'étranger, que les tramways ont tendance à rouler sur du «naturel» pour ne pas entrer dans les détails, et cela convient parfaitement. Il propose donc de voter l'objet ce soir.

Une commissaire socialiste a un amendement à proposer concernant la première invite : «[…] à étudier les nouvelles techniques de bitume végétal et à nous en faire rapport au Conseil municipal».

Un commissaire de l'Union démocratique du centre est aussi d'avis de voter ce soir mais il a une proposition d'amendement pour la première invite «[…] à étudier les nouvelles techniques de bitume, notamment en tenant compte de son aspect financier».

Une commissaire Verte revient sur sa proposition d'amendement et propose la phrase suivante: «Favoriser l'utilisation des enrobées biophaltes qui diminuent considérablement l'impact CO_2 et qui sont totalement recyclables.» Elle les informe que ce procédé est peu coûteux et se fait en usine.

Le président demande si le biophalte est une marque.

Une commissaire Verte répond par la positive, mais que c'est aussi devenu un terme technique.

Une commissaire du Centre annonce que son parti votera oui à cette motion ; toutefois il semblerait que les goudrons ou les bitumes d'une couleur différente ne sont pas phonoabsorbants, ce qui est une priorité en Ville de Genève afin de limiter le bruit pour les concitoyen-ne-s.

Le président avait noté que le phonoabsorbant, mélangé avec une modification, est plus efficace et moins cher que la peinture et que c'est une solution à utiliser lorsqu'on remplace une infrastructure et seulement dans ce cas. Autrement, il est conseillé d'utiliser de la peinture.

Vote

L'ajout d'une nouvelle invite par le Parti libéral-radical: «à respecter des normes cantonales et communales» est accepté à l'unanimité.

L'ajout à la première invite par le Parti socialiste: «… à étudier les nouvelles techniques de bitume végétal et à nous en faire rapport au Conseil municipal» est accepté à l'unanimité.

L'ajout à la première invite par l'Union démocratique du centre: «[…] en tenant compte de son aspect financier» est accepté par 8 oui (1 UDC, 1 EàG, 2 LC, 3 PLR, 1 MCG) et 7 abstentions (3 Ve, 4 S).

L'ajout d'une invite par les Vert-e-s, «favoriser l'utilisation des enrobés biophaltes qui diminuent considérablement l'impact CO_2 et qui sont totalement recyclables», est accepté malgré 3 abstentions (PLR).

Le président met au vote la motion M-1578 amendée, qui est acceptée à l'unanimité.

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à étudier les nouvelles techniques de bitume végétal *en tenant compte de son aspect financier et à nous en faire rapport au Conseil municipal*;
- à favoriser l'utilisation de revêtements routiers d'origine végétale en substitution du bitume pour la construction et la réfection de routes, de places ou de pistes cyclables;
- à étudier l'utilisation de couleurs claires de façon à diminuer les températures des routes de la ville;
- à collaborer avec d'autres villes romandes dans lesquelles des tests et des essais de couleurs ont déjà eu lieu;
- à promouvoir, en relation avec l'industrie locale, la production des matériaux nécessaires à la fabrication des revêtements routiers d'origine végétale, à partir de déchet végétaux et de matériaux recyclés;
- à inciter les mandataires des projets d'aménagements financés par la Ville de Genève à utiliser préférentiellement les revêtements d'origine végétale;
- *à respecter les normes cantonales et communales;*
- *à favoriser l'utilisation des enrobés biophaltes qui diminuent considérablement l'impact CO_2 et qui sont totalement recyclables.*

—***—

Mis aux voix, le renvoi de la motion amendée au Conseil administratif, traitée sans débat, est accepté à l'unanimité (66 oui).

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

– à étudier les nouvelles techniques de bitume végétal en tenant compte de son aspect financier et à nous en faire rapport au Conseil municipal;
– à favoriser l'utilisation de revêtements routiers d'origine végétale en substitution du bitume pour la construction et la réfection de routes, de places ou de pistes cyclables;
– à étudier l'utilisation de couleurs claires de façon à diminuer les températures des routes de la ville;
– à collaborer avec d'autres villes romandes dans lesquelles des tests et des essais de couleurs ont déjà eu lieu;
– à promouvoir, en relation avec l'industrie locale, la production des matériaux nécessaires à la fabrication des revêtements routiers d'origine végétale, à partir de déchets végétaux et de matériaux recyclés;
– à inciter les mandataires des projets d'aménagements financés par la Ville de Genève à utiliser préférentiellement les revêtements d'origine végétale;
– à respecter les normes cantonales et communales;
– à favoriser l'utilisation des enrobés biophaltes qui diminuent considérablement l'impact CO_2 et qui sont totalement recyclables.

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

11. Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 28 mars 2023: «10 ans de deal autour des écoles des Pâquis, ça suffit!» (P-485 A)[1].

7 août 2023

Rapport de Mme Fabienne Beaud.

Cette pétition a été renvoyée à la commission des pétitions le 28 mars 2023. Elle a été traitée en commission les 8 mai et 12 juin 2023 sous la présidence de MM. Rémy Burri et Didier Lyon. Les notes de séance ont été prises par Mme Aurea De Toro, que la rapporteuse remercie pour la qualité de son travail.

Texte de la pétition

Voir l'annexe.

Séance du 8 mai 2023

Audition de Mme Catherine Gerber, Mme Sarah Vader et M. Hervé Donnet, pétitionnaires

Mme Gerber est une habitante des Pâquis. Elle habite dans le périmètre concerné par la problématique en question.

Mme Vader habite à la rue du Môle, en face de l'école. Elle a une fille de 5 ans et demi, qui est en deuxième année de primaire, à l'école de Pâquis-centre. Elle ajoute qu'elle est membre de l'association des parents d'élèves.

M. Donnet est un habitant des Pâquis depuis 1990. Il est également enseignant à l'école primaire de Saint-Antoine/Ferdinand Hodler. Il a pu voir l'évolution du quartier et de la problématique. Cette pétition met en évidence une problématique connue entre un marché de la drogue d'une part et des enfants et adolescents d'autre part.

Mme Gerber indique qu'avec la pétition, ils avaient envie de faire entendre une autre voix dans ce quartier. Depuis vingt-cinq ans, elle a vu l'évolution du quartier. Il y a un historique par rapport à ce qui se passe maintenant. La problématique concerne un tout petit point de quartier. Depuis des années, il y a du deal dans le quartier. Il y a dix ans, à la suite d'une décision de placer une caméra de surveillance sur la partie ouest des Pâquis, vers la rue des Alpes, le deal s'est déplacé côté est. Il a atterri vers la rue de la Navigation, soit autour de l'école de

[1] *Mémorial* 180e année: Commission, No 53, p. 6995.

Pâquis-centre et de l'école de Zurich, puis il s'est rabattu à la rue du Môle, qui fait l'angle avec la rue de Berne. Cela jouxte les écoles qui comptent 550 élèves, 700 si on compte l'école primaire de Chateaubriand. Il y a une dégradation de la situation depuis l'année passée. Avant, il y a dix-quinze ans, il y avait du deal, mais uniquement le soir. Ensuite, les dealeurs sont venus dès l'après-midi et en soirée. A présent, ils sont dans le quartier vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Qui sont ces dealeurs? C'est un réseau structuré. Ce sont des Africains sénégalais. Ils sont organisés, car il y a toujours des horaires très déterminés, il y a toujours trois personnes à l'angle de la rue des Pâquis et de la rue du Môle. Le printemps dernier, il y a eu un changement de ton: les consommateurs de crack ont déferlé dans la rue du Môle, déjà très tôt le matin. Les choses ont été prises en mains, avec notamment la fermeture du préau de l'école. Ces gens ont pris l'habitude de cette adresse. C'est le boulevard de la drogue.

Mme Vader s'exprime en tant que membre de l'association des parents, en demandant comment créer un espace pour les enfants dans lequel ils n'ont pas à être confrontés à ces problématiques. Est-ce qu'on devrait avoir à expliquer cette réalité à nos enfants? On a envie que nos enfants aillent à la rencontre du prochain. L'association des parents n'est pas contre les dealeurs, mais elle veut créer un espace de sécurité où il n'y a pas de deal autour des écoles.

Questions des commissaires

Un commissaire rappelle que, ces dernières années, l'on discute beaucoup de l'école des Pâquis. De nombreuses solutions sont en cours d'étude. Les pétitionnaires demandent la création d'un périmètre de sécurité. Il y a eu le rehaussement de la barrière; il demande si cela reste insuffisant. Quelles autres mesures de sécurité sont souhaitées?

Mme Gerber répond que cela concerne le préau de l'école. Le problème est que, dès que les enfants sortent, ils vont forcément dans la rue du Môle ou la rue de Berne et sont forcément confrontés au deal pendant la journée. Pour ce qui est du périmètre de sécurité, ils aimeraient que cela soit une zone de non-deal. Auparavant, il y avait un problème au Jardin anglais ainsi qu'à la gare, mais des solutions ont été trouvées. Elle se demande jusqu'à quand cela va continuer.

M. Donnet ajoute que le préau est une chose, mais c'est tout le périmètre autour qui est concerné. En 2014, ce n'était pas comme cela. Quand le trafic s'est installé, le préau est la conséquence du trafic, qui se fait derrière la bibliothèque. Il y voit des transactions, mais pas dans le préau. Il ne comprend pas pourquoi cette situation est possible aux Pâquis mais pas aux autres endroits. Depuis sa fenêtre, il voit les adolescents de la maison de quartier et le trafic, qui est en face, à trois mètres; c'est comme si c'était normal.

Le commissaire demande si la pose de caméras de surveillance est une solution.

M. Donnet explique qu'il a assisté aux séances concernant la pose de caméras de surveillance. Les gens n'étaient pas tous du même avis. Ce qui l'a surpris, c'est qu'ils ont essayé d'en mettre une, mais elle a été arrachée le lendemain et elle n'a jamais été remise. Il y a une ambiance un peu particulière.

Mme Gerber ajoute que les caméras n'ont pas les résultats escomptés. Cela concerne un tout petit bout de quartier. Il faudrait donner un signal aux dealeurs et à leur clientèle que ce n'est pas un lieu adéquat. Cette année est une année UNICEF. Genève s'est vu décerner la mention «commune amie des enfants» par l'UNICEF, mais elle ne sait pas si cela correspond vraiment à la réalité des Pâquis.

Une commissaire informe les pétitionnaires que la commission de la cohésion sociale et de la jeunesse (CCSJ) traite de plusieurs objets sur le même sujet. M. Poggia a été auditionné. Il est clair que le périmètre de sécurité peut être mis en place uniquement par le Canton. Elle leur demande ce qu'ils attendent de la Ville.

M. Donnet indique que, depuis dix ans, tout le monde se renvoie la balle. On dirait qu'il y a une sorte d'impuissance. Pourtant, il n'y a pas de trafic dans toutes les écoles. Il est enseignant à Saint-Antoine, mais à la promenade Saint-Antoine il n'a jamais vu de dealeurs, alors qu'ils pourraient venir. Pourquoi? Qu'est-ce qu'on fait pour que cela n'existe pas? On n'a pas trouvé de solution pour éradiquer cela. Il attend des élus qu'ils fassent pression sur le Canton pour dire qu'il y a un problème.

La commissaire lui demande ce que la Ville pourrait faire concrètement.

M. Donnet demande de «resacraliser» l'école. Cela doit être un lieu pour les enfants et pas un lieu où la priorité est le marché. Il pense qu'il y a des moyens. Il existe un marché libéral, mais qui n'est pas régulé.

Mme Gerber avance qu'au niveau de la Ville il y a de beaux projets. Un bout de la rue de Berne est devenu piéton. Il y a des bacs avec des plantes, mais les dealeurs cachent la marchandise dedans. L'association Bien vivre aux Pâquis veut embellir le quartier, c'est chouette, mais le quartier est gangrené par le trafic de drogue.

Une commissaire les remercie, car les éléments sont suffisamment concrets pour faire pression sur le Canton.

Une commissaire leur rappelle la pétition P-440, envoyée par l'association Survap, qui s'intitulait «Vivre ensemble aux Pâquis». En 2021, il était déjà

demandé de mettre en place, en plusieurs phases, une présence policière accrue, etc. Cette pétition proposait des étapes concrètes. Elle a été renvoyée au Conseil administratif pour être mise en œuvre, dans les limites de ses compétences, ce qui était rapporté. La commissaire demande s'il y a une collaboration entre l'association des parents d'élèves et le travail effectué par la Survap. Elle demande s'il y a des actions similaires. La magistrate a assuré qu'il y avait une présence policière accrue qui s'adapte en fonction des mouvements; elle a affirmé que cela a bien marché et que ce n'était pas problématique. Maintenant, on a observé, par rapport à la consommation de crack, qu'il y a eu un mouvement vers le quartier des Grottes; le phénomène aux Pâquis est moindre. Elle demande aux pétitionnaires si c'est quelque chose qu'ils ont pu observer.

Mme Gerber a eu des contacts avec Survap, Mme Brigitte Studer, membre de Survap, et plusieurs autres personnes. L'année dernière, elle a écrit une lettre à M. Poggia pour l'alerter sur ce qui se passait concernant le crack. Ils ont dû prendre position avec la session du Conseil municipal de fin juin. Lors de la dernière session du Conseil municipal, concernant la fermeture du préau de l'école, Mme Studer a réitéré le besoin d'un périmètre de sécurité autour des écoles et elle l'a redit encore plus clairement. Elle est également en contact avec Bien vivre aux Pâquis. Avec Survap, leurs vues divergent un peu. Selon elle, l'association n'a pas très bien géré. Il y a eu un laisser-faire et un laisser-aller qui a mené à cette situation.

M. Donnet rappelle que l'idée de la pétition est d'avoir un autre son de cloche. Il y a un enjeu idéologique au niveau de la drogue. Au niveau des associations, il a le sentiment qu'on minimisait le problème, en disant que cela se régulera. Survap disait qu'elle irait parler avec les dealeurs pour qu'ils ne dealent pas pendant les récréations… L'idée est de faire entendre des gens qui n'ont pas l'impression d'être entendus.

Mme Gerber ajoute que Survap n'est pas représentatif de l'ensemble de la population.

Mme Vader revient sur la collaboration entre les différentes associations. L'association des parents regarde l'intérêt des enfants et leur protection. Quand ils ont voulu fermer le préau, l'association a été vue comme une association répressive, qui voulait mettre les enfants en prison. Pour la présence policière accrue, le directeur a fait le tour des classes en disant que les policiers seraient présents jusqu'à la fin du mois, après cela sera réduit. Dès que la police arrive, tout le monde disparaît. Quand la police est là, les enfants demandent pourquoi la police est présente. D'un point de vue du deal, quand la police est sur le terrain, les dealeurs ne sont pas là. Concernant le crack et son mouvement vers les Grottes, avec le beau temps les toxicomanes sont à la recherche de quelque chose de plus dur et cela recommence. Mme Vader explique qu'un des

autres membres de l'association des parents a dû faire sortir un consommateur de crack de son allée. Ils sont aux Grottes, mais ils vont revenir dans le quartier.

Mme Gerber ajoute que le tenancier du restaurant Al Quadrato a jeté l'éponge, il y a un mois. Il a perdu sa santé et des sous. Son commerce était florissant, mais il ne supportait plus d'avoir des dealeurs appuyés contre le mur de son commerce. Il y avait un manque à gagner certain.

Une commissaire comprend leur agacement. De ce qu'elle avait compris de la part de la police et des magistrats, c'est qu'il y avait une présence policière tant la nuit que la journée et que la situation s'était améliorée, mais en fait ce n'est pas le cas.

Mme Gerber confirme.

Une commissaire est très touchée par la pétition. Elle a des petits-enfants qui habitaient dans ce quartier. Elle demande ce que la Ville peut faire concrètement.

Mme Gerber répond qu'il faut donner un signal, par une présence policière, comme cela a été fait autour de la gare de Cornavin, que ces personnes ne sont plus les bienvenues. Il faut que cela se fasse ailleurs.

M. Donnet pense que si les élus arrivent à être d'accord sur le fait de dire que la cohabitation entre un marché de la drogue et des enfants n'est pas possible, ce serait déjà bien. L'école, c'est sacré. On devrait pouvoir dire aux enfants, descends, joue dans la cour. Là, on ne peut pas le faire. Il faut revenir au fait que dans une zone comme cela, on ne peut pas envisager une cohabitation entre un marché de la drogue et des enfants.

Un commissaire indique que la piétonnisation a été évoquée et que les toxicomanes s'appuient sur les bacs à fleurs. Il indique que ce n'est pas la première fois que cela se produit, à la suite d'une piétonnisation de rue. Cela était le cas à la rue Sillem, quand elle a été piétonnisée. Il demande aux pétitionnaires s'ils voient une corrélation entre la piétonnisation et le trafic de drogue.

Mme Vader explique que le trafic était déjà là avant la zone piétonne.

M. Donnet ajoute que lorsque ce n'était pas piétonnisé, la voiture de police passait, mais maintenant ils viennent à pied. A la rentrée, il y avait sept policiers devant l'école.

Une commissaire n'avait pas pris la mesure de l'étendue du deal. Elle avait suivi le deal aux Eaux-Vives, à l'époque. Il y a eu une présence policière accrue pendant plusieurs mois et c'était très efficace. Elle demande aux auditionnés s'ils se sentent en danger quand ils amènent leurs enfants à l'école, avec la proximité du deal (elle ne parle pas du crack).

Mme Vader ne ressent pas une insécurité, ni pour sa fille, ni pour elle. En revanche, elle ne dira pas à sa fille d'aller dans le préau de l'école de Zurich toute seule. Dans d'autres quartiers, elle pense que les enfants peuvent aller seuls au parc.

Mme Gerber ajoute que les dealeurs ne sont ni violents, ni agressifs.

M. Donnet ne ressent pas le sentiment d'insécurité, mais il y a un sentiment d'injustice. Les gens sont tous conscients du trafic, car c'est dans le quartier des Pâquis. C'est important de souligner le sentiment d'injustice. Il avait interpellé Mme Torracinta en lui demandant pourquoi les enfants des Pâquis ne sont pas des enfants comme les autres. Elle avait dit que c'était intolérable, mais c'est tout.

La commissaire demande à Mme Vader si elle laisse sa fille aller seule à l'école.

Mme Vader répond par la négative, en expliquant qu'elle descend avec elle et la surveille depuis le pas de son immeuble.

La commissaire leur demande s'il y aurait des moyens d'agir sur la clientèle.

Mme Gerber indique que ce n'est pas leur préoccupation. Les commerçants et les habitants ont des problèmes avec cela.

La commissaire parlait de la clientèle venant pour de la drogue récréative.

Mme Gerber répond que la nuit, c'est beaucoup cela, mais cette autre clientèle est aussi présente la journée. C'est cela le problème.

Un commissaire comprend que les auditionnés ont ciblé la position des dealeurs. Il leur demande si la police passe souvent pour les faire partir.

Mme Gerber répond qu'elle passe, mais il y a des guetteurs, donc ils disparaissent. La police passe régulièrement, mais elle ne reste pas.

M. Donnet explique qu'il y avait des policiers municipaux vers la place de la Navigation. A quelques mètres, il y avait le marché, mais ce n'est pas pour autant qu'ils se sont déplacés. Cela ne se fait pas de façon cachée, cela se fait à ciel ouvert.

Discussion, suite des travaux et vote éventuel

Le Parti socialiste souhaite entendre Mme Barbey-Chappuis sur la présence policière et pour qu'un cordon sanitaire soit établi autour des écoles.

Un commissaire libéral-radical demande si la CP doit traiter cela, car cela ferait un potentiel doublon avec ce qui est traité à la CCSJ.

Une commissaire Verte indique qu'il y a eu plusieurs auditions sur le sujet. Il faudrait que la CP lise les PV d'auditions de la CCSJ pour éviter de refaire toutes les auditions.

Mise aux voix, l'audition de Mme Barbey-Chappuis est acceptée à l'unanimité.

Séance du 12 juin 2023

Audition de Mme Marie Barbey-Chappuis, conseillère administrative, en charge du département de la sécurité et des sports (DSSP), accompagnée par Mme Christine Camp, cheffe du Service de la police municipale (SPM), commandante, et de M. Nicolas Kerguen, collaborateur personnel au DSSP

Mme Barbey-Chappuis partage l'avis des pétitionnaires. Elle aimerait insister sur le fait que les habitants ne doivent pas se sentir abandonnés par les pouvoirs publics. On peut être plus optimiste que l'année dernière, à la même époque, s'agissant de la situation relative au crack dans le quartier des Pâquis, même si la police municipale a constaté ces dernières semaines une résurgence de la problématique. A sa demande, la police municipale avait renforcé l'été dernier et durant tout l'automne et l'hiver 2022-2023 ses patrouilles et sa présence, notamment aux abords de l'école de Pâquis-centre, pour éviter que le deal ne génère un sentiment d'insécurité. Depuis la résurgence du crack aux Pâquis, la police municipale et la police cantonale sont très présentes. La police municipale est présente tous les jours, aux entrées et aux sorties de l'école ainsi que durant le temps de parascolaire. Cette présence rassure les habitants du quartier et les parents d'élèves. Le dispositif a été un peu relâché à la suite de la fermeture du préau la nuit, la situation s'étant détendue sur site.

Ce qui est certain, c'est que la police municipale ne peut pas régler cela toute seule. Il s'agit d'une problématique multidimensionnelle. Ce sont aussi des problématiques sociales, sanitaires et qui ne doivent pas uniquement être abordée sous l'angle sécuritaire. La police municipale est compétente pour la consommation et la détention de drogues, mais pas pour ce qui est de la lutte contre le trafic de stupéfiants, qui est du ressort de la police cantonale. C'est la raison pour laquelle elle a conclu un contrat local de sécurité (CLS) avec le conseiller d'Etat chargé à l'époque de la police cantonale. Ce CLS permet d'organiser la collaboration entre les deux corps de police. Le quartier des Pâquis est l'un des secteurs prioritaires de ce CLS. Depuis quelques semaines, il y a une détérioration dans le quartier. Il y a eu un déplacement vers le secteur des Grottes. La police municipale essayait de contenir cela au niveau du Quai 9. Depuis que la pression s'est libérée un peu du côté des Pâquis, le trafic revient un peu.

Questions des commissaires

Une commissaire relève que ce qui est particulier, dans le cadre des Pâquis, c'est qu'il y a deux écoles. Lors de l'audition des pétitionnaires, il est ressorti qu'il serait intéressant de créer un cordon sanitaire autour, car cela revient. C'est un fait. Elle demande s'il est possible de créer un cordon sanitaire.

Mme Barbey-Chappuis indique que la présence de la police municipale fait la différence sur le terrain, mais dès qu'on lâche la pression le trafic revient.

Mme Camp rappelle que le trafic de stupéfiants sort du cadre de leurs compétences. La police municipale ne relâche pas la pression et est très réactive à l'évolution de la situation en s'adaptant en permanence. Ainsi, la police municipale a remis une pression plus importante depuis un mois. Les agent-e-s de la police municipale (APM) passent fréquemment pour sécuriser un maximum l'accès à l'école. S'agissant du cheminement des élèves depuis leur domicile dans les Pâquis jusqu'à l'école, la police municipale n'a pas la capacité de mettre un APM derrière chaque personne. Le but est vraiment de cibler les entrées des écoles. Le préau est fermé la nuit, mais dès l'ouverture il y a des passages assurés afin d'offrir un accueil correct à l'école. La police municipale a sanctionné 19 infractions liées à la consommation, aux alentours directs de l'école en ce début d'année. Etant donné que les personnes toxicomanes sont repoussées, elles s'installent dans les halls d'immeubles, ce qui engendre d'autres problématiques. Le rôle de la police municipale est de sécuriser un maximum les préaux d'école et d'essayer de contenir les consommateurs vers les lieux d'injections, dont le Quai 9.

Mme Barbey-Chappuis indique qu'on doit mettre les effectifs où il y a le besoin opérationnel sur le terrain. Les APM doivent s'adapter à la réalité du terrain.

La commissaire pense qu'on pourrait, au titre de la sécurité en Ville de Genève, imaginer la participation active d'un dispositif qui relèverait du social ou de la santé. Est-ce qu'il serait envisageable d'imaginer une participation de la Ville?

Mme Barbey-Chappuis indique que la police municipale travaille en collaboration avec les homologues de la police cantonale afin de déterminer où mettre la pression. Au niveau de l'aspect social et sanitaire, c'est le DCSS qui a les liens et qui serait le plus à même de répondre à cette question. Elle est d'avis que la Ville de Genève ne doit pas se substituer au Canton. Chacun doit agir dans son champ de compétence. La police municipale travaille avec les travailleurs sociaux hors murs (TSHM) et les correspondants de nuit. La Ville fait sa part dans le domaine social. Ensuite, il y a des acteurs cantonaux qui agissent dans leur domaine.

Mme Camp indique que la police municipale organise des séances multipartites concernant les Pâquis, à l'instar de tous les quartiers du territoire communal.

Tous les acteurs impliqués sont présents autour de la table et notamment le social. Ils échangent sur les différentes problématiques en lien avec le quartier et essaient de trouver des solutions ensemble. Toutes ces séances permettent de faire le point de situation, de voir les évolutions et d'agir en conséquence. La collaboration est bien présente.

La commissaire parle de la mise en place du plan crack. Elle demande comment la police municipale travaille avec le Quai 9, car les Maraudes ont vocation à recréer une sorte de lien et de pouvoir orienter géographiquement la consommation où elle serait moins problématique qu'à côté d'une école.

Mme Camp indique que dans ce cas ils sont avisés et ils savent quels sont les secteurs dans lesquels leur présence n'est pas souhaitée pour permettre ce travail de lien social.

Un commissaire constate que c'est un travail entre la police municipale et la police cantonale. On a depuis le 1er juin 2023 une nouvelle magistrate. Il demande à Mme Barbey-Chappuis si elle a déjà eu des échanges avec Mme Kast. Si oui, quelles suggestions a-t-elle fait afin de faire entendre la voix de la Ville?

Mme Barbey-Chappuis n'a pas encore eu l'occasion de la rencontrer. Elle la voit prochainement, car elles siègent dans la commission consultative de la sécurité municipale. C'est une commission qui réunit la magistrate cantonale chargée de la sécurité et la Ville de Genève, ainsi que des magistrats communaux, qui ont des polices municipales, soit Vernier, Cologny et Plan-les-Ouates. Mme Barbey-Chappuis et Mme Kast étaient, par ailleurs, les deux membres du groupe de travail mis en place par M. Poggia pour discuter de l'avenir des polices municipales. De par les interactions qu'elles ont pu avoir dans ce cadre, Mme Barbey-Chappuis pense que Mme Kast est attachée à la sécurité de proximité. Cela semble important de préserver les polices municipales; s'il y avait une fusion de la police cantonale et de la police municipale, on perdrait le travail de proximité, selon elle. En effet, les effectifs seraient absorbés par des missions de police secours et on perdrait ce lien que la police municipale permet de créer avec les habitants, etc. Ce groupe de travail a été créé il y a un an. Il est composé d'un COPIL politique et d'un groupe technique dans lequel il y a la commandante et d'autres acteurs de la police municipale ainsi que de la police de proximité cantonale. Ce groupe de travail doit dans un premier temps discuter de ce qu'est la sécurité de proximité, ensuite des missions des polices municipales. Ce n'est qu'ensuite que la question de la gouvernance devrait être définie.

Un commissaire constate que, quel que soit le type de délinquance, il y a une certaine efficacité quand il y a une présence policière accrue. Il demande si, pendant plusieurs semaines, la tolérance zéro a été appliquée.

Mme Barbey-Chappuis répond que cela a été fait à partir de l'été 2022.

Mme Camp ajoute que grâce au CLS entre la police municipale et la police cantonale, elles mutualisent leurs compétences et elles cadrent leurs présences. La police cantonale peut également intervenir en civil, ce qui est une plus-value pour ce type de problématique. Le point bloquant est que dès qu'on relâche la pression policière, le phénomène revient. On réadapte en permanence les engagements des forces policières, mais le pilier sécuritaire à lui seul ne pourra pas éradiquer le trafic de stupéfiants de manière définitive.

Le commissaire demande si la piétonnisation exerce une influence sur le deal. La rue Sillem a été piétonnisée et le deal est apparu.

Mme Barbey-Chappuis est d'avis qu'aux abords des écoles il est bien d'avoir des rues piétonnes afin de sécuriser le chemin de l'école pour les jeunes élèves. Mais ces zones piétonnes doivent être bien aménagées pour que les habitant-e-s puissent se les approprier positivement, car autrement cela peut effectivement créer des effets inverses. Une zone piétonne peut aussi créer des nuisances sonores, car il y a souvent des terrasses. Il n'y a jamais de solution idéale.

Mme Camp répond qu'il n'y a pas de constat clair. C'est la qualité des aménagements qui est importante. Il faut que les habitants s'impliquent pour animer cette rue, de manière à avoir une occupation positive des lieux.

Mme Barbey-Chappuis rappelle que la police municipale est à pied l'essentiel du temps, donc elle patrouille aussi sur les rues piétonnes.

Une commissaire demande s'il y a du deal au niveau de l'école de Sécheron.

Mme Camp répond que c'est très mouvant. Le centre reste la gare de Cornavin et ses abords. On sait que l'offre et la demande se fait, dans les grandes villes, dans les endroits de passage. A Plainpalais, cela a été longtemps problématique. Ce n'est pas unique et propre aux Pâquis.

La commissaire est inquiète, car il y a un EMS dans le quartier et également deux écoles. Elle demande combien de passages la police municipale effectue chaque jour.

Mme Camp ne connaît pas le nombre exact, mais il y a une présence quotidienne.

Une commissaire soulève que les pétitionnaires craignent que le deal continue à perturber l'école et le quartier. Elle demande à Mme Camp si elle continue à mettre la pression au maximum aux Pâquis.

Mme Camp répond qu'ils maintiennent leur présence à chaque entrée et sortie d'école ainsi que durant le temps de parascolaire. Il y a également des contacts quasi quotidiens avec le directeur qui permet de mieux orienter les actes sur le terrain.

La commissaire indique que le préau de l'école des Pâquis a été fermé de manière provisoire. Elle demande si le directeur trouve que cela a apaisé le quartier.

Mme Camp répond par l'affirmative. Cela permet également de réduire les frais de nettoyage et de maintenance du préau. C'est une réelle plus-value, mais il faut rester conscient qu'on reporte cela sur les immeubles d'habitation aux alentours.

Discussion

Ensemble à gauche propose de renvoyer la pétition au Conseil administratif.

Vote

Le renvoi de la pétition au Conseil administratif est accepté à l'unanimité.

Annexe: pétition P-485

Pétition: faire cesser le deal autour des écoles des Pâquis

Habitants pétitionnaires
Pour contact :
Catherine Gerber
55 rue de Berne
1201 Genève
cat.gerber@bluewin.ch
+4179 281 63 48

Service du Con... 1
13 MARS 2023
Décision : Traité par :
MEC - Traitement

Madame Uzma Khamis Vannini
Présidente du Conseil Municipal
Service du Conseil Municipal
44, rue de la Coulouvrenière
1204 Genève

Genève, le 10 mars 2023

Concerne : pétition des habitants et commerçants des Pâquis

Madame la Présidente, chère Madame,

Veuillez trouver, ci-joint, la pétition **« 2013-2023: 10 ans de deal autour des écoles des Pâquis, ça suffit ! »** munie de plus de 250 signatures - 250 personnes qui demandent qu'une zone sans deal soit mise en place autour des écoles du quartier

Les signatures proviennent en grande majorité des habitants des Pâquis, ainsi que de la plupart des commerçants et bistrots/restaurants situés autour de la zone de l'école Pâquis-Centre et l'école de Zurich.
Les témoignages de nombreux parents d'élèves sont accablants. Deux mots résument leur sentiment face à cette situation: **incompréhension, consternation**.

Quelques réactions recueillies auprès des riverains approchés :

« chaque matin, vers 7-8h, je vois des dealers essayant de piquer des vélos, des trottinettes d'enfant, en bas, sur la rue de Berne… Je cherche un logement ailleurs », / **une jeune maman** habitant rue de la Navigation, avec une fillette ;

« on n'est vraiment pas rassurés en journée quand on sort de chez nous, et on n'ose pas trop s'aventurer dehors le soir » / **un couple** trentenaire, avec un enfant en poussette, habitant la rue de Berne

« M'dame, m'dame ! c'est les dealers… de drogue ? oui… Pourquoi ils sont pas en prison ? » / garçonnet 6 ans dans la rue, lors de la présentation de la pétition à son papa

Ce sont les enfants et leurs familles qui sont sacrifiées en premier. Quant aux commerçants, ils sont découragés car peu soutenus par la classe politique.

Un exemple est le gérant du restaurant « Al Quadrato » situé au carrefour rue du Môle/rue de Berne, qui témoigne aux infos de la RTS, **Le 19:30** du 4 mars dernier: il vient de jeter l'éponge. Ce sont aussi les nombreux adolescents qui fréquentent la Maison de Quartier des Pâquis, en pleine zone du «spot » du deal, qui sont témoins de la transgression de la loi et de l'impunité qui l'accompagne.

Cette situation est unique à Genève et ne sera jamais invisible. Les citoyens ne pourront jamais accepter la cohabitation entre les enfants et les dealers, même s'ils croient au vivre ensemble.

En vous remerciant de votre attention et vous souhaitant bonne réception de ces documents, veuillez recevoir, Madame la Présidente, chère Madame, l'expression de nos salutations les meilleures.

Cath. Gerber

Catherine Gerber

Sarah Vader (représentante APEP Association des parents d'élèves des Pâquis)

H Donnet

Hervé Donnet, enseignant école primaire

Copie : Conseil Administratif de la Ville de Genève

Annexe : mentionnée

PETITION DES HABITANTS et COMMERCANTS DES PAQUIS – février 2023

2013-2023 : 10 ANS de deal autour des écoles des Pâquis, ça suffit !

