
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Quarante et unième séance – Mardi 11 février 2003, à 17 h

Présidence de M. Alain Comte, président

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

Font excuser leur absence: *M. André Hediger*, maire, *M^{mes} Barbara Cramer, Sophie Fischer, Catherine Hämmerli-Lang*, *MM. François Henry, Guy Jousson et Jean-Charles Lathion*.

Assistent à la séance: *M. Christian Ferrazino*, vice-président, *MM. Pierre Muller, Alain Vaissade et Manuel Tornare*, conseillers administratifs.

CONVOCATION

Par lettre du 30 janvier 2003, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 11 février, mercredi 12 février et lundi 24 février 2003, à 17 h et 20 h 30.

Le président. Mesdames et Messieurs, je vous salue et, avant de passer au premier point de notre ordre du jour, je demande à tous ceux qui ont exposé une affiche sur leur pupitre de bien vouloir la retirer. Nous ne commencerons nos débats que lorsque toutes ces affiches seront retirées. (*Flottement dans l'assemblée.*) La séance ne débutera que lorsque toutes ces affiches seront retirées.

M. Gérard Deshusses (S). Monsieur le président, vous nous avez demandé d'enlever toutes ces affiches «NO WAR», et nous avons obtempéré. Néanmoins, vous n'avez pas justifié votre demande et je souhaite que vous le fassiez.

Le président. D'après le règlement, le président est chargé de faire respecter l'ordre dans la salle. Il s'agit aussi, pour respecter cet ordre, de ne pas avoir des débordements avec ce genre d'affiche, parce que, en tolérer une, c'est en tolérer cent.

Nous passons au premier point de notre ordre du jour et je donne la parole à M. Ferrazino, conseiller administratif.

1. Communications du Conseil administratif.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je vais revenir sur le message que vous aviez affiché tout à l'heure, puisque vous l'aviez également exprimé dans une résolution urgente, la R-53, intitulée «Pour mettre fin aux velléités de conflit en Irak». Vous nous aviez demandé de transmettre cette résolution au Conseil fédéral, ce que nous avons fait, en précisant que le Conseil administratif s'associait pleinement à ladite résolution.

Vous nous aviez aussi demandé qu'une traduction anglaise de ce texte soit publiée dans un quotidien aux Etats-Unis. Cette traduction a été publiée le vendredi 7 février dernier, dans le *New York Times*, journal de référence aux Etats-Unis et que tout le monde connaît, dont le tirage dépasse largement le million d'exemplaires. Cette action menée outre-Atlantique n'est pas restée inaperçue, et la *Tribune de Genève* s'en est fait notamment l'écho dans son édition de ce week-end, sauf erreur. Quant à nous, nous avons également reçu un certain nombre de messages électroniques de personnes qui nous adressent leurs félicitations et leur soutien depuis les Etats-Unis. Je peux vous dire que le coût de cette parution était de l'ordre de 23 000 francs et qu'il a été pris en charge, comme vous nous l'aviez demandé, par notre municipalité.

Vous l'avez dit et redit, Genève est contre la guerre en Irak, nous l'avons fait savoir aux USA et nous continuerons d'agir en faveur de la paix à Genève. Je crois savoir d'ailleurs que certains d'entre vous vont nous faire des propositions à ce sujet. D'ores et déjà, sachez que le Conseil administratif est prêt à envisager d'autres interventions pour faire savoir que Genève entend bien rester une république de paix et œuvrer en ce sens. Je vous remercie. (*Applaudissements.*)

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Le président. J'excuse l'absence de M. André Hediger à nos séances d'aujourd'hui.

Je rappelle que la présentation du projet CEVA (liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) au Conseil municipal aura lieu le lundi 24 février 2003, à 17 h 30 et non à 17 h comme annoncé auparavant. Il n'y aura donc pas de séance de 17 h à 17 h 30, puisque du matériel de présentation sera installé dans cette salle.

J'ai reçu une note de certaines et certains conseillers municipaux disant que les ordres du jour des commissions leur parvenaient trop tard. Parfois, ce n'est que le jour même où les séances de commissions ont lieu que les commissaires les reçoivent et certains d'entre eux ne peuvent pas ouvrir leur PC pour les recevoir. Par conséquent, je demande aux présidentes et aux présidents des commissions d'envoyer suffisamment tôt leur ordre du jour; j'espère que vous m'avez entendu.

A la séance de 20 h 30 du lundi 24 février 2003, M. Patrice Reynaud prêtera serment en remplacement de M^{me} Sophie Fischer, démissionnaire.

Nous avons reçu un certain nombre de motions d'ordre concernant des objets de notre ordre du jour. Je vais vous annoncer ces motions d'ordre, puis nous les voterons, et les objets de celles qui seront acceptées seront traités à 20 h 30.

Tout d'abord, nous avons quatre motions d'ordre du Conseil administratif concernant la proposition PR-269, pour laquelle la discussion immédiate est également demandée, ainsi que les rapports PR-163 A, PR-227 A et PR-239 A.

De plus, nous avons été saisis de deux motions d'ordre émanant du Parti démocrate-chrétien et concernant les rapports PR-238 A et PR-243 A.

Nous avons également reçu la motion urgente M-346 de MM. Jacques François, Gérard Deshusses, Alain Marquet, Didier Bonny et M^{me} Liliane Johner, intitulée «Affichons notre opposition à la guerre». L'urgence de cette motion sera traitée à 20 h 30.

Nous prenons maintenant les motions d'ordre les unes après les autres et tout d'abord celle concernant la proposition PR-269, traitant des travaux structurels et de sécurité du bâtiment du Restaurant du Parc des Eaux-Vives. Je donne la parole à M. Ferrazino, conseiller administratif.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je ne ferai pas un long développement sur cette proposition, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux. Comme vous l'avez appris, le futur exploitant du Restaurant du Parc des Eaux-Vives ayant été désigné, il nous appartient bien évidemment de procéder à la restauration complète du bâtiment, pour les raisons que vous connaissez déjà, en tout cas les quinze membres de la commission des travaux qui se sont d'ores et déjà déplacés pour constater l'état de ce bâtiment. Ils ont pu se rendre compte qu'il convenait de voter un crédit complémentaire pour faire face à l'ensemble des travaux, compte tenu, notamment, de la vétusté du bâtiment. Je crois que tout le monde s'accorde à reconnaître qu'il y a maintenant une certaine urgence à mettre un terme, nous l'espérons définitif, à ce dossier. C'est la raison pour laquelle le Conseil administratif vous demande de bien vouloir accepter de traiter ce soir encore la proposition PR-269.

M. Bernard Lescaze (R). Il est clair que la saga du Restaurant du Parc des Eaux-Vives devrait bientôt toucher à sa fin. Le groupe radical est donc favorable pour voter la motion d'ordre de cette proposition, mais il le sera moins pour voter cet objet sur le siège; toutefois, il se soumettra au vote de la majorité de ce Conseil. Au contraire, il dit déjà maintenant que la manière dont ce dossier semble avancer ne le satisfait pas et il le répétera ce soir. Il y a urgence de traiter ce dossier, notamment parce que nous ne voulons pas que ce soit le Conseil municipal qui soit jugé responsable du retard, à notre avis inévitable, que présentera l'ouverture du Restaurant du Parc des Eaux-Vives. En conséquence, nous tenons à ce que le Conseil administratif prenne sa pleine responsabilité pour que cette ouverture, annoncée à son de trompe pour le 3 juillet, puisse se faire. En conséquence, nous accepterons la motion d'ordre de cette proposition.

M^{me} Liliane Johner (AdG/TP). Par souci d'efficacité, et au nom de l'Alternative, je vous prie de prendre note que nous accepterons toutes les motions d'ordre qui nous ont été annoncées.

M. Didier Bonny (DC). Monsieur le président, le groupe démocrate-chrétien fera de même que l'Alternative. Afin de ne pas perdre de temps, nous accepterons toutes les motions d'ordre qui ont été énoncées tout à l'heure par vous-même et nous discuterons de la proposition et des rapports qui en font l'objet à notre séance de ce soir, à 20 h 30.

M^{me} Linda de Coulon (L). Il est bien clair que nous discutons actuellement uniquement de la motion d'ordre sur la proposition PR-269 et non pas sur l'ensemble des objets que vous avez cités tout à l'heure, Monsieur le président. Nous nous rallions à ce que viennent de dire les préopinants en acceptant la motion d'ordre concernant la proposition PR-269.

Mise aux voix, la motion d'ordre concernant la proposition PR-269 est acceptée à la majorité (2 oppositions).

Le président. Nous passons maintenant à la deuxième motion d'ordre, qui concerne le rapport sur la proposition PR-163, traitant des limites de zones dans le quartier des Charmilles.

Personne ne souhaitant prendre la parole, je mets cette motion d'ordre aux voix.

Mise aux voix, la motion d'ordre concernant le rapport PR-163 A est acceptée à la majorité (2 oppositions et quelques abstentions).

Le président. Nous traitons maintenant la motion d'ordre sur le rapport PR-227 A, concernant les travaux complémentaires de réaménagement de la place de Cornavin et d'aménagement du boulevard James-Fazy et de l'esplanade de Notre-Dame.

Personne ne souhaitant prendre la parole, je mets cette motion d'ordre aux voix.

Mise aux voix, la motion d'ordre concernant le rapport PR-227 A est acceptée à la majorité (4 oppositions et 2 abstentions).

Le président. Nous passons maintenant à la motion d'ordre concernant le rapport sur la proposition PR-239 traitant de l'aménagement de l'ensemble des projets de la place de Châteaubriand.

Le Conseil administratif ne souhaitant pas s'exprimer, la parole est à M^{me} de Coulon.

M^{me} Linda de Coulon (L). Je vous remercie, Monsieur le président. Il faut avoir un certain courage pour se lever parce que, comme vous le voyez, la tribune du public est bien remplie de personnes qui espèrent que cet objet sera voté ce soir. En réalité... (*Remarques, brouhaha et huées.*)

Une voix. Ce n'est pas sur le parc des Chaumettes!

M^{me} Linda de Coulon. C'est sur quel sujet? (*Remarque.*) Ah, excusez-moi, je reprendrai la parole tout à l'heure; j'avais compris que c'était sur le rapport PR-239 A...

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Non, Madame de Coulon, il ne s'agit pas ici du parc des Chaumettes, il s'agit de l'aménagement de Châteaubriand, mais vous avez raison, il y a une certaine similitude, parce que dans les deux cas les habitants nous demandent depuis des années d'intervenir pour aménager ces quartiers et je dirai que c'est pour les mêmes raisons que vous allez soutenir tout à l'heure l'urgence de traiter le parc des Chaumettes qu'il faudrait le faire maintenant pour Châteaubriand.

M^{me} Linda de Coulon. Je ne me suis donc pas trompée de rapport, mais seulement sur la raison de la présence des personnes à la tribune ce soir. Cela me met d'autant plus à l'aise, car, en réalité, c'est bien sur le rapport concernant la place de Châteaubriand que je voulais m'exprimer.

D'urgence, sur le plan matériel, il n'y en a absolument aucune. Il est vrai que les parties directement intéressées par les projets contenus dans la proposition PR-239 attendent depuis un certain temps déjà et qu'elles sont pressées qu'ils aboutissent, on ne peut pas les blâmer, mais ce n'est pas une question de un ou deux mois qui va changer la situation.

D'autres objets concernant des chantiers de la Ville, Monsieur Ferrazino, tout aussi importants, attendent de passer devant notre Conseil. Je vous citerai comme exemple le rapport sur la proposition PR-238, qui demande l'ouverture de trois crédits destinés à la construction d'un groupe scolaire avec crèches et locaux pour

le Service des espaces verts et de l'environnement aux Ouches, dont le rapport attend d'être traité après avoir déjà été reporté une fois. Ce retard dans ce dossier va poser de véritables problèmes d'ordre matériel et les magistrats feraient bien également de consulter leurs services.