Nous, habitants, parents d'élèves et commerçants, en un mot, citoyen-nes des Pâquis, apolitiques, demandons formellement que soit rapidement défini un périmètre de sécurité sans drogue autour de l'école de Pâquis-Centre et l'école de Zurich.

Depuis l'installation en 2013 de caméras de surveillance aux Pâquis, le deal s'est déplacé aux alentours et en bordure de l'école de Pâquis-Centre et de l'école de Zurich, avec un point de concentration des dealers se situant au carrefour piétonnier rue de Berne - rue du Môle. Ce lieu, situé à côté de la bibliothèque des Pâquis, est devenu le boulevard des trafiquants et de leur clientèle. Après achat de leur dose, les clients se dispersent dans le quartier, pour consommer en pleine rue les substances illicites.

Les enfants ne devraient pas avoir à croiser consommateurs et dealers sur le chemin de l'école, du centre de loisirs et de la bibliothèque. Hélas, tous les jours de la semaine, près de 700 élèves (y.c. ceux de De-Chateaubriand) sont confrontés au spectacle désolant de deal en plein jour et en toute impunité.

Les commerçants du quartier sont des otages de cet état de fait. Ils subissent de plein fouet la présence de cette population particulière, en transit dans la zone. Les restaurants perdent de la clientèle, malgré des interpellations régulières de la police. Pour les habitants de ce petit bout de quartier touché jour et nuit par le deal, la situation est devenue tout simplement intolérable. A peine sortis de la maison, ils sont confrontés au théâtre sinistre des tractations permanentes entre dealers et consommateurs.

Beaucoup d'efforts sont entrepris par la Ville de Genève pour améliorer la qualité de vie aux Pâquis. Des projets sont sur le point de voir le jour, avec des crédits d'études urbanistiques conséquents débloqués en 2023, ce que nous saluons. Mais, tous ces efforts seront vains, tant que la rue restera occupée par les dealers.

Ça suffit. Nous estimons en avoir assez enduré depuis 10 ans.
Par la présente, les signataires demandent la création d'un périmètre de sécurité autour des écoles des Pâquis, et sur le trajet reliant les différents lieux entre eux.

—***—

Mises aux voix, les conclusions de la commission demandant le renvoi de la pétition au Conseil administratif, traitées sans débat, sont acceptées à l'unanimité (66 oui).

12. Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 4 octobre 2022: «Pas de fan zone pour le Mondial de la honte» (P-476 A)[1].

4 août 2023

Rapport de Mme Fabienne Beaud.

Cette pétition a été renvoyée à la commission des pétitions le 4 octobre 2022. Elle a été traitée en commission le 19 juin 2023 sous la présidence de M. Didier Lyon. Les notes de séance ont été prises par Mme Aurea De Toro, que la rapporteuse remercie pour la qualité de son travail.

Texte de la pétition

Voir annexe.

Séance du 19 juin 2023

Discussion et vote

Une commissaire indique que si la commission commence à traiter la pétition, le pétitionnaire ne peut plus la retirer.

Un commissaire remarque que la pétition est obsolète. L'objet est déjà acquis. Il propose le classement.

Une commissaire pense que la seule chose qu'on puisse solliciter est le classement, car la pétition est obsolète.

Le président demande si cela convient à tout le monde.

Une commissaire se demande si on ne doit pas auditionner le pétitionnaire, étant donné que le débat est ouvert. Finalement, elle retire sa remarque.

Une commissaire indique qu'apparemment il y a déjà une motion à la commission des sports concernant cet objet.

Un commissaire explique qu'il s'agit de la motion M-1742, «Fan zones sur le territoire municipal: clarifions les règles du jeu pour éviter l'autogoal», qui visait à clarifier les conditions dans lesquelles la Ville mettait à disposition son espace

[1] *Mémorial* 180e année: Commission, No 17, p. 2395.

public pour des événements sportifs internationaux. Il a fait la première audition en tant que motionnaire. C'est un sujet en cours de traitement à la commission des sports.

Une commissaire pense qu'on pourrait lier les objets.

Le président répond qu'il ne s'agit pas du même sujet. Il demande s'il y a des propositions.

Mis aux voix, le classement de la pétition P-476 est accepté à l'unanimité.

Annexe: pétition P-476

P-476

Service du Conseil municipal
03 OCT. 2022
Décision : ...ité par

Pascal Holenweg

Genève,le 3 octobre 2022

Conseil Municipal de la
Ville de Genève
44 r. de la Coulouvrenière
1204 Genève

Concerne : pétition « pas de Fan Zone pour le Mondial de la honte

Madame la présidente du Conseil municipal,
Madame la cheffe du service du Conseil municipal,

Je dépose en vos mains la pétition « Pas de Fan Zone pour le Mondial de la honte » et vous transmets les listes de signatures manuscrites (33 signatures), ainsi que la liste des signatures recueillies en ligne, à ce jour, sur les deux sites de récolte https://chng.it/ (121 signatures) et https://www.petitionenligne.ch (152 signatures). D'autres signatures continuent d'ailleurs de m'être transmises.

En vous remerciant par avance de la transmission de cette pétition à la commission idoine et en me tenant à sa disposition, je vous adresse mes plus cordiaux messages.

Pascal Holenweg

Annexes : mentionnées

Pétition: pas de fan zone pour la Coupe du monde de football au Qatar en 2022

Pétition au Conseil Municipal de la Ville de Genève :

Pas de Fan Zone pour le "Mondial" de la honte !

Du 20 novembre au 18 décembre 2022 se tiendra la Coupe du monde de football au Qatar. A cette occasion, la Ville de Genève proposera une Fan Zone hivernale sur la plaine de Plainpalais.
Cette initiative de la Ville de Genève, ci-devant capitale mondiale des droits humains, revient à légitimer le choix du Qatar comme pays hôte d'une manifestation d'ampleur mondiale. Or ce choix a été, dès son annonce, dénoncé comme étant à la fois

- **absurde**, puisque c'est le choix d'un pays sans tradition de football pour accueillir la compétition internationale majeure de ce sport;
- **dangereux**, puisque de forts soupçons de corruption pèsent sur le processus d'attribution du Mondial au Qatar, et qu'en outre le Qatar est engagé dans un conflit armé au Yemen;
- **ignorant** du contexte climatique puisque la compétition se déroulera dans des stades climatisés mais à ciel ouvert, dans un pays qui, même hors Mondial, émet sept fois plus de CO2 par habitant que la France...
- **contradictoire** de toutes les valeurs et de tous les principes auxquels la Fédération internationale du Football, la FIFA, prétend souscrire : les libertés fondamentales sont régulièrement violées au Qatar, comme les droits fondamentaux des femmes, des personnes migrantes, des personnes LGBT, et, massivement les droits des travailleurs importés pour construire les infrastructures : des milliers d'entre eux (6500 entre 2011 et 2020) sont morts sur les chantiers ou dans leurs lieux de séjour, ce séjour s'apparentant à de la rétention puisqu'ils y étaient séparés de leurs familles et que leurs passeports avaient été confisqués.

Enfin, les difficultés énergétiques attendues cet hiver pour la population genevoise justifieraient à elles seules que l'on renonçât à installer au coeur d'une « Ville sociale et solidaire » ayant voté et décrété l'urgence climatique, une Fan Zone hivernale dans le temps même où il est demandé aux collectivités et aux habitant-es de limiter leur consommation énergétique durant l'hiver 2022-2023.

Genève n'est évidemment pas comptable ni responsable du choix du Qatar pour accueillir le Modial de football -mais Genève est un symbole de nombre de valeurs et de principes que ce choix, et la situation au Qatar, méprisent et piétinent, ce qu'elle ne peut ignorer, pas plus qu'elle ne peut ignorer qu'un événement sportif mondial ne peut être dénué d'enjeux politiques.

En conséquence de quoi,
Les soussignées et soussignés demandent instamment à la Ville de Genève de renoncer à organiser ou faire organiser une "Fan zone" à l'occasion de la coupe du monde de football 2022, au Qatar.

Nom/Prénom	Adresse	Signature
Pascal Holenweg		

A renvoyer par courriel à : vivelacommune@infomaniak.ch

–***–

Mises aux voix, les conclusions de la commission demandant le classement de la pétition sont acceptées à l'unanimité (67 oui).

Le président. Nous revenons au point 22 pour lequel il y a eu une demande d'ouverture du débat. Je vous rappelle qu'on est en débat accéléré. Chaque groupe a cinq minutes.

13. Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 17 novembre 2021 en vue de l'ouverture de deux crédits pour un montant total de 4 275 500 francs, soit:

– 3 125 000 francs destinés à la rénovation du pavillon de la gare routière, sis rue François-Bonivard 5, place Dorcière, sur la parcelle N° 2969 sise en la commune de Genève, section Cité, propriété du domaine public communal de la Ville de Genève;

– 1 150 500 francs destinés à l'organisation d'un concours de projets et aux études pour le réaménagement des espaces publics du périmètre de la place Dorcière élargi aux rues François-Bonivard et Ami-Lévrier, incluant la mise en conformité de la gare routière et la rénovation de la fontaine (PR-1489 A)[1].

28 juin 2023

Rapport de M. Maxime Provini.

Cette proposition a été renvoyée à la commission des travaux et des constructions lors de la séance plénière du Conseil municipal du 30 novembre 2021. La commission s'est réunie, sous la présidence de M. Timothée Fontolliet, les 1er, 22 juin, 24 et 31 août, 12 octobre, 23 novembre, 14 décembre 2022, 11 et 25 janvier, 15 et 22 mars et 24 mai 2023. Les notes de séances ont été prises par Mmes Alicia Nguyen, Camelia Benelkaid et Coralie Seydoux, que le rapporteur remercie pour la qualité de leur travail.

Note du rapporteur: En préambule, il convient de noter que l'ensemble de la commission des travaux et des constructions est d'avis que la situation actuelle de la gare routière est catastrophique et n'est pas digne de notre ville.

Les travaux qui ont eu lieu pendant presque une année ont permis à la commission d'étudier et de réfléchir sur la meilleure solution qu'il conviendrait d'adopter pour garantir les prestations fournies par la gare routière de Genève.

Si à terme, les lignes de bus internationales devraient effectuer leur terminus à l'aéroport, les auditions menées par la commission ont démontré que les autocars touristiques ont besoin de pouvoir débarquer et stationner le temps d'une journée ou d'une nuit à la gare Dorcière. Le stationnement des bus touristiques nécessite qu'un nombre minimum de places soient maintenues sur le site de la gare Dorcière. Ainsi, la commission a accepté la rénovation de la gare routière,

[1] *Mémorial* 179e année: Proposition, No 24, p. 3788.

mais a refusé la deuxième délibération qui prévoyait le lancement d'un concours d'architecture dans le but de revoir l'utilisation de la gare.

En effet, pour la majorité de la commission, il était prématuré de prévoir un concours d'architecture dont les conclusions pourraient amener à ne plus garantir d'accès pour les cars touristiques en ville de Genève. Or, les touristes sont nombreux et les différentes parties prenantes auditionnées ont toutes fait part de leurs craintes pour le tourisme genevois au cas où il ne serait plus possible pour ces derniers de stationner de courte, moyenne et longue durée dans le périmètre du centre-ville et des attractions touristiques principales de la ville de Genève. En revanche, il convient de souligner également qu'une majorité de la commission soutient que les lignes internationales de type FlixBus ne doivent pas stationner en ville de Genève et qu'un emplacement à l'aéroport de Genève serait adéquat.

Préambule et historique

La place Dorcière fait partie intégrante de la première extension de la ville sur le périmètre libéré par la démolition de l'enceinte bastionnée (1850). Le développement des grands ensembles urbains de cette époque prévoyait l'aménagement de squares plantés les mettant en valeur et d'espaces de promenade à l'échelle du quartier ainsi que la construction d'édifices publics et religieux (église anglicane, 1853). L'histoire de la place Dorcière est liée à celle du square du Mont-Blanc. En effet, la promenade a été pensée comme un complément d'agrément paysager à cette construction. Avant l'installation de la gare routière, la place Dorcière accueillait le marché des primeurs (établi là depuis 1913) et le kiosque à musique, deux activités qui allaient être supprimées avec la nouvelle affectation. Le kiosque disparut, ainsi que les arbres du centre de la place, pour dégager l'espace nécessaire à l'implantation de la gare routière, et un crédit fut voté le 1er février 1957. «Le bâtiment, dû aux architectes Liechti et Mathez, est résolument moderne dans ses matériaux comme dans ses principes.» Il a été conçu pour abriter un bureau de tabac, une salle d'attente et un WC public. En 1969, le bâtiment fut agrandi par l'architecte WW Kern, incorporant alors des bureaux à destination de l'Union de Banques Suisses. Le mobilier de la salle d'attente n'existe plus. Une évaluation a été réalisée en novembre 1993 dans le cadre d'un recensement des aubettes sous la direction du Service des monuments et des sites (août 1992), et aucune valeur ne lui a été attribuée alors dans la fiche ad hoc.

Réponses aux demandes du Conseil municipal

Pas moins de quatre objets ont été présentés devant le Conseil municipal, soit:

– projet d'arrêté PA-24 du 17 avril 2002, «Pour un nouvel emplacement de la gare routière de Genève»;

– question écrite QE-124 du 21 janvier 2004, «Qu'a-t-on fait des 100 000 francs du projet d'arrêté PA-24 «Pour un nouvel emplacement de la gare routière de Genève?»;
– motion M-782 du 12 mars 2008, «De l'air à la place Dorcière!»;
– motion M-1502 du 4 février 2020, «Végétalisons la place Dorcière!».

Question écrite au Grand Conseil

Question écrite urgente QUE-1169 déposée le 31 octobre 2019 au Grand Conseil: «Gare routière, changeons de vitrine pour l'image de Genève. Que fait le département chargé du tourisme pour améliorer l'image de ce point d'arrivée et de départ au cœur de la ville?»

PROJET DE DÉLIBÉRATION I

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 3 125 000 francs destiné à la rénovation du pavillon de la gare routière, situé 5, rue François-Bonivard, place Dorcière, sur la parcelle N° 2969 sise en la commune de Genève, section Cité, propriété du domaine public communal de la Ville de Genève.

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 3 125 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le crédit d'étude de 300 000 francs voté le 15 janvier 2013 (proposition PR-1002/3, PFI 020.018.03), soit un total de 3 425 000 francs, 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 2023 à 2032.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer, radier ou modifier toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à la réalisation projetée.

PROJET DE DÉLIBÉRATION II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 150 500 francs destiné à l'organisation d'un concours de projets et aux études pour le réaménagement des espaces publics du périmètre de la place Dorcière élargi aux rues François-Bonivard et Ami-Lévrier, incluant la mise en conformité de la gare routière et la rénovation de la fontaine.

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 1 150 500 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. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense sera ajoutée à celle de la réalisation et amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, l'étude sera amortie en une annuité.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer, radier ou modifier toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à la réalisation projetée.

Art. 5. – Le Conseil municipal charge le Conseil administratif de signer tous les actes authentiques relatifs à cette opération.

Séance du 1er juin 2022

Audition de Mme Frédérique Perler, conseillère administrative en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité, accompagnée de MM. Philippe Meylan, directeur du Patrimoine bâti, Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité, et seront en Webex MM. Andrea Luvara et Nicolas Maeder, architectes

Mme Perler rappelle le contexte de la motion M-1502, qui a été traitée par la CAE. Elle indique que la proposition PR-1489 contient deux délibérations: l'une pour le pavillon et l'autre pour l'organisation d'un concours pour l'aménagement

définitif. Il s'agit de concéder à un aménagement, après ce concours, qui permette aussi de tenir compte d'un complément pour le cas où tous les cars disparaîtraient de cette place. Pour le pavillon, l'autorisation est en force. Elle souhaiterait que la CTC prenne rapidement une décision, ce qui permettrait de démarrer les travaux pour partie du pavillon au moins. Elle soulève qu'il y a eu beaucoup de plaintes par rapport à l'accueil actuel de la place Dorcière.

M. Meylan répète qu'il s'agit de la rénovation du pavillon de la gare routière, ainsi que du crédit d'étude pour un concours d'aménagement. Il commence par la présentation du pavillon. La place a un intérêt historique et architectural, et était la première extension de la ville. Plusieurs activités s'y déroulaient, qui ont été supprimées depuis que la place a été dédiée au transport de personnes en 1958. Il énonce l'historique de cette place et des différents changements qui y ont eu lieu. Il ajoute que l'autorisation dure jusqu'en 2024.

M. Betty indique qu'il n'y a plus que les lignes internationales et touristiques qui y circulent. Il y a une orientation du Canton de faire déplacer les lignes internationales au P47, afin qu'ils puissent réaménager la place.

M. Meylan fait savoir qu'ils ont reçu l'autorisation en 2020. Il montre ensuite le plan d'implantation du pavillon dans son état actuel du bâtiment. Il explique qu'il n'a jamais été rénové de manière lourde, même après un incendie survenu il y a une dizaine d'années. Il montre ensuite l'état actuel du rez-de-chaussée.

M. Maeder fait ensuite le descriptif des travaux. Il soulève la finesse d'intervention de l'architecture en 1958, et le fait que le bâtiment était très moderne dans son expression. Ils souhaitent respecter cette architecture en faisant en sorte que les agrandissements à l'arrière soient adossés de manière discrète. Au niveau de l'implantation sur la place, cette gare routière était frontale du côté nord-ouest de l'esplanade. Ils ont respecté cette orientation dans l'agrandissement qu'ils ont fait. Il indique que la partie vitrée du rez-de-chaussée sera remplacée, mais que ce changement respectera la finesse originale. Au centre, il y aura un accès au sous-sol par l'intérieur pour les personnes à mobilité réduite (PMR). S'y trouvera aussi le bureau des employés, et en face celui de la direction. Il y aura aussi un bar et un espace collectif. Il décrit le plan du sous-sol, où se trouvent notamment les toilettes publiques, le chauffage et les locaux techniques. S'y trouvera aussi une salle pour les chauffeurs de bus. Il introduit ensuite la coupe transversale du pavillon.

M. Meylan informe que les principes qu'ils appliquent à la conception climatique et énergétique sont les mêmes que d'habitude. Cependant, il y a des contraintes et ils ne pourront donc pas être 100% performants selon la SIA 380. Ils vont notamment mettre des verres très performants, ainsi que végétaliser la toiture. Ils vont aussi l'isoler, ainsi que les façades. Cependant, ils ne pourront

pas faire une toiture mirifique, ne pouvant pas mettre des choses très épaisses dessus. Il montre ensuite le détail financier, avec un total net de 3 125 000 francs. Comme l'autorisation est aujourd'hui en force, les architectes sont prêts. Une fois le projet accepté, il faudra 18 mois avant qu'il ne puisse être démarré. Ils ont compris dans le crédit les containers provisoires qui devront être mis à disposition du personnel, qui continuera d'exploiter les lieux. Ils devront fermer le bâtiment pendant quelques mois.

Un commissaire pense que le crédit est tout à fait raisonnable. Il souhaite savoir comment le bâtiment est chauffé. Il demande ensuite si les WC publics seront ouverts à toute la population. Il comprend que tous ne pourront pas y accéder, les WC se trouvant dans la gare.

M. Maeder répond que le chauffage se fait par pompe à chaleur, et que des radiateurs se trouvent dans les locaux de service et au sous-sol.

M. Meylan indique que l'accès des WC a longtemps été discuté avec les exploitants, qui ont réfléchi à des façons de contrôler tout ça. Ces toilettes ne sont pas gérées par le LOM, mais par les employés de la gare routière. Ils ont décidé de laisser son libre accès tant que la gare routière est ouverte, ce qui est quand même un long moment. L'accès aux WC n'est pas lié au fait qu'une personne est cliente des transports ou non. Il y a un engagement clair de l'exploitant de nettoyer ces WC, qui font partie de leurs locaux.

Un commissaire remarque que cela fait presque vingt ans qu'il y a des discussions sur cette gare routière. Il demande si elle est vouée à changer d'emplacement dans un futur proche.

Mme Perler répond que M. Dal Busco avait affirmé qu'il fallait libérer totalement cette gare routière vers 2025, et la déplacer au P47 de l'Aéroport. Ils n'ont cependant pas d'engagement, ni de validation qu'un accord a été trouvé avec l'Aéroport international de Genève, qui est complètement réticent à cette idée. Après la crise sanitaire, il était plus enclin à cette solution, mais ils n'ont pas de nouvelles de cette possibilité. Elle a demandé au département de venir avec cette rénovation, et quand toutes les problématiques seront résolues, elle ira par étapes plutôt que d'attendre cinq ans ou plus pour avoir une solution définitive. Il s'agit aussi d'une inquiétude des exploitants, qui souhaitent que tout soit regroupé, et qui sont dans l'expectative de ce qu'il va se passer.

Un commissaire demande pourquoi la Ville ne fixe pas une date-butoir au Canton pour arrêter l'exploitation de la gare routière. Il entend que les discussions patinent, et que 3 000 000 de francs vont être dépensés pour rénover la gare. Il demande pourquoi ne pas se contenter de mettre des bâtiments provisoires, ceux-ci allant certainement être redémolis ou rechangés.

Mme Perler rectifie que le concours d'aménagement doit anticiper un aménagement définitif pour ne pas perdre son temps dans la démolition et la reconstruction. Des concessions d'exploitation sont concédées par la Confédération, et d'autres par le Canton. Ce projet regroupe quatre partenaires. La Ville n'a donc pas la possibilité ni le pouvoir de donner une date-butoir.

Un commissaire soulève que les citoyens genevois ne sont pas contents de la situation actuelle, et ne comprend pas pourquoi la Ville ne met pas plus de pression pour que le Canton agisse.

Mme Perler remarque que la Ville n'est pas restée inactive, et qu'elle a rouvert le dossier avec le Canton. Ils se voient régulièrement, et ont fait part du besoin et des demandes du Conseil municipal et de la population au Canton afin qu'il agisse. Elle estime que la pression a été mise. Elle rappelle que la Confédération s'assure aussi qu'il y ait un emplacement pérenne dédié à toutes les lignes qui restent.

M. Meylan ajoute qu'il n'est pas facile d'installer des pavillons provisoires. Si leur installation est prévue sans limite de temps, les pavillons doivent répondre à des exigences assez lourdes.

Mme Perler dit que le pavillon est pensé à s'adapter facilement et sans travaux lourds, à une utilisation future. Le bâtiment pourra être gardé tel quel, et c'est un investissement à long terme et durable.

Un commissaire demande comment l'autorisation de construire a déjà été délivrée, s'il ne fallait pas d'abord attendre l'approbation du Conseil municipal.

M. Meylan répond qu'ils font toujours tout pour que ça avance le plus vite possible. Depuis quelques années, ils agissent parallèlement afin de pouvoir anticiper si le Conseil municipal accepte le crédit afin de raccourcir les délais administratifs.

Un commissaire souhaite savoir si l'idée d'ajouter un étage est possible, ou si l'architecture est protégée à ce niveau-là.

M. Meylan explique que ce besoin n'a pas été formulé dès le départ, que la gare routière ne leur a pas exprimé ce besoin.

Mme Perler ajoute que du point de vue esthétique de la place, ça ne serait pas l'idéal.

M. Meylan ajoute qu'il y aura un puits de lumière qui éclairera un peu le sous-sol.

Une commissaire souhaite savoir depuis combien de temps les toilettes sont inaccessibles.

M. Meylan répond depuis près de dix années.

Une commissaire demande si l'aménagement intérieur va respecter les années septante et l'esprit du lieu.

M. Meylan indique qu'il y a du mobilier fixe, dont le dessin est extrêmement simple: des comptoirs principalement, construits avec des matériaux qui rappelleront les années septante. Il dit que l'architecte est très soigneux et prend en compte ce qui est déjà existant.

Une commissaire comprend que ce pavillon a une qualité architecturale, et demande si, le cas échéant, il pourra être déplacé ailleurs.

M. Meylan informe que ça ne serait pas raisonnable et imaginable. Il s'agit d'un bâtiment en métal qui a en plus un sous-sol.

Une commissaire soulève qu'il y a un nota bene en page 20. Elle demande s'il s'agira d'une proposition séparée.

M. Meylan répond que l'accès à cet espace-là est encore en discussion.

La commissaire voit qu'ils parlent de dispositif anti-vandalisme. Elle demande s'il s'agit de lumières dissuasives.

M. Meylan explique qu'il s'agit de la mise en place de matériel costaud afin d'éviter qu'il ne soit abîmé trop rapidement.

Une commissaire souhaiterait que la place soit au bénéfice des habitants, en plus des touristes. Elle demande s'il serait possible d'exiger que les cars contournent le quartier pour arriver à la gare. Elle avait déjà déposé un amendement à l'époque. Elle demande ensuite dans quelle mesure la réutilisation du bâtiment va se faire, s'il y aura des cloisons modulables ou s'il s'agira de dur qu'il faudra refaire si le bâtiment doit être reconstruit plus tard.

M. Betty répond que la question de la circulation est encore en discussion, et que rien n'est encore arrêté.

M. Meylan ajoute que le bâtiment a un grand espace ouvert sur l'avant, et qu'il y a des murs porteurs qu'on ne peut pas bouger. Ensuite, les autres espaces pourront être remplacés pour d'autres buts. On retrouve aussi des murs porteurs pour le sous-sol. Il est fait pour rester un espace technique. Il imagine plus difficilement recycler l'espace du sous-sol, contrairement à celui du rez-de-chaussée.

La commissaire demande quelle serait l'autre occupation de la place Dorcière.

M. Betty indique que des discussions sont en cours.

Un commissaire souhaite savoir si la Fondation des parkings a toujours l'intention de créer un parking sous la place des Alpes. Il y a, il lui semble, une motion pendante demandant de mettre la gare routière à la place de ce parking.

Mme Perler répond que la mise en place de cars dans un parking demande la mise en place d'aménagements particuliers. Elle s'est positionnée avec le Conseil administratif contre la construction de nouveaux parkings. Il y aura en plus des années de travaux avec la gare Cornavin, et elle ne souhaite pas qu'il y en ait partout. De plus, cela chamboulera un parc, ce qui n'est pas dans sa ligne politique.

Le commissaire comprend que la Confédération donne aux exploitants une concession pour l'exploitation de cette place.

Mme Perler soulève que cette concession sera attribuée à un autre lieu.

Le commissaire demande l'échéance de la concession.

Mme Perler ne le sait pas, mais lui donnera la réponse par écrit.

Le commissaire voit qu'ils lancent un concours d'architecture pour une installation temporaire et qui utilise des énergies fossiles, alors qu'ils ne le font pas pour la passerelle cycliste. Il ne trouve pas cela cohérent avec la ligne directrice politique.

Mme Perler répond que la passerelle existe déjà, contrairement au pavillon.

Le commissaire réplique qu'ils pourraient tout de même faire un concours, notamment pour refaire le tablier qui est vraiment commun.

Mme Perler rectifie que le concours est pour le réaménagement de la place, et ce qu'ils cherchent c'est un aménagement qui puisse se projeter dans le futur. Les cars disparaîtront de cet endroit. Proposer un concours permet de gagner du temps. Ils vont avoir plusieurs personnes qui vont y participer, et il y aura plusieurs solutions qui leur permettront de choisir celle qui leur convient le mieux. Alors que s'ils ont recours à un mandataire unique, il n'y aura qu'une proposition qu'ils pourront changer au fur et à mesure, ce qui leur fera perdre du temps. A contrario, la passerelle existe et ils ne peuvent pas la modifier comme ils le veulent. Un concours ne va pas apporter une plus-value à ce point qui justifiait de prendre une année de retard.

Le commissaire demande si le bâtiment est classé.

M. Meylan répond par la négative.

Une commissaire souhaite savoir s'ils peuvent mettre un dispositif solaire sur le toit.

M. Meylan répond par la négative. Ce n'est pas intéressant car il y a notamment des arbres trop hauts autour.

Une commissaire demande s'il est possible d'installer des WC publics définitifs accessibles à tous, tout le temps, en dehors du bâtiment.

M. Meylan répond que ça n'a pas été prévu.

M. Betty rappelle qu'il y a un crédit voté pour ajouter des toilettes publiques du côté de la place des Alpes, qui se trouve aussi aux Pâquis.

Un commissaire souhaite connaître la date avant laquelle la CTC doit se décider.

Mme Perler répond que s'ils doivent procéder à des auditions, il n'y a pas de problème. Elle souligne cependant qu'il y a une autorisation en force, qu'il faut embrayer un concours très vite et répondre aux besoins de la population. Elle a reçu beaucoup de sollicitations par rapport à cette place. Elle ajoute que l'architecte est prêt, qu'il ne reste que l'accord du Conseil municipal.

M. Meylan indique que l'autorisation de construire arrive à échéance dans deux ans.

Le président souhaite savoir si la roulotte sandwich qui existait à l'époque pourrait être remplacée par un stand pour manger sur le pouce. Il soulève aussi que les marquises sont trop petites, et que les passagers des cars ne sont pas protégés de la pluie.

M. Meylan répond que la marquise est liée à la qualité du bâtiment, et qu'ils ne peuvent pas l'agrandir de façon inconsidérée. Ce bâtiment a des qualités qu'il faut reconnaître, dont la marquise fait partie.

M. Meylan présente ensuite l'aménagement de la place, qui est à proximité d'un pôle d'activités. Dans l'état actuel, il y a devant le pavillon un grand espace dédié au stationnement des cars, dont certains ont déjà été déplacés. Tout est vétuste, la fontaine nécessite un entretien et l'espace public doit être requalifié intégralement. Il montre quelques photos pour illustrer ses propos. Il soulève qu'il arrive que des cars stationnent longtemps pour faire leur entretien après avoir déposé les passagers. Ils réfléchissent depuis longtemps à une solution pour que les cars aillent stationner et faire leur entretien ailleurs. Il reste aujourd'hui les lignes internationales, alpines et excursions sur la place Dorcière. L'accueil des voyageurs est insatisfaisant, notamment à cause de l'absence des quais, des espaces restreints pour accéder aux portes et aux coffres. L'idée est de réduire le nombre de cars. C'est dans ce but qu'en 2020, les lignes internationales ont été déplacées au P47. Il montre ensuite un plan de l'état des collecteurs, et ajoute qu'il y aura des études à faire, couvertes par le Fonds intercommunal d'assainissement (FIA).

L'objectif et la volonté qu'ils mènent, c'est de donner une image qualitative et ambitieuse à cette place, d'où l'idée de lancer sans attendre un concours, même si tous les cars ne sont pas encore partis. Cela permettra peut-être d'accélérer certaines relocalisations de cars, en disant qu'il ne s'agit plus d'idées mais que c'est tout réfléchi. Le concours comprend aussi les rues périphériques, avec une réflexion sur la circulation. Une fois que l'aménagement aura été imaginé, ils souhaiteraient déjà engager une partie des travaux. Ils ont donc prévu des honoraires d'études pour la création des premiers aménagements, suivis d'un crédit de création des travaux qui sera présenté au Conseil municipal.

Il indique ensuite l'estimation des coûts, qui totalisent 1 150 500 francs.

Ils souhaitent commencer une partie des travaux alors même qu'il n'y a pas encore de solution pour les cars. Il montre ensuite le planning prévisionnel. Les études commenceraient fin 2022, et les travaux fin 2024. Aujourd'hui, les intentions données par les partenaires vont vers un déplacement des cars internationaux entre 2025 et 2026. Il souligne que le cahier des charges demande la suppression des bus, pour plutôt faire un espace végétalisé et transformé.

Une commissaire a appris qu'en termes de chaleur et de lutte contre le réchauffement climatique, il était bien de planter des arbres mais aussi des gazons. En cas de canicule, les arbres retiennent la chaleur. Elle demande s'ils vont retenir cela dans les études. Elle souhaite ensuite avoir la confirmation que cet espace de circulation des voitures est dans la moyenne ceinture.

M. Betty répond qu'ils se trouvent à l'intérieur de la moyenne ceinture. Il indique que la circulation en lien avec la gare Cornavin et la rue des Alpes et de la Servette va évoluer. L'objectif est de réduire drastiquement la circulation actuelle.

Un commissaire soulève qu'il n'y a rien à ce propos dans la proposition. Il y a simplement un montant et des hypothèses sans propositions concrètes. Rien n'a été décidé formellement quant à l'affectation de la rue des Alpes. Tout le périmètre de la gare Cornavin pourrait être piétonnisé. Il ne comprend pas qu'ils proposent un aménagement avec un gare régionale qui va durer peut-être des années, sans plans concrets.

Mme Perler précise que la première délibération propose la rénovation du pavillon, et la deuxième délibération un concours, basé sur des hypothèses. Elle répète que ça prendra trop de temps d'attendre que les éléments soient scellés et que tous les partenaires soient d'accord. La demande de la population et de la motion est de végétaliser la place Dorcière. Ils y vont donc par étapes. Elle ajoute que les hypothèses se basent sur des éléments qui ont été étudiés. Si le Conseil d'Etat annonce quelque chose, c'est qu'il va poursuivre dans ce sens. Même si la délocalisation se fait ailleurs qu'au P47, ils pourront quand même procéder à cet aménagement.

Un commissaire voit que les 1 150 500 francs sont destinés au concours. Il faut normalement multiplier ce montant par dix pour mettre tout le projet en place. Il est favorable au projet, mais sait que pour ce qui est du statut de la rue des Alpes et de la rue de Berne, ils sont encore dans des hypothèses.

Mme Perler informe que les plans concernant ces rues sont déjà déposés auprès de la Confédération. Ils savent déjà, à peu de chose près, comment les choses vont se passer.

Le président demande s'ils ne devraient pas travailler de concert avec la CAE sur ce projet.

Mme Perler confirme.

Le président propose d'écourter ce sujet ce soir, et de se revoir plus tard de concert avec la CAE, qui est plus au courant que la CTC de certains points de ce projet.