Concernant les autres chantiers de la Ville, ayons le courage politique de refuser la motion d'ordre, plutôt que de céder par pur électoralisme, comme semblent le faire les deux magistrats concernés, MM. Ferrazino et Tornare. Ce projet pour la place de Châteaubriand est attendu depuis longtemps, il est vrai, et la fin de sa réalisation n'est prévue que dans plusieurs années. L'acceptation de la motion d'ordre sur le rapport PR-239 A aujourd'hui n'y changera absolument rien. Elle aura pour seul effet de chambarder encore un peu plus l'ordre du jour du Conseil municipal, au détriment d'autres propositions. Vu les discussions auxquelles a donné lieu ce projet au sein de la commission des travaux, qui a refusé plusieurs auditions, ce débat risque bien d'être long. Je préconise par conséquent le refus de la motion d'ordre pour ce rapport.

M. Manuel Tornare, conseiller administratif. Monsieur le président, vous direz à M^{me} de Coulon que cela fait des années que les habitants des Pâquis, comme l'a dit mon collègue Ferrazino, attendent la réalisation de l'aménagement du périmètre de Châteaubriand.

Je sais, Madame de Coulon, que vous êtes contre les crèches, puisqu'il y a environ un mois vous avez refusé la prise en considération de la proposition PR-249 concernant le projet de 8,4 millions que j'avais proposé pour de nouvelles crèches. Vous êtes aussi contre les maisons de quartier; la villa Dufour, qui fait l'objet d'un des neufs crédits qui vous sont soumis dans la proposition PR-239, va être restaurée, car elle en a bien besoin.

Je dirai que ce n'est pas de l'électoralisme, c'est en tout cas moins électoraliste que le sauvetage du Restaurant du Parc des Eaux-Vives pour certains de vos candidats. (*Applaudissements.*)

(*M^{me} de Coulon demande la parole.*)

Le président. Madame de Coulon, nous discutons de la motion d'ordre sur le rapport PR-239 A. Vous avez déjà parlé, donc vous vous exprimerez tout à l'heure, lors du débat sur ce sujet, si l'urgence est acceptée. (*Remarque de M^{me} de Coulon.*) Bien, je vous donne la parole, Madame de Coulon.

M^{me} Linda de Coulon (L). Merci, Monsieur le président. Je tiens à préciser que M. Tornare m'écoute bien mal, parce que la proposition PR-238, à laquelle je faisais allusion tout à l'heure et qui mérite d'être votée, prévoit aussi la construction de crèches. Alors, Monsieur Tornare, ne dites pas n'importe quoi! Je me suis exprimée en tant que présidente de la commission des travaux, commission qui a le souci et qui se sent responsable du bon suivi des dossiers.

Mise aux voix, la motion d'ordre concernant le rapport PR-239 A est acceptée à la majorité (quelques oppositions et abstentions).

Le président. Nous passons maintenant à une motion d'ordre du groupe démocrate-chrétien concernant le rapport sur la proposition PR-238, traitant de la construction du groupe scolaire des Ouches et de divers équipements.

Le Conseil administratif ne souhaitant pas s'exprimer, je passe la parole à M. Dossan.

M. Guy Dossan (R). Merci, Monsieur le président. Si je peux comprendre la démarche du groupe démocrate-chrétien, par contre, je vous annonce que le groupe libéral refusera cette motion d'ordre. En effet, comme rapporteur, j'avais demandé au bureau...

Une voix. Le groupe «libéral»?

M. Guy Dossan. Excusez-moi, c'est un malheureux lapsus! Je rectifie, le groupe radical refusera cette urgence pour la raison suivante.

Comme rapporteur de l'objet en question, j'avais demandé, lors du dépôt du rapport, que ce dernier passe justement en urgence. Cela n'a visiblement pas ému grand monde. A la dernière séance, la présidente de la commission des travaux et moi-même sommes intervenus auprès des deux conseillers administratifs concernés pour leur dire qu'il y avait urgence à faire passer cet objet. Visiblement, cela ne les a pas émus non plus. Il n'y a donc pas de raison de forcer un âne à boire s'il n'a pas soif.

En conclusion, il n'y a pas de raison de faire le travail du Conseil administratif, nous refuserons donc cette urgence.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Votre argumentation est tellement subtile, Monsieur Dossan, que le sens de celle-ci m'a échappé.

Ce que demande M. Bonny en déposant cette motion d'ordre est tout à fait sensé. Je pense qu'il est inutile de faire un long développement à ce propos. Chacun sait, parce qu'on l'a dit et redit, Monsieur Dossan, qu'il y a un certain nombre d'engagements que nous avons pris dans le quartier des Ouches pour la création d'une école. On ne peut donc pas retarder, séance après séance, le vote sur la proposition PR-238. Pour cette raison, nous vous invitons à faire bon accueil à cette motion d'ordre sur le rapport PR-238 A, encore une fois pleinement justifiée, de M. Bonny. D'ailleurs, M^{me} de Coulon devrait la suivre, puisque j'ai cru comprendre tout à l'heure qu'elle réclamait, à juste titre, que l'on traite rapidement le dossier concernant l'école des Ouches.

Monsieur le président, je me réserve tout à l'heure de déposer une ultime motion d'ordre concernant le rapport PR-107 A.

Mise aux voix, la motion d'ordre concernant le rapport PR-238 A est acceptée à la majorité (quelques oppositions).

Le président. Nous passons maintenant à une motion d'ordre qui émane également du Parti démocrate-chrétien et qui concerne le rapport sur la proposition PR-243, qui a pour objet le renouvellement de véhicules du Service d'incendie et de secours.

La parole n'étant pas demandée sur cette motion d'ordre, je la mets aux voix.

Mise aux voix, la motion d'ordre concernant le rapport PR-243 A est acceptée à la majorité (quelques oppositions et abstentions).