Mme Perler rappelle que la motion M-1502 a été étudiée par la CAE, et approuvée par l'ensemble du Conseil municipal. La CAE sait ce qu'il va se passer.

Un commissaire demande si ces deux délibérations sont liées, ou si la CTC peut voter favorablement pour l'une mais pas pour l'autre.

Mme Perler répond qu'ils votent comme ils le veulent.

Un commissaire comprend que l'inauguration de cette gare se fera en 2026 environ. Il se demande s'ils ne donnent pas un signal erroné au Conseil d'Etat en pérennisant cette place, et que la Confédération viendra les féliciter de cette rénovation sans résoudre le problème.

Mme Perler est d'avis que la Ville donne une signalisation pour que ces cars soient logés ailleurs. Si elle fait cette proposition, ce n'est pas un hasard. Il y a une intention et une volonté politique sur laquelle elle peut s'appuyer pour maintenir les négociations avec l'Etat et les exploitants.

Le commissaire demande si les 735 000 francs d'honoraires d'études sont versés aux participants du concours d'architecture.

M. Betty répond par la négative, et indique que le concours comprend 263 000 francs, les études préalables ainsi que les maquettes. Les 735 000 francs entrent en compte une fois que le lauréat a été désigné et que les études sont engagées.

Un commissaire comprend qu'il s'agit de l'avant-projet.

M. Betty rectifie que cela englobe aussi le projet et l'autorisation de construire.

Aujourd'hui, le concours qu'ils lancent concerne l'espace public et non pas le maintien de la gare routière. Le cahier des charges demande que les lignes internationales doivent quitter cette place pour 2026. Des études qu'ils ont menées leur disent que même si les lignes internationales restent, ils ont besoin de six places de bus et non plus seize, comme il en existe aujourd'hui. Si seuls subsistent les cars d'excursion et de touristes, seules trois ou quatre places seront nécessaires.

Un commissaire demande si la volonté de la Ville est de garder une gare routière dans le centre.

Mme Perler répond par la négative, mais qu'ils souhaitent garder un bâtiment qui sera affecté à une autre tâche une fois que la place sera libérée des cars.

Le commissaire trouve que ce projet va à l'encontre de la direction politique que suit le Conseil administratif. Il trouverait cela dangereux de faire cette double communication.

Mme Perler répète que la volonté de la Ville est de se débarrasser de la gare routière.

Le commissaire remarque qu'il faudra tout de même que le cahier des charges contienne des instructions pour la circulation des bus, ceux-ci étant encore là.

Mme Perler dément.

M. Betty explique que le projet final sera sans bus, avec potentiellement un projet transitoire pour accueillir ces derniers.

Le commissaire comprend l'amélioration de la situation, mais trouve que cela envoie le signal que les bus ont un bon emplacement et qu'ils peuvent y rester.

Mme Perler ne souhaite pas attendre de connaître la conclusion avant de mettre des choses en place, cela prendrait trop de temps. L'Etat et la Ville désirent aller de l'avant. À côté du concours, la Ville va continuer à discuter avec tous les partenaires concernés, dont Genève Tourisme. Elle répète que son projet est d'améliorer la situation qui marque une volonté de la Ville d'aller de l'avant. Elle admet cependant ne pas pouvoir garantir que c'est sans risque.

Le commissaire demande pourquoi ne pas attendre les futures élections pour savoir qui va être élu, afin de connaître la volonté politique.

Mme Perler répond que M. Dal Busco est d'accord avec ce projet et qu'il faut compter avec une continuité de l'institution.

Le président propose de passer aux propositions d'auditions.

Un commissaire propose l'audition de l'AGPA ainsi que de Genève Tourisme.

Une commissaire indique que Genève Tourisme et l'AGPA ont été auditionnés par la CAE concernant la végétalisation de la place Dorcière.

Mises au vote, les auditions de l'AGPA et de Genève Tourisme sont acceptées à la majorité.

L'audition de M. Dal Busco est acceptée à la majorité.

L'audition de l'ATE est acceptée à l'unanimité.

L'audition de la Fondation des parkings est refusée.

Séance du 22 juin 2022

Audition de MM. André Vesin et Alain Franz, représentant l'Association genevoise des propriétaires d'autocars (AGPA)

M. Vesin explique que cette gare routière leur est très utile. Elle n'est cependant pas à l'image de Genève et mérite d'être rénovée. Il indique qu'il s'agit d'un endroit central et de repos. Il pense qu'il y a trop peu de places si on n'en laisse que six. Ça le rassure tout de même que la gare routière ne soit pas supprimée. Il souligne qu'ils n'ont pas de places à disposition à la gare Cornavin. Il a vu les plans des travaux et trouve le projet joli et harmonieux.

Le président précise qu'il y a certes une rénovation, mais que cela ne signifie pas qu'il n'y aura pas un futur projet pour déplacer la gare routière.

M. Franz comprend qu'on parle ici uniquement du projet de rénovation et non pas du nombre de places.

Le président confirme.

M. Franz souligne que c'est une nécessité de rénover cette place. Cela fait trente-cinq ans qu'il y travaille, et trente-cinq ans que le sujet est discuté. Il lui semble que d'autres motions ont été lancées. Il croit que le Département des mobilités a pris acte favorablement d'un déplacement de la gare routière. Dans l'immédiat, il pense qu'il faut laisser toutes les places existantes. Puis, cela dépendra du nombre de bus qui seront délocalisés. Il comprend cette envie de végétaliser, mais il est nécessaire de garder une telle place dans la ville, que beaucoup d'étrangers viennent visiter. Il relève que les touristes séjournent la plupart du temps dans des hôtels se situant aux Pâquis, et pour cette raison, cette place est très pratique. Il comprend aussi que les places de stationnement momentané dans les lieux touristiques soient critiquées, mais il demande de se mettre à la place des clients qui souhaitent visiter ces endroits.

M. Vesin ajoute que le Jardin anglais est le coin shopping des Asiatiques principalement – et point de rencontre et de détente pour les autres, sans oublier les embarquements pour la CGN. Il s'agit d'un monument national, économiquement et culturellement intéressant. Il indique que lorsque les cars étrangers déposent leurs clients, ils ne peuvent plus bouger selon la loi. La gare routière est donc le seul endroit où ils peuvent se garer pour une certaine durée. Si on obligeait les cars à aller se parquer à l'aéroport puis revenir chercher les touristes, ils ne seraient plus dans les temps réglementaires.

Questions des commissaires

Un commissaire remarque qu'il est aussi possible pour les touristes de se déplacer en transport public. Il demande pourquoi on ne déplace pas les cars à l'extérieur de la ville, et qu'une navette relie les usagers au centre-ville.

M. Franz répond que l'idée de décentrer lui paraît être une bonne solution, mais qu'il faut que ce soit un endroit qui soit bien desservi par les transports publics. Il précise qu'une grosse partie des places peut être déplacée, mais qu'une petite partie ne le peut pas.

Un commissaire comprend que les six places prévues sont insuffisantes pour eux.

M. Franz confirme.

Un commissaire demande s'ils ont un chiffre à lui donner.

M. Franz estime que vingt places seraient nécessaires, les bus ne restant pas très longtemps sur la place. Il explique ensuite qu'il y a plus de cars le matin et en fin de journée. Le week-end est aussi beaucoup plus chargé que la semaine.

M. Vesin ajoute que les conducteurs de cars dorment aussi dans les hôtels se situant dans les Pâquis, et qu'il est pratique pour eux de se garer à proximité.

Le commissaire demande combien de cars sont parqués sur la place lors de différents congrès.

M. Vesin répond que toutes les places sont prises. Il indique ensuite que, selon lui, il est nécessaire qu'il y ait une dizaine de places de parc à la place Dorcière.

Le commissaire demande si tous les FlixBus descendent à la place Dorcière.

M. Vesin confirme.

M. Franz informe qu'il serait bien de les délocaliser. Leurs passagers font du transit à Genève plutôt que du tourisme. Il explique qu'il y a deux types de bus: ceux qui prennent des personnes aux Pâquis pour les emmener visiter les

alentours de Genève, et ceux qui viennent de l'étranger pour déposer des clients aux Pâquis pour visiter la ville de Genève.

Un commissaire demande s'ils ont été consultés en ce qui concerne la vision du quartier des Pâquis, notamment la rue des Alpes.

M. Vesin répond qu'il en a entendu parler, mais n'a pas été consulté. Il se peut qu'un des membres de l'ASTAG section Genève ait été présent pendant la consultation. Il souligne que la place Dorcière est le seul endroit où les conducteurs de cars internationaux peuvent se reposer afin de respecter et garantir la réglementation en vigueur, l'OTR.

Le commissaire demande comment ils voient la répartition de l'offre entre la gare routière et l'aéroport.

M. Franz explique que les cars à courte distance pourraient rester à la place Dorcière, et que les autres seraient déplacés.

Une commissaire annonce qu'en tant qu'habitante des Pâquis, elle est pour une fermeture totale du parking de cars sur cette place. Les riverains subissent les nuisances des cars, qui traversent la pire route des Pâquis. Lorsqu'il y a du trafic, ces cars dégagent beaucoup de pollution. Elle aurait voulu que les cars passent par les quais, mais cela n'est pas possible car ça leur ferait perdre du temps. Elle aimerait savoir combien de cars conduisant des passagers faisant du transit se parquent à la gare routière.

M. Franz soulève qu'il y a une cinquantaine de cars par jour qui pourraient être déplacés. Concernant la pollution, il la rejoint. Cependant, cela n'est pas de leur ressort. Quant à la circulation, ils n'y sont pour rien non plus: c'est l'Etat qui définit les axes, avec l'accord des conseillers municipaux normalement. Il ajoute que certains conducteurs passent par les quais; il arrive même qu'ils aillent chercher leurs clients à pied.

La commissaire aimerait savoir si ce projet répond aux besoins de leurs chauffeurs.

M. Vesin confirme.

Le président demande combien de bus au total il y a par jour.

M. Franz répond environ quatre-vingts.

Le président résume que trente d'entre eux pourraient être transférés à l'extérieur.

Un commissaire entend qu'ils ne sont pas vraiment au courant des futurs projets d'aménagement de la gare Cornavin.

M. Franz sait qu'on envisage de construire un parking souterrain, mais que le poids des cars n'a pas été pris en compte, ce qui est problématique.

Un commissaire demande s'ils ne pourraient pas envisager des bus ou cars de 3,5 tonnes.

M. Franz répond que la capacité est trop petite.

Le commissaire propose alors 5 tonnes.

M. Vesin soulève qu'il y a déjà une bonne cinquantaine de minibus qui circulent à Genève, au vu de la demande. Cependant, lors de congrès regroupant des milliers de personnes, leur nombre n'est pas suffisant.

Un commissaire indique qu'il lui semble que dans cette proposition, les lignes régionales et interurbaines seront expédiées de la place Dorcière.

M. Franz rectifie qu'elles le sont déjà.

Un commissaire n'est pas convaincu qu'il faudra mettre moins de places de cars. Il lui semble effectivement qu'il en manque, même si on admet que les lignes interurbaines n'ont plus leur point de chute à la place Dorcière, sauf un arrêt pour déposer leurs clients, et vont se garer à l'aéroport ou Lancy Pont-Rouge. Il est écrit noir sur blanc qu'ils vont réduire drastiquement le nombre de places, et il souhaite connaître l'avis des auditionnés à ce propos.

M. Franz répond que dans l'immédiat, il ne faut pas enlever de places de parc. Il ne peut cependant pas se projeter sur le futur marché. Il pense qu'il faut dans tous les cas rénover cette gare car elle ne va pas disparaître tout de suite.

M. Vesin est plus modéré. Il indique être content si la gare routière reste malgré la rénovation, même s'il n'y a que six places. Nous avons appris à être modestes car nous sommes «chassés» de partout: un petit vaut mieux qu'un rien.

Le commissaire demande s'il y a encore besoin d'une gare routière comme elle existe aujourd'hui, ou si des places de parc limitées à une heure pendant la journée, et à plus pendant la nuit avec différents tarifs, suffisent.

M. Franz répond que cela dépend de ce que l'Etat veut offrir aux touristes en termes de transport. Il indique que les conducteurs de cars paient 10 francs pour leur place, et environ 1200 francs par année. Il pense qu'ils peuvent s'inquiéter du *business model,* mais ce bâtiment pourra avoir d'autres fonctions.

Un commissaire souhaite savoir s'il y a une augmentation ou une diminution des lignes de bus qui utilisent la gare routière.

M. Franz répond qu'il y a une augmentation claire. Il ajoute que le président Macron a autorisé de nouveaux moyens de transport, ce qui fait qu'il y a main-

tenant des FlixBus qui traversent l'Europe. Concernant la pollution des cars, ils représentent une part ridicule par rapport aux bus TPG.

Séance du 31 août 2022

Audition de Mme Caroline Marti, présidente, et de M. Matthieu Jotterand, vice-président de l'Association transports et environnement (ATE)

Mme Marti relève l'inquiétude de l'ATE en voyant l'augmentation ces dernières années de l'offre des transports interurbains par car. Cela fait fortement concurrence aux voies ferroviaires. Elle souligne qu'un trajet par car est trois fois plus gourmand en termes de bilan carbone. C'est mieux que de prendre en voiture, mais moins bien que le train. Ils conçoivent que sur certains trajets, notamment des régions difficilement desservies par les transports publics, cela puisse être une alternative. Dans les autres situations, cela lui paraît aberrant, surtout du point de vue environnemental. Il faut avoir en tête que plus l'infrastructure qui permet d'accueillir ces lignes est importante, plus on va avoir tendance à développer ce genre de transports. Elle a lu l'exposé des motifs de la PR-1489, et a vu la décision du Conseil d'Etat de maintenir la gare routière. Elle s'est dit que c'était une bêtise, en termes d'impact environnemental, de sécurité routière et commerciale. Elle s'est ensuite aperçue qu'il y avait eu une nouvelle décision du Conseil d'Etat de déplacer cette gare routière au P47, ce qui change considérablement la donne. L'ATE est empruntée vis-à-vis de cette audition, car ils ne savent pas si et comment le projet de la Ville a évolué depuis ce revirement de situation de la part du Conseil d'Etat. La pertinence du projet tel qu'initialement présenté est à revoir. Refaire la gare routière avec des guichets et autre aménagement, pour ensuite la déplacer à l'aéroport, semble assez peu opportun. En conclusion, l'ATE voit une opportunité importante de refaire cette place et de la réattribuer à d'autres usages, dans un quartier qui souffre du manque de végétalisation. Cela permettrait aussi un passage plus simple des Pâquis vers le square de Saint-Gervais. Elle indique que l'ATE a imaginé un projet pour piétonniser Genève. Ce n'est pas une piétonnisation sur l'ensemble du centre-ville. L'idée est de créer des pénétrantes piétonnes afin de permettre le déplacement à pied sur de moyennes distances.

Le président propose de passer aux questions. Il explique avoir reçu les professionnels du déplacement par car, qui trouvaient pertinent de garder à l'intérieur de la ville des places pour les cars qui font des excursions locales. Il demande leur point de vue à ce propos, et si l'ATE a des solutions en prenant en compte l'avis des professionnels.

Mme Marti répond que ça dépend du type de trajet et de véhicule. Si on utilise la place Dorcière pour éviter le stationnement de cars vers l'Horloge fleurie

ou sur les quais, pourquoi pas. Leur sentiment est que l'accès à la place Dorcière engendre une grande circulation de cars dans le centre urbain, ce qui pose un certain nombre de problèmes. Elle pense que si ça permet de délester d'autres sites touristiques et le déplacement pour les riverains, pourquoi pas. Concernant les trajets de plus longue distance, il lui paraît raisonnable de demander à ces personnes de se déplacer à l'aéroport pour prendre leur car, qui gagnera certainement du temps en évitant les bouchons du centre-ville.

Un commissaire relève qu'il y a la problématique des cars de touristes qui viennent visiter la ville, et qui ont besoin de venir au centre-ville. Les professionnels disent qu'ils ont besoin d'une quinzaine de places à la place Dorcière. Ils ont aussi fait valoir un besoin des touristes qui viennent en car et logent dans le centre, où beaucoup d'hôtels se trouvent aux Pâquis. Il demande si une quinzaine de places, pour cette utilisation, leur paraît acceptable.

Mme Marti répond que ça lui paraît exagéré. Elle ne pense pas que les gens arrêteront de venir à Genève s'il n'y a pas de car s'arrêtant directement au centre. Surtout si ces derniers peuvent venir au centre puis aller se garer au P47, ou alors directement au P47. Cette dernière alternative permettrait aux clients d'être au centre en cinq minutes avec le train. Elle pense qu'il peut y avoir un redimensionnement beaucoup plus ambitieux de la place Dorcière.

Un commissaire demande s'ils ont eu accès à la proposition PR-1489.

Mme Marti confirme, mais seulement dans sa version originale.

Le commissaire aimerait savoir si l'ATE est pour ou contre le projet actuel.

Mme Marti répond par une question: est-ce que le projet a été redimensionné? Lorsqu'elle a lu le projet, elle n'a pas eu le sentiment qu'on rénovait la place et le bâtiment dans une optique que la gare allait déménager et seulement garder quelques places. Leur soutien dépend de l'évolution du projet, qui ne serait plus sur la façon de rénover la gare routière, mais comment faire en sorte de tenir jusqu'à son déménagement en termes d'infrastructure, et surtout comment réaménager la place à dominance de végétalisation, mobilité douce, avec potentiellement quelques places de parc.

Le commissaire précise avoir les mêmes préoccupations. Il estime à titre personnel qu'il faut à terme pouvoir éviter le plus possible que les autocars ne puissent venir au centre-ville. Il soulève que le projet qui est là vise à rénover, car on ne peut pas tolérer l'état sanitaire dans lequel est la gare. Pour le reste, ce sont des questions qu'ils ont posées à la magistrate, mais il ne peut pas lui donner tous les détails. Il comprend que l'ATE manque d'éléments pour lui dire ce qu'ils pensent de ce projet.

Mme Marti indique que l'ATE est contre le projet tel que déposé initialement par le Conseil administratif. Elle comprend cependant que leurs griefs sont plutôt avec le Canton.

Le commissaire demande s'ils ont discuté avec des entreprises d'autobus genevois, par exemple l'office du tourisme.

Mme Marti répond par la négative, et mentionne que ce n'est pas au cœur de leurs actions.

Le commissaire explique que ça amènerait des éléments de compréhension, et leur permettrait de connaître quelle est leur réalité.

Un commissaire demande, en regardant le plan de piétonnisation de l'ATE, s'ils sont pour faire du centre-ville un lieu de promenade. Il dit qu'une ville est un lieu de commercialisation. Si on ferme des rues pour les rendre piétonnes, cela mènerait à la mort des commerces.

Mme Marti répond qu'il s'agirait d'une contre-allée piétonne. Elle explique qu'il s'agit d'un trottoir élargi qui laisserait de la place à la circulation des voitures. Elle ajoute que s'il y a un redimensionnement de la place Dorcière si la gare est déplacée, cela laissera de la place libre pour d'autres usages, notamment un élargissement des trottoirs, tout en gardant hypothétiquement un passage pour les voitures. Elle indique que l'ATE ne souhaite pas que la ville de Genève soit dévolue à la balade. Garder les voitures n'empêche pas de faire des pénétrantes piétonnes. En plus, la marche n'est plus seulement pour les balades, mais est aussi un moyen de déplacement, et ce même sur des moyennes distances pour autant qu'elles soient agréables. Elle conclut qu'ils auraient pu dessiner cet itinéraire en le faisant passer sur les quais, mais les Pâquis est un quartier très dense, et ses habitants pourraient apprécier de bénéficier d'une telle trajectoire. Concernant les commerçants, elle serait intéressée d'avoir une étude qui dit que piétonniser une avenue nuit au commerce de proximité. L'ATE n'a jamais trouvé de telle étude. Ils ont un exemple, qui est la Ville de Carouge, qui avait décidé de piétonniser plusieurs rues. Les commerçants qui n'ont pas vu leur rue l'être ont demandé à ce que cela soit fait. Elle pense que l'idée du commissaire est une idée reçue, et ils ont constaté que c'était plutôt le contraire.

Une commissaire demande où ils mettent les TPG sur le plan des Pâquis.

Mme Marti répond qu'il y a beaucoup d'options qui sont ouvertes.

M. Jotterand ajoute que cette décision ne leur revient pas. Ce n'est pas un travail qui est fait par un département entier, ce n'est qu'une proposition d'une association.

Une commissaire souligne que la place Dorcière va rester très polluée car se situant sur un axe important. Il ne serait pas opportun d'y mettre un parc. Elle

aimerait plutôt qu'il y ait une piscine publique fermée, avec de la végétalisation sur le toit. Elle demande ce qu'ils pensent de ce projet.

Mme Marti n'est pas complètement pour. Elle admet que ces axes resteront très engorgés par la circulation, d'où l'enjeu que la place Dorcière puisse apporter une respiration dans ce quartier. Concernant l'équipement qui sera installé sur cette place, l'ATE n'est peut-être pas la mieux placée pour leur faire des recommandations. Elle précise qu'il ne faut pas imaginer ce parc hypothétique comme un parc pour aller se promener et se ressourcer, mais plutôt comme un lieu de passage plus agréable qu'actuellement. Elle rejoint la commissaire sur le fait que les habitants à proximité des Pâquis ne viendront pas s'y prélasser.

Un commissaire a cru comprendre qu'ils proposaient une alternative au recours d'autocars de tourisme occasionnel, et que ce business rejoigne le centre-ville par d'autres moyens de transport. Il est étonné, car des études font la distinction entre les bus et les autocars, qui sont finalement des bus de luxe. Ces derniers ont des impacts environnementaux moindres, et n'ont pas grand-chose à envier aux trains.

M. Jotterand répond que même si un car a de bonnes normes d'émission de CO_2, cela est quasiment incomparable avec un train. Il pense que ce que dit le commissaire est faux.

Le commissaire leur enverra l'étude.

M. Jotterand relève qu'on ne peut pas comparer un moteur Diesel avec un véhicule électrique. Il admet que suivant le tourisme dont on parle, l'absence de car pourrait être problématique. Il faut cependant se demander quel genre de tourisme on veut. Il faudrait aller vers une baisse drastique des autocars.

Un commissaire soulève que le fait que l'autocar dépose les clients directement vers leur hôtel est bien plus agréable.

Mme Marti répète que le déplacement entre le P47 et la place Dorcière est plutôt moindre si on le compare à un trajet de Genève à Bordeaux par exemple. Elle pense que les autocars font de la concurrence déloyale aux trains, pour un prix extrêmement faible.

Une commissaire demande si pour eux, cette proposition a du sens. Si cet engagement de la Ville de vouloir mettre en place un financement vaut la peine.

Mme Marti répond que le but de la proposition est louable, l'état actuel de la place Dorcière n'étant pas admissible. Cependant, elle pense que cette proposition n'est peut-être pas d'actualité car il y est prévu de déplacer la gare au P47, mais en même temps de refaire des guichets et autres infrastructures à la place Dorcière. Elle pense que c'est un projet à revoir en limitant au minimum un accès routier et la réorienter vers autre chose.

Une commissaire aimerait savoir si le département les sollicite et les consulte avant la mise en place des propositions.

Mme Marti répond positivement, et précise que l'ATE est consultée le plus souvent dans des processus de consultation plus généraux, et ce autant par le Canton que la Ville. Ils sont passablement sollicités en amont des grands projets d'aménagement, en particulier de mobilité. Cependant, ils ne l'ont pas été sur cette proposition.

Une commissaire soulève le problème des FlixBus qui traversent les Pâquis, ce qui est contraire à la LCR. Il y a une interdiction de tourner à gauche, cela est autorisé uniquement pour les bus.

Mme Marti n'a pas connaissance de cela.

Le président les remercie et les libère. Il rappelle qu'il reste encore deux auditions.

Séance du 12 octobre 2022

Audition de M. Adrien Genier, directeur de la Fondation Genève Tourisme & Congrès

M. Genier se présente.

Le président lui propose de poursuivre avec la proposition.

M. Genier est un voisin de cette place et ajoute qu'il a beaucoup de prestataires de services touristiques, dont des excursionnistes comme KeyTours qui reçoivent beaucoup de clients là-bas en sus des personnes qui voyagent à l'international et arrivent en car au départ ou vers cette gare routière. Il s'est évidemment demandé s'il était possible de faire quelque chose pour améliorer cet espace mais la seule réponse qu'il avait était expéditive car c'était apparemment déjà «en cours».

Il comprend qu'il existe de grosses problématiques à ce sujet et a pris le temps de relire l'historique afin d'être le plus précis possible. Selon lui, il serait impératif d'entamer des travaux sur cette place et c'est très volontiers qu'il participera ou donnera son avis si on le lui demande. Il a également lu qu'une possible réaffectation était envisagée pour les bus qui sont des transports internationaux et devraient être déplacés vers l'aéroport, ce qui fait sens selon lui. Cela laissera donc cette place aux excursionnistes même si la plupart d'entre eux ne passent pas la nuit à Genève étant donné que ce sont souvent des caristes qui s'arrêtent à Genève pour prendre des photos et faire du commerce mais il rappelle que ces personnes sont des vraies promotrices de la destination car elles travaillent énormément sur les réseaux sociaux. Il rappelle que le lieu de dépose à côté du

Moment national au Jardin anglais sera éliminé au profit de pistes cyclables, ce qui nécessite une solution de repli, alors la place Dorcière serait assez idéale.

Un commissaire n'est pas opposé au tourisme mais le problème est que tout le monde est troublé par la situation car tous les transports internationaux iront à l'aéroport à part les bus et Tour de Ville pour une durée limitée. A cet effet, la question de rénovation de cette gare est légitime étant donné que la majorité des transports touristiques seraient déplacés à l'aéroport.

M. Genier pense qu'il y a deux types de public: les transports internationaux comme FlixBus qui s'apparentent à d'autres types de transports comme le train ou l'avion et les caristes/excursionnistes qui font des arrêts de quelques heures à peine pour visiter les grands lieux en famille ou en groupe. Il rappelle que ce sont de bons clients car ils s'intéressent à cette ville étant donné qu'ils font des visites guidées et font la promotion de Genève via les réseaux sociaux. Ces personnes ont besoin d'un lieu de dépose, et le lieu ne serait que reporté à une autre destination (Lausanne, Interlaken, Lucerne ou encore Montreux) si aucune place ne leur est mise à disposition. Pour ces transports internationaux, la question est appropriée mais il faudrait trouver une solution pour les excursionnistes qui ne viendront plus s'ils ne disposent pas d'un lieu de dépose.

Un commissaire est confus et demande premièrement quel est l'idéal de l'utilité de cette place car elle représente un vrai problème avec les problèmes de circulation actuels. Il faudrait selon lui éliminer quelques arrêts afin de soulager le trafic et proposer un transport en voie directe depuis et en direction de l'aéroport.

M. Genier rappelle que la place Dorcière est actuellement utilisée pour le trafic international et n'est pas utilisée par les caristes excursionnistes qui utilisent plutôt le Jardin anglais et la place du monument Brunswick.

Le commissaire en déduit que les cars de grands trajets sont éliminés de l'aéroport afin que les bus à petits trajets puissent stationner.

M. Genier confirme. Il rappelle qu'il existe d'autres solutions et donne l'exemple de Lucerne qui construit actuellement un tunnel piétonnier pour que les gens rallient directement la zone touristique.

Le président demande de quel type de bus il s'agit concernant ceux qui s'arrêtent à Brunswick ou au Jardin anglais.

M. Genier répond qu'il s'agit de bus transportant des excursionnistes, c'est-à-dire qu'ils ne passent pas la nuit à Genève car ils font un tour d'Europe. Ils logent soit à Annemasse, soit à Lyon.

Le président demande ensuite si l'idée serait de retirer les stops Brunswick et Jardin anglais.

M. Genier confirme que ces deux stops seront déplacés à la gare routière.

Le président demande quel sera le nombre de places nécessaires.

M. Genier n'a pas l'étude de flux mais il sait par expérience qu'il y en a généralement six vers le Jardin anglais et deux au Brunswick lorsqu'il y a du trafic. Il faut aussi compter trois bus Keytours ou GvaTransport, qui sont des entreprises genevoises et qui devraient avoir la priorité sur les autres.

Le président en déduit qu'il faudrait une douzaine de places.

M. Genier n'a pas les chiffres en tête mais propose de revenir avec une réponse.

Une commissaire demande de combien est le temps de pose à la gare.

M. Genier répond que cela dépend de quel type de touristes il s'agit mais c'est entre 2h et 5h.

La commissaire demande si le car reste sur la zone de dépose durant ce temps.

M. Genier répond qu'une partie de cette visite se fait soit en tour guidé, soit à pied en visite libre.

La commissaire demande s'il est confirmé que les deux emplacements seront supprimés.

M. Genier répond que c'est en tout cas l'information qu'il a reçue avec l'installation de la passerelle piétonnière au Mont-Blanc.

La commissaire comprend par là que cela fait 50 ans que les Pâquis demandent un déplacement de ces lieux de dépose mais qu'ils subiront désormais, en sus du trafic existant, les cars qui viennent du monument Brunswick et du Jardin anglais à la gare Dorcière et qui font vivre un vrai cauchemar aux Pâquis à cause de la pollution et des cars qui ne respectent pas le chemin normal pour arriver à la gare. En effet, ces derniers traversent les Pâquis en empruntant la route des TPG, ce qui rend la vie infernale en termes de sécurité pour les enfants, de pollution et de trafic.

M. Genier demande quels transports sont concernés dans son discours.

La commissaire répond qu'il s'agit des FlixBus et des cars de touristes qui ne respectent absolument pas ce quartier. Les Pâquis sont arrivés à un point de saturation total et cette nouvelle ne fait qu'empirer la situation. Elle demande enfin s'il a déjà réalisé une étude sur un autre site qui pourrait accueillir ces transports.

M. Genier répond qu'il ne fait pas d'aménagement de sites car c'est à la Ville de se prononcer et n'est pas d'accord avec son discours car il y aura une réduction de trafic étant donné que la majorité des transports iront à l'aéroport.

La commissaire rappelle qu'ils passeront tout de même par les Pâquis alors que l'endroit logique de passage devrait se situer vers les quais.

M. Genier répond qu'il s'agit peut-être d'une mauvaise signalétique mais ce n'est pas censé être un lieu d'intérêt.

La commissaire demande s'il serait envisageable de déplacer un des arrêts vers la place des Nations qui est un lieu très touristique aussi et proche du tram 15 pour les visites et excursions.

M. Genier répond que ce ne serait pas idéal car il s'agit d'une des zones les moins fréquentées par les touristes selon les statistiques des Tourist Angels. Le plus grand taux de tourisme est situé au Jardin anglais et en Vieille-Ville.

Un commissaire rappelle que le Conseil administratif dans sa séance du mars 2021 a décidé de maintenir à court et à moyen terme – à la gare routière de la place Dorcière – l'accueil dit international et touristique à une capacité de 6 places pour les véhicules de transport. Il demande donc si cela reste insuffisant.

M. Genier répond que c'est effectivement très limite car il faudrait le double de places.

Le commissaire demande à M. Genier s'il pense que c'est le moment de revoir les aménagements, d'organiser un concours et d'engager cette somme ou bien est-ce que le plus important serait d'abord de rénover les infrastructures existantes.

M. Genier répond qu'il faut déjà effectuer un travail d'analyse afin de voir ce qu'il est possible de faire. Plus vite la solution sera trouvée, le mieux ce sera.

Le commissaire rappelle que la deuxième délibération de cette proposition suggère une étude pour revoir les aménagements et changer l'affectation de la place, il demande s'il pense que c'est une bonne chose ou si ce n'est pas le moment.

M. Genier répond que l'affectation actuelle a une utilité et pense que ce n'est pas forcément la priorité.

Une commissaire revient sur les places de car sur le secteur des Nations étant donné qu'elle y travaille. Il y avait à l'époque deux places de car qui sont passées à six aujourd'hui car les places bleues ont été réduites en vue de la suppression totale des places à venir. Elle est étonnée de l'entendre dire que ce n'est pas un lieu favorable au tourisme car il y a des cars tous les jours sur cette place.

M. Genier répond qu'il s'agit uniquement de statistiques et précise que ce n'est pas l'endroit qui bénéficie de la plus forte interaction.

La commissaire est perplexe car la date de fin de travaux pour ce projet est approximative. Elle a donc peur de se retrouver avec des cars qui ne peuvent toujours pas se rendre à l'aéroport et des excursionnistes qui se retrouveraient sans place au Jardin anglais. Elle demande donc s'il existe un endroit de repli en cas de problème.

M. Genier répond que c'est aux urbanistes de se pencher sur la question mais il a la même réflexion.

Une commissaire fait remarquer que le problème doit être pris au sérieux et rappelle que le tourisme se doit d'être le moins possible une source de nuisance pour les différents quartiers. Ils ont tort de ne pas écouter les plaintes des citoyens depuis des années et cela fait 50 ans que les habitants des Pâquis demandent que cette place soit retirée. Aucune solution depuis lors n'a été trouvée pour relocaliser ces cars en dehors du quartier et cela empire selon ce qu'elle entend.

Le président ajoute qu'il y aura peut-être d'autres solutions que la gare Dorcière étant donné que ce n'est qu'une proposition.

M. Genier ajoute que le plus important est l'expérience clients afin que ce soit le plus adapté pour eux. Il comprend cependant tout à fait les remarques de la commissaire car c'est très désagréable et proposerait de contacter des professionnels afin que les bus suivent le parcours défini.

La commissaire demande si Champel serait un bon endroit de dépose aux alentours du MAH.

M. Genier répond que cela pourrait être une solution avec un accès direct à la Vieille-Ville.

Discussion, suite des travaux et vote éventuel

Le président rappelle qu'une audition du Canton est encore à prévoir. Il demande si quelqu'un souhaite proposer d'autres auditions.

Un commissaire est inquiet pour la problématique de la circulation mentionnée par une commissaire et demande s'il ne serait pas profitable d'essayer de remédier à cela pendant que le sujet est encore ouvert.