Le président. La parole est demandée par M. Christian Ferrazino, conseiller administratif.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Nous vous proposons une ultime motion d'ordre concernant le rapport de M. Deshusses sur la proposition PR-107 ayant trait à l'aménagement d'une rue résidentielle à l'avenue Dumas et à des mesures de sécurité aux abords du groupe scolaire Peschier. Ce rapport devrait être renvoyé en commission, car il y a du nouveau à ce sujet; M. Deshusses vous en donnera connaissance tout à l'heure. C'est vraiment pour ne pas retarder inutilement l'avancement de ce dossier que nous vous demandons de bien vouloir accepter de traiter ce point encore ce soir.

Le président. La parole n'étant pas demandée, nous allons voter.

Mise aux voix, la motion d'ordre concernant le rapport PR-107 A est acceptée à la majorité (1 opposition et quelques abstentions).

Le président. Nous passons maintenant à un point qui ne figure pas à l'ordre du jour et pour ce faire je donne la parole à M. Deshusses, car je crois qu'il désire intervenir sur la réponse à la motion M-280, intitulée «Contrat de gestion pour la patinoire des Vernets.

M. Gérard Deshusses (S). En effet, Monsieur le président, la réponse du Conseil administratif à la motion M-280 a été renvoyée à la commission des travaux, en date du 5 juin 2002. La commission des travaux, à l'unanimité, a considéré que ce n'était pas un objet qui la concernait et que celui-ci devait être traité par la commission des finances. Nous proposons donc de vous remettre cette réponse afin qu'elle soit renvoyée à la commission des finances.

Le président. Il s'agit donc de retirer de la commission des travaux la réponse du Conseil administratif à la motion M-280 et de la renvoyer à la commission des finances.

Mis aux voix, le retrait de la réponse du Conseil administratif à la motion M-280 de la commission des travaux et son renvoi à la commission des finances est accepté à l'unanimité.

(N.d.l.r.: Lors de la séance du Conseil municipal du 6 mai 2003, à 17 h, ce vote sera annulé, car, contrairement aux dires de M. Deshusses, la réponse à la motion M-280 n'avait pas été renvoyée à la commission des travaux le 5 juin 2002.)

Le président. Je passe la parole à M^{me} Johner qui désire faire une communication.

M^{me} Liliane Johner (AdG/TP). Merci, Monsieur le président. A la lecture de la liste des objets en suspens, on pourrait supposer que la commission des pétitions n'a traité aucun sujet, or ce n'est pas le cas, les membres de cette commis-

sion sont très actifs et il ne reste que très peu de pétitions à étudier. Je suis entièrement responsable de cet état de fait, car j'ai omis de remplir le formulaire concernant le vote des rapports, ce qui va être fait sous peu, et je prie cette assemblée de bien vouloir m'excuser.

3. Présentation de la liste des jurés des tribunaux pour l'année 2004.

Le président. Nous traiterons ce point à 20 h 30, afin de permettre aux conseillères et conseillers municipaux de consulter la liste des jurés auprès de M. Christian Ferrazino, conseiller administratif, pendant la présente séance.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. J'aimerais simplement et formellement vous rappeler que nous avons reçu de la Chancellerie d'Etat une demande d'établir la liste des jurés des tribunaux pour l'année 2004. Comme nous le faisons traditionnellement, nous avons établi une liste où figurent des citoyens et des citoyennes de la commune, âgés de plus de 25 ans et de moins de 60 ans. Cette fois-ci, les lettres qui ont été retenues vont de la lettre «N» à la lettre «Z». Comme d'habitude, cette liste est à la disposition de celles et ceux qui souhaitent la consulter, soit durant cette séance, soit durant la pause. J'espère que vous pourrez adopter cette liste à notre séance de 20 h 30.

4. Questions orales.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Nous avons reçu ce matin, dans notre courrier électronique, les nouvelles directives concernant le calcul du coût, qui m'ont un tout petit peu interpellé. A cet égard, je voudrais poser à M. le conseiller administratif Ferrazino une question qui a trait aux intérêts intercalaires.

Dans l'ensemble des propositions que vous nous faites, vous calculez toujours un intérêt intercalaire sur la totalité du crédit. Maintenant, on le divise entre intérêt intercalaire sur les fonds propres ou sur les fonds étrangers, cela n'a pas d'importance, puisque le calcul arrive exactement au même.

La question que je me posais était de savoir dans quelle ligne des comptes, subsidiairement du budget, apparaissait la contre-écriture des intérêts intercalaires.

Je vous avais déjà posé la question pour les honoraires de promotion. Vous m'aviez indiqué fort pertinemment la ligne concernée et je vous avais repris en disant que celle-ci ne correspondait pas, et de loin, au montant des investissements. Vous m'aviez fort opportunément répondu qu'en effet l'ensemble des investissements n'avaient pas tous trait à des travaux de votre département, qu'un certain nombre de ceux-ci avaient trait à d'autres éléments.

Reprenant mes comptes 2001, reprenant mon budget 2003, je n'ai trouvé aucune ligne de revenus qui pouvait correspondre de près ou de loin aux intérêts intercalaires et je me demande comment ceux-ci sont ventilés dans les comptes et dans le budget de notre municipalité.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Monsieur Froidevaux, puisque vous préférez m'interroger, plutôt que d'interroger le magistrat en charge des finances, sur ces questions financières, je lui transmettrai votre question, ce qui me permettra de vous répondre dès demain

M. Guy Savary (DC). J'ai une question pour M. Ferrazino. A la suite de la motion M-44 de M. Didier Bonny et de votre serviteur et de la réponse du Conseil administratif du 10 avril 2001, j'aimerais savoir où en est l'implantation d'arbres et de fleurs à la rue de Carouge. Merci.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Depuis le vote de la motion M-44, le 28 février 2000, nous avons travaillé, mon collègue Tornare et moi-même, pour voir comment nous pouvions y répondre.

J'ai fait savoir, si ce n'est à vous, c'est donc à M. Bonny, que nous avons examiné notamment la nature du sous-sol. Vous ne serez pas étonnés d'apprendre que la rue de Carouge, ce n'est pas véritablement un gruyère, mais ce n'en est pas loin. En effet, le sous-sol est hautement occupé par toutes sortes de canalisations et il n'est pas évident, par conséquent, d'avoir la surface de terre nécessaire pour développer des arborisations sur le pourtour de la rue de Carouge. La conclusion à laquelle nous sommes arrivés et que nous allons bientôt vous présenter, Monsieur Savary, c'est que, puisque nous ne pouvons pas, pour des raisons matérielles ou physiques, donner une suite dans le sens de ce que vous aviez souhaité à l'arborisation de la rue de Carouge depuis le rond-point de Plainpalais, nous avons par contre la possibilité d'y répondre en accentuant l'arborisation dans les

rues perpendiculaires à la rue de Carouge. C'est dans ce sens-là que nous travaillons en ce moment entre le rond-point de Plainpalais et la place des Augustins. Pour toutes les rues parallèles, nous avons des projets que nous vous présenterons prochainement et qui répondent, mais en partie seulement, à la motion à laquelle vous avez fait allusion.

M. René Grand (S). Ma question s'adresse à M. Ferrazino. La veille du samedi 1^{er} février, un accident a eu lieu à la rue Daubin. Un enfant de 7 ans a été renversé par une voiture qui venait de la rue de Lyon pour traverser la rue Daubin jusqu'à la rue des Charmilles. Pourquoi est-ce que je soulève ce fait? C'est simplement parce qu'il n'y a aucun passage pour piétons à la rue Daubin entre la rue de Lyon et la rue des Charmilles. Souvent, des voitures prennent ce raccourci et s'élancent à toute vitesse dans la rue Daubin et la rue de la Dôle pour essayer d'éviter les bouchons.

Serait-il possible, Monsieur Ferrazino, d'installer des passages pour piétons afin de protéger les gens dans les nombreux carrefours de la rue Daubin, de la rue de la Dôle et de la rue Cavour?

Le président. M. Ferrazino vous répondra demain.

M. Michel Ducret (R). Ma question concerne le parking public de Rive. Depuis quelque temps, cet établissement est fermé en soirée, notamment le week-end. La cause en est apparemment que, depuis quelque temps, il y a eu quelques agressions dans ce parking. Le résultat, c'est que le week-end, alors qu'il y a de nombreux établissements publics dans ce secteur, établissements qui attirent énormément de clients, et ce parking étant fermé, la clientèle de ces établissements ne trouve pas de place pour se garer et laisse ses véhicules n'importe où, notamment sur les trottoirs, ce qui n'est pas forcément agréable pour les usagers du quartier. En outre, cela peut avoir, à terme, un effet de repoussoir par rapport aux clients de ce quartier animé. La fermeture de ce parking est une aberration évidente. D'autre part, il me semble que, lorsqu'on exploite un établissement d'utilité publique, même lorsqu'il est privé, on a le devoir de l'exploiter en tout temps, pour tous les usages auxquels il est destiné, et on a également le devoir d'y assurer la sécurité.

Ce parking, qui a été construit il y a de nombreuses années, a disposé pour ce faire d'une autorisation de construire. Cette autorisation suppose bien entendu des droits, mais elle suppose également des obligations par rapport à la vie de

notre centre-ville, cela non seulement la journée pour recevoir les voitures des clients du centre-ville, mais aussi le soir pour les clients qui viennent au centre-ville et qui contribuent également à son animation.

Ma question est la suivante: pouvons-nous intervenir pour que la fermeture nocturne de ce parking d'utilité publique soit interdite et que ledit établissement remplisse ses obligations de sécurité et sa fonction, qui consiste à recevoir les voitures de clients du centre-ville à toute heure du jour et de la nuit?

Le président. Le Conseil administratif souhaite-t-il répondre? Monsieur Ferrazino, vous avez la parole.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Pour autant qu'il y ait une question, je veux bien vous répondre, mais j'ai plutôt compris que c'était une déclaration que vous faisiez, Monsieur Ducret. Quelles sont les conditions qui ont été posées pour l'autorisation de construire? Je ne peux pas vous le dire. Cependant, nous sommes prêts à nous renseigner auprès du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, et, si nous arrivons à obtenir le renseignement d'ici demain, nous vous le communiquerons.

Ce que vous avez signalé pour le parking de Rive, d'autres l'ont signalé pour le parking de La Placette, à la place Grenus, en se demandant pourquoi il n'était pas ouvert le soir, puisqu'il s'agit d'une situation un peu similaire à celle que vous décrivez. Comme vous le savez, La Placette, à ce jour, n'a toujours pas souhaité ouvrir au public son parking le soir, mais nous essayerons d'examiner s'il y a des conditions dans le cadre de l'autorisation de construire.

Personnellement, et je pense qu'il en va de même pour vous, Monsieur Ducret, j'attends que les transports publics genevois instaurent un horaire nocturne un petit peu plus étalé que ce que l'on connaît aujourd'hui, de sorte que ceux qui fréquentent le centre-ville, y compris au-delà de minuit, puissent le faire autrement qu'en voiture. (*Applaudissements.*)

M. Michel Ducret (R). Je serai bref. M. Ferrazino sait parfaitement qu'en ce qui concerne les transports publics nocturnes je ne suis pas en retard sur cette proposition.

Toutefois, je pense qu'il faut quand même souligner une chose, Monsieur le conseiller administratif: il y a une grande différence de statuts entre le parking

de La Placette, qui est un parking commercial, qui est précisément lié à un commerce, et le parking de Rive, qui a été construit à destination de tout public et non pas pour les quelques commerces qui se trouvent au-dessus!