Le président est d'accord.

Une commissaire rappelle que les bus 1 et 25 démarrent à l'arrêt Sécheron, passent par les quais et s'engouffrent dans les Pâquis à l'intérieur de leur propre voie de bus. Le problème est que ces dits cars prennent cette même voie sans autorisation afin d'éviter les quais, ce qui crée des embouteillages et une pollution constante dans le quartier. Elle ajoute que le vrai risque de ces embouteillages reste les enfants car la taille des cars est disproportionnée.

Un commissaire demande s'il leur est interdit de tourner à droite et s'ils transgressent la loi.

Une commissaire répond qu'elle ne sait pas si c'est une question d'interdiction de tourner à droite mais ces bus empruntent une voie réservée aux TPG, ils n'ont donc rien à voir dessus.

Un commissaire pense qu'il faudrait être extrêmement strict à cet égard et réserver cette voie uniquement au trafic TPG sans solution intermédiaire ni aménagements.

Un commissaire rappelle qu'il y a un projet en cours de gare routière à Lucerne où ils songent à enterrer cette dernière sous l'Hôpital cantonal de Lucerne. Il propose donc de les contacter afin qu'ils puissent transmettre à la CTC des infos qui aideraient potentiellement à la réflexion.

Une commissaire rebondit sur ce cas et rappelle que ce projet n'est pas du tout écologique car le bétonnage des sols représente un danger.

Le président demande au commissaire s'il a déjà préparé ses questions.

Le commissaire pourrait leur demander:

1. Comment ont-ils construit ce projet?
2. Comment va-t-il se réaliser?
3. Comment le site a-t-il été choisi?

Il propose ensuite aux autres conseillers municipaux de réfléchir aussi à des questions et de revenir avec une liste la semaine prochaine.

Séance du 23 novembre 2022

Audition de M. Thierry Messager, directeur de l'Office cantonal des transports, Direction régionale Lac-Rhône

M. Messager se présente et se permet d'ajouter quelques compléments qui ne figurent pas dans l'historique puisque la proposition a été déposée il y a un certain temps. Il est clair que la Ville et le Canton de Genève sont parfaitement conscients de l'état de vétusté du site qui est relativement insatisfaisant et ces acteurs travaillent ensemble sur cette question depuis bien longtemps avec l'Office cantonal des transports (OCT), Genève Tourisme et l'Association genevoise des propriétaires d'autocars (AGPA) qui participent aussi aux discussions.

Il rappelle qu'avant 2019, cette gare routière accueillait plusieurs types de services comme les lignes régionales de bus qui allaient chercher les voyageurs au-

delà de la frontière cantonale mais elle accueillait également les lignes internationales de voyageurs. Il faut savoir que Genève est, au niveau de la Confédération, un lieu pour les lignes internationales car il y a des documents fédéraux qui listent un certain nombre de lieux clefs en Suisse, et Genève en fait partie. Cette ligne pouvait aussi bien être un terminus qu'un simple passage à Genève, ce qui est également très important pour avoir des liaisons du type Lyon-Dubrovnik avec un arrêt à Genève. Il existe aussi des lignes touristiques qui sont dédiées aux excursions, ce qui représente un point de départ pour des excursions qui sont proposées dans le cadre de certains opérateurs. Il y a également les lignes appelées «lignes ski» ou «sports d'hiver» car Genève est aussi un point de départ pour rejoindre ces lieux. Dès fin 2019 avec la mise en service du Léman Express, l'autorité en charge a souhaité que ces lignes-là se rabattent au plus près de la première gare Léman Express disponible car il s'agissait bien évidemment d'optimiser ces trajets. Entre 2014 et 2017, beaucoup d'hypothèses se sont portées sur ces lignes internationales pour savoir si la gare Dorcière était l'endroit idéal. A cet effet, ils ont émis plusieurs hypothèses en évoquant Lancy Pont-Rouge, le Trèfle-Blanc et l'aéroport de Genève mais sans succès malgré le fait que ces sites répondaient à la demande. Il rappelle que la situation idéale pour une ligne internationale est d'être à l'extérieur du centre-ville, à proximité de l'autoroute car certaines lignes ne font que passer, mais aussi car ces lignes bénéficient d'une desserte en transports collectifs suffisante et d'un accueil de qualité. En 2020, et profitant d'un projet important de parking-relais P+R qu'il appellera plutôt pôle multimodal au niveau du P47-P49, la Ville a eu l'idée de loger une gare routière internationale au sein de ce lieu puisqu'il s'apprête à accueillir des poids lourds.

Des discussions ont donc eu lieu, avec le souhait commun de pouvoir créer cette infrastructure qui comporte de mémoire 8 places extensibles puisque cette structure sera gérée de manière mutualisée par la Fondation des parkings. Ce projet est prévu à l'horizon 2025, avec pour objectif une construction de cet équipement qui sera relié aux transports collectifs (notamment au tram 15 qui sera étendu) vers le centre-ville. Ce projet tend aussi à être relié aux transports collectifs tangentiels puisque la ligne 23, qui est une ligne tangentielle, a pour terminus le P47, poursuit son trajet vers l'aéroport et rejoint Carouge par le pont Butin. En 2025, les lignes internationales n'auront plus ce point d'accroche à Dorcière mais l'auront à P47. Ils se retrouveront donc avec un site à cet horizon qui devra accueillir les lignes touristiques qu'il évoquait tout à l'heure ainsi que les lignes de ski. Enfin, il pense de manière partagée avec Genève Tourisme qu'il est essentiel que cette offre puisse rester disponible au centre-ville car elle correspond vraiment à une clientèle dont l'accès à ce site est privilégié car c'est un lieu optimal.

Il conclut en disant que cette proposition a deux volets, le premier visant dans un premier temps à rénover l'édicule existant dont on peut tous constater l'état de

vétusté. Dans un second temps, il vise aussi à rénover la place dont les arrêts de cars sont assez peu accueillants et comportent des déficiences en matière d'accessibilité pour les PMR. Enfin, le second volet est plus large car il consiste à prendre un peu de recul par rapport à cet espace pour voir dans quelle mesure ce dernier peut mieux s'intégrer dans une vision urbaine du système.

Un commissaire le remercie pour ce préambule et demande à quelle date la gare à l'aéroport sera opérationnelle.

M. Messager répond qu'il parlera ici d'horizon 2025 étant donné que c'est un projet qui n'a pas encore obtenu l'autorisation de construire, et il s'agit d'un terrain qui appartient aujourd'hui à l'Aéroport avec qui ils travaillent en étroite collaboration afin de mutualiser les besoins. Il ajoute que les lignes internationales devront rester à la gare Dorcière tant que les lignes internationales n'auront pas été construites.

Le commissaire répond qu'il y aura peut-être un risque de croisement entre la gare qui sera en travaux et l'aéroport qui ne sera pas encore ouvert.

M. Messager répond qu'il ne connaît pas le planning exact des travaux étant donné qu'il est très difficile d'avoir un planning fiable sans autorisation de construire. Il propose dans ce cas d'attendre cette autorisation avant de se prononcer sur les solutions provisoires à adopter.

Le commissaire demande ensuite si les 8 places évoquées durant son intervention seront suffisantes.

M. Messager répond qu'il est très difficile d'avoir un avis sur la question. Il sait uniquement qu'ils prévoient 8 postes sur une structure modulable, ce qui signifie qu'ils ont une certaine capacité d'absorption. En revanche, il rappelle qu'ils sont limités par la configuration du site de la gare Dorcière. Selon lui, ces 8 places suffiront étant donné que ces lignes internationales iront ailleurs mais il faudra s'en contenter selon lui.

Le commissaire pense qu'il ne répond pas clairement à la question.

M. Messager répond que c'est difficile de répondre car il faut voir comment les places sont dimensionnées et lui demande à quoi cette suffisance se réfère.

Le commissaire répond qu'il se demande si ces 8 places sont suffisantes pour le moyen à long terme.

M. Messager reprend l'exemple des lignes internationales qui n'existaient pas auparavant et qui ont un succès colossal de nos jours. Il est normal de se demander si ces lignes continueront d'exister sur le long terme et fait le parallèle avec la question du commissaire car il est très difficile de se prononcer sur ce type

de questions. Il pense que les lignes touristiques et ski auront toujours les pertinences pendant les années à venir sur ce site de la gare Dorcière mais ne pense en revanche pas pouvoir répondre à sa question car c'est complexe.

Le commissaire revient ensuite sur l'agrandissement de la gare prévu et demande si des discussions ont eu lieu sur la possibilité d'y inclure une gare souterraine.

M. Messager répond que la CTC aura peut-être l'occasion d'échanger avec les services de la Ville sur ce sujet complexe. Il ajoute que le point important de ce projet d'agrandissement est de dégager de l'espace, et c'est dans ce sens que la commune et le Canton ont décidé de retirer le trafic de voitures en surface puisqu'il s'agit du pôle d'échange de transports publics le plus important du canton, avec un flux de piétons considérable et des perspectives de croissance ferroviaire phénoménales. Il fallait également loger des fonctions qui aujourd'hui ne sont pas suffisantes, comme les stations de vélos qui sont en saturation sur l'espace public. Le parking a donc vocation à être redimensionné et retravaillé pour loger des stations de vélos et des taxis qui seront aussi accueillis au niveau moins un avec les mêmes services à la clientèle et dans le respect du cadre de travail de ce milieu professionnel. Il ajoute qu'il est ici question de contraintes de gabarits et il faudrait commencer, en surface, par le fait de pouvoir mettre en place les bus de substitution en temps de travaux. Pour revenir à sa question et vu la quantité de travaux à venir sur cette gare, il n'a donc pas imaginé de gare souterraine dans ce projet.

Le commissaire le remercie.

Un commissaire pense que son raisonnement ligne de ski tombe à l'eau, d'autant qu'il sait que les personnes qui arrivent en avion pour prendre un bus qui part à Montana ou Zermatt vont dans des hôtels proches de l'aéroport. Les gens qui utilisent les hôtels genevois du centre sont ceux qui veulent visiter Genève. Il a l'impression que 90% des moyens de transport utiles se situeront près de l'aéroport, et que la gare Dorcière n'a plus de raison d'exister. Il ne dit pas qu'il ne faut rien faire mais force est de constater qu'elle se videra comme un sablier.

M. Messager est d'accord mais il y a aussi une offre qui existe et qui répond à d'autres demandes. Il faut interroger le gestionnaire de la gare si le commissaire souhaite obtenir des éléments de réponse précis mais il y a une offre de site qui existe depuis Genève et qui concerne les Genevois qui veulent par exemple aller skier à la journée à Chamonix et qui prennent le bus à Dorcière. Le Léman Express a peut-être aidé pour un certain nombre de choses mais il est assez compliqué de se rendre à Chamonix aujourd'hui en train. Il lui reconfirme que l'offre dont il parle est pour les Genevois qui vont skier souvent à la journée car il y a des forfaits qui existent à cet effet.

Le commissaire le remercie pour sa réponse mais lui demande ensuite s'il pense véritablement que les gens se rendant à Aoste ou Milan voudront s'y rendre depuis la gare routière.

M. Messager répond qu'il s'agit ici de lignes internationales qui auront l'aéroport comme point d'ancrage selon le projet.

Le commissaire le remercie pour ses réponses.

Un commissaire a entendu parler de la construction du tram 15 au Grand-Saconnex et demande s'il sera censé trouver terminus vers cette plateforme de bus à l'aéroport.

M. Messager répond par l'affirmative.

Une commissaire demande s'il y a un aspect légal en tant que Ville de Genève à accepter les cars au centre-ville.

M. Messager répond que Genève fait partie des portes d'entrée de ce trafic international de voyageurs. Il y a dans ce cas une compagnie privée qui décide de faire une offre de transport dont elle demande la concession à la Confédération. Cette dernière consulte le Canton qui instruit cette demande sur l'aspect de la concurrence que cela pourrait provoquer par rapport à des lignes subventionnées.

La commissaire pense qu'il ne répond pas à la question.

M. Messager répond qu'il pense que Genève a cette obligation légale en ce qui concerne les lignes internationales et lui transmettra le type de document relatif à cette obligation.

La commissaire demande ensuite s'il y a une obligation légale d'accueillir le reste des lignes qui ne sont pas internationales.

M. Messager répond que ce n'est, à sa connaissance, pas une obligation.

La commissaire répond qu'elle est étonnée car la Ville est en urgence climatique mais accepte tout de même des transports carbonés et hyper-polluants. A ce sujet, elle serait intéressée d'avoir une étude sur la pollution après travaux concernant la dépollution de la gare Dorcière. Elle s'interroge donc sur la pertinence de cet objet étant donné l'urgence climatique et ne voit aucune logique à ce que ces cars soient encore en Ville. Elle revient ensuite sur l'audition de Genève Tourisme qui les avait informés que les Pâquis n'étaient pas intéressants pour les touristes, contrairement à un site comme la Vieille-Ville. Elle ne comprend donc pas pourquoi ces bus ne devraient pas trouver localisation ailleurs.

M. Messager répond que les cars sont situés au centre-ville pour des raisons historiques et ajoute que les questions climatiques font partie d'un autre débat.

En revanche, il reste d'accord sur le principe car ces bus pourraient tout à fait se situer ailleurs mais reste convaincu que le centre-ville reste une bonne localisation.

La commissaire rétorque que la rive gauche est bien plus intéressante pour les touristes que la rive droite. Concernant les personnes qui vont faire du ski, la plupart d'entre elles convergent de tous les côtés pour prendre ces cars, ce qui signifie qu'elles prennent le tram pour se rendre à la gare Dorcière. Selon elle, il n'y a donc aucune raison que ces personnes ne soient pas capables de prendre un autre tram pour se rendre à un autre point de la ville. Elle ajoute enfin que la transformation de la Gare fera de la rue des Alpes un axe majeur, avec un double sens qui n'existe pas pour l'instant, et ce pour éviter la gare Cornavin. Dans cette perspective, elle a du mal à imaginer les cars s'infiltrer dans ce trafic à double sens.

M. Messager répond que le double sens n'ira pas jusqu'aux quais mais jusqu'à la sortie du parking. Cette sortie sera fermée puisque l'espace public sera rendu aux piétons et aux transports publics et que l'ensemble des usagers du parking sortiront par la sortie de la rue des Alpes. Il est exclu pour lui que ce mouvement parte du Petit-Saconnex et descende jusqu'aux quais.

La commissaire répond qu'il y aura le trafic des Pâquis également.

M. Messager rétorque que ce double sens est uniquement lié à la sortie du parking.

Une commissaire remercie M. Messager pour les éléments de réponse fournis. Elle rejoint cependant l'avis de la commissaire précédente en ce qui concerne la localisation des lignes de bus et prend l'exemple de la Ville de Strasbourg qui détient un flux touristique impressionnant durant la période de Noël. En effet, les touristes qui veulent se rendre à l'hypercentre prennent le tram et cela ne pose a priori aucun souci. Elle en conclut donc que certaines villes se donnent les moyens de concilier plusieurs éléments contrairement à Genève. Elle entend l'argument historique soulevé mais il est tout à fait possible d'évoluer car ce n'est pas gravé dans le marbre selon elle. La durée de trajet entre la gare et l'aéroport est estimée à vingt minutes avec la ligne 10, ce qui lui paraît être un effort réalisable.

M. Messager considère que le site de la gare Dorcière est très bien desservi car il est proche de la gare Cornavin qui est le plus gros lieu d'affluence des transports publics. Concernant la question écologique et ce n'est que son avis, il considère qu'un bus rempli de skieurs sera toujours moins polluant que plusieurs voitures individuelles se rendant au même point de chute. Ensuite, il faut selon lui se rendre compte que le secteur de l'aéroport comporte un aéroport international, Palexpo qui est un site important pour une multitude d'évènements, ainsi que l'Aréna. Il s'agit donc d'un site extrêmement contraint avec des évènements très ponctuels et il était très compliqué de pouvoir loger ce projet sur une surface

dédiée à l'activité de l'aéroport (aussi appelé DDP aéroport). Ce système prend déjà plusieurs mètres carrés pour sa construction et il paraît extrêmement compliqué et onéreux d'y rajouter des fonctions supplémentaires. Comme dit précédemment, des solutions alternatives ont déjà été cherchées entre 2014 et 2017, solutions auxquelles l'Aéroport et Palexpo se sont totalement opposés. Il essaie ici d'être également le garant des intérêts de l'Aéroport, qui cède déjà une grosse partie de son DDP dans ce système.

La commissaire lui demande s'il insinue qu'il faut s'armer de patience et attendre d'avoir peut-être gain de cause un jour afin que le quartier des Pâquis soit pacifié.

M. Messager répond que la pacification des Pâquis ne tient, selon lui, pas qu'à cela. L'ambition de la Ville est évidemment de pacifier le quartier avec la fermeture de la place Cornavin. Il rejoint tout de même l'avis de la commissaire car les choses évoluent et certains peuvent avoir plus de peine que d'autres à suivre le courant. Cependant, Genève Tourisme veut maintenir son besoin d'offre au centre-ville pour les cars touristiques et ski.

La commissaire répond qu'elle a beaucoup voyagé en Europe et n'a pas observé d'hypercentres noyés dans les cars.

M. Messager répond que Zurich possède une gare routière en plein centre et pense qu'il est toujours possible de retrouver des exemples qui vont dans ce sens.

Un commissaire confirme les propos de la commissaire précédente pour la Ville de Strasbourg. Il revient ensuite au nombre de places disponibles et l'informe qu'il a été dit durant les auditions que les places de l'Horloge et Brunswick seraient supprimées et rapatriées sur celles de la gare routière. Il lui demande donc s'il en a entendu parler.

M. Messager répond qu'une discussion a eu lieu il y a quelques années sur comment mieux gérer et optimiser l'ensemble des places de cars situées sur le domaine public de la Ville et le site de Dorcière. Ce projet n'a, à sa connaissance, pas redémarré avec la nouvelle magistrate mais une réunion sera agendée tout prochainement pour reprendre ce sujet global. Pour revenir à la question du commissaire, il répond que le site de l'Horloge fleurie est complexe car il y a des conflits importants avec les cyclistes et piétons, mais c'est également un site très demandé par les touristes. La question de la suppression de ces places afin de les replacer à un lieu attractif est à discuter mais rien n'est encore tranché à sa connaissance.

Le commissaire demande si les disponibilités de places de cars pour les personnes se logeant dans des hôtels aux Pâquis devraient être prises en compte dans cette étude.

M. Messager répond par l'affirmative car l'étude reprend le cas de tous les cars situés sur le domaine public mais également certaines idées comme celle d'un parking de nuit pour que les cars puissent se garer en dehors de Genève lorsque les passagers ne passent qu'une nuit à Genève.

Le commissaire répond que cette solution n'est pas évidente étant donné que cela nécessiterait 30 minutes à 1 heure de conduite en plus pour des chauffeurs qui ont déjà assez roulé.

M. Messager est d'accord mais il faut réfléchir en matière d'efficience.

Le commissaire revient sur la problématique des cars qui traversent la place de la Navigation pour se garer en utilisant la voie de bus qui n'est autorisée que pour les TPG. Il demande donc s'il ne serait pas plus judicieux de sortir ces cars de la rue de la Navigation en les emmenant au monument Brunswick.

M. Messager répond que les quais à côté de l'Hôtel Fairmont (anciennement Kempinski) sont jusqu'à aujourd'hui frappés d'une interdiction de poids lourds étant donné qu'il y a un tunnel d'accès par le sous-sol. Cependant, un renforcement de cette surface a été effectué et cette interdiction sera bientôt levée. Les cars pourront donc passer par les quais sans traverser les Pâquis.

Une commissaire lui fait remarquer que les cars n'ont pas attendu cette levée d'interdiction avant de traverser les quais car ils le font déjà mais se demande s'il serait possible de renforcer cette décision par l'interdiction simple de passage par les Pâquis.

M. Messager l'invite à formuler sa demande au Conseil administratif qui sera plus habilité à lui répondre.

Une commissaire demande quelle est l'importance du site Dorcière sachant qu'il est tout à fait possible de le déplacer. Elle se demande donc quel est l'argument principal qui bloque cette évolution.

M. Messager répond que Genève Tourisme a pris position en disant que cette offre s'adressait premièrement à des touristes voulant être logés au centre-ville, et secondement à des skieurs qui bénéficient à cet endroit d'une offre riche en transports en commun.

Une commissaire demande combien de places il estime qu'il y aura.

M. Messager rétorque qu'il était très compliqué de répondre à cette question comme il l'a déjà dit et ajoute qu'il faudra se contenter de l'offre disponible.

Un commissaire le remercie pour ses réponses et ajoute que la Suisse n'est responsable que de 0,1% des émissions mondiales de CO_2 et est déjà largement en avance sur la plupart des pays en ce qui concerne la protection du climat. Quelques

cars qui stationnent à la place Dorcière ne changeront rien selon lui. Revenant aux raisons de la localisation de cette gare routière, le monument Brunswick, l'Horloge fleurie ainsi que les hôtels des Pâquis sont à proximité, ce qui facilite les déplacements pour les touristes. Il demande donc à M. Messager de s'exprimer à ce sujet.

M. Messager se positionne ici en tant que représentant du Département des infrastructures et l'informe que le Canton a produit son plan climat renforcé, et la réalité des chiffres montre que pour atteindre l'objectif de Paris – qui est la limitation de l'augmentation de la température – la Suisse devrait d'ici à 2030 réduire de 40% sa consommation en tonne équivalent CO_2 (1/3 pour le transport, 1/3 pour l'habitat et 1/3 pour les biens de consommation). Il entend ensuite sa remarque sur la localisation de cette gare routière et partage son avis.

Discussion et vote éventuel

Le président propose de remettre ce sujet à l'OJ de la prochaine séance afin que chacun puisse réfléchir de son côté.

Un commissaire pense qu'ils ont effectivement fait le tour des auditions mais proposera un amendement à la prochaine séance sur le nombre de places prévues pour les autocars. De mémoire, le Conseil administratif prévoit 6 places seulement au sein de la nouvelle gare mais il leur a été confirmé que ces places étaient insuffisantes avec l'audition de Genève Tourisme. Il déposera donc un ou plusieurs amendements en commençant par une proposition à 16 places, puis 15 places, 14 places et ainsi de suite jusqu'à ce que tout le monde soit satisfait. Il pense qu'il faut anticiper que l'horizon 2025 comme cité est illusoire et que cette gare routière a une grande utilité touristique et sportive – bien qu'elle provoque des nuisances – et partage l'agacement d'une commissaire à ce sujet. Cependant, il est nécessaire selon lui de prendre en considération le fait que 6 places est insuffisant pour les besoins de Genève Tourisme et de la Ville.

Une commissaire pense qu'ils n'ont pas dû assister aux mêmes auditions ou qu'ils n'ont en tout cas pas retenu les mêmes choses. Lors de l'audition de Genève Tourisme, et lorsqu'elle a demandé quels étaient les sites privilégiés des touristes à Genève, il lui a été répondu qu'il s'agissait principalement de sites sur la rive gauche: l'Horloge fleurie, la Vieille-Ville et le Jet d'eau. Se pose ensuite la question de séparer les utilisations de la gare Dorcière en fonction des besoins. Ils savent que le tourisme international ira à l'aéroport et que certains sites sont privilégiés par les touristes. Il s'agit ici de besoins différents et peut-être qu'il serait envisageable d'étudier ces besoins séparément. Pour les sports d'hiver par exemple, des utilisateurs de toute la ville convergent au point de la gare Dorcière et elle pense qu'il serait tout à fait envisageable de les faire converger vers un autre point de la ville. Il est également possible d'imaginer qu'il y a actuellement

une nécessité de décarboner les villes en vue de la crise climatique. Enfin, il est possible d'imaginer des solutions qui laissent moins d'empreintes sur le territoire avec un point de convergence au boulevard Jaques-Dalcroze par exemple, ce qui pourrait faire sens avec la rénovation du MAH qui se fera à terme. Elle précise que les touristes n'utilisent pas la rive droite pour leurs expéditions mais uniquement pour se parquer avant de changer de rive. Elle propose donc à tout le monde de réfléchir sur cette proposition de séparer les besoins afin d'y répondre de manière individuelle et minutieuse.

Un commissaire aimerait s'assurer que le Canton et la Ville travaillent de manière coordonnée sur ce projet et que la place Dorcière ne soit pas en travaux en même temps, afin que la Ville ne se retrouve pas démunie de places. Il propose donc une recommandation afin que les travaux soient coordonnés afin que des places soient disponibles durant les travaux.

Un commissaire pense qu'il serait plus judicieux pour les cars d'arrêter d'emprunter le centre-ville sauf nécessité, car ils peuvent tout à fait passer l'avenue de France, prendre le quai et arriver à la gare Dorcière. Il a, à cet effet, une proposition d'amendement qui est la suivante: «établir selon les besoins de travail de certains cars qu'ils aillent se parquer à l'aéroport en attendant de faire leur deuxième service en passant par les périphéries et qu'il y ait un régisseur sur place».

Un commissaire considère que cette proposition est obsolète car cela ne correspond plus du tout à la réalité d'aujourd'hui. L'Etat va réaliser un gigantesque parking P47 aux abords de l'aéroport, et comme dit par M. Messager, les touristes arrivent en avion étant donné que leur but est d'arriver dans les plus brefs délais à la destination choisie. Ils n'ont donc que faire de la gare routière car leur souhait est de prendre un bus qui les amène rapidement au point choisi. Il en va de même pour le reste, et revient sur l'exemple parlant de la Ville de Strasbourg qui n'a pas eu l'idée de placer un aspirateur à cars en plein centre-ville, sans oublier que la gare Dorcière est très mal desservie. De plus, ils se retrouvent face à une problématique kafkaïenne car la rue des Alpes se trouvera à double sens et les bus devront déboîter une sortie, ce qui crée un problème majeur. Ce n'est peut-être pas ce qu'il votera finalement étant donné qu'il devra s'adapter à la situation à moyen terme mais il continue de penser que ce projet est obsolète. Il reste cependant persuadé que la gare Dorcière doit être conservée mais il est tout à fait possible de lui trouver un autre usage en la végétalisant entièrement par exemple.

Le président précise qu'il est important de différencier les clients internationaux, qui seront déplacés à l'aéroport, des clients excursionnistes qui s'arrêtent à chaque ville. Concernant les skieurs, il existe en effet des touristes qui se rendent aux stations depuis l'aéroport mais il ne faut pas oublier les locaux qui prennent les cars à la gare Dorcière pour par exemple aller skier dans les Alpes. Enfin, il ne faut pas oublier les Tours locaux qui partent depuis la gare routière également.

Un commissaire pense que la bonne solution n'est pas la gare Dorcière, car elle reste mal desservie par les transports publics et subira des problèmes majeurs à venir. Des offres de bus seraient par exemple plus judicieuses à proximité du Léman Express ou au Pont-Rouge.

Un commissaire s'occupe du déplacement de la gare Dorcière depuis de nombreuses années au sein du Conseil des anciens, notamment en voulant la déplacer le long du CEVA ou à l'aéroport.

En 2015, M. Pagani était venu à la CTC leur expliquer dans les détails qu'il était impossible de déplacer cette gare car les touristes veulent descendre à cet endroit. M. Pagani n'ayant jamais cédé, ce dernier a donc convaincu la commission que la gare Dorcière doit demeurer inchangée bien qu'il soit possible d'imaginer toutes sortes de solutions mais qui ne lui semblent pas réalistes.

Une commissaire est persuadée que les réflexions précédentes d'un commissaire seront même plus à l'ordre du jour dès lors que le nombre de places sera augmenté. Elle pense que 6 places n'est effectivement pas suffisant mais que cette insuffisance nourrit la recherche d'autres emplacements. Elle revient ensuite sur la circulation et aimerait ajouter un amendement afin de renforcer la signalétique et la surveillance afin que les cars n'empruntent plus les axes qui leur sont interdits mais qu'ils utilisent tout de même.

Un commissaire trouve que les discussions de ce soir sont enrichissantes et remercie tout le monde pour ce travail de fond car ils ont l'occasion de faire de belles choses. Après relecture des PV, il se souvient avoir demandé à la magistrate pourquoi la Ville ne fixe pas une date-butoir au Canton pour arrêter l'exploitation de la gare routière. Il comprend que les discussions patinent et que 3 000 000 de francs seront dépensés pour rénover la gare. Il se demandait donc pourquoi ne pas se contenter de mettre des bâtiments provisoires car cet emplacement est voué à évoluer à long terme. Il pense que cette réflexion est intéressante car il est possible de refuser cette proposition, mais pour cela, il faut peser le pour et le contre étant donné que la gare est nécessaire mais actuellement insalubre. Il veut donc bien entendre qu'on puisse refuser cette proposition mais si c'est le cas, il faudra que la commission vienne avec des solutions alternatives pour que les autocars continuent de circuler.

Dans cette réflexion, il pense que la création de places temporaires pourrait être une solution, en tout cas le temps que le Canton agisse. D'autre part, il est tout à fait d'accord avec la proposition de la commissaire pour le renforcement de la signalétique mais revient sur la proposition de déplacement de ces cars sur le boulevard Helvétique et rappelle que le problème majeur est que ces transports viennent en ville, ce qui reviendrait donc à déplacer le problème ailleurs sans travailler sur le fond qui serait de limiter au minimum l'entrée des autocars en Ville. Ils peuvent cependant proposer une quinzaine de places de façon intel-

ligente car elles seraient situées sur plusieurs territoires de la Ville, par exemple quatre places aux alentours de la gare Dorcière où les cars peuvent se garer en bord de route sans que cela pose problème, quatre au boulevard Helvétique ainsi que deux autres maintenues vers l'Horloge fleurie.

L'autre solution serait de dire que cette proposition est dépassée, ce qui reviendrait à trouver d'autres solutions alternatives qui nécessiteraient plusieurs séances pour arriver à une proposition de la CTC. Enfin, il rappelle que la proposition du Conseil administratif comporte deux volets: le premier volet concerne le pavillon et n'est pas utilisable, et le deuxième volet traite du lancement du concours d'architecture. Il pense à cet effet que le deuxième volet à 1 000 000 de francs pour imaginer le futur de la gare Dorcière est totalement prématuré vu qu'ils ne savent pas ce que deviendra cette gare. Dans tous les cas, et même s'ils acceptent le projet à 6 places, il pense qu'il faudrait refuser le concours car il y a trop d'incertitudes surtout si ce site devient un parc, ce qui ne nécessite à son sens ni un concours d'architectes ni 1 million de francs de budget car le SEV serait totalement compétent en la matière.

Le président rappelle que le fait de disséminer les places en Ville doublera le nombre de services associés à ce projet mais le rejoint sur cette réflexion.

Une commissaire pense qu'ils n'ont à aucun moment évalué ce que doit être le tourisme à Genève dans les trente prochaines années. La question est ici de savoir comment intégrer le tourisme dans les contraintes du plan climat cantonal avec une réduction de 40% des émissions. Il va falloir tôt ou tard mettre ce sujet sur la table et en discuter très sérieusement car il faut se demander quel sera le visage du tourisme dans ces prochaines années. Concernant sa proposition de déplacement sur le boulevard Helvétique, cela n'a pas été étudié mais la redéfinition du quartier est en train d'être étudiée pour le MAH. Elle rappelle enfin que le périmètre d'étude du concours inclut le boulevard Jaques-Dalcroze et que c'est important de le souligner. Enfin, il est évident pour elle que le sujet de cette gare est sur la table depuis 50 ans car personne n'est content. Le territoire est précieux avec peu de possibilités de le faire évoluer, et c'est aujourd'hui l'occasion de libérer un grand espace en plein centre-ville afin d'y construire autre chose.

Une commissaire se réfère à la réflexion d'un commissaire et serait tout de suite favorable à un espace vert ou un centre sportif mais il ne faut tout de même pas se faire d'illusions car il n'est pas possible de tout de suite supprimer toutes ces places en sachant que c'est temporaire et que le projet est modulable. Elle tient tout de même à alerter ses collègues sur la notion de provisoire qu'elle craint car le provisoire ne l'est jamais vraiment. Elle ne votera donc jamais un projet dit provisoire car ça finit toujours par durer trop longtemps. S'agissant des déplacements vers d'autres lieux, il serait tout à fait envisageable aussi de déplacer ces transports vers la gare des Eaux-Vives par exemple. Il est donc tout à fait possible

d'envisager d'autres possibilités et emplacements. Enfin, elle est d'accord avec le discours d'un commissaire précédent mais il ne faut pas oublier de mentionner tous ces sites le jour du vote.

Un commissaire pense que le boulevard Helvétique peut être une bonne solution car il n'y a aucun habitant immédiat de ce côté de la route. De plus, ce boulevard sert de dépose-bus pour l'Etat, est très long et très large, et est très bien desservi par les TPG.

Le président propose de laisser tout le monde réfléchir et de revenir sur cette discussion à la prochaine séance.

Séance du 14 décembre 2022

Discussion et vote éventuel

Le président souligne que le but ce soir n'est pas de voter cet objet mais il avait proposé à la dernière séance que chacun vienne avec des propositions afin de pouvoir en discuter.

Un commissaire a remis une proposition, préparée par une commissaire absente et lui-même *(ndlr: elle n'a jamais été mise au vote),* qui modifierait la proposition PR-1489. Ils considèrent premièrement que le projet tel que présenté est obsolète car l'Etat réalise le P47 qui va absorber un grand nombre de cars internationaux, ce qui augmente l'effectif. Deuxièmement, l'aménagement du quartier va profondément changer et il sera très difficile pour des caristes de sortir par la rue des Alpes étant donné qu'elle sera à double sens. Ensuite, ils pensent que l'idée de maintenir un pôle de cars en plein centre-ville n'est pas bonne, il faudrait plutôt profiter de la possibilité de végétaliser cet espace. En revanche, ils ne disent pas non à la rénovation du bâtiment bien qu'il serait possible d'imaginer toutes sortes d'affectations pour ce dernier. Enfin, il ajoute qu'il y aurait un endroit qui se prêterait beaucoup mieux au parcage d'un certain nombre de cars touristiques réservés aux Genevois, il s'agit de la zone du boulevard Jaques-Dalcroze car c'est un boulevard très large et il y a un ascenseur qui permet d'accéder directement à la Vieille-Ville ainsi qu'un guichet qu'il serait possible de mettre à la disposition des caristes. Il insiste sur le fait que la zone est aussi très bien desservie, sans oublier qu'elle se situe à cinq minutes de Rive.

Une commissaire ajoute qu'il serait aussi intéressant d'étudier cette possibilité au sein du concours pour le MAH et de son crédit d'étude afin de savoir s'il serait possible d'intégrer des cars dans le périmètre de la Vieille-Ville.

Le président demande s'ils souhaiteraient donc que la gare routière reste à sa place jusqu'à ce qu'il soit possible de la transférer sur le boulevard Jaques-Dalcroze.

Un commissaire répond par l'affirmative.

Un commissaire ajoute qu'il faut ici répondre à un besoin très spécifique en termes de tourisme. La question de la gare routière est réglée ici en tant que passage de lignes internationales avec des cars touristiques. D'après les auditions, il en retient que les 6 places sont insuffisantes et comprend l'idée de cette problématique mais il pense qu'il serait faux d'imaginer une difficulté pour la douzaine de cars qui seraient sur ce lieu en même temps car la nouvelle loi LMCE tend à désengorger le trafic dans l'hypercentre. Il rappelle que les cars se parquent à des endroits comme la gare routière car le monument Brunswick est à proximité et ils sont proches de la rade. Il pense donc que le boulevard Jaques-Dalcroze est loin car les touristes ne viennent généralement pas pour y passer plusieurs heures, à part si c'est pour le repas, mais ces derniers viennent en premier voir le Jet d'eau et non la Vieille-Ville. Il s'agit donc, selon lui, d'une fausse bonne idée bien qu'il salue la proposition mais il serait plus judicieux de simplement refuser le projet actuel au lieu d'essayer de l'améliorer.

Un commissaire ajoute qu'ils sont toujours partis du principe que la gare routière devait rester où elle est malgré les recherches pour un déplacement, et ce depuis des années, mais sans jamais rien trouver de valable. Il pense que cette proposition de déplacement est peu réalisable et que le boulevard est trop étroit et est d'avis qu'il n'est pas possible d'accepter cette recommandation sans effectuer des auditions supplémentaires.

Une commissaire annonce que les Verts acceptent le crédit pour la rénovation du bâtiment et aimeraient faire une recommandation pour une nouvelle étude qui considère le contexte de réaménagement de la gare et du MAH afin de trouver des solutions. Elle propose dans ce même cadre d'inviter la magistrate afin de discuter de toutes ces propositions avant de finaliser l'objet.

Un commissaire est d'avis de ne pas changer la nature de cet objet qui a une vocation de gare routière.

Le président propose de réfléchir sur le fait d'amender ou simplement refuser cet objet pendant ces vacances.

Un commissaire rebondit sur les propos d'un précédent commissaire et répond que les touristes arrivent en grande majorité en avion, leur but étant de se rendre le plus rapidement possible à leur station de ski, ce qui se fera prochainement au P47. Il faut donc bien comprendre qu'un gros pourcentage de touristes n'iront plus à la gare Dorcière. Il aimerait également ajouter que le boulevard Jaques-Dalcroze est très large avec de grandes plages pour des cars. De plus, ce boulevard n'est pas mal situé bien qu'il conviendrait d'améliorer les transports publics.

Le président souligne qu'il n'y a de plus pas d'habitations sur ce boulevard.

L'audition de la magistrate est acceptée à la majorité, soit par 12 oui (4 S, 2 PLR, 1 UDC, 2 LC, 3 Ve) contre 2 non (MCG, EàG).

Séance du 11 janvier 2023

Audition de Mme Frédérique Perler, conseillère administrative en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité, accompagnée de ses collaborateurs

Mme Perler les informe qu'elle a demandé aux services de son département de se renseigner plus avant sur la situation par rapport à l'Etat de Genève et notamment la mutation de ces cars au P47. Elle a également une séance avec le Département des infrastructures la semaine prochaine où il y aura des informations plus avancées. Les dernières nouvelles qu'elle a eues datent de fin décembre et elle est ravie de revenir ce soir pour donner un état de situation. Elle passe ensuite la parole à M. Betty.

M. Betty passe à la présentation du Powerpoint. Pour rappel, la demande de crédit a deux arrêtés: un premier arrêté qui porte sur la rénovation du pavillon de la gare routière et un deuxième destiné à l'organisation d'un concours de projets et aux études pour le réaménagement des espaces publics du périmètre de la place Dorcière.

Fonctionnement actuel vs fonctionnement futur

M. Betty rappelle que la gare routière actuelle accueille toujours des lignes internationales, des lignes alpines et des excursions avec des passages occasionnels, ce qui représente la nécessité d'avoir 15 emplacements pour des autocars et minibus. L'accueil des voyageurs est insatisfaisant à cause de l'absence de quais, des espaces restreints au droit des portes et des coffres, des chemins piétons dans la zone de recul des cars et un accès PMR problématique. L'idée est ici d'introduire un nouveau concept d'accueil des autocars qui permet de diminuer ou supprimer le nombre de cars sur le site. Dans tous les cas, il s'agira de libérer de l'espace pour créer un aménagement urbain et paysager de qualité.

Délibération II – Etudes pour le réaménagement des espaces publics

M. Betty rappelle que la seconde délibération porte sur une demande de crédit d'étude avec le financement des études préalables pour lancer un concours (relevé et études géotechniques), puis les frais de concours et les honoraires pour conduire les études de projets. Le crédit de réalisation sera présenté au Conseil sur la base des études détaillées, c'est-à-dire dans quelques mois, et les travaux envisagés portent sur un aménagement de l'espace public de façade à

façade: l'aménagement des quais de cars, la création d'espaces plantés, de trottoirs, d'espaces de détente et d'attente, la réhabilitation de la fontaine, la mise en œuvre de la signalétique adaptée au site et ses usages, ainsi que la reprise des réseaux d'assainissement et d'éclairage. Cela a donc donné deux interventions, une première pour créer un aménagement réadapté et proportionné par rapport aux cars qui resteraient sur la place, et la deuxième pour la mise en place d'une image définitive de la place sans cars ou bus le temps de finir les discussions avec les partenaires. Cela a donc donné le planning au PP6.

Depuis, ils ont continué les discussions techniques au mois d'octobre afin de valider la délocalisation des lignes internationales d'autocars au niveau des parkings P47-49 de Genève Aéroport sous réserve de la construction de ces parkings. Il faut désormais qu'il y ait une validation politique et une séance avec le Département des infrastructures la semaine prochaine les éclairera à ce sujet. Il ajoute que cette délocalisation serait envisageable à l'horizon 2025 car c'est en lien avec le projet de prolongation du tram Nations-Grand-Saconnex, donc il y a déjà une partie des aménagements qui sont compris dans le projet. Ils ont ensuite poursuivi les discussions avec tous leurs partenaires, notamment le Canton, la Fondation des parkings, Genève Tourisme et l'AGCM qui a décidé de compléter l'étude faite par le bureau RR&A. Ce dernier propose d'abandonner la desserte du centre-ville par les lignes alpines qui seraient situées uniquement au niveau du terminal de l'aéroport car la totalité des lignes alpines dessert déjà le terminal de Genève Aéroport. La majorité effectue aussi son terminus sur le site de l'aéroport et une partie de ces lignes (10-15% en 2019) dessert aussi la gare routière du centre-ville, dont environ la moitié y effectue également son terminus. Il ajoute que les lignes d'excusions pourraient rester sur place mais qu'elles arriveraient pour prendre les passagers et repartiraient immédiatement, ce qui réduirait le besoin de stationnement à trois ou quatre places.

Chronologie et nouveaux évènements

M. Betty rappelle donc qu'une séance est programmée le 19 janvier avec l'équipe de projet «gare routière» pour discuter des propositions du bureau RR&A et des répercussions. Compte tenu de ce qui précède, une gare routière au centre-ville ne serait plus nécessaire si les lignes alpines ne la desservent plus, l'ensemble des besoins restants pouvant être assuré par des dispositifs simples (de type arrêts de bus) sur le domaine public. Pour cela, il faut l'accord de Genève Aéroport et du Canton. Secondement, il s'agirait de trouver une aire de stationnement longue durée pour les lignes occasionnelles. En effet, les autocars occasionnels utilisent principalement les places sur le domaine public mais nécessitent une solution de stationnement prolongé diurne/nocturne.

Planning prévisionnel

M. Betty rappelle qu'en cas de confirmation définitive de la localisation des lignes internationales au P47 et des lignes alpines à l'aéroport, l'aménagement de la place Dorcière pourrait se faire en une seule étape (voir PP9 pour planning).

Un commissaire remercie M. Betty pour sa présentation et lui annonce que beaucoup d'interventions concerneront le nombre des places de parking car cela ne rejoint pas ce qui a déjà été dit. La seule chose qui rejoint les anciennes discussions ce soir est tout ce qui est en rapport avec les lignes de service (internationales) qui devraient déménager à l'aéroport. Il lui fait remarquer qu'aucune ligne alpine ou presque n'est présente sur cette place Dorcière, car il s'agit essentiellement de cars de tourisme ponctuels de passage. Ensuite, Genève Tourisme demande 16 places selon l'écrit du 9 décembre dernier, ce qui est très différent de ce qui est exposé ce soir.

M. Betty répond que 80% des lignes alpines partent déjà de Genève Aéroport, passent par la place Dorcière et se dirigent ensuite vers les stations. Il ajoute que 15 à 20% de ces lignes font un terminus à Dorcière actuellement, d'où l'idée de déplacer leur terminus à Genève Aéroport.

Le commissaire demande s'ils garderont des quais.

M. Betty répond qu'il y aura trois arrêts de type bus pour le passage avec des abris associés.

Le commissaire demande combien de temps ces bus resteront à ces arrêts.

M. Betty répond que c'est ce qui est en train d'être étudié et cela dépendra des lignes d'excusions touristiques.

Mme Perler ajoute que le représentant de Genève Tourisme rencontré au mois de novembre dernier n'a jamais évoqué les 16 places dont il est question, en revanche il a évoqué le fait de reprendre une discussion autour des cars de tourisme qui s'arrêtent dans plusieurs lieux de la ville. Elle ne peut donc rien faire de cette information car elle n'a pas reçu ce courrier. Sa volonté est de débarrasser la place Dorcière, poursuivre des études en ayant une place Dorcière débarrassée de son statut de gare routière afin d'en faire un espace convivial pour la population. Reste ici à prévoir des poses/déposes pour un certain nombre de cars sous forme d'arrêts TPG uniquement dédiés aux cars.

Le commissaire demande si elle amende sa proposition.

Mme Perler répond que c'est plutôt un souhait qu'elle formule.

Le commissaire pense qu'ils font totalement abstraction de l'autocar de tourisme qu'on a besoin de pouvoir accueillir sur une courte durée pour des

visites. Il ne trouve donc pas cela indécent de se munir d'une dizaine de places en plein centre pour accueillir ces cars. Il propose par la même occasion de faire suivre le courrier de M. Genier à Mme Perler et ses services. Il comprend par cette proposition qu'il y aura trois quais et trois places, ce qui paraît largement insuffisant.

M. Betty répond que lors de la dernière discussion en date, ils ont proposé à la CTC de lancer un concours et une réflexion globale sur tout le périmètre de la gare routière, ce qui permet d'avoir une image globale réfléchie avant de continuer les discussions pour savoir combien il faut réellement de places type gare routière dans le périmètre central (jaune sur la présentation). Les différents partenaires sont en discussion pour évacuer les lignes internationales au P47, laissant par voie de conséquence les lignes alpines et les lignes d'excursions à la place Dorcière, ce qui représente six quais en tout dans la zone jaune.

Le commissaire demande si un quai est équivalent à une place de parking.

M. Betty répond que dans ce cas, un quai est égal à une place limitée de stationnement de car, ce qui n'est donc pas une place de parking. Poursuivant, ils ont donc continué les discussions avec leur mandataire qui leur a dit qu'il ne semblait pas infaisable de déplacer les lignes alpines à l'aéroport puisqu'elles y passent déjà, et c'est ce qui permet de réduire encore davantage le nombre d'emplacements de places de cars en Ville. Ils seront donc dans un système de dépose et d'attente d'environ 15-20 minutes à chaque arrêt. Cela permettra de ne plus être dans une logique de gare routière afin de libérer l'espace central pour le dédier à autre chose. Cette option ne lui semble pas infaisable car cela permettra d'avoir des points de dépose à travers la ville sans faire stationner les cars pendant des jours et des nuits.

Mme Perler ajoute que les choses se passent différemment d'ici ailleurs en Suisse et en Europe et il ne s'agit pas ici de polémiquer et de mélanger les rôles car la discussion a déjà eu lieu avec le représentant de la fondation Genève Tourisme George Bowring qu'ils pourraient très bien auditionner à ce sujet.

Un commissaire se permet de prendre le contrepoint du discours du commissaire précédent. Il est évident qu'une fraction énorme des cars va disparaître dans une grande mesure. La rue des Alpes va se trouver à double sens, et pour sortir de la gare Dorcière cela va poser des soucis aux caristes. Cependant, il est assez content de cette proposition et pense que l'idée du Conseil administratif est de nature à les sortir de ce problème mais il se demande ce que le bâtiment va devenir par la suite car il pense qu'il faudrait le rénover.

Mme Perler répond que le Conseil administratif a partagé sa proposition de sortir la gare Dorcière de l'enlisement qu'elle vit depuis plus de vingt ans. La

proposition de sortir les cars n'était pas aussi simple car il y a plusieurs partenaires et ce n'était pas gagné mais il fallait avancer. M. Meylan l'a déjà expliqué et le réexpliquera, il y a une réversibilité de ce bâtiment qui pourra se transformer selon les besoins.

M. Meylan précise que le rez-de-chaussée est un grand espace ouvert avec des petites zones de bureau avec un comptoir. Cela ne pose pas de problème important car son devenir reste très flexible.

Un commissaire demande pourquoi ne pas revenir avec une nouvelle proposition au vu de tous les nouveaux éléments.

Mme Perler répond qu'ils ont fait une demande de crédit de réalisation, cela veut dire que l'argent sera débloqué dans un mois ou deux si la première délibération est votée, donc les choses iront tout simplement plus vite.

Le commissaire demande ensuite pourquoi rénover ce pavillon si la gare routière tend à disparaître à terme.

Mme Perler répond que le pavillon est lié au statut de la gare routière, et il faut selon elle le rénover car l'accueil est actuellement indigne pour ses visiteurs.

Le commissaire demande en quoi elle voudrait transformer ce pavillon.

Mme Perler pense que cet endroit devrait être un espace pour la population du quartier, il n'y aura donc pas la nécessité de venir avec une autre proposition.

Le commissaire pense qu'ils sont à bout touchant sur des discussions qui durent depuis vingt ans, et ce serait bête de bâcler le travail en validant le projet trop rapidement. Raison pour laquelle il propose de revenir avec une nouvelle proposition qui tienne la route au mois de septembre.

Mme Perler tient à souligner que ce n'est pas un travail bâclé et l'argent n'est pas perdu étant donné que ce bâtiment servira pour le prochain projet. Par rapport aux cars de tourisme, elle rappelle que nous sommes en pleine transition écologique et que les caristes réfléchissent à une nouvelle manière de transporter leurs clients. Il s'agit donc de considérer des manières alternatives de se déplacer à Genève. Elle ne reviendra donc pas avec une nouvelle proposition car c'est un travail à double.

Le commissaire fait remarquer que c'est peut-être pour cette raison que nous patinons depuis plus de vingt ans sur ce sujet bien qu'il comprenne parfaitement son intention.

Mme Perler ne partage pas ce point de vue et demande d'accepter cette proposition pleine de bonne volonté.

Le commissaire revient sur la délibération II et demande si c'est nécessaire de lancer un concours à 20 000 000 de francs pour réaliser un parc qui arriverait au même résultat que l'image de synthèse en bas à droite (voir PP2) car il pense qu'il y a suffisamment de ressources en interne pour arriver à ce résultat.

Mme Perler répond qu'il y a deux façons de faire: la première est de donner un mandat à un bureau qui réalisera l'étude et qui fera une proposition et s'ensuivront des allers-retours pour modifier le projet. La deuxième, c'est de procéder à un concours où plusieurs propositions seraient soumises au jury. Cette méthode ne permet pas de faire des économies, car on a l'impression d'aller plus vite mais il y a tout de même un périmètre élargi avec beaucoup de possibilités d'action.

Le commissaire ne comprend pas comment il est possible d'arriver à un total de 700 000 francs pour ce projet.

M. Betty répond que les 735 000 francs sont nécessaires pour la fin d'un avant-projet dont le début est issu du concours (263 000 francs), le dossier du projet détaillé, le dossier d'autorisation de construire ainsi que le dossier de soumission.

Le commissaire souhaiterait avoir les détails du chiffrage à la rubrique 59.

M. Betty lui transmettra le document (Hors séance: le détail figure dans la demande de crédit).

Une commissaire pense que ce sont tout de même de bonnes nouvelles qu'elle entend ce soir car cela fait un moment qu'ils souhaitent voir ces cars disparaître du quartier. Il y a des besoins qui pourraient entrer dans le cadre de cet espace comme une piscine publique étant donné que la piscine des Pâquis a fermé ses portes au public et cela pourrait être un bel espace pour étudier cette possibilité. L'autre possibilité serait d'aménager un espace végétalisé, ce qui impliquerait qu'il n'y ait plus de cars à cet endroit. Elle se demande quelle sera le pouvoir de nuisance de la non-réfection des toilettes pour que tous les cars partent de la gare.

Mme Perler répond que les toilettes actuelles sont des toilettes provisoires et donc peu confortables sur du long terme.

Une commissaire n'a pas envie de se précipiter dans un vote si d'autres réponses vont arriver dans quelques mois. La rénovation proposée ne pose pas de problème mais pour la deuxième délibération il faudrait revenir avec des choses qu'il serait possible de faire comme une piscine, un centre culturel. Elle demande enfin à quelle échéance ils auront des réponses concernant le déplacement de tous ces cars.

Mme Perler répond que l'échéance est fixée à l'horizon 2025.

La commissaire parle de la validation pour le départ des cars.

Mme Perler répond qu'elle sera fixée la semaine prochaine pour les lignes internationales, mais pour le reste ce sera juste une discussion.

La commissaire revient sur sa proposition de construire une piscine et demande ce qu'ils en pensent.

M. Meylan pense qu'il ne sera pas envisageable de réaliser une construction sur la place.

Mme Perler ajoute que la demande populaire s'oriente vers un espace vert.

Une commissaire demande comment elle reviendra vers eux avec ces nouvelles.

Mme Perler transmettra les informations au président.

Une commissaire demande s'il est possible de considérer la transformation balistique qui sera opérée au-delà de la rue Ami-Lévrier.

Mme Perler répond par l'affirmative.

Une commissaire demande comment cela se fera au niveau chronologique.

M. Betty répond qu'il y a des études qui sont aujourd'hui en développement à ce sujet avec une réduction du trafic motorisé depuis la place Lise-Girardin jusqu'au pont du Mont-Blanc mais il ne sait pas pour l'instant ce qu'il y aura en termes de lignes TPG. Cela viendra en deuxième temps dans une autre opération.

Un commissaire ne comprend pas car il est mentionné dans la proposition que le bâtiment pouvait être démoli.

M. Meylan demande à quelle page est mentionnée cette information.

Le commissaire répond que c'est à la page 6. Il serait donc envisageable dans ce cas de raser cette gare afin de récupérer l'intégralité de cet espace pour en faire autre chose.

M. Meylan précise que le texte dit bien que le bâtiment est identifié dans la catégorie «autres bâtiments», soit bâtiments pouvant être démolis et reconstruits aux conditions du présent règlement après consultation de la Ville de Genève, de la Commission de la nature, des monuments et des sites (CMNS) et de la Commission d'architecture. Il est convaincu que ces dernières n'autoriseront pas la démolition du bâtiment, qui présente des qualités architecturales indéniables.

Un commissaire n'est pas rassuré par rapport à la notion de crédit d'étude et de concours car il n'a pas la garantie que le cahier des charges du concours

demandera de proposer quelque chose qui maintient un certain nombre de places de parking. Il demande donc comment être sûr que les six places qu'ils proposent soient maintenues.

Mme Perler répond que les concurrents devront suivre le contenu du cahier des charges. C'est le concours qui fera des propositions concrètes. Elle lui assure cependant un degré d'ouverture avec Genève Tourisme et les services du département qu'elle préside pour accompagner cette transition.

Discussion et vote

La présidente pense qu'il faut attendre le retour de la séance de la semaine prochaine avant de se prononcer.

Un commissaire propose d'auditionner le président de Genève Tourisme.

L'audition de M. Bowring est acceptée à la majorité, soit par 7 oui (1 UDC, 3 PLR, 2 LC, 1 MCG) contre 6 non (3 Ve, 1 EàG, 2 S) et 1 abstention (S).

Séance du 25 janvier 2023

Audition de M. George Bowring, membre du conseil de fondation de Genève Tourisme, représentant de la Ville de Genève

Le président souhaite la bienvenue à l'auditionné et lui cède la parole.

M. Bowring se présente et informe qu'il représente la Ville de Genève au conseil de fondation de Genève Tourisme. Il explique qu'il est allé faire un tour sur les lieux et relève que le lieu est insalubre. Le point de vue de Genève Tourisme est qu'ils ont besoin de cet accès pour les cars qui font des allers-retours dans la journée pour les personnes qui séjournent sur le canton. Il informe que les cars ne restent pas garés sur la place toute la journée, donc ils pensent proposer un tournus des bus. Il ajoute que les touristes qui utilisent ces cars consomment local, prennent des photos et vont dans les commerces. Pour Genève Tourisme, l'impact sur les réseaux sociaux est important et ils ont besoin de cet engouement. Ensuite, les autres cars qui arrivent sur le Canton sont les FlixBus, et pour ceux-là, ils sont d'accord de les déplacer car ils n'ont pas besoin d'être au centre-ville. Il explique qu'en tant que Genevois, il pense qu'ils ont besoin d'un lieu central pour amener des touristes et les Genevois qui ont besoin de transports. Il ajoute qu'il y a aussi tout un travail esthétique à faire. Il admet que le projet est complexe mais il pense qu'il y a des choses à faire.

Un commissaire demande combien de cars au maximum devraient encore avoir accès à la place Dorcière. Il précise qu'il parle des cars qui ne stationnent que durant un court laps de temps.

M. Bowring répond qu'un tournus entre 9 et 10 places devrait suffire mais admet qu'il est inquiet de la disparition des places de stationnement de bus du côté du Jardin anglais et de l'incertitude sur les places présentes au bâtiment Brunswick.

Le commissaire pense que du côté Brunswick quelque chose sera toléré mais du côté du Jardin anglais les places de cars ne sont pas idéales dû à la circulation dense.

M. Bowring informe que les places de parking disparaîtront de toute façon avec la mise en place de la passerelle.

Un commissaire informe que lors de la dernière séance, le Conseil administratif est revenu sur sa proposition par rapport au contenu. Il explique qu'il y aura quelques places de déposes rapides pour un temps limité et une végétalisation du site et qu'une partie des cars de tourisme pourront partir du P47. Il demande à M. Bowring s'il est au courant de cela.

M. Bowring répond par l'affirmative et ajoute qu'on lui a également parlé de quelques places dans la montée du parking Saint-Antoine pour les touristes qui ne restent que quelques heures. Il admet que la crainte est que si les bus n'ont pas un accès facilité, ils ne passeront plus par Genève.

Le commissaire informe qu'aux boulevards Helvétique et Jaques-Dalcroze il y a des places de bus.

M. Bowring n'est pas sûr qu'en déposant les touristes en haut de la ville ils viendraient jusqu'au Jet d'eau. Concernant le boulevard Helvétique, ce dernier est fermé deux fois dans la semaine à cause du marché, donc cela rendrait l'accès difficile. Il explique qu'ils ont besoin de 9 à 10 places et ils pourraient travailler sur un tournus mais il faut que ce soit en Ville. Le P47 est trop éloigné.

Le commissaire fait référence aux touristes qui arrivent en avion et prennent le bus directement au P47 pour partir skier.

M. Bowring explique qu'il pense surtout aux touristes qui restent en Ville et aux Genevois qui ont besoin de partir. Il précise qu'il ne faut pas négliger les cars d'excursion qui ne passent que quelques heures à Genève et ils ont besoin de pouvoir être en Ville et y accéder facilement pour repartir rapidement.

Un commissaire revient sur les 9 à 10 places évoquées. Il demande si cela est sous réserve de la suppression des places à la place Brunswick et au Jardin anglais.

M. Bowring pense qu'ils peuvent convaincre les bus de faire des tournus et si cela est possible, les 9 à 10 places suffiraient.

Le commissaire pense que ce n'est pas le même business car les tournus évoqués ne concernent que les cars locaux qui proposent des départs réguliers le matin, alors que les cars qui utilisent les places au Jardin anglais sont d'autres types.

M. Bowring répond qu'il faudrait justement convaincre ces caristes d'arriver un peu plus tard.

Le commissaire demande à quoi est due l'hésitation entre 9 et 10 places et s'il doit encore y avoir des discussions avec les caristes.

M. Bowring explique que la différence est due à l'impact saisonnier.

Une commissaire précise qu'elle est remplaçante et donc pas au courant de toutes les discussions qui ont eu lieu. Elle se demande si un déplacement de certaines places au niveau de Sécheron serait intéressant vis-à-vis des touristes pour leur permettre de voir l'autre côté de la rive. Elle ajoute que cela serait à proximité de la gare et du CEVA et qu'il y aurait aussi une jolie vue depuis le parc sur le lac.

M. Bowring pense que ce serait un peu trop éloigné de toutes les activités. Il explique que la photo la plus instagrammable est celle prise depuis le Jet d'eau. Depuis Sécheron, cela fait un bout à pied, d'autant plus si la météo n'est pas bonne. Il relève que tout est une question de distance et il faut que les touristes puissent avoir rapidement leur photo.

Un commissaire se demande si une solution peut être imaginée un peu plus loin du centre-ville, en partenariat avec les TPG ou un autre organisme, qui rallierait à l'aide d'une navette le pont du Mont-Blanc à la zone de parcage avec des passages en permanence.

M. Bowring trouve que devoir reprendre un bus est un peu problématique. Il admet que la Mouette est sympa mais cela devient plus complexe. Il trouve que ce n'est pas la meilleure solution s'ils doivent en choisir une. Il ajoute que la place actuelle est grande, donc il faudrait simplement l'aménager pour que les bus ne soient pas trop visibles et que la circulation soit bien faite.

Un commissaire explique que Mme Perler leur a indiqué s'être entretenue avec Genève Tourisme et qu'elle n'a pas eu l'impression qu'ils étaient contre le déplacement de la gare routière au P47. Il demande s'il faudrait peut-être lui recommuniquer la position de Genève Tourisme.

M. Bowring répond qu'il peut effectivement lui repréciser son avis. Il indique que la discussion portait plutôt sur les cars de transports et de voyages en Europe comme la compagnie FlixBus qui eux peuvent être parqués à Palexpo.

Un commissaire indique que Mme Perler pensait à des places où les cars restent 20 minutes. Il lui demande si pour lui cette solution serait exclue.

M. Bowring répond que si c'est 20 minutes mais que la place est au centre, cela n'est pas exclu. Toutefois, si cela est déplacé au P47, ce serait trop compliqué au niveau de l'organisation. Leur volonté est de rendre tout cela simple.

Un commissaire aimerait comprendre les discussions qu'ils ont eues avec les services de Mme Perler car il a cru comprendre que trois places étaient largement suffisantes à la place Dorcière. Il n'a pas l'impression, au vu des explications, que cela soit suffisant ni que ce soit l'avis partagé par Genève Tourisme. Il demande alors ce que les services de Mme Perler lui ont répondu lorsqu'il a indiqué qu'il fallait 9 ou 10 places.

M. Bowring indique qu'il n'a pas donné un nombre de places à l'époque car il ne connaissait pas encore le volume de cars. Il ajoute qu'il a envoyé un e-mail à Mme Perler pour résumer la situation et il attend sa réponse.

Le commissaire remarque qu'ils ne se sont alors pas encore vus depuis le courrier. M. Bowring lui répond que non.

Un commissaire pense que se parquer à Saint-Antoine n'est pas forcément plus pratique pour rejoindre la rade que depuis le Jardin botanique.

M. Bowring répond qu'il ne l'a pas bien compris. Il explique que l'idée est que les cars déposent les touristes à la place Dorcière puis qu'ils aillent se garer ensuite à Saint-Antoine.

Le commissaire indique qu'il y a des volontés d'éradiquer toutes les places de parking de la place Dorcière. Il demande ce que cela impliquerait pour Genève Tourisme si toutes les places disparaissent.

M. Bowring lui répond qu'ils perdraient tous les touristes qui viennent à la journée alors que les touristes qui dorment sur place et qui souhaitent prendre le car pour se rendre ailleurs en Suisse pour la journée seraient impactés.

Un commissaire indique qu'il a eu des retours sur le fait que quelques cars restent stationnés sur la place la nuit car ils ont des clients dans les hôtels.

M. Bowring indique qu'il n'a pas eu de tels retours.

Un commissaire aimerait savoir comment M. Bowring évalue la mise relativement prochaine de la rue des Alpes à double sens. Il demande si cela poserait problème.

M. Bowring admet qu'il n'est pas un expert de la circulation des bus et ne peut pas lui répondre. Il ne sait pas comment tout cela s'organisera.

Un commissaire demande si Genève Tourisme a un avis sur le déplacement de la gare routière et de la placer dans la tranchée Jaques-Dalcroze. Il demande s'il y aurait un intérêt de déplacer la gare routière des Pâquis pour utiliser la place Dorcière autrement.

M. Bowring répond qu'il est plus simple de rester proche de la gare Cornavin.

Le commissaire demande quel est le lien entre le train et le car.

M. Bowring informe que beaucoup de gens arrivent en train à Genève et partent en excursion en car. Il a peur qu'en le déplaçant, cela devienne moins accessible. L'accès entre la gare Cornavin et la gare routière est important.

Le commissaire demande si cela concerne beaucoup de personnes.

M. Bowring ne peut pas lui répondre mais précise que la plupart des hôtels se trouvent sur la rive droite. Concernant les cars de touristes qui viennent à la journée, il pense que le côté de la rive ne change pas grand-chose.

Le commissaire demande si Genève Tourisme peut demander le chiffre de la relation entre l'utilisation des trains et des cars.

M. Bowring s'engage à demander cela.

Une commissaire demande s'il y a des chiffres sur les retombées économiques pour la Ville du tourisme en car à la journée.

M. Bowring lui répond que cela est difficile à estimer car il y a aussi l'impact des réseaux sociaux qui est difficile à calculer. Il précise que les personnes consomment et prennent beaucoup de photos. Ils n'ont toutefois pas l'impact économique.

Un commissaire se dit que dans l'aménagement de la nouvelle place Cornavin il faudrait prendre une partie de la fermeture de la place pour permettre aux bus de déposer les touristes puis les reprendre plus tard.

M. Bowring trouverait cela super.

La commissaire demande où se garent les cars qui font du dépose-minute.

M. Bowring lui répond qu'actuellement c'est plus qu'un dépose-minute car les cars restent parqués. Il énumère quatre places au niveau du Jardin anglais, quatre places au monument Brunswick et les places à la place Dorcière.

La commissaire revient sur la zone de Sécheron et admet qu'elle a du mal à voir en quoi la gare Cornavin serait plus adaptée.

M. Bowring lui répond que c'est plus proche des restaurants et du lac que Sécheron. Il ajoute que la rue qui descend de la gare Cornavin au lac est une autoroute à touristes.

Une commissaire montre une image de la place Dorcière en 1880. Elle se demande si favoriser le tourisme confortable à l'existence d'une place ombragée qui rendrait la ville plus confortable se justifie.

M. Bowring est assez convaincu qu'il est possible de mélanger les deux, à savoir d'une part une place ombragée et un accès pour les bus. Il pense que cela serait encore plus attractif.

La commissaire demande si les cars pourraient être parqués en dessous du parc La Grange. Elle ne pense pas que l'arrivée des cars au centre-ville au motif que les touristes soient plus confortables soit justifiée.

M. Bowring lui répond que malheureusement, si le touriste n'est pas confortable, il ne viendra pas. Il admet que le parc La Grange est magnifique mais il n'y a qu'un seul restaurant.

Une commissaire revient sur la proposition de Jaques-Dalcroze et le fait que cela soit trop loin de la gare Cornavin pour les touristes qui arrivent en train. Elle précise que le sujet n'est pas le même car cela ne concerne que les cars de dépose qui ne s'occupent pas des touristes qui arrivent en train.

M. Bowring précise qu'il va se renseigner sur le flux de voyageurs concerné par le changement du train au car. Il ajoute qu'il n'est pas foncièrement contre le déplacement de l'autre côté de la rive, mais la plupart des hôtels sont sur la rive droite. Il explique qu'il pense aux touristes qui dorment à Genève et qui font des allers-retours pendant la journée. Il cite Keytours qui a même créé son propre espace aux Pâquis pour les clients qui attendent le bus.

Une commissaire demande comment ils envisagent d'organiser le tourisme de manière plus attractive dans le contexte actuel, plus exigeant par rapport à l'écologie. Elle demande s'ils ont une vision à long terme.