M. Guy Dossan (R). Ma question s'adresse à M. Vaissade, et j'espère que quelqu'un la lui transmettra. La commission des arts et de la culture a demandé, il y a longtemps, un élagage de la liste des ayants droit aux spectacles populaires. J'ai appris, tout à fait par hasard, que cette liste a été tellement élaguée qu'elle a été supprimée; plus aucune association qui figurait sur cette liste n'a maintenant le droit d'avoir accès aux spectacles populaires. Il semblerait que ces droits aient été transmis au social, et ce serait les gens de la Coulou ou du CARE qui y ont droit. J'aimerais savoir pourquoi le magistrat ne nous en a pas informés. J'ai été très surpris et je demande qu'il nous dise maintenant qui a droit à ces spectacles populaires.

Le président. Votre question sera transmise à M. Vaissade.

M^{me} Virginie Keller Lopez (S). Ma question s'adresse à l'ensemble du Conseil administratif, parce que je ne sais pas très bien à qui l'adresser en particulier. Il y a eu, dans la *Feuille d'avis officielle* du 20 janvier 2003, une requête en autorisation de la part de Swisscom pour installer une antenne de téléphonie mobile au 22, rue de Villereuse. Dans le quartier, une campagne d'affichage visait à alerter les habitants sur les dangers que comportaient ces antennes et nous avons pu voir également dans la presse, au courant du mois de janvier, que plusieurs communes du canton de Genève refusaient dorénavant l'installation d'antennes de téléphonie mobile.

Je sais que certains locataires du quartier ont téléphoné à la Gérance immobilière municipale pour voir si elle avait plus de renseignements à leur fournir, mais que cette dernière n'a pas pu leur donner plus d'information à ce sujet. En fait, les habitants du quartier se demandent quelle est la politique de la Ville à ce sujet, que faire, comment faire, s'ils doivent réagir et comment.

M. Pierre Muller, conseiller administratif. Madame Keller Lopez, s'agit-il d'un immeuble appartenant à la Ville de Genève?

M^{me} Virginie Keller Lopez. Je ne crois pas, non.

M. Pierre Muller, conseiller administratif. C'est bien ce qu'il me semblait. M. Ferrazino vous donnera des explications circonstanciées. Nous avons clairement exprimé un choix à ce propos: nous ne voulons pas d'antenne de téléphonie mobile sur les immeubles appartenant à la Ville de Genève.

- 5. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 3 685 000 francs destiné à l'aménagement de zones 30 km/h en ville de Genève (PR-172 A)¹.**

Rapporteur: M. Damien Sidler.

La commission, présidée par M. Deneys, puis par M. Ducret, a traité cet objet lors de ses séances des 23 avril, 28 mai et 18 juin 2002.

Les notes de séances ont été prises par M^{me} Yvette Clivaz Beetschen, que le rapporteur remercie de son précieux travail.

Préambule

En 1991, le Conseil d'Etat approuvait son plan d'assainissement de l'air. Parmi les mesures adoptées en faveur de la réduction des nuisances de bruit et de pollution de l'air figurait la création de zones 30 km/h dans les quartiers urbains. En 1992, l'Office des transports et de la circulation a présenté sa conception Circulation 2000, qui prévoit une généralisation des zones 30 km/h à l'ensemble de l'agglomération. En 2000, la Ville de Genève a présenté son projet de plan directeur des chemins pour piétons, dont le volet N° 5 inclut la mise en œuvre de telles zones.

Toutefois, la Ville de Genève a souhaité une mise en œuvre progressive de ces zones, en fonction des demandes des associations locales. C'est ainsi que, fidèle à ses principes, elle a défendu la mise en œuvre de telles zones dans les quartiers des Grottes et des Pâquis. Aujourd'hui, par cette proposition, la Ville de Genève veut répondre aux demandes suivantes: Hauts-de-Champel, Cluse-Roseraie, Vieuxseux-Franchises, Petit-Saconnex, Cité-Jardin d'Aire, la Jonction, Saint-Jean, Vermont, Liotard, la Forêt, le Mervelet, les Eaux-Vives.

¹ «Mémorial 159^e année»: Proposition, 3092.

Il s'agit d'une première étape de réalisation des demandes dont la Ville de Genève a connaissance. En fonction des nouvelles demandes des associations locales de quartier, d'autres propositions seront certainement présentées au Conseil municipal.

Cette proposition couvre les travaux de la Division de la voirie et l'information menée par le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public.

Séance du 23 avril 2002

Audition de M. Christian Ferrazino, conseiller administratif, accompagné de MM. Philippe Gfeller et Alexandre Prina, respectivement chef et adjoint du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public, ainsi que de M. Jean-Pierre Zoller, chef du Service entretien du domaine public

M. Ferrazino indique que la mise en œuvre des zones 30 km/h se fait en fonction de la spécificité de chaque quartier. Pour avoir une unité des aménagements urbains et de la présentation proposée, les services ont travaillé sur ce qui devrait être fait concernant les zones 30 km/h actuelles et futures. Il ne s'agit pas d'imposer de nouvelles zones mais de répondre simplement aux demandes des habitants. Avec l'Etat, ils avaient projeté d'instaurer six zones par année. Comme il n'y avait pas de financement spécifique, M. Ferrazino a préféré ne pas précipiter les choses.

Pour le quartier de Cluse-Roseraie, des discussions ont lieu dans le cadre de l'enquête publique avec les associations locales. Les services ont également travaillé sur Vieusseux, les Franchises, le Petit-Saconnex et Saint-Jean. Ces aménagements peuvent nécessiter des travaux de génie civil, de peinture ou de serrurerie. Il peut s'agir d'un élargissement de trottoir ou d'une avancée; d'autres fois, il y a moins à faire. Il relève que, dans le cadre de ces aménagements, l'information est essentielle et est d'ailleurs demandée par la Confédération. L'instauration de la priorité de droite dans ces zones est légalement demandée et peut parfois poser problème.