M. Bowring répond que les touristes souhaitent une expérience authentique. Il rappelle que Genève Tourisme a été dramatiquement touché par le Covid et pour le moyen et long terme, ils veulent que les touristes découvrent Genève et tout le canton de Genève. Au niveau du tourisme plus écologique, il pense qu'il faut notamment des bornes pour charger les bus car ils seront électriques d'un moment à l'autre. Il n'a pas une vision sur 10 ans de comment ils voient le tourisme eco-friendly mais cela se trouve dans leur charte.

Une commissaire demande si les touristes accepteront de respecter les décisions en lien avec les conditions écologiques.

M. Bowring lui répond que oui car les démarches viennent des touristes qui s'intéressent de plus en plus à l'origine des produits, au nettoyage des linges dans les hôtels, etc.

Un commissaire demande si 3 à 4 places de dépose-minute seraient suffisantes.

M. Bowring lui répond que non, il faut 9 à 10 places.

Une commissaire souligne que les bus transitent par la rue des Pâquis alors qu'ils n'ont pas le droit. Elle est d'accord sur le fait qu'il faille faciliter l'accès aux touristes mais elle est soucieuse que cela se fasse au détriment des locaux. Elle prend aussi l'exemple d'autres villes européennes qui ont toutes leurs gares routières à l'extérieur du centre. Elle demande donc pourquoi Genève perdrait des touristes alors que les autres villes ont trouvé un compromis.

M. Bowring admet que c'est une bonne question mais indique que la différence se trouve dans la taille de la ville. Il indique que les touristes passent une matinée à Genève et ne restent pas toute la journée comme autre part en Europe. Il ajoute qu'ils ont des preuves d'autres villes qui ont enlevé l'accès central et qui ont perdu des arrivées de bus.

La commissaire pense que cela n'est pas incompatible et que c'est un changement de vision à opérer et des compromis pourraient être trouvés par Genève Tourisme.

M. Bowring souligne qu'en enlevant les FlixBus du centre-ville, il y a déjà 60% de bus en moins au centre. Si tous ceux-là partent au P47, ce sera très bien et il pense que le compromis peut se trouver là.

Un commissaire demande si toutes les villes qui n'ont plus de gare routière au centre-ville n'ont plus de cars de touristes de type excursionnistes à la journée.

M. Bowring ne peut pas dire que c'est toutes les villes, mais ils savent que beaucoup de villes sont sorties du système.

Un commissaire demande alors si toutes les grandes villes sont sorties du système.

M. Bowring répond que Genève est différente des grandes villes. Dans les grandes villes, les personnes restent toute la journée alors qu'à Genève il n'y a que 4 ou 5 lieux à voir et les gens repartent. Il se demande si le risque vaut la peine d'être pris.

Le commissaire demande s'il serait possible d'organiser des tours plus longs pour amortir la venue des touristes.

M. Bowring répond qu'il aimerait bien mais qu'il est difficile, pour Genève Tourisme, de dicter cela. Il ajoute que la fondation fait des pertes chaque année et ils n'ont pas de subvention de la Ville, donc ils ont besoin de monde. En fermant la porte à certaines choses, le risque est de perdre des touristes.

Un commissaire prend l'exemple de la ville de Berne et indique que les touristes qui arrivent à la gare doivent ensuite traverser toute la Marktgasse à pied. Il ne pense alors pas que les touristes ne veulent plus marcher. Il pense qu'il serait possible d'imaginer tout un parcours dans la Vieille-Ville à pied.

M. Bowring indique que Berne ne fait plus partie des villes dans lesquelles les cars s'arrêtent. Ils font en général Genève et Lucerne directement.

Une commissaire demande si les 9 à 10 places doivent obligatoirement se trouver sur la place Dorcière ou si elles peuvent être ailleurs.

M. Bowring lui répond qu'il ne faut pas que le «ailleurs» se trouve trop loin comme le P47. Il ajoute que tout est déjà présent à la place Dorcière, donc pour une question de simplicité, cela est mieux.

Une commissaire demande si un dépose-minute à la place Dorcière puis que les cars aillent se parquer à Saint-Antoine serait possible.

M. Bowring lui répond que oui mais il faut qu'ils en parlent avec les organismes comme Keytours car les cars partent tous en même temps. C'est pourquoi les 9 à 10 places sont importantes, même si ce sont des dépose-minute.

Une commissaire demande si ce sont les mêmes touristes qui prennent en photo le Jet d'eau et font le tour de la Vieille-Ville.

M. Bowring lui répond que ce ne sont pas forcément les mêmes touristes.

Une commissaire pense que les personnes qui font le tour de la Vieille-Ville n'ont pas besoin d'être nécessairement à la place Dorcière.

M. Bowring acquiesce mais se demande tout de même où seront placés les opérateurs genevois qui ont actuellement leurs locaux aux Pâquis. Il explique que leur priorité sont les touristes qui dorment à Genève.

La commissaire pense qu'un tour de la Vieille-Ville pourrait être imposé.

M. Bowring répond qu'il est compliqué d'imposer un tour. Il explique que beaucoup de cars chinois font juste le tour de la rade, mangent aux Pâquis et repartent. Il admet qu'ils n'ont malheureusement pas un flux exact des touristes.

La commissaire demande ce que ce tourisme amène à Genève.

M. Bowring lui répond qu'ils mangent dans les restaurants et achètent dans les boutiques. Il ajoute que l'impact des réseaux sociaux est énorme.

Une commissaire demande, concernant les commerçants des Pâquis, si le déplacement de la place Dorcière leur poserait un problème.

M. Bowring répond que cela leur poserait clairement un problème. Il connaît bien les restaurants des Pâquis, il avait d'ailleurs lui-même un restaurant là-bas à l'époque, et ils sont dépendants des touristes pour les repas de midi car il n'y a plus d'entreprises dans le coin.

Discussion et vote éventuel

Le président demande s'il y a des demandes d'audition.

Un commissaire propose de réauditionner M. Betty et Mme Perler, après discussion entre eux et Genève Tourisme, car les nombres de places annoncés ne sont pas les mêmes.

Une commissaire rappelle qu'une séance avec le Canton avait eu lieu après la dernière audition et il serait utile d'avoir le procès-verbal de ces discussions.

Une commissaire indique qu'ils sont censés le recevoir début février.

Un commissaire pense que si les aménagements sont nuisibles aux touristes, ils ne peuvent pas les voter et il faudrait avoir un compte-rendu complet de la situation. Il relève que la problématique ne concerne pas uniquement les cars, mais toute la rade. Il souhaiterait savoir si les aménagements futurs seront contraignants pour Genève Tourisme et les cars. Il pense qu'il faut des éclaircissements de M. Betty.

Une commissaire se demande s'il n'est pas mieux de formuler les questions par écrit.

Une commissaire estime qu'il y a des informations supplémentaires à avoir. Elle pense qu'il ne faut pas se contenter de questions écrites car il y a beaucoup de choses à éclaircir. Elle ajoute que de n'avoir que les procès-verbaux de la discussion entre la Ville et le Canton n'est pas suffisant. Elle souligne l'importance des échanges. Elle pense que l'audition ne sera utile qu'une fois qu'il y aura eu des discussions avec le Canton et Genève Tourisme. Elle demande également dans quelle mesure il est possible de dissocier les deux délibérations.

Un commissaire indique que la rénovation de la place est nécessaire mais il pense qu'il y a meilleur temps de refuser la deuxième partie de la proposition pour que les discussions avec Genève Tourisme continuent. Il propose de voter ce soir l'assainissement et de refuser la partie sur le concours.

Un commissaire propose d'attendre l'audition avant de voter. Il explique qu'il est compliqué de dissocier les deux cas. Il est plus simple de refuser une partie et d'en accepter une autre.

Un commissaire pense qu'il y a un grand risque de perdre les cars de touristes, avec une grande répercussion sur les hôtels. Il pense également qu'il faut

entendre une fois encore la magistrate, et que scinder les deux délibérations en en refusant une est une bonne chose.

Un commissaire indique que les choses ont changé et que le P47 est maintenant mis à disposition, soulageant la gare Dorcière. Il pense que la proposition telle qu'elle est rédigée ne correspond plus à la réalité. Il espère qu'un juste milieu entre le dépose-minute et la végétalisation sera trouvé mais remarque que cela ne figure pas dans le document. Il pense que le Conseil administratif devrait redéposer un nouveau projet, conforme à la réalité.

Audition des services de Mme Perler

L'audition des services de Mme Perler est acceptée à l'unanimité.

Séance du 15 mars 2023

Vote de l'audition de l'ASTAG

Le 10 mars 2023, la commission des travaux et des constructions a été interpellée par l'Association suisse des transports routiers afin d'être auditionnée dans le cadre de l'étude de la PR-1489.

L'audition de l'ASTAG est acceptée à l'unanimité des membres présents.

Le président précise qu'il faut attendre que la magistrate fasse le point avec le Canton avant de revenir avec plus d'informations.

Séance du 22 mars 2023

Audition de M. Milos Blagojevic, secrétaire patronal et représentant de l'ASTAG, M. Christophe Pradervand, président d'ASTAG section Genève, M. André Vesin, président de l'AGPA, et M. Alain Franz, directeur de Keytours et Swisstours

M. Pradervand rappelle que le sujet principal de ce soir est la gare routière qui fait beaucoup parler depuis de nombreuses années. A cet effet, ils comprennent tout à fait le déplacement des autocars «qui travaillent à l'international» vers l'aéroport car ils l'avaient eux-mêmes demandé il y a déjà des années, mais ils comprennent beaucoup moins la suppression des places de parking pour les autocars sur la place Dorcière, notamment ceux qui servent les touristes des hôtels avoisinants, les congressistes ou encore les clients locaux qui partent en excursion. Il rappelle que le car est un moyen de locomotion très utilisé et plus écologique que le train, et qu'une multitude de personnes est ravie de pouvoir utiliser ce réseau, sans oublier que cela reste un très bon moyen de faire visiter Genève. S'agissant du bâtiment de la gare routière, il est vrai que ce

n'est pas l'image qu'ils aimeraient projeter aux touristes et pensent donc qu'il est essentiel de le rénover. Il ajoute que le car permet une flexibilité de transport, contrairement au train, et il est très important d'assurer une complémentarité des réseaux mobilité. Il rappelle ensuite qu'il ne faut pas négliger le pourcentage de personnes qui se rendent au ski en car car ils n'ont pas les moyens de prendre un véhicule privé. Enfin, il insiste sur le fait qu'il est important pour eux de préserver cet emplacement stratégique pour pouvoir poursuivre leurs activités.

Un commissaire souligne qu'il n'est pas question, selon lui, de supprimer toutes les places de parking à la gare Dorcière mais plutôt de faire une sélection. Il demande ainsi s'il serait possible d'établir des places de parking plus éloignées pour les caristes.

La présidente précise que le commissaire parle en son nom uniquement.

M. Pradervand précise que les chauffeurs de cars sont astreints – entre autres – aux ordonnances fédérales telles que celle du transport professionnel (OTVM) ou encore l'Ordonnance sur les chauffeurs (OTR1) et ont des amplitudes de travail qui ne permettent pas de se garer trop loin du centre. Il est tout à fait d'accord avec le déplacement des lignes internationales qui encombrent la ville et qui n'apportent aucune valeur ajoutée aux commerces genevois, mais il reste convaincu que le maintien de cette gare routière est essentiel pour la poursuite de leurs activités et le rayonnement de la ville. D'autre part, ces cars posent un problème de sécurité car ils ne peuvent pas être garés en bord de route étant donné qu'ils sont assez larges et imposants, ce qui exige un espace totalement sécurité et spacieux, notamment pour laisser les passagers sortir sans danger et récupérer leurs bagages.

M. Blagojevic demande s'ils sont toujours arrêtés sur la décision de préserver six places de parking car eux auraient besoin de 14 places.

Un commissaire répond qu'ils sont passés à trois places.

M. Franz rappelle qu'il faut partir du principe qu'il y a 28 places et que les lignes internationales seront déplacées à l'aéroport, ce qui divise l'effectif par deux (14 places). Avec cela, ils arriveront à absorber les excusions internationales ainsi que leurs propres besoins.

M. Vesin ajoute que la gare routière représente une aire de repos pour leurs chauffeurs, mais aussi que les places au Jardin anglais représentent le point central de ces visites.

Un commissaire pense premièrement qu'il n'y a nul besoin d'aller jusqu'à la gare routière pour se rendre à Megève ou autre station de ski. Ensuite, il ne faut pas oublier que la rue des Alpes sera bientôt à double sens et la place de Cornavin

deviendra piétonne, ce qui rendra le déplacement et le départ des bus très difficiles. Il pense ainsi que cette proposition est un peu dépassée car il ne resterait que quelques bus pour du tourisme interne. Il serait en revanche envisageable de créer quelques places de dépose comme des arrêts de bus.

M. Pradervand répond qu'il y a énormément de cars sur Genève qui viennent avec des touristes et lui assure qu'il y avait même un car en double file tout à l'heure, ce qui n'est pas normal. Ils ont donc besoin de cette zone de tampon au centre-ville car il n'est pas possible de tout envoyer au P47.

Le commissaire demande pourquoi cette fixation sur la gare routière car il y a des transports publics disponibles pour se rendre à l'aéroport.

M. Pradervand répond que c'est au centre-ville, ce qui rend les déplacements et visites plus faciles.

M. Vesin rappelle également que Genève est une ville de congrès et de salons, et que deux gros évènements arrivent bientôt avec plus de 14 cars qui partent au départ de Malagny demain.

M. Franz ajoute que les cars qui roulent actuellement sur les Pâquis sont des cars internationaux qui seront déplacés à l'aéroport. Il n'est cependant même pas envisageable de déplacer les cars de tourisme car ils ne viendront tout simplement plus. Il faut donc être clair sur les réelles intentions de ce projet et décider s'il faut simplement arrêter cette activité ou s'il y a une intention de continuer à bien recevoir les visiteurs.

Une commissaire demande s'ils ont déjà établi une liste de sites potentiellement utilisables en cas d'éparpillement des places de parking.

M. Pradervand répond qu'une liste a effectivement été établie et envoyée à Mme Vanderbruck. Il propose donc de la faire parvenir à la CTC.

M. Franz rappelle que même les places disponibles vers les Nations sont saturées et insiste sur le fait de se poser les bonnes questions par rapport à l'avenir de ces places.

Une commissaire demande s'il convient de créer des dépose-minute pour diminuer le nombre de places de parking et permettre une végétalisation de la place Dorcière.

M. Pradervand répond que cette proposition a déjà été étudiée mais cela paraît très compliqué à mettre en pratique car ces véhicules sont imposants, ce qui nécessite des places de parking conséquentes. Ils ne rentreront donc pas en matière à ce sujet. D'autre part, un car mesure entre 12 et 15m, ce qui rend les créneaux complexes à réaliser dépendant de l'emplacement.

M. Vesin ajoute que le car est le moyen de transport le plus écologique en termes de km/passager.

Un commissaire demande quels échanges ils ont eus avec Mme Perler et ses services.

M. Pradervand répond que Mme Perler fait des essais actuellement en revenant à la situation initiale en cas d'échec de chaque tentative. Ils veulent bien faire des expériences mais ils ont une responsabilité sociétale auprès de plus de 150 employés et collaborateurs et ne peuvent pas faire tout et n'importe quoi.

Un commissaire demande de quand date le dernier échange avec Mme Perler et ses services.

M. Pradervand répond que cela date du mois d'octobre dernier.

Le commissaire demande s'ils ont sollicité une nouvelle rencontre avec ses services depuis.

M. Pradervand répond qu'il a actuellement des contacts avec M. Betty de manière qu'il puisse comprendre leurs intentions.

Le commissaire demande si les services de Mme Perler sont sensibles à leur discours.

M. Pradervand répond que les échanges ne sont pas simples mais courtois.

Le commissaire estime qu'il y a un fossé entre ce qu'ils disent actuellement et ce qu'il entend auprès des services de Mme Perler. Il a aussi de la peine à comprendre pourquoi la communication est aussi difficile.

M. Franz ajoute que le mandat est clair pour les services de Mme Perler qui ont déjà effectué une étude et qui n'ont visiblement pas la solution, le mandat étant de ne surtout pas proposer d'alternative. Il suffit ainsi de reprendre cette étude pour savoir qu'il y a un besoin qu'ils ne veulent pas satisfaire.

Le commissaire le remercie pour ses propos très clairs.

Une commissaire demande comment ils imaginent leur métier d'ici à dix ans.

M. Pradervand répond que la mobilité de demain évoluera surtout au niveau des transports massifiés mais l'être humain se déplacera toujours en transports. Il est cependant incapable de déduire quelle énergie sera utilisée d'ici là mais tout laisse à penser que le secteur de l'hydrogène serait très exploité.

M. Franz ajoute que les TPG sont en train de passer à l'électrique sur tout le réseau mais il est pour l'instant impossible de calquer ce modèle aux cars car il n'est valable qu'en ville. Il rappelle que leurs véhicules ont une durée de vie de

dix ans, contrairement aux TPG qui ont une durée de vie de 20-25 ans, raison pour laquelle certains transports publics sont bien plus polluants. La technologie viendra au fur et à mesure des années mais elle n'est, pour l'instant, pas encore au point.

Une commissaire rappelle qu'il a été évoqué de laisser ces autocars au centre-ville mais pas à la place Dorcière, ne serait-ce que pour soulager le quartier des Pâquis. En effet, ces cars traversent le quartier alors qu'ils en ont l'interdiction formelle, tout en passant par un tronçon sur les quais qui est censé être interdit aux cars au-delà de 16 tonnes.

M. Franz répond que le poids de ces cars est inférieur à 16 tonnes. Il revient sur le problème des Pâquis et rappelle que les lignes internationales seront redirigées à l'aéroport, ce qui soulagera le quartier.

La commissaire demande s'il est non négociable de garder toutes les places de parking à la place Dorcière ou s'il est possible de déplacer les cars un peu plus loin vers la Vieille-Ville ou au boulevard Helvétique par exemple.

M. Vesin répond que cela paraît difficile à imaginer car les touristes mettraient plus de 45 minutes à revenir vers le car.

M. Franz ajoute que la place Dorcière est la seule place idéalement située et assez spacieuse pour accueillir ces cars.

La commissaire en déduit qu'il faut donc un accès facilité pour le tourisme.

M. Vesin confirme et lui affirme que quatre places sont très insuffisantes et seront saturées en peu de temps.

M. Pradervand ajoute qu'ils sont cependant totalement ouverts à une réfection de la gare routière afin de la verdir également.

M. Franz insiste sur le fait qu'il est question du maintien des six places sans supprimer les autres, contrairement à la Ville qui veut supprimer les places au Jardin anglais et autres sites. Il faudra donc se poser les bonnes questions.

Un commissaire leur demande s'il est possible d'imaginer des places de parking au boulevard Jaques-Dalcroze et des places de dépose à la place Dorcière dans le cas où la Ville décide de verdir la place.

M. Pradervand répond que cette solution n'est pas envisageable car le nombre de places diminuerait de 50% sur la gare routière.

M. Franz pense qu'il est tout à fait possible de verdir la place tout en maintenant les places de cars, mais en supprimant les places de parking de voitures autour.

M. Franz aimerait ajouter que 80% des transports en direction des stations de ski partent de l'aéroport, donc ils ne les voient pratiquement pas.

Un commissaire essaye de définir quel type de cars il restera lorsque les lignes internationales seront déplacées à l'aéroport, à part les cars d'excursion et la clientèle des hôtels.

M. Pradervand répond qu'il y a aussi la clientèle de Palexpo pour les expositions et les clients des clubs de sport, ainsi que de nombreuses associations, clubs de retraités, etc.

Le commissaire revient sur la question de la responsabilité envers les employés avec plus de 150 emplois concernés et demande si ce sont des emplois genevois.

M. Franz répond par l'affirmative.

Le commissaire demande quelle est l'empreinte carbone de ces cars.

M. Pradervand répond qu'il est assez compliqué de calculer l'empreinte carbone mais l'informe que les cars sont de dernière génération avec des moteurs euro 6 voire euro 7, ce qui diminue considérablement l'empreinte carbone.

Le commissaire a entendu dire que le car peut avoir un meilleur bilan carbone que le train.

M. Pradervand confirme et ajoute que le taux de remplissage n'est pas le même étant donné qu'il y a régulièrement des trains qui roulent à vide.

Le commissaire demande si la place de Neuve est une place de prise en charge et de parking officiel pour les cars.

M. Pradervand répond par l'affirmative mais ces places sont souvent occupées par des camions qui viennent décharger du matériel. Ils ont donc demandé à obtenir plus de places autour afin de pouvoir parquer des véhicules.

La présidente rappelle qu'ils attendent volontiers la liste des emplacements possibles.

Discussion et vote éventuel

La présidente rappelle qu'ils attendent toujours le retour de la magistrate pour cet objet, les discussions se poursuivront donc lors d'une prochaine séance.

Séance du 24 mai 2023

Prises de position et vote

Le président demande si tout le monde a reçu le courrier de Mme Perler. (Voir annexe.) Tous les membres de la commission l'ont reçu.

Une commissaire socialiste rappelle que l'urgence pour le permis de construire concerne la rénovation du bâtiment et rien d'autre. Mme Perler n'a pas pu leur faire la démonstration du périmètre du crédit d'étude puisqu'ils partaient initialement sur six places avant d'être augmentées et baissées sans arrêt. Ils ont ainsi besoin de plus de temps, d'auditions et d'entendre le Canton.

Elle aimerait donc proposer de voter ce soir uniquement sur la rénovation du bâtiment et demander à ce que le 2e crédit d'étude soit retiré et redéposé de manière séparée et rapide afin de suivre le dossier de manière sérieuse et approfondie, et de pouvoir se prononcer sur toutes les étapes de l'avenir de cette gare routière. Elle propose donc de se concentrer sur le premier crédit d'étude si cela convient.

Un autre commissaire socialiste ajoute qu'il est tout à fait d'accord avec ces propos et les informe qu'il a discuté avec Mme Perler et ses services, que ces derniers aimeraient que le dossier avance rapidement et que la 2e délibération ne pourra pas être redéposée rapidement car il faudrait refaire voter l'objet sur le prochain PFI.

Une commissaire du Parti socialiste pense qu'il serait complètement possible de redéposer un objet par la commission.

Un commissaire annonce que le groupe libéral-radical est totalement en accord avec les propos du Parti socialiste et que le Conseil administratif trouvera largement le moyen de déposer un objet avant la fin de l'année si leur but est d'aller vite, contrairement à la CTC qui pourrait se heurter à la difficulté du temps s'ils décident de déposer eux-mêmes cet objet. Il est également impossible de déposer une recommandation au vu des avis contradictoires actuellement.

Une commissaire du groupe des Vert-e-s se demande si ce n'est pas mieux de proposer une recommandation mais de refuser le concours afin de laisser la possibilité de discuter avec le Canton.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre salue cette proposition et est entièrement d'accord avec les propos tenus. Il est en effet très urgent de rénover le kiosque et s'est retrouvé dans une situation très inconfortable en recevant ce mail car il fallait encore tout voter sous pression sans le vouloir. Il remercie donc la commissaire socialiste pour sa proposition.

Une commissaire socialiste répond à la commissaire du groupe des Vert-e-s qu'il n'est pas possible de garder un bout de l'objet pour le crédit d'étude et que pour l'instant l'idéal est de garder les places existantes.

La commissaire socialiste répond que les places resteront là pendant les travaux aussi, ce qui revient au même. Elle trouve que le crédit d'étude pourrait faire avancer les discussions.

Un commissaire du Parti libéral-radical pense que ce serait mettre la charrue avant les bœufs car c'est encore trop flou.

Un commissaire du Parti socialiste ajoute que cette délibération II finance un aménagement incluant la mise en conformité de la gare routière, entre autres les accès PMR. *De facto,* c'est un problème pour la CTC car cela veut dire que la gare routière restera à cet endroit alors que cette place devrait servir à autre chose qu'à l'accueil des cars.

Une commissaire socialiste insiste sur l'aspect du projet qui se veut évolutif et modulable à moindre coût.

Un commissaire du groupe Ensemble à gauche est entièrement d'accord avec tout ce qui vient d'être dit et insiste sur le fait que la CTC ne doit pas jouer le rôle de médiateur.

Une commissaire du Centre est également de cet avis.

Une commissaire socialiste propose de poser le commentaire de sa collègue comme recommandation.

Un commissaire libéral-radical demande ce qu'elle entend par évolutif et propose la recommandation suivante: «L'affectation de l'avant-projet concernant la rénovation de l'édicule doit permettre un changement d'affectation, une flexibilité concernant son affectation.»

Mise au vote du projet de recommandation

La recommandation du Parti libéral-radical est acceptée par 7 oui (4 S, 1 EàG, 1 PLR, 1 UDC) contre 3 non (2 PLR, 1 LC) et 4 abstentions (3 Ve, 1 MCG).

PROJET DE RECOMMANDATION

L'affectation de l'avant-projet concernant la rénovation de l'édicule doit permettre un changement d'affectation, une flexibilité concernant son affectation.

Vote sur la délibération I

Oui à l'unanimité.

Vote sur la délibération II

Non à l'unanimité et 2 abstentions (Ve, MCG).

Annexe 1: Courrier de Mme Perler du 24 mai 2023

Monsieur le président,

Je fais suite aux auditions des 1er juin 2022 et 11 janvier 2023 relatives à la PR-1489 concernant la rénovation du pavillon de la gare routière (délibération I pour un montant de 3 125 000 francs) et l'organisation d'un concours et les études pour le réaménagement des espaces publics du périmètre de la place Dorcière élargi aux rues François-Bonivard et Ami-Lévrier (délibération II pour 1 150 500 francs).

Pour rappel, tel qu'évoqué lors de mon audition, les travaux qui font l'objet de la première délibération sont nécessaires pour assurer la préservation de cet édicule et son utilisation de manière décente, dans l'attente du transfert de la gare routière sur un autre site. Comme je l'ai précisé, ces travaux n'entravent en rien l'usage futur du bâtiment pour satisfaire à d'autres besoins qui restent à définir. Il est désormais urgent que le Conseil administratif dispose du crédit de travaux, sans quoi l'autorisation de construire délivrée le 10 mars 2020 sera périmée.

Pour ce qui concerne le deuxième arrêté portant sur les études de la place et des rues adjacentes, après l'audition du 11 janvier 2023, mes services ont eu plusieurs séances avec les différents partenaires (Office cantonal des transports – OCT, Genève Tourisme, ASTAG...). Ces échanges confirment que les souhaits des professionnels du tourisme divergent de ceux du Conseil municipal et du Conseil administratif.

En effet, les autocaristes expriment le souhait de conserver sur la place Dorcière un certain nombre de places de stationnement et de prise en charge. Lors d'une séance conjointe, l'Etat et la Ville ont donc convenu d'objectiver ces besoins, en les ramenant à une échelle plus réaliste, et de travailler sur deux scénarios: l'un portant sur une libération totale de la place Dorcière, l'autre sur le maintien d'une partie des places à cet endroit ou dans un proche périmètre.

Pour conduire ces analyses, il est indispensable d'engager de nouvelles études dont les résultats serviront de base à l'aménagement de ces espaces. L'objectif est de trouver un juste compromis ou une nouvelle localisation pour les prestations que la gare routière fournit en plus des lignes internationales dont la délocalisation au P47, proche de l'aéroport, a été confirmée par l'OCT. Il est donc nécessaire, là encore, que le Conseil municipal vote cette seconde délibération rapidement afin que mes services disposent du crédit indispensable pour la poursuite des études.

Comptant sur votre compréhension et restant à votre disposition pour tout complément d'information, je vous prie de recevoir, Monsieur le président, mes salutations les meilleures.

Frédérique Perler

Annexe 2: présentation Powerpoint du 11 janvier 2023

VILLE DE GENÈVE

Place Dorcière

PR N°1489 – Rénovation pavillon de la gare routière/réaménagement place

Proposition en vue de l'ouverture de deux crédits pour un montant total de **4'275'000 francs, soit :**

- **3'125'000 francs** destinés à la rénovation du pavillon de la gare routière
- **1'150'500 francs** destinés à l'organisation d'un concours de projets et aux études pour le réaménagement des espaces publics du périmètre de la place Dorcière élargi aux rues François-Bonivard et Ami-Lévrier, incluant la mise en conformité de la gare routière et la rénovation de la fontaine.

VILLE DE GENÈVE

Audition du 1er juin 2022

Fonctionnement actuel vs fonctionnement futur

Aujourd'hui

- Lignes internationales, alpines, excursions et occasionnelles
- 15 autocars et 1 minibus
- Accueil des voyageurs insatisfaisant
  - absence de quai
  - espaces restreints au droit des portes et des coffres
  - chemins piétons dans la zone de recul des cars
  - accès PMR problématiques

Demain

- ➢ Nouveau concept d'accueil des autocars permettant la diminution ou suppression du nombre de car sur le site
- ➢ Libération d'espace pour un aménagement urbain et paysager de qualité

Référence d'espace public
Exemple Secteur Hoche
(Nanterre)

VILLE DE GENÈVE

Audition du 1er juin 2022

Délibération II – Etudes pour le réaménagement des espaces publics

Estimation des coûts selon code CFC

CFC	Intitulé	Prix unitaire	Total
1.	**TRAVAUX PRÉPARATOIRES**		**20'000.-**
10	Relevé, études géotechniques	20'000.-	
5.	**FRAIS SECONDAIRES ET COMPTES D'ATTENTE**		**1'048'200.-**
50	Frais de concours	263'000.-	
52	Echantillons, maquettes, reproductions, documents	25'200.-	
56	Autres frais secondaires	25'000.-	
59	Honoraires	735'000.-	
I.	***COÛT TOTAL DES ÉTUDES (HT)***		**1'068'000.-**
	+ TVA 7.7 %	82'300.-	
V.	***TOTAL NET DU CRÉDIT II DEMANDÉ (TTC)***		**1'150'500.-**

VILLE DE GENÈVE

Audition du 1er juin 2022

Délibération II – Etudes pour le réaménagement des espaces publics

Concours et études

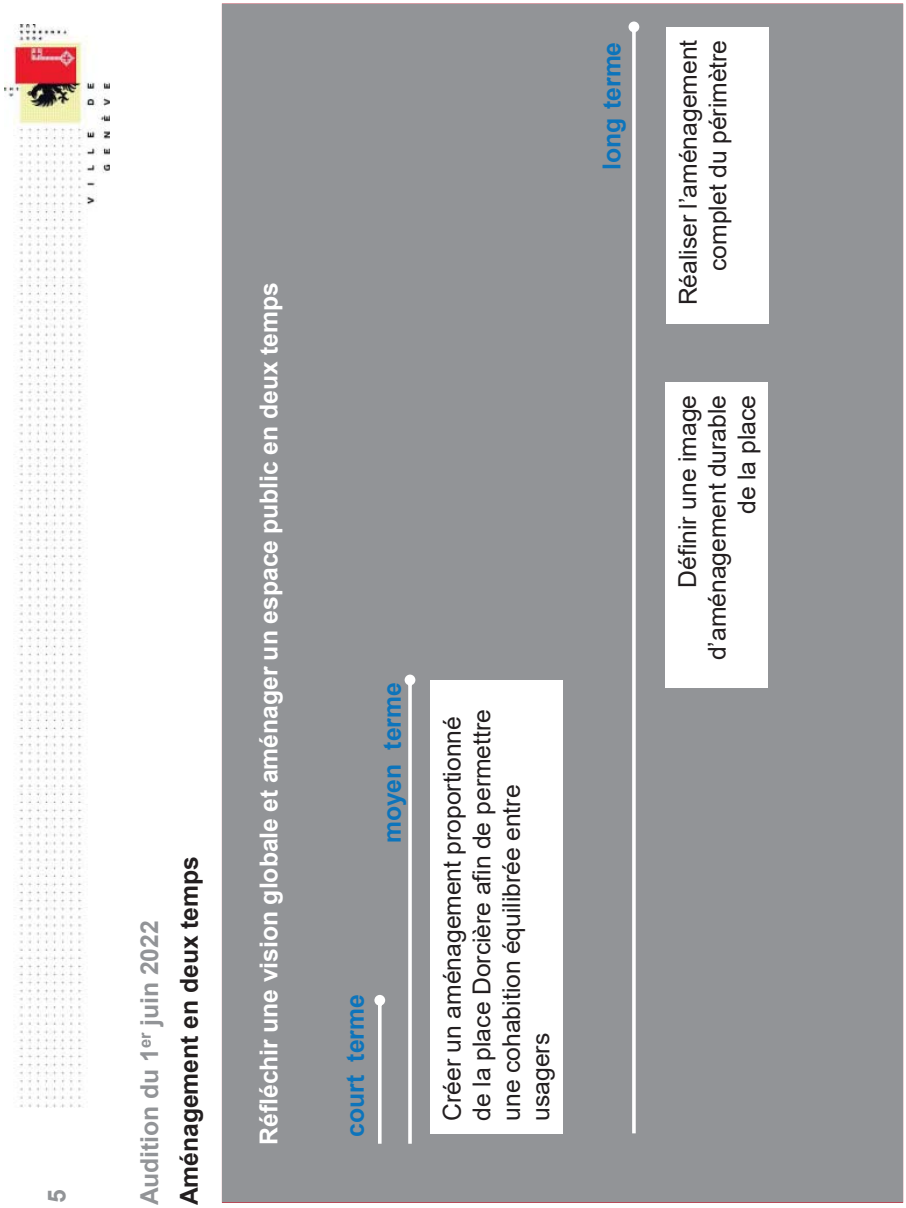
La présente demande de crédit porte sûr les:

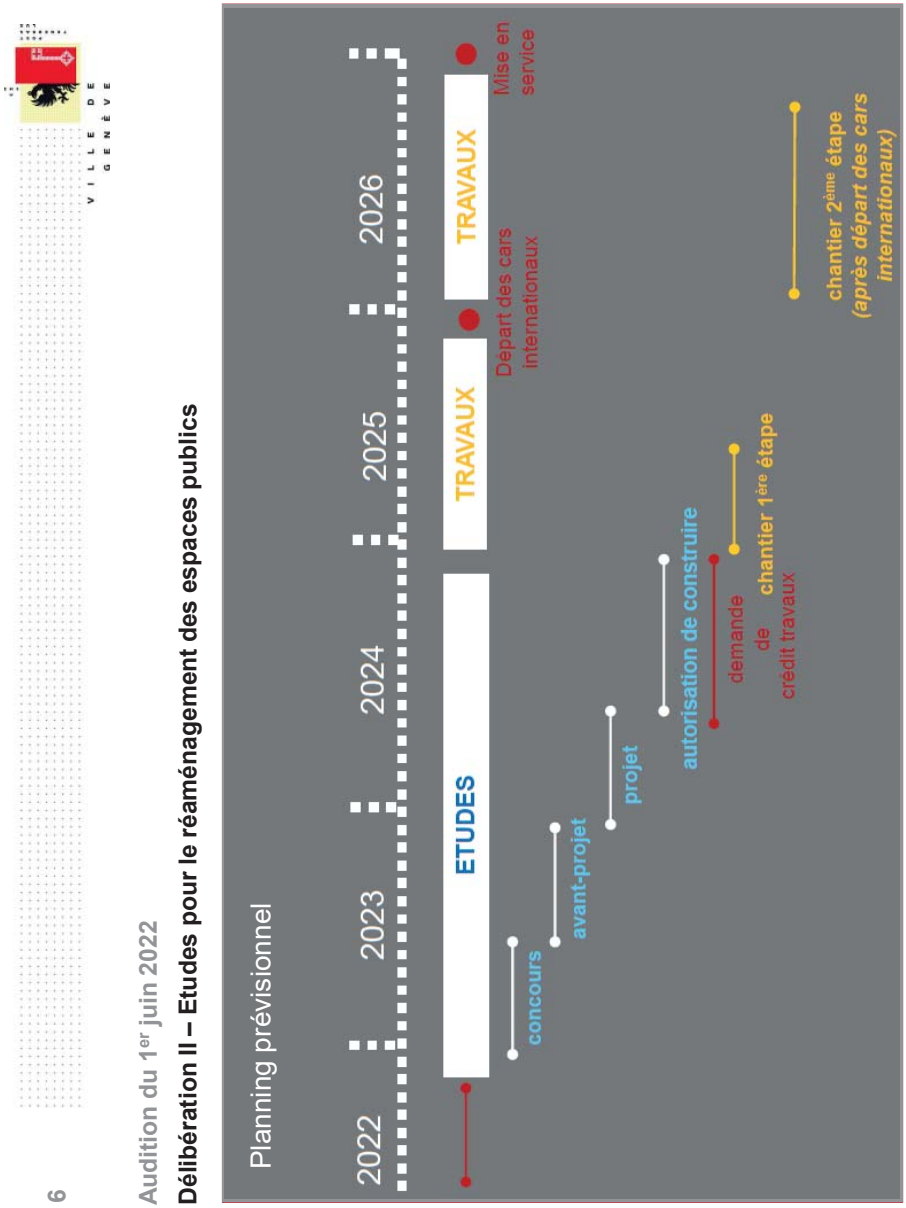
- Frais de concours pour définir l'image globale d'aménagement
- Honoraires d'études pour la création des premiers aménagements «proportionnés» des quais de cars et espaces piétons associés

Le crédit pour la réalisation des travaux sera présenté au Conseil municipal sur la base des études détaillées.

Les travaux envisagés portent sur l'aménagement des espaces publics «de façade à façade» :

- Aménagement des quais de cars
- Création d'espaces plantés, de trottoirs, d'espaces de détente et d'attente
- Réhabilitation de la fontaine
- Mise en œuvre de la signalétique adaptée au site et à ses usages
- Reprise des réseaux d'assainissement et d'éclairage


5
VILLE DE GENÈVE
Audition du 1er juin 2022
Aménagement en deux temps
Réfléchir une vision globale et aménager un espace public en deux temps
court terme
moyen terme
long terme
Créer un aménagement proportionné de la place Dorcière afin de permettre une cohabition équilibrée entre usagers
Définir une image d'aménagement durable de la place
Réaliser l'aménagement complet du périmètre


6
VILLE DE GENÈVE
Audition du 1er juin 2022
Délibération II – Etudes pour le réaménagement des espaces publics
Planning prévisionnel
2022
2023
2024
2025
2026
ETUDES
TRAVAUX
TRAVAUX
Mise en service
Depart des cars internationaux
concours
avant-projet
projet
autorisation de construire
demande de crédit travaux
chantier 1ère étape
chantier 2ème étape (après départ des cars internationaux)

VILLE DE GENÈVE

CHRONOLOGIE ET NOUVEAUX ELEMENTS

Fin 2019 – Début 2020 : élaboration par le bureau RR&A d'un concept d'accueil des autocars en Ville de Genève. Mandants : Canton - OCT, Fondation des parkings, Ville de Genève - AGCM

11.10.2021 : le Canton (OCT), Genève aéroport et Palexpo valident la délocalisation des lignes internationales d'autocars au niveau des parkings P47-49 de Genève aéroport sous réserve de la construction de ces parkings. Délai envisagé pour la délocalisation : horizon 2025

12.10.2021 : le Canton (OCT) annonce la potentielle délocalisation à l'équipe de projet « gare routière » (Canton - OCT, Fondation des parkings, Genève Tourisme, Ville de Genève - AGCM)

17.10.2021 : La présente demande de crédit est validée par le CA

01.06.2022 : audition de la DPBA et de l'AGCM par la CTC

2022 : reprise des études par le bureau RR&A avec prise en compte de la délocalisation des lignes internationales. Mandant : Ville de Genève - AGCM
RR&A propose d'abandonner la desserte du centre-ville par les lignes Alpines qui seraient situées uniquement au niveau du terminal de l'aéroport. A noter que la totalité des lignes Alpines dessert déjà le terminal de Genève Aéroport. La majorité effectue aussi son terminus sur le site de l'aéroport. Une partie de ces lignes (10-15% en 2019) dessert aussi la gare routière du centre-ville, dont environ la moitié y effectue également son terminus.

VILLE DE GENÈVE

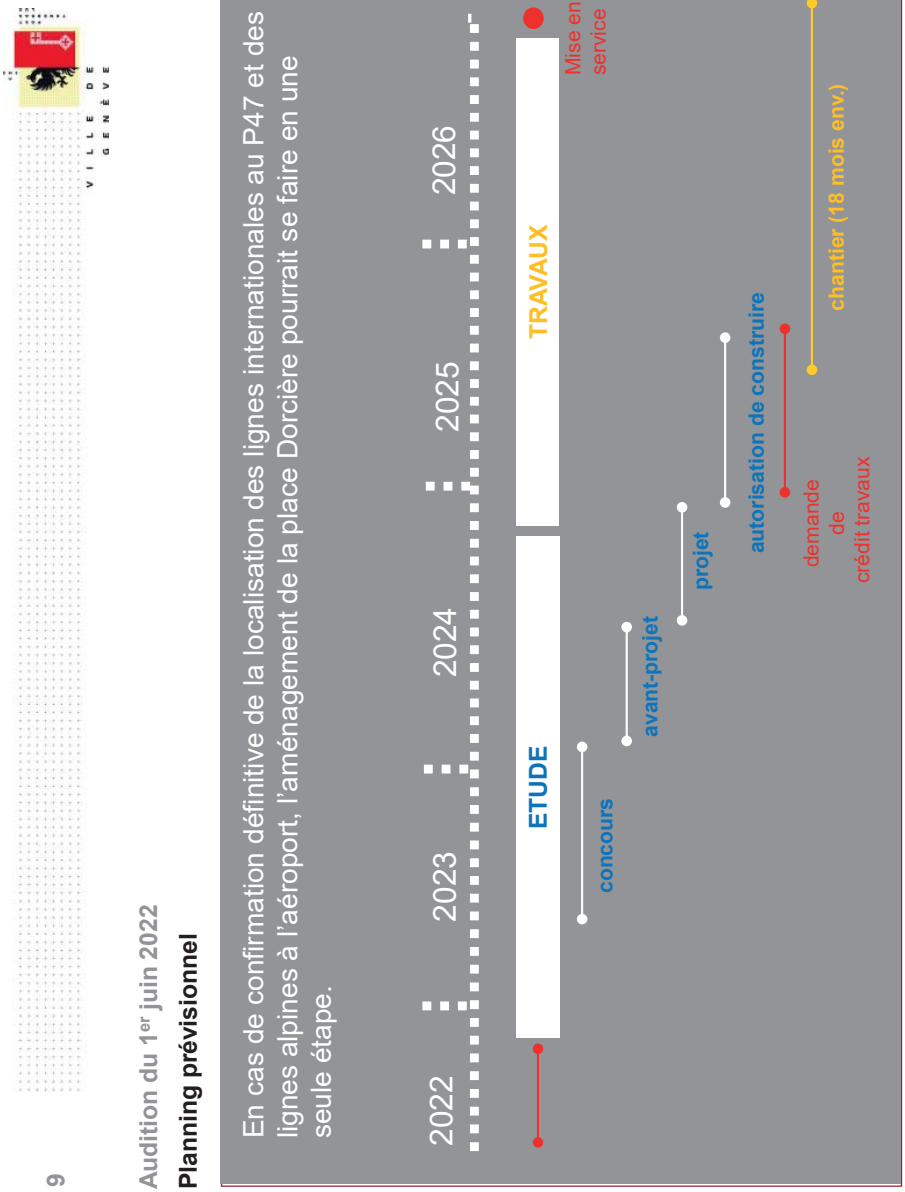
CHRONOLOGIE ET NOUVEAUX ELEMENTS

19.01.2023 : séance programmée avec l'équipe de projet « gare routière » (Canton - OCT, Fondation des parkings, Genève Tourisme, Ville de Genève - AGCM) pour discuter des propositions du bureau RR&A et des répercussions

Compte tenu de ce qui précède, une gare routière en centre-ville ne serait plus nécessaire si les lignes Alpines ne la desservent plus ; l'ensemble des besoins restants pouvant être assuré par des dispositifs simples (de type arrêts de bus) sur le domaine public.

Prérequis :

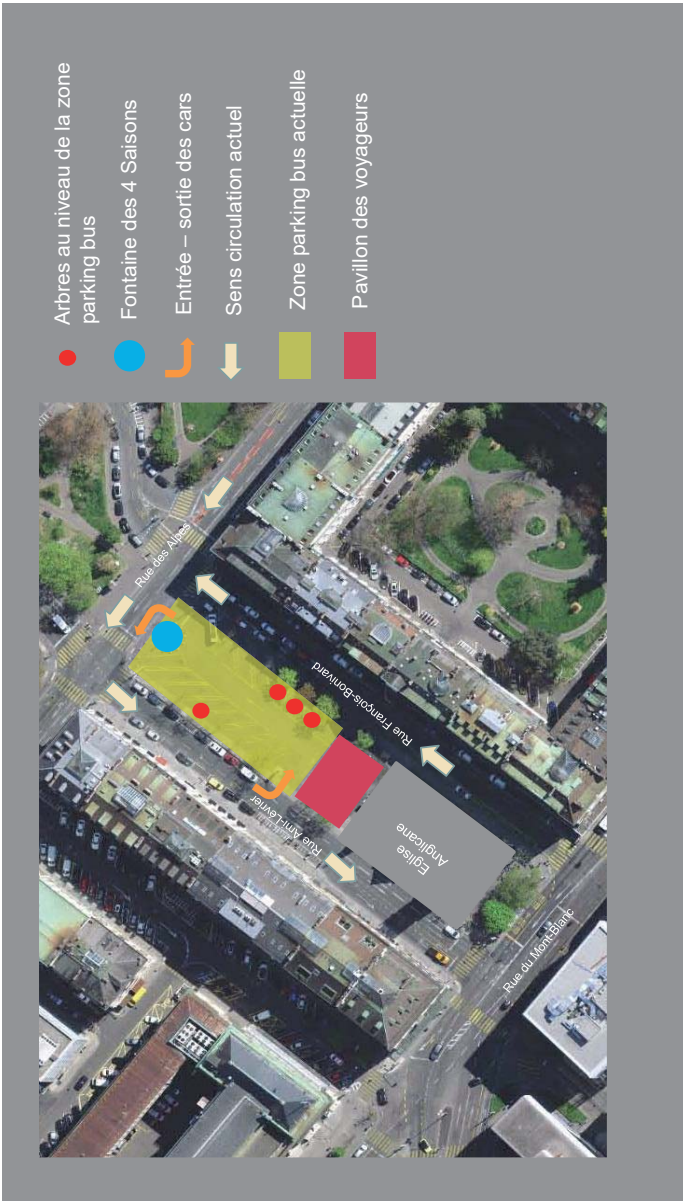
- **accord du canton et de Genève aéroport ;**
- **trouver une aire de stationnement longue durée pour les lignes occasionnelles. En effet, les autocars occasionnels utilisent principalement les places sur domaine public mais nécessitent une solution de stationnement prolongé diurne/nocturne.**


9
VILLE DE GENÈVE
Audition du 1er juin 2022
Planning prévisionnel
En cas de confirmation définitive de la localisation des lignes internationales au P47 et des lignes alpines à l'aéroport, l'aménagement de la place Dorcière pourrait se faire en une seule étape.
2022
2023
2024
2025
2026
ETUDE
TRAVAUX
Mise en service
concours
avant-projet
projet
autorisation de construire
demande de crédit travaux
chantier (18 mois env.)

11

DELIBERATION II - EXPOSÉ DES MOTIFS

Espaces publics - Etat actuel



—***—

M. Timothée Fontolliet, président de la commission des travaux et des constructions (S). Je serai très bref… J'aimerais rapidement expliquer ce que nous avons réalisé durant plus d'une année. Je pense que cet objet est l'un des deux plus gros, avec le Musée d'art et d'histoire dont le débat nous a tenu en haleine hier soir, que la commission ait eus à traiter pendant toute l'année écoulée. Il y a eu comme toujours un gros travail de notre part, qui a duré un certain temps, pour auditionner l'ensemble des parties prenantes autour de ce point central qu'est actuellement la gare routière de la place Dorcière. Et il y en a eu un grand nombre.

Je me permettrai de revenir plus tard, sans la casquette de président, pour parler des amendements qui ont été déposés et qui modifient le résultat de nos travaux en commission. Il y en a, je crois, un certain nombre. Je cède donc la parole au rapporteur, s'il le souhaite, et pour le débat qui va suivre.

M. Maxime Provini, rapporteur (PLR). Je vais simplement donner quelques éléments de contexte avant que l'on attaque le débat sur cette gare routière. En préambule, il convient de noter que l'ensemble de la commission des travaux et des constructions est d'avis que la situation actuelle de la gare routière est catastrophique et qu'elle n'est pas digne de notre ville.

Ces travaux, qui ont eu lieu pendant presque une année, ont permis à la commission de réfléchir aux meilleures solutions qu'il conviendrait d'adopter pour garantir les prestations fournies par la gare routière de Genève.

Si, à terme, les lignes de bus internationales devraient effectuer leur terminus à l'aéroport, les auditions menées par la commission ont démontré que les autocars touristiques avaient besoin de pouvoir débarquer et de stationner, le temps d'une journée ou d'une nuit, dans l'hypercentre, à la gare Dorcière. Car en effet, jusqu'à ce qu'une alternative soit identifiée par la Ville de Genève ou le Canton, il est impératif de conserver sur site un nombre minimal de places de stationnement pour les bus touristiques.

Au terme de ses travaux, la commission a accepté à l'unanimité la rénovation de la gare routière, mais elle a refusé, à l'unanimité également, la deuxième délibération qui prévoyait le lancement d'un concours d'architecture dans le but de revoir l'utilisation de la gare. Pour l'ensemble de la commission, il était prématuré en effet de prévoir un concours d'architecture dont les conclusions peuvent amener à ne plus garantir d'accès aux cars touristiques en ville de Genève. Or,

les touristes sont nombreux. Les différentes parties prenantes auditionnées ont toutes fait part de leurs craintes pour le tourisme genevois au cas où il ne serait plus possible pour ces cars de stationner sur une courte, moyenne et longue durée dans le périmètre du centre-ville et des principales attractions touristiques de la ville de Genève. Il convient de souligner qu'une majorité de la commission soutient en revanche le fait que les lignes internationales de type FlixBus ne stationnent plus en ville de Genève et qu'un emplacement à l'aéroport de Genève serait adéquat.

La commission a donc accepté à l'unanimité de rénover l'édifice de la gare Dorcière et a refusé à l'unanimité de lancer un concours d'architecture, jugeant que ce dernier était prématuré.

Le président. Merci, Monsieur le rapporteur. Je donne maintenant la parole aux membres du Conseil municipal et du Conseil administratif. Je vous rappelle que vous avez cinq minutes par groupe. Madame Delphine Wuest, vous avez la parole. Est-ce que vous pourriez aussi présenter vos amendements? Je ne décompterai pas ce temps-là; comme ça, vous aurez plus de temps.

Premier débat

Mme Delphine Wuest (Ve). Merci, Monsieur le président. J'allais notamment en parler… Cette place Dorcière tombe en ruine, il faut y remédier, nous sommes tous d'accord. Mais ces travaux doivent se faire en coordination avec le Canton parce qu'il doit, lui, gérer le déménagement des cars hors du centre-ville – c'est indispensable – et c'est la raison pour laquelle nous avions voté contre la délibération II en commission. Nous craignions en effet que, si on rénove cette place, les cars qui n'ont rien à faire dans l'hypercentre y restent. Nous allons désormais pouvoir voter en faveur de la délibération II *(remarque)* et donc du projet dans son ensemble, après intégration de quelques amendements et recommandations.

Effectivement, dans quelle autre ville, voire dans quelle autre capitale européenne voit-on encore une gare routière au centre-ville? Nulle part. Dans toutes les capitales et même dans les villes plus modestes les cars et les bus transnationaux sont excentrés. Cela a du sens pour diminuer la pollution, libérer de l'espace sur la voirie mais aussi diminuer les bouchons notamment pour nos artisans.

Les seuls cars qui devraient pouvoir encore venir au centre-ville sont ceux – on l'a entendu en commission – à but touristique, exclusivement ceux-là, et cela sur la base d'un fonctionnement de dépose-minute. En ce sens, je ne rejoins pas ce que mon préopinant a dit. Les cars devraient aller se garer dans un espace dédié ailleurs pour que les caristes puissent se reposer et pour la maintenance des cars.

Ainsi, en proposant de la dépose-minute, on diminue drastiquement le nombre de places nécessaires et on peut dédier cet espace ainsi libéré à d'autres usages plus agréables.

Aujourd'hui, certains disent vouloir maintenir des dizaines de cars au centre-ville… Il me semble que la commission était unanime sur le fait que le Canton devait prendre ses responsabilités et trouver un lieu pour les cars qui transportent des touristes internationaux mais aussi les Genevoises et les Genevois, au sens cantonal du terme.

La Ville de Genève ne devrait donc pas seule gérer la pollution. La ville n'a d'ailleurs pas la place non plus. *(Remarque.)* J'ajoute qu'avec la future piétonnisation du pourtour de la gare de Cornavin *(remarque)*, les cars doivent dégager au P+R du Trèfle-Blanc, au parking P47 de l'aéroport, au P+R Bachet-Praille… *(Brouhaha. Le président fait sonner la cloche.)* Merci… De nombreuses alternatives existent proches d'une gare du réseau Léman Express ou de transports publics, qui sont efficaces. M. Serge Dal Busco nous l'a promis, ce serait au P47.

La recommandation que nous avons déposée avec le Parti socialiste va dans ce sens en demandant au Canton de passer des paroles aux actes et de prendre des mesures concrètes. Elle concerne la délibération II, je vous la lis:

Projet de recommandation

«Les cars de grandes lignes et de réseaux de grande distribution, les lignes internationales, transfrontalières et les lignes saisonnières (vers les stations de ski par exemple) doivent être déplacés vers des hubs de mobilité (au P47 par exemple).»

Nous n'oublions pas les caristes touristiques, car nous proposons une recommandation pour eux. Elle concerne également la délibération II, je vous la lis:

Projet de recommandation

«Trouver une solution raisonnable et adaptée afin de relocaliser les places nécessaires aux caristes et aux excursionnistes locaux dont l'activité nécessite des stationnements adaptés et proches des intérêts touristiques locaux.» *(Brouhaha.)*

Le président. S'il vous plaît, est-ce que vous pourriez écouter Mme Wuest?

Mme Delphine Wuest. Je terminerai par notre amendement sur la délibération II. La place Dorcière doit être réaménagée en un espace végétalisé, convivial et rendu à la population. C'est ce que demandent les deux amendements déposés par les Verts et le Parti socialiste.

Ainsi, oui, nous avons entendu l'appel de la population. Il faut rénover cet espace, pas pour y mettre des cars, non, mais pour y installer un espace agréable et rafraîchissant avec une large canopée. Or, il ne sera possible d'aménager cette dernière que si on réduit au minimum la présence des cars. Les pauvres arbres qui survivent sur cette place sont mutilés – M. Sormanni qui aime beaucoup les arbres devrait être d'accord. Leurs racines sont malmenées par le poids des cars qui stationnent. Il n'y a pas de miracle. Si on veut végétaliser, il faudra trancher, et c'est tout à fait possible de le faire en déplaçant simplement ces cars internationaux et transfrontaliers. On compte d'ailleurs sur le nouvel élu cantonal pour assurer la continuité de cette institution et mettre en œuvre les moyens pour les déplacer.

Le projet de concours, qui constitue le cahier des charges de cette délibération, demande précisément de supprimer les bus et d'en faire un espace végétalisé. C'est dans le texte, c'est dans le rapport – M. Philippe Meylan l'a certifié en commission. Ça tombe bien. En amendant l'article premier de la délibération II, on inscrit ces aspects dans le texte de sorte que la délibération II parle désormais de rénover la place, non plus la gare, ainsi que de végétaliser cette dernière. Je vous lis cet amendement qui modifie comme suit l'article 1 de la délibération II initiale, ça fait plaisir…:

Projet d'amendement

«Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 150 500 francs destiné à l'organisation d'un concours de projets et aux études pour le réaménagement *et la végétalisation* des espaces publics du périmètre de la place Dorcière élargi aux rues François-Bonivard et Ami-Lévrier, incluant la rénovation de la fontaine.»

Nous vous remercions donc d'accepter cet amendement-ci, le suivant qui sera présenté par M. Fontolliet, les recommandations et les délibérations ainsi amendées pour qu'il y ait du nouveau à la place Dorcière. Car, oui, il faut aller de l'avant. Les habitantes et les habitants des Pâquis ont besoin d'air pur et frais – un peu plus en tout cas –, de moins de pollution et de plus de vert. *(Applaudissements.)*

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale. Monsieur Timothée Fontolliet, vous avez cinq minutes pour le Parti socialiste.

M. Timothée Fontolliet (S). Merci, Monsieur le président. Je ne ferai que présenter notre amendement. Il complète d'ailleurs l'amendement présenté par Mme Wuest, que nous avons corédigé. Vous pourrez laisser les cinq minutes, si j'ai bien compris la règle, à ma collègue Paule Mangeat qui s'occupera d'expliquer tout ça.

Nous souhaitions en fait ajouter à l'article premier de la délibération II initiale une fin de phrase qui précise le changement d'affectation que l'on souhaitait pour cet espace. Nous précisons ainsi l'amendement proposé par les Verts:

Projet d'amendement

«ainsi qu'un nouvel espace de loisirs répondant aux besoins de la population et libéré du trafic motorisé.»

Les deux recommandations de la délibération II ont été citées par ma préopinante et, quant à nous, nous y adjoignons la recommandation suivante:

Projet de recommandation

«Modifier la signalétique afin que les cars ne traversent plus le quartier des Pâquis en son centre.»

C'est un point important que nous avions vu en commission. Je cède la parole à ma collègue Paule Mangeat pour la suite.

Le président. Merci, Monsieur Timothée Fontolliet. Il restera quatre minutes au Parti socialiste. Je passe la parole à M. Maxime Provini pour le Parti libéral-radical. Vous avez cinq minutes.

M. Maxime Provini (PLR). Merci, Monsieur le président. Je vais aussi en profiter pour présenter notre amendement. Déjà, je suis assez surpris des propos qui ont été tenus par ma collègue Verte –vous pourrez transmettre. Je ne suis pas sûr qu'elle ait lu le rapport. J'imagine surtout qu'elle a lu ce qu'elle avait envie d'y lire et ce qu'elle souhaiterait retrouver dans un monde idéal. Mais ce n'est pas là où nous en sommes ce soir. On est dans la réalité. Et la réalité, c'est qu'il y a déjà un accord avec le Canton qui prévoit le déménagement des cars. Pas de tous

les cars, mais de ceux dont vous souhaitez le déménagement – vous les avez mentionnés. Les FlixBus, les lignes internationales et transfrontalières vont déménager à l'aéroport. Dont acte.

Par contre, il n'y a pas de solution pour les cars touristiques. Tous les auditionnés que nous avons entendus – Genève Tourisme et les milieux touristiques – nous ont fait part de leurs préoccupations et de leur souhait dans l'attente qu'une autre solution se dessine dans un périmètre qui pourrait convenir mais qui aujourd'hui n'existe pas: ils souhaitent rester à la gare Dorcière.

Alors, bien sûr, ce soir, vous pouvez décider d'accepter un crédit en vue de lancer un concours d'architecture, de projets, d'idées à 1,2 million de francs. Vous mettez la charrue avant les bœufs et, en plus, vous vous mettriez à dos tous ces milieux touristiques qui comptent quand même sur nous pour exercer leur métier. On pourrait avoir un minimum de considération pour ce qu'ils font et pour le fait qu'ils font aussi vivre notre ville. Mais non, vous voulez absolument lancer ce concours.

En commission, nous étions pourtant tous d'accord pour dire que c'était prématuré parce qu'on n'avait pas d'agenda précis pour les cars touristiques. Le Parti libéral-radical et moi-même, nous pouvons comprendre cette envie de vouloir continuer à réfléchir sur l'avenir de la gare Dorcière. C'est quelque chose de très important. Mais pourquoi vouloir donner un crédit de 1,2 million, alors qu'on a quantité d'exemples où ça se passe mal, où ça s'est mal passé, pour lancer un concours d'architecture?

Si on fait ça ce soir, cela veut dire que l'on donne ce crédit à Mme Perler, c'est bon, c'est terminé, chambre d'enregistrement… On recevra les résultats du concours de projets, on nous dira: «Voici les gagnants, voici ce qu'on va faire, merci à la commission des travaux et des constructions de valider les crédits, il n'y a plus qu'à, circulez, il n'y a rien à voir…» Nous pourrons bien entendu déposer des recommandations, comme le Parti socialiste et les Verts l'ont fait, mais ces recommandations, on sait ce qu'elles valent… A peu près rien. Je vous invite à me donner des exemples de recommandations du Conseil municipal qui ont été prises en compte. Je serai très attentif à recevoir ces exemples.

Le Parti libéral-radical vous propose donc vraiment avec son amendement ce soir une porte de sortie qui nous permette de garder la maîtrise du dossier. Car si aujourd'hui nous validons ce concours d'architecture, eh bien, on perdra complètement la maîtrise du dossier. Ça, j'espère que c'est bien clair pour tout le monde. Il n'y aura plus que le Conseil administratif qui garde la maîtrise du dossier. Nous, nous n'aurons plus rien à dire.

C'est pourquoi nous vous proposons l'amendement suivant, qui modifie comme suit l'article premier et l'article 2 de la délibération II initiale:

Projet d'amendement

«*Article premier*. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de *250 000* francs destiné à l'organisation *d'un mandat d'études parallèles* et aux études pour le réaménagement des espaces publics du périmètre de la place Dorcière élargi aux rues François-Bonivard et Ami-Lévrier, incluant la mise en conformité de la gare routière et la rénovation de la fontaine.

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 *250 000* francs.»

Amender la deuxième délibération afin d'ouvrir un crédit pour un mandat d'études parallèles permet à la Ville de Genève de mandater quand même des bureaux d'architectes afin de recevoir des idées de ce que pourrait devenir la gare Dorcière, mais sans se trouver pieds et poings liés avec le lauréat d'un concours. De nouveau, on perdrait la maîtrise de l'ouvrage. Les résultats de ce mandat d'études parallèles pourraient être intégrés dans un futur concours d'architecture.

Il n'y a pas d'urgence à valider ce soir ce crédit de 1,2 million pour le concours, il y a urgence à rénover l'édifice, nous sommes tous d'accord et, pour notre part, nous ne reviendrons pas là-dessus avec le Parti libéral-radical. En revanche, nous ne cautionnons pas ce concours d'architecture alors qu'on ne sait pas où on va actuellement au niveau des cars touristiques.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Il restera une minute au Parti libéral-radical. Si j'ai bien compris, en commission vous avez refusé à l'unanimité la délibération II, c'est pourquoi des amendements ont été déposés pour la modifier? D'accord. Merci. Je passe donc maintenant la parole à M. Pierre Scherb pour l'Union démocratique du centre. Vous avez cinq minutes.

M. Pierre Scherb (UDC). Merci, Monsieur le président. La situation de la place Dorcière et de la gare routière préoccupe l'Union démocratique du centre depuis de nombreuses années. Déjà en 2020, le 4 février, j'avais déposé avec mon collègue Didier Lyon la motion M-1502, qui avait pour sujet la place Dorcière. Nous avions constaté que les services et l'aménagement de la gare routière étaient devenus obsolètes. Le caractère peu avenant de la place Dorcière, la manque d'espaces verts dans les zones urbaines denses, notamment dans le secteur Cornavin-Pâquis, et le souhait de la population de disposer de plus d'espaces verts et de détente devraient amener le Conseil administratif à concrétiser, avec la collaboration du Canton, le transfert de la gare routière vers

un autre site sur le territoire de la Ville de Genève. Nous pensions notamment à l'aéroport.

Nous avions donc demandé au Conseil administratif de présenter au Conseil municipal un projet de végétalisation de la place Dorcière et sa transformation en parc public. L'Union démocratique du centre a été actif également au niveau cantonal, c'est le cas notamment de mon collègue Christo Ivanov. Ce projet que le Conseil administratif nous présente est aussi une réponse directe à la motion M-1502. C'est d'ailleurs mentionné dans la proposition.

Lors des travaux en commission, nous avons cependant constaté qu'il y aurait un problème. En effet, même après que les lignes de bus internationales auront été déplacées à l'aéroport, ce qui va se faire, il restera deux types de bus qui ont besoin de venir au centre-ville. Il y a d'une part les cars régionaux qui amènent des Genevois pour aller skier ou faire une sortie, d'autre part le tourisme international, ces cars qui amènent des touristes d'autres continents à Genève pour les déplacer dès le lendemain à Lucerne puis à nouveau hors de la Suisse. Ce genre de tourisme a besoin de venir au centre-ville, près de l'Horloge fleurie notamment.

Ces constats nous ont convaincus qu'il était prématuré pour l'instant de lancer un concours d'architecture. Nous avons donc voté avec l'ensemble de la commission oui à la rénovation du kiosque de la place Dorcière, mais non à la délibération II. Nous allons faire la même chose ce soir.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Pour le Centre, Madame Anne Carron, vous avez cinq minutes.

Mme Anne Carron (LC). Merci, Monsieur le président. Le préavis de la commission des travaux et des constructions au sujet de la place Dorcière nous paraît sage. Il y a effectivement urgence à rénover le pavillon. Il se trouve dans un état lamentable, il offre une triste image de Genève, en mettant notamment des WC crapoteux à la disposition des voyageurs. Cela est intolérable. L'aménagement actuel de la place est du même acabit, et il est pour nous, comme pour bien des Genevois, assez consternant d'accueillir dans un endroit aussi désolant les nombreux touristes passant par Genève chaque année.

Alors que les indicateurs touristiques sont des plus réjouissants et que les touristes sont de retour à Genève après la période difficile du Covid, nous nous devons d'assurer au secteur touristique les meilleures conditions cadres, pour le rayonnement de Genève et les retombées économiques non négligeables qu'il génère.

Si nous n'avons aucun doute sur la nécessité de rénover l'édicule, la délibération concernant l'aménagement de la place nous amène, nous aussi, à davantage de retenue. Il est clair qu'un espace végétalisé comprenant un nombre de places de parking répondant aux besoins des caristes aurait notre plein soutien. Or, les propositions de la Ville de Genève – cela a été évoqué à droite – n'y répondent pas étant donné qu'on nous avance le chiffre d'une dizaine de places au centre-ville, où est située la place Dorcière. Un emplacement plus éloigné ne répondrait pas non plus aux attentes des voyageurs. Nous considérons qu'il faut veiller à ne pas perdre ce type de clientèle appréciant la visite des villes et qui fait l'éloge de Genève après ses visites.

Lors de l'étude de cette proposition en commission, nous étions dans l'attente de renseignements importants à la suite d'une séance entre la Ville de Genève et le Canton. Force est de constater que nous n'avons rien de plus. Or, il est indispensable, pour nous en tout cas, de nous prononcer en toute connaissance de cause et d'en savoir plus sur les intentions du Canton, ce d'autant plus que, du côté du Canton, on annonce le gel de certaines dispositions et vouloir entamer une réflexion sur la mobilité à Genève.

Lancer une étude en vue de végétaliser la place Dorcière n'est pas une mauvaise idée. Cela étant, y prévoir six places pour les cars, ce qui est loin des besoins annoncés, nous paraît regrettable. Nous ne souhaitons pas contribuer à ce forcing tout à fait déplaisant.

Pour résumer, nous suivrons l'amendement du Parti libéral-radical sur la rénovation de l'édicule de la gare, qui nous paraît d'une grande sagesse – nous n'avons aucun doute là-dessus. En revanche, il est clair que les derniers amendements reçus du côté du Parti socialiste et des Verts nous prennent un peu en otage et ne sont pas de nature à nous convenir, car nous tenons aussi à ce que les besoins des caristes soient pris en compte. Par contre, nous soutenons le projet de recommandation concernant la traversée par les cars des Pâquis et des quartiers afin de mettre fin à ces raccourcis qui sont insupportables pour les habitants de ces quartiers – nous en sommes bien conscients. Voilà pour la position du Centre.