M. Prina indique que les premières zones ont été créées aux Grottes et au Grand-Pré en 1991 et 1992, puis aux Pâquis. Cette dernière a été combattue jusqu'au Tribunal fédéral (TF) et tranchée avec une demande de prendre un certain nombre de mesures complémentaires, notamment une expertise sur la vitesse et une mise en évidence des mesures de modération. Au début de 2001, il y a eu les zones 30 km/h à Champel et à Beau-Soleil, puis aux Acacias. A la fin de 2001, il y a eu l'extension des zones 30 km/h au Petit-Saconnex, à Vieusseux et aux Franchises où elles sont en cours de marquage. Ces modifications sont faites en

concertation avec les associations d'habitants, de parents d'élèves et de commerçants. Dans la demande de crédit, 460 000 francs sont prévus pour l'information du public et une campagne de sensibilisation bisannuelle pour les écoles.

M. Ferrazino indique que ses services travaillent toujours en concertation et selon la volonté des habitants du quartier. A la rue Leschot, la proposition précisait qu'il s'agissait d'une rue résidentielle, c'est pourquoi les trottoirs ont été enlevés. Pour les radars, il explique qu'ils relèvent d'une infrastructure cantonale et que la commune n'a pas de matériel de ce type. Selon l'ordonnance sur les zones 30 km/h, il a été admis que l'on pouvait déroger au principe de la priorité de droite lorsque la sécurité routière l'exigeait. Mais il ne pense pas qu'ils peuvent faire exactement le contraire de ce qui est demandé en mettant partout des stops.

Selon l'ordonnance du 28 septembre 2001, les zones résidentielles ne sont par conformes et doivent être transformées en zones de rencontre. Comme Genève avait un certain retard en matière de zones résidentielles, il n'y a pas eu à s'adapter. Il est vrai qu'à la Rôtisserie M. Ferrazino avait un peu anticipé. M. Ferrazino indique que cette zone est toujours à l'examen devant les commissions et qu'elle est actuellement, suite à des observations, retravaillée par les mandataires. Pour les totems, il dit qu'il n'y aura qu'un seul modèle et qu'il y a 280 endroits qui ont été répertoriés. La pose peut se faire sur un trottoir existant ou nécessiter certains aménagements de génie civil (trottoirs traversants, avancées ou pastilles).

Une commissaire s'étonne que l'on puisse faire abstraction du résultat de la votation où 66% de la population s'était dit défavorable à la zone 30 km/h. Elle demande quels sont les critères qui font que l'on donne suite à une demande de mise en zone 30 km/h.

M. Ferrazino fait remarquer que l'objet de la votation était différent. Il s'agissait d'instaurer une zone 30 km/h généralisée dans les agglomérations de toutes les villes sans distinction. Il indique que les demandes émanent bien souvent d'associations d'habitants ou de maisons de quartier avec lesquelles ils se réunissent plusieurs fois. Ils ne décident jamais de mesures de cette importance à trois autour d'une table. Il y a une large information et une publicité qui est faite.

Concernant l'aménagement de la rue du Lac, M. Prina indique que, suite au recours, ils devraient déposer des écritures à la fin du mois d'avril.

Une commissaire s'étonne que l'on continue à mettre des pistes cyclables à contresens; elle trouve ces pistes dangereuses.

M. Ferrazino reconnaît qu'avec les zones 30 km/h les pistes cyclables à contresens se généralisent, mais il précise que ses services cherchent toujours à trouver l'endroit le plus favorable pour les installer. Il dit que, s'il y a des contresens dangereux, il est prêt à en discuter pour trouver une meilleure solution.

Cependant, un commissaire relève que, dans la mesure où il s'agit pour les zones 30 km/h d'une réappropriation de l'espace par l'habitant, on devrait changer de référentiel et plutôt parler du contresens des automobiles.

Une commissaire relève que, lors de la votation sur les 30 km/h, les habitants des Pâquis ont voté non à 53%, et elle se demande jusqu'à quelle limite la volonté populaire est respectée.

M. Ferrazino relève qu'il ne fait que répondre à des demandes et ne sait pas comment les quartiers vont se déterminer demain.

A la suggestion d'un commissaire de mettre les armoiries des quartiers sur les totems, M. Ferrazino répond que cela pourrait être envisagé.

Séance du 28 mai 2002

Audition de M. Jesseney, représentant de l'Office des transports et de la circulation

M. Jesseney déclare que le marquage des entrées est important et que des mesures de réglementation de la circulation doivent être prises, tel le rétablissement des priorités à droite.

La question des dimensions idéales pour les zones 30 km/h et de la nécessité de poser des rappels à l'intérieur de certaines zones a été très largement débattue. Au départ, les instructions fédérales prévoyaient des zones de 0,4 km² pouvant aller jusqu'à 0,7 km². Depuis, des surfaces plus importantes ont été admises à condition qu'il y ait une homogénéité du quartier. Cette exigence devrait être suffisante. Si par la suite l'on constate des dépassements de vitesse trop importants, il faudra prendre des mesures. Il rappelle qu'il est demandé un examen ultérieur pour voir si l'effet escompté est bien celui qui est pratiqué.

M. Jesseney relève qu'aux USA le principe de la priorité n'existe pas. Il indique que les stops toute direction (4 stops) ont commencé en 1991. Le TF a déclaré que c'était contraire à la loi sur la circulation routière, même si une expertise a pu démontrer qu'il y avait une baisse importante des accidents. M. Ramseyer a décidé de les maintenir et ils sont maintenus, car il n'y avait pas d'autres solutions. Il est normal que, compte tenu de la réglementation du TF, cela ne soit toutefois pas suggéré dans les recommandations pour les zones 30 km/h, car toutes les rues sont au même niveau de priorité.

M. Jesseney indique que des contrôles de vitesse sont pratiqués dans ces zones, mais qu'ils sont limités étant donné la capacité de la police. Il relève qu'il semble qu'il y ait une surestimation de la vitesse, car généralement l'on a

pu constater que la vitesse dans ces zones était relativement faible et qu'il était rare que l'on se trouve au-dessus de 30 km/h. Il explique que cette difficulté d'appréciation de la vitesse provient du fait que l'appréhension est différente. Il ajoute que les TPG doivent respecter les mêmes limitations. Toute nouvelle implantation de zone 30 km/h est discutée avec l'ensemble des associations intéressées à la question et l'on tient compte de tous les avis avant la mise à l'enquête publique.