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale. Madame Paule Mangeat, vous avez quatre minutes pour le Parti socialiste.

Mme Paule Mangeat (S). Merci, Monsieur le président. Je serai assez rapide. M. le rapporteur a laissé entendre que l'ensemble de la commission avait voté pour qu'on supprime la deuxième délibération. C'est vrai mais ça ne l'était pas pour les mêmes raisons. Une accumulation de oui ou de non ne fait

pas position commune. Si nous avons refusé en commission le crédit d'étude lié à cette deuxième délibération, c'est parce que les socialistes ont depuis le départ une ligne ferme et définitive: cette place de la gare de Dorcière doit être libérée de tous les cars. Cette place ne doit plus être une gare, cette place doit être rendue à la population.

Cette vision que nous avons sur l'avenir de Genève correspond au plan climat de la Ville, du Canton et de la Confédération. Il faut libérer au maximum le centre-ville de tout trafic motorisé. Il est absurde que les cars traversent Genève en son centre, traversent les quartiers en leur centre alors que des déposes peuvent être faites en périphérie et que les transports en commun peuvent être empruntés. Il n'est pas logique que tout le monde converge vers la gare Dorcière et les Pâquis prendre des autocars pour aller skier alors que, où que l'on habite à Genève, tous les trams peuvent desservir n'importe quelle périphérie en quatre minutes de plus que si on se rendait à la gare Dorcière. Il n'est plus logique, il n'est plus entendable que cette gare Dorcière soit maintenue avec des cars.

La proposition qui nous avait été faite par Mme Perler était une proposition à six places. Nous avons refusé la proposition à six places. Nous avons accepté d'entrer à nouveau en matière pour réintroduire ce crédit d'étude sur quelque chose qui nous projette dans l'avenir pour cette place, qui nous projette dans un avenir sans cars avec une place végétalisée, libérée du trafic motorisé, et un avenir sans nuisances pour les habitants, qu'elles soient sonores ou en termes de pollution. Voilà pourquoi nous acceptons de réintroduire ce crédit d'étude: c'est pour nous projeter dans un avenir sans cars au centre-ville.

En attendant, nous avons quand même une position réaliste. Nous savons que ça ne va pas arriver demain. Nous acceptons de rénover le pavillon, car la situation des travailleurs caristes nous importe. Nous pensons que ces personnes ont le droit de travailler dans des conditions dignes. C'est la raison pour laquelle nous avons accepté la rénovation du pavillon.

Quant à la charrue qui est mise avant les bœufs… Pour rappel les bœufs sont morts il y a cinquante ans, la charrue est à terre depuis cinquante ans. Nous réactivons la charrue et, si nous la mettons avant les bœufs, c'est la faute des bœufs.

M. Rémy Burri (PLR). Au moins les propos des Verts et des socialistes ont le mérite d'être clairs… Ils veulent supprimer le tourisme de cars au centre-ville et expédier tous ces cars à l'extérieur. C'est clair. Il ne faut pas se faire d'illusion, ces cars de touristes ne viendront plus à Genève. Si c'est ce que vous voulez, Mesdames et Messieurs, allez-y, faites-vous plaisir!

Nous pensions que certains dans cette enceinte, grâce à tous les travaux au sein de la commission, auraient pu faire la distinction entre les cars de lignes de

type FlixBus et consorts que le Canton, effectivement, contrairement à ce qui a été dit, est d'accord de mettre en périphérie de ville, et les cars de tourisme qui, par contre, ont besoin, sauf à vouloir tuer cette manne économique, de pouvoir venir au centre-ville. Venir dire en plus que ça pollue, c'est archi-faux. Un car de tourisme moderne, au XXIe siècle, avec 50 personnes à son bord, pollue moins qu'un train vide, comme c'est souvent le cas sur nos lignes de trains.

Donc, Mesdames et Messieurs, soutenez l'amendement du Parti libéral-radical qui demande à faire une étude parallèle qui permettra d'évaluer tout cela et de voir à quel point il est impératif de garder des places de cars. Ceux qui ont pris la peine de venir jusqu'à Marseille l'ont vu, même à Marseille, contrairement à ce qu'on pourrait croire, il y a des places pour autocars de touristes. Il y en avait une quinzaine vers le Musée des civilisations européennes et méditerranéennes, il y en avait une vingtaine à la gare centrale de Saint-Charles. Donc ça existe. Les touristes doivent être pris en compte.

Le représentant de la Ville de Genève auprès de la Fondation pour le tourisme a d'ailleurs défendu lui aussi, contrairement à ce qui a été affirmé en commission par Mme Perler, la nécessité de garer des cars et de garder des places pour cars au centre-ville, ne serait-ce que pour les caristes qui passent la nuit dans les hôtels des Pâquis. Merci, Mesdames et Messieurs, d'accepter cette rénovation et de soutenir l'amendement du Parti libéral-radical. *(Applaudissements.)*

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Je donne maintenant la parole à M. Daniel Dany Pastore. Pour le Mouvement citoyens genevois, vous avez cinq minutes.

M. Daniel Dany Pastore (MCG). Merci, Monsieur le président. On parle des cars… Bon… Mais je crois que là on a tout faux! C'est un prétexte. On a fermé la rue de Cornavin… On avait prévu que les gens qui montent par le pont de la Coulouvrenière, chère Madame Perler, puisque vous tournez la tête de mon côté, puissent, quand ils arrivent en haut et qu'ils veulent pouvoir accéder aux bas quartiers des Pâquis, descendre la rue de Chantepoulet et tourner ensuite dans les rues François-Bouvard et Ami-Lévrier.

Une voix. Bonivard…

M. Daniel Dany Pastore. Bonivard… Bouvard, c'était mieux que Bonivard. Et alors, la petite histoire… Vous voulez élargir la place Dorcière en fermant ces deux rues et pour ça vous faites des paramètres de circulation avec M. Dal Busco…

Non, non, mais on ne se laisse pas avoir, Madame! S'il vous plaît, revenons à des choses normales. On fait le pavillon – c'est OK –, on garde quelques cars, s'il le faut, ou bien on les balance tous à l'aéroport comme c'est le cas partout dans le monde. Mais ici, ça devient vraiment n'importe quoi en Ville de Genève! J'ai peur, Madame Perler et les autres, qu'un jour la Suisse se décourage de ce Canton et nous foute dehors puisqu'on est encore une république. *(Exclamations.)*

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Pour Ensemble à gauche, Monsieur Christian Zaugg, vous avez cinq minutes.

M. Christian Zaugg (EàG). Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux. Nous avons, nous, une position un peu particulière parce que nous ne nous associons pas tout à fait à ces élus qui ont complètement retourné leur veste. C'est quand même extraordinaire! Il y a eu des débats à la commission, et celle-ci a décidé à l'unanimité de voter en faveur de la délibération I et de refuser la délibération II. Nous en étions tous d'accord. Et qu'est-ce que j'entends maintenant? On sent véritablement que certains ici ont eu ce qu'on appelle une remontée de bretelles, n'est-ce pas, c'est le moins qu'on puisse dire… *(Applaudissements.)*

Bon, il faudra bien voter quelque chose à la fin. Cela dit, nous n'avons pas signé ces amendements, et nous savons pourquoi nous ne l'avons pas fait. Moi j'aime bien l'analyse de contenu. Or, quand on les lit, on voit qu'on parle de réaménagement et – conjonction de coordination – de végétalisation. On n'associe pas les deux termes… Il y a le réaménagement et la végétalisation.

J'ajoute que ce concept est pour nous totalement obsolète. C'est un projet qui nous vient de la législature précédente. Il est totalement obsolète parce qu'entre-temps le Canton a évidemment fait part de son intention d'organiser à l'aéroport un P47 qui accueillerait un grand nombre de bus. Autrement dit, les personnes qui arrivent en avion à Genève et qui veulent faire du ski n'iront pas à la place Dorcière. Elles prendront leur bus directement à l'aéroport pour aller à Megève, à Montana, à Zermatt et plus loin encore.

Ensuite, tout le site va être réaménagé. Vous, vous parlez de réaménagement, mais est-ce qu'on prend en compte, ici au Conseil municipal, par exemple le fait que la rue des Alpes sera mise à double sens? Il va y avoir des changements. La mobilité des bus va se réduire dans une rue des Alpes à double sens. Et d'autres aménagements sont prévus, même si M. Maudet, semble-t-il, gèle un peu tout ça pour le moment.

Alors bon, oui, nous allons finir par accepter cet amendement la mort dans l'âme. Mais franchement, on assiste ce soir à un retournement de veste de gens

qui n'ont pas de courage, qui se sont manifestement fait remonter les bretelles et qui agissent un peu comme de petits toutous. *(Applaudissements.)*

Mme Delphine Wuest (Ve). Ce ne sera pas la réponse du chat au chien mais de la bergère au berger… Je réponds à M. Zaugg – vous transmettrez, Monsieur le président. Nous sommes indépendants et nous ne sommes pas aux ordres de nos magistrats. C'est pour ça que nous avons cherché des solutions pour pouvoir avancer. Nous avons trouvé ces solutions. Alors je vais répondre un peu à tout le monde…

Le président. Vous aviez déjà dépassé les cinq minutes de temps de parole, mais il est vrai que vous aviez aussi présenté les amendements…

Mme Delphine Wuest. Oui, j'avais mes amendements. Alors je pourrais relire notre amendement mais je pense que vous pouvez le faire vous-mêmes. Pour répondre au Parti libéral-radical, les cars touristiques, nous en tenons justement compte. Pour répondre au Centre, à Mme Carron, non, il ne s'agit pas de forcing mais de répondre notamment au plan climat cantonal que vous, le Centre, avez accepté et qui demande de réduire le trafic de 40%. Quarante pour cent, c'est presque la moitié, c'est pas mal, donc il faut y aller assez vite.

Qu'est-ce que je pourrais encore dire? J'aimerais revenir sur la motion M-1502 sur la place Dorcière que nous avions effectivement traitée déjà en 2020, comme l'a rappelé M. Scherb. A cette époque-là, en commission de l'aménagement et de l'environnement, nous avions auditionné Genève Tourisme, et Genève Tourisme nous avait dit effectivement qu'il fallait maintenir les caristes sur cette place pour les excursions, que c'étaient les seuls qui devaient rester au centre et qu'il y avait besoin de deux ou trois places au maximum. *(Remarque.)* C'est ce que Genève Tourisme nous avait dit à l'époque en nous parlant de dépose-minute. En passant à ce système, deux ou trois places suffisent carrément.

Après, on peut faire un calcul… Actuellement sur cette place, il y a une quinzaine de places pour les cars. On y a tout le trafic international, transfrontalier, les excursions, et il me semble qu'avec tout ça on arrive à tenir… Ou alors ils ont fait des petits depuis 2020 puisque, tout d'un coup, on n'aurait plus de place… On aurait déplacé plus des deux tiers, les transfrontaliers et les internationaux, au P47… *(Remarque de M. Burri.)* Je m'excuse, mais moi je vois des FlixBus à la place Dorcière.

Le président. Continuez, Madame Wuest. Il vous reste une minute.

Mme Delphine Wuest. Donc on aurait déplacé tous ces gens-là et on n'aurait toujours pas encore assez de places au centre-ville pour les caristes… C'est peut-être que c'est un métier d'avenir et que tout le monde est en train de devenir cariste. Toujours est-il qu'entre 2020 et 2023 ils ont fait des petits. *(Brouhaha.)*

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale. *(Brouhaha.)* S'il vous plaît, s'il vous plaît un peu de calme. Nous avons bientôt fini. Monsieur Manuel Zwyssig, vous avez une minute trente pour le Parti socialiste. Mme Paule Mangeat de votre parti a également appuyé si jamais…

M. Manuel Zwyssig (S). Merci, Monsieur le président. Je serai très bref. Juste un tout petit éclairage historique, Mesdames et Messieurs. On a beaucoup parlé de gare Dorcière… Ici, on parle de la place Dorcière. S'il vous plaît, j'aimerais insister là-dessus, on parle de la place Dorcière. C'était une place jusqu'au percement du tunnel du Mont-Blanc, et ça va redevenir une place, en fait. Quand on y a installé une gare, c'était du provisoire, du bon provisoire genevois qui dure maintenant depuis plus de septante ans. La majorité verte-rose et peut-être rouge, on verra – Christian, tu nous diras –, prend ce soir ses responsabilités. Elle met un terme à ce provisoire qui a beaucoup trop duré. Elle donne à la population la possibilité de reconquérir son espace urbain. C'est cela que nous faisons ce soir, Mesdames et Messieurs.

Alors, si le Centre se sent pris en otage, libre à vous, chers amis du Centre, de voter oui avec nous. Libre à vous de ne pas fouler aux pieds l'héritage de votre conseiller d'Etat. Libre à vous d'envoyer un message clair aussi au Canton qui semble se durcir sur les questions de mobilité – on l'a encore vu aujourd'hui dans le journal. Alors un peu de courage. Prenons la possibilité d'améliorer cette délibération II. Acceptons-la ce soir. Acceptez ces amendements *(exclamations)* et avançons sur cette place Dorcière, pas sur la gare Dorcière. C'est une place. Qu'elle redevienne une place, s'il vous plaît!

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Il restera, on va dire, trente secondes au Parti socialiste… Monsieur Luc Barthassat, vous avez la parole cinq minutes pour les hors-parti.

M. Luc Barthassat (HP). Merci, Monsieur le président. *(Brouhaha.)* A l'époque, quand j'étais au département… *(Ndlr: le micro de M. Barthassat n'est pas activé.)* C'est tout bon… Mesdames et Messieurs, chers collègues, on parle

de cette place Dorcière, de gare Dorcière, de pavillon ou même de kiosque, mais c'est tout le quartier qui a un problème, pas seulement cet endroit-là!

On l'a vu avec la place devant chez Manor. D'ailleurs, il y a de nouveau des espèces de bricolage qui sont en train de se mettre en place, sans vision globale bien entendu, cette fameuse vision à long terme et globale que je demande depuis des années. Eh bien, on aura tout le problème de la place Cornavin avec la deuxième voie en souterrain, la transformation du parking…

A l'époque, nous avions étudié avec M. Pagani, qui était aux commandes à la Ville de Genève, la possibilité de faire un parking sous cette place Dorcière, mais un parking comme on peut le voir dans certains pays étrangers, voire dans d'autres cantons suisses comme à Zurich, un parking où pouvoir même mettre les cars, pour ceux qui veulent à tout prix les mettre là. Ou les mettre ailleurs, cependant je vous rappelle qu'il y a une loi fédérale qui préconise que les cars doivent se trouver dans un certain périmètre autour de la gare. C'est très bien d'en faire un du côté de l'aéroport, mais il y aura toujours besoin d'un parking du côté de la gare de Cornavin, que ce soit pour aller skier ou pour faire autre chose.

L'idée de l'époque de la Fondation des parkings, des services de M. Pagani et du département cantonal, qui s'appelait le Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, c'était de transformer le parking des Alpes en logements, ce qui aurait permis de largement payer les intérêts afin de construire ce fameux parking sous cette place Dorcière, dont les entrées et sorties auraient été situées sur les quais.

Etant donné qu'il y avait tout le problème de la place De-Grenus devant Manor, nous avions même approché la direction de Manor pour voir si on ne pouvait pas rappondre ce futur parking de la place Dorcière à celui de Manor et fermer justement ce périmètre où tout le monde s'engouffrait pour rentrer dans ce fameux parking de Manor. Aujourd'hui, on le ferme à moitié, donc ceux qui vont au parking peuvent passer mais pas les autres. Enfin, bref, c'est le petchi total.

Toujours est-il que, comme tous ces travaux étaient prévus à la gare de Cornavin – sur la place, pour la deuxième voie en souterrain et pour l'agrandissement des parkings – on aurait pu faire ce fameux goulet depuis les quais en passant par le futur parking de la place Dorcière, celui de Manor et celui de Cornavin, tout en prévoyant une sortie et une entrée approximativement du côté de l'ancien cinéma Plaza étant donné qu'aujourd'hui l'entrée et la sortie du parking de Cornavin se situent en pleine zone piétonne ou future zone piétonne. Ce qui nous manque à Genève au niveau du Canton et en Ville de Genève avec les différents services, c'est d'avoir une vision un peu globale, une ambition à longue échéance – pas à brève échéance évidemment – et de prendre en compte tout ce qui se passe.

Aujourd'hui, si on fait un immense parking sous la place Dorcière, on peut agrandir l'espace public depuis le monument Brunswick jusqu'au fin fond de cette place Dorcière, on peut imaginer un parc avec trois, quatre, cinq ou, si vous voulez, dix mètres de terre en dessous – étant donné qu'on aurait largement la place en dessous – et prévoir suffisamment de terre au-dessus, contrairement à ce qu'on avait fait à l'époque sur la plaine de Plainpalais où tout le monde rêvait de faire un Central Park alors qu'il n'y avait même pas 30 cm d'épaisseur de terre par rapport à la dalle en béton.

Donc toutes ces choses-là comme lancer un concours pour revoir un kiosque… Un concours à quoi, 1 million de francs pour refaire un kiosque qui doit valoir 100 000 francs à tout casser? Moi je me demande de quelle manière vous dépensez. Le gros problème de notre Canton, de notre Ville et des différents parlements, je m'excuse, c'est que la plupart des gens qui discutent ou qui essaient de discuter de projets sont des gens qui n'ont jamais travaillé de leur vie, qui n'ont jamais calculé ou regardé un peu ce qui se passe sur les chantiers. On l'a fait avec la liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)… Il n'y a même pas eu 4 millions de francs de dépassement sur 1,85 milliard de francs. Mais pour ça, il faut avoir des gens qui aient travaillé un peu dans le domaine et qui se réunissent les uns avec les autres pour y arriver.

Aujourd'hui on parle d'un pseudo-concours, d'une pseudo-étude… On a déjà eu assez de problèmes avec les différents mandats donnés à droite et à gauche ces derniers mois, voire ces dernières années. On ne va pas recommencer le cinéma du copinage, du machin, du truc et faire semblant de trouver certaines solutions! Même si M. Pastore a parfois un peu la gouaille bien ouverte, c'est vrai que ce sont des excuses pour pouvoir tout foutre en l'air.

Quand je parle de faire un parking à la place Dorcière, ce n'est pas pour y amener des gens de l'extérieur, c'est pour pouvoir y mettre tout le quartier. On avait fait les calculs… A 120 francs la place par mois, vous pourriez pacifier tout le quartier des Pâquis, du quai jusqu'aux Grottes, en laissant dans un parking bon marché tous ceux qui sont encore propriétaires d'une voiture ou qui travaillent puisqu'il y a encore énormément d'entreprises – et les cars en font partie. *(Brouhaha.)* C'est cette vision-là qu'il faut calculer. C'est cette vision-là, cette ambition-là qu'il faut avoir. Ce n'est pas commencer à s'engueuler pour savoir si on va mettre des tuiles vertes, des panneaux solaires ou de la brique de Bardonnex – ils ont bien entendu fermé depuis…

Le président. Il vous faut conclure, Monsieur le conseiller municipal…

M. Luc Barthassat. … sur un pavillon qui ne vaut pas le tiers de ce que vous allez accepter pour faire un crédit d'études. Merci, Mesdames et Messieurs.

Des voix. Bravo!

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Madame Paule Mangeat, vous avez la parole.

Mme Paule Mangeat (S). Un rapide rappel sur les dépose-minute…

Le président. Vous avez trente secondes…

Mme Paule Mangeat. Le Canton peut aussi prendre ses responsabilités et supprimer des places de stationnement dévolues au trafic motorisé pour en faire des places de stationnement en dépose-minute pour les cars partout en ville. Il n'est pas normal que cette place-là soit prise à la population, aux parcs, à un centre-ville qui doit être destiné au bien-être de la population. *(Brouhaha.)* J'invite donc le Canton à prendre ses responsabilités.

M. Luc Barthassat (HP). Non mais, c'est à tous, pas seulement…

Mme Paule Mangeat. Nous avons pris les nôtres en votant en commission en faveur de la rénovation du pavillon, qui sera modulable et adaptable à toutes sortes d'utilisations par la suite. *(Brouhaha.)* Le prix est donc parfaitement justifié.

Une dernière chose…

Le président. Il vous faut conclure…

Mme Paule Mangeat. … sur la position d'Ensemble à gauche qui peut laisser croire qu'il y a des dissensions. Il n'y en a aucune sur le fait que cette place va redevenir une place rendue à la population et sur le fait qu'on ne veut plus de trafic motorisé sur cette place. *(Brouhaha.)*

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale. Madame Danièle Magnin, vous avez trois minutes trente, pour le Mouvement citoyens genevois.

Mme Danièle Magnin (MCG). Je voudrais commencer par une petite précision concernant… *(Ndlr: le micro de Mme Magnin ne fonctionne pas.)*

Une voix. Attends, on ne t'entend pas… Recommence!

Le président. Ah, là ça ne marche plus…

Mme Paule Mangeat (S). On peut faire une pause?

Mme Danièle Magnin. Merci, Monsieur le président. Petite précision géographique… D'après le site de la Ville de Genève, le quartier des Pâquis est séparé du quartier des Grottes-Saint-Gervais par la rue des Alpes. Donc, lorsqu'on est à la place Dorcière, on n'est pas dans le quartier des Pâquis. Première chose.

Deuxième chose, nous avons appris avec joie, lors de la session du Grand Conseil de la semaine passée, que la fermeture de la rue devant la gare de Cornavin était ajournée aux calendes grecques, même si vous savez qu'en Grèce il n'y a pas de calendes… Les calendes, c'est la manière de compter les mois et les jours, mais à Rome, pas à Athènes.

Je voudrais rappeler ensuite que la Ville de Genève n'est pas une dinde que l'on doit farcir à tout prix pour qu'elle soit bouchée puis bien ficelée de sorte qu'on ne puisse plus s'y déplacer en fonction des besoins. Car une ville, c'est un lieu qui vit, qui bouge; ce n'est pas seulement un endroit où on fait une espèce de stabulation pour que les citoyens puissent s'installer au vert…

Une ville, ça commence par une agora, un marché, des temples bien sûr à l'époque, mais on a également besoin de pouvoir s'y déplacer. La première nécessité du commerce, à part la marchandise, c'est le mouvement. Ce n'est pas pour rien que le dieu du commerce a des ailes à ses pieds ou à son casque. On veut systématiquement empêcher les gens de se déplacer en véhicule, privé bien entendu puisque les véhicules en commun, ceux-là, oui, on les adule, on les flatte, c'est ce qu'il y a de mieux… On a bien vu pendant le Covid comme c'était bien d'avoir des transports en commun où personne ne voulait aller *(brouhaha)* pour ne pas risquer de s'infecter.

Alors, Mesdames et Messieurs, rénover l'édicule, mais c'est très bien. Seulement, s'il n'y a que de la verdure, à quoi servira un édicule? Nous soutiendrons l'amendement proposé par le Parti libéral-radical, mais nous ne voterons bien entendu pas en faveur d'un crédit de ouf, comme diraient mes enfants, pour piétonniser la place Dorcière et la remplir d'arbres et de verdure.

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale. Pour l'Union démocratique du centre, Pierre Scherb. Il reste encore deux minutes trente à votre groupe.

M. Pierre Scherb (UDC). Merci, Monsieur le président. J'aimerais juste intervenir au sujet des dépose-minute dont nous avons discuté en commission. Il était question de quatre dépose-minute avec un temps d'une vingtaine de minutes à peu près par car pour que ceux-ci puissent charger ou décharger les touristes et leurs valises. Cette possibilité a clairement été réfutée par tous les responsables des entreprises de cars et aussi par le représentant de la Ville de Genève auprès de Genève Tourisme. Ils nous ont expliqué que les cars arrivaient tous en même temps, et que donc, il faudrait au minimum avoir douze places de dépose-minute pour les cars.

Nous refuserons bien sûr tous les amendements déposés aujourd'hui par le Parti socialiste et les Verts. En revanche, nous accepterons l'amendement du Parti libéral-radical. Je laisse maintenant un peu de temps pour mon collègue Christo Ivanov.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Monsieur Christo Ivanov, vous avez la parole.

M. Christo Ivanov (UDC). Combien de temps me reste-t-il?

Le président. Oh, une minute trente, allez-y!

M. Christo Ivanov. Merci, Monsieur le président. Je voulais juste revenir sur le problème du concours. En l'occurrence, si un concours ciblé est lancé et qu'il y a un vainqueur – ce qui sera le cas puisqu'on dédommage en principe ceux qui perdent – on sera dans l'obligation d'appliquer complètement le projet du

concours. Ce plénum n'aura plus aucun moyen de s'y opposer, si ce n'est en lançant un référendum contre le projet. Ça a déjà été le cas par le passé. Je vais vous donner un exemple au niveau du Canton, mais il y en a certainement aussi en Ville.

On a eu le projet de prison Curabilis qui avait été réalisé par le bureau Koechlin il y a vingt-cinq, trente ans. Il a fallu une vingtaine d'années pour que ça se réalise et, à l'arrivée, ça a été un magnifique gaspillage de terrain. C'était très mal conçu, le personnel se plaignait des conditions de travail et ainsi de suite. Donc prenez garde de ne pas donner un blanc-seing à un bureau d'architectes. Le groupe de l'Union démocratique du centre soutiendra l'amendement du Parti libéral-radical et refusera les amendements Vert et socialiste.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Je passe maintenant la parole à Mme la conseillère administrative Frédérique Perler. *(Brouhaha.)*

Une voix. Il ne restait pas du temps?

(Ndlr: problèmes de micro.)

Le président. Pardon, Madame la conseillère administrative, je vous redonnerai la parole… Monsieur Christian Steiner, je vous passe la parole, il vous reste une minute quinze.

M. Christian Steiner (MCG). Merci, Monsieur le président. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, j'aimerais appuyer les propos de mon préopinant, M. Barthassat, et revenir d'ailleurs sur une motion de 2020, la motion M-1492 qui proposait également un parking souterrain sous la place des Alpes.

J'aimerais revenir surtout sur des généralités… Tous les exemples que l'on a cités – de piétonnisation, de rendre ci et ça à la population – mais ça se fait avec des parkings! Il faut donc peut-être juste revenir en arrière, et là on dégagera un centre-ville, là on pourra piétonniser. Ce n'est pas parce que la gauche a gagné concernant le projet Clé-de-Rive *(ndlr: qui prévoyait la construction d'un parking souterrain et qui a été refusé en votation populaire)* qu'il faut penser que tous les parkings seront supprimés!

On ne va pas supprimer la voiture. *(Brouhaha.)* On va la diminuer, ça va peut-être prendre trente ans. Mais de systématiquement piétonniser et enlever

des parcs, ça ne va pas se passer comme ça, surtout avec la nouvelle direction de l'OCT. Il faudrait donc peut-être revoir un peu la copie et rouvrir les projets de parking, que ce soit pour la place des Alpes ou pour la place du Pré-l'Evêque. Ça résoudrait tous les problèmes. Mais évidemment, face à une approche dogmatique, on n'a aucune chance. Donc voilà.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Il ne reste plus qu'un temps de parole pour Ensemble à gauche. Monsieur Christian Zaugg, il vous reste trois minutes trente.

M. Christian Zaugg (EàG). Merci, Monsieur le président. Ecoutez, nous allons vous donner la position définitive d'Ensemble à gauche. Commençons par le début. Je redis que nous considérons que ce projet est obsolète. Nous regrettons le revirement de certaines personnes au sein de cet hémicycle. Nous considérons qu'il y a deux coupables et c'est pourquoi nous en sommes là: l'Etat et la Ville de Genève. L'Etat et la Ville nous ont mis dans ce jus et nous avons de la peine à nous en sortir. Mais le principe de réalité fait qu'entre deux maux, il faut choisir le moindre. Nous voterons quand même l'amendement socialiste *(exclamations et protestations)*, qui est plus complet.

Une voix. Il y en a deux!

M. Christian Zaugg. Oui mais ce sont presque les mêmes. Ils se recouvrent. *(Ndlr: il s'agit bien de deux amendements différents modifiant la délibération II.)*

M. Pascal Holenweg (S). Ton enthousiasme nous réchauffe.

M. Christian Zaugg. Mais c'est un enthousiasme très modéré, mon cher.

Le président. S'il vous plaît, s'il vous plaît…

M. Christian Zaugg. Nous les choisirons pour la raison qu'ils sont quand même un poil plus complets et qu'ils prennent en compte la problématique du P47 de l'aéroport.

Le président. Pardon, nous avons un problème informatique, donc Mme Perler prendra la parole à 20 h 30, 20 h 35 quand nous reviendrons. On espère que le système de vote remarchera.

14. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

15. Interpellations.

Néant.

16. Questions écrites.

Néant.

Le président. Nous nous revoyons à 20 h 30 pour la prise de parole de la magistrate et le vote des amendements et autres.

Séance levée à 19 h.

SOMMAIRE

1. Exhortation 1886

2. Communications du Conseil administratif 1886

3. Communications du bureau du Conseil municipal 1886

4. Questions orales 1886

5. Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 24 août 2022 en vue de l'ouverture d'un crédit de 694 300 francs destiné à installer des bornes multifluides complémentaires sur les allées 3 et 4 de la plaine de Plainpalais, parcelle N° 578, commune de Genève, sections Plainpalais (PR-1532 A) 1892

6. Rapport de la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication chargée d'examiner la motion du 8 février 2022 de Mmes et MM. Corinne Bonnet-Mérier, Brigitte Studer, Maryelle Budry, Monica Granda, Gazi Sahin, Audrey Schmid, Livia Zbinden, Ahmed Jama, Oriana Brücker, Paule Mangeat, Pierre-Yves Bosshard, Théo Keel, Olivia Bessat-Gardet, Christel Saura, Amanda Ojalvo, Dorothée Marthaler Ghidoni, Melete Solomon-Kuflom, Bineta Ndiaye, Manuel Zwyssig, Laurence Corpataux, Uzma Khamis Vannini, Anna Barseghian, Yves Herren, Denis Ruysschaert et Jacqueline Roiz: «Aller où je veux quand je veux, pour toutes et tous!» (M-1663 A) . . . 1907

(Interventions). 1925

7. Rapport de la commission du règlement chargée d'examiner la résolution du 26 janvier 2022 de Mmes et MM. Denis Ruysschaert, Matthias Erhardt, Ana Maria Barciela Villar, Elena Ursache, Leyma Milena Wisard Prado, Bénédicte Amsellem, Léonore Baehler, Laurence Corpataux, Ahmed Jama, Oriana Brücker, Pierre-Yves Bosshard, Brigitte Studer, Maryelle Budry, Philippe de Rougemont, Yves Herren et Uzma Khamis Vannini: «Boire et manger pour préserver la santé des élu-e-s et celle de la planète» (R-292 A) 1927

(Interventions). 1940

8. Rapport de la commission du règlement chargée d'examiner le projet de délibération du 28 juin 2021 de Mmes et MM. Alain de Kalbermatten, Anne Carron, Anna Barseghian, Corinne Bonnet-Mérier, Rémy Burri, Timothée Fontolliet, Uzma Khamis Vannini, Paule Mangeat, Amanda Ojalvo, Daniel Dany Pastore, Maxime Provini, John Rossi, Philippe de Rougemont et Christel Saura: «Pour une meilleure transparence sur les projets emblématiques de la Cité» (PRD-295 A). . . . 1941

(Interventions). 1968

Motion du 28 juin 2021 de Mmes et MM. Alain de Kalbermatten, Anne Carron, Anna Barseghian, Corinne Bonnet-Mérier, Rémy Burri, Timothée Fontolliet, Uzma Khamis Vannini, Paule Mangeat, Amanda Ojalvo, Daniel Dany Pastore, Maxime Provini, John Rossi, Philippe de Rougemont et Christel Saura: «Pour une meilleure transparence sur les projets emblématiques de la Cité» (M-1798) 1969

9. Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 17 janvier 2023: «Contre une nouvelle taxe sur les déchets urbains des entreprises au 1er janvier 2023» (P-481 A). 1970

10. Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la motion du 25 novembre 2020 de Mmes et MM. Yves Herren, Bénédicte Amsellem, Matthias Erhardt, Vincent Milliard, Charlotte Nicoulaz, Jacqueline Roiz, Valentin Dujoux, Leyma Milena Wisard Prado, Denis Ruysschaert, Olivier Gurtner, Brigitte Studer, Alain de Kalbermatten, Jean-Luc von Arx, Maxime Provini, Patricia Richard, Sébastien Aeschbach, Ana Maria Barciela Villar, Uzma Khamis Vannini et Daniel Sormanni: «Pour l'utilisation de bitume vert de couleurs claires» (M-1578 A) 1986

11. Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 28 mars 2023: «10 ans de deal autour des écoles des Pâquis, ça suffit!» (P-485 A) 2003

12. Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 4 octobre 2022: «Pas de fan zone pour le Mondial de la honte» (P-476 A). 2017

13. Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 17 novembre 2021 en vue de l'ouverture de deux crédits pour un montant total de 4 275 500 francs, soit:

– 3 125 000 francs destinés à la rénovation du pavillon de la gare routière, sis rue François-Bonivard 5, place Dorcière, sur la parcelle N° 2969 sise en la commune de Genève, section Cité, propriété du domaine public communal de la Ville de Genève;
– 1 150 500 francs destinés à l'organisation d'un concours de projets et aux études pour le réaménagement des espaces publics du périmètre de la place Dorcière élargi aux rues François-Bonivard et Ami-Lévrier, incluant la mise en conformité de la gare routière et la rénovation de la fontaine (PR-1489 A) 2022

(Interventions). 2097

14. Propositions des conseillers municipaux 2118

15. Interpellations 2118

16. Questions écrites 2118

Le mémorialiste:
Gérard-Philippe Riedi