Une commissaire pense que cela entraînera une baisse de la vitesse commerciale pour les transports publics, car, sur les lignes importantes, ceux-ci sont normalement à 40-45 km/h entre deux arrêts.

Dans une zone 30 km/h, les accès pour les pompiers sont garantis: on ne trouve pas une allée de moins de 3 m, voire de 3,50 m, conformément aux demandes du SIS. La question qui se pose est plutôt de savoir si les voitures sont toujours parkées correctement.

Audition de MM. Ziegler et Rouiller, représentants de la Coordination transport

M. Ziegler explique qu'il intervient au nom de la Coordination transport, qui est une association qui se préoccupe de l'environnement et de questions de sécurité. Elle regroupe l'Association transports et environnement (ATE), Pro Juventute, Pro Senectute, l'association des piétons et l'association de la rue de l'Avenir. Il indique que c'est à ce titre que M. Rouiller, animateur, intervient.

Il présente quelques réalisations de zones 30 km/h dans d'autres villes telles que Lausanne, Berne ou Zurich et remet aux commissaires, pour information, une brochure produite par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, qui donne un aperçu relativement complet des réalisations et des procédures mises en œuvre.

M. Rouiller indique que leur souci est de protéger les catégories les plus faibles en particulier les personnes très âgées et les jeunes. Il indique que, selon une statistique établie par le Bureau de prévention des accidents, un piéton atteint par un véhicule roulant à 60 km/h risque d'être tué 80 fois sur 100; avec une vitesse de 30 km/h, cette proportion passe à 20 sur 100.

Il explique que Zurich a divisé sa commune en 23 secteurs et a créé 120 zones 30 km/h. Ils ont commencé il y a un certain nombre d'années et ont été bloqués par des recours. A la fin des procédures, ils ont décidé de réaliser 80 zones 30 km/h en une année avec des mesures relativement peu coûteuses. Vu le nombre, ils ont été obligés d'innover. Il rappelle que l'objectif des zones 30 km/h est de réduire la vitesse, le transit et la pollution et d'augmenter la sécurité. Un des objectifs est aussi d'amener un changement des mentalités et de faire accepter ces zones proposées en introduisant des mesures légères.

Dans la gamme des mesures, M. Rouiller cite les ralentisseurs visuels posés au milieu des zones 30 km/h, qui peuvent être des pastilles rehaussées de 4 à 6 cm ou simplement virtuelles. Il indique que selon l'ordonnance il doit y avoir le moins possible de passages piétons dans ces zones. A Zurich, des passages piétons indicatifs non obligatoires ont été faits. La zone 30 km/h introduit un changement de philosophie, car toute la zone est accessible aux piétons et aux vélos. Comme mesures, l'on trouve également des mini-ronds-points.

Par rapport aux coûts de ces aménagements, il donne les indications suivantes:

| <i>Objet</i> | <i>Coût Fr.</i> | <i>Durée de vie</i> |
|--------------------|-----------------|---------------------|
| Pastille virtuelle | 1 500 | 5 ans |
| Pastille surélevée | 7 000 | 20 ans |
| Mini-rond-point | 12 700 | 20 ans |
| Totem d'entrée | 8 700 | 20 ans |
| Poteau d'entrée | 1 200 | 20 ans |

Les fameux coussins berlinois ou zurichoïses (seuil de rehaussement partiel) sont meilleur marché que nos seuils de ralentissement et permettent de supprimer les patrouilleurs aux abords des écoles.

M. Rouiller relève que le fait de pouvoir faire une zone en une fois, comme à Zurich, la rend plus efficace. Il dit qu'il est indispensable de marquer les entrées avec des portes ou des totems. L'information est également importante.

A Zurich, dans les nouvelles zones, il y a, en plus d'une information générale, des employés qui arrêtent les véhicules en distribuant un petit fascicule pendant les deux premières semaines. Puis, après un certain temps, des contrôles ponctuels sont effectués. Il indique que l'on trouve sur le site de la Ville «tempo30.ch» le catalogue des mesures.

A Lausanne, les demandes de zone 30 km/h sont présentées par bloc de 10 à 15 zones. Environ 30% des sommes budgétées est consacré à l'information. Des sanctions sont également prises après un certain temps.

La Coordination transport est favorable aux pistes cyclables en contresens du trafic automobile. A Bâle où cela se pratique beaucoup, il n'y a pas eu d'accidents graves dus à ces mesures.

Le trafic de transit est un aspect sur lequel la Coordination transport travaille, mais il ne devrait justement pas y avoir de relation directe avec les zones 30 km/h.

M. Rouiller rappelle qu'en principe il n'y a pas de stops dans les zones 30 km/h. Il est possible de prévoir des dérogations lorsque la sécurité l'exige, notamment par rapport aux transports publics.

M. Ziegler est d'avis qu'il est préférable pour la perception de la zone d'avoir une zone complète plutôt que des tas de coupures, car s'il y a trop de diversités l'automobiliste ne fait plus la différence.

M. Ziegler encourage à voter cette proposition. Il relève que la plupart des zones ont fait l'objet de discussion au sein de groupes de concertation et qu'il y a une demande latente. Par rapport à l'enveloppe qui arrive à des chiffres élevés, il relève que l'un des postes importants vient des trottoirs traversants. Il fait remarquer que cela n'est pas une nécessité, mais pense que c'est judicieux de les réaliser en même temps. Il estime qu'il est judicieux d'avoir un seul type de porte pour ensemble et qu'il faut les placer sur la chaussée et non pas sur le trottoir. Dans la mise en œuvre, il pense qu'il faut avoir un suivi non seulement au niveau des contrôles mais aussi voir comment la zone est appropriée et quelles mesures de correction il faudrait apporter.

Audition du Touring Club Suisse (TCS), section Genève

Se présentent M. Zwahlen, président, M. Claude Fischer, vice-président, et M. de Oliveira, ingénieur de la circulation.

M. Zwahlen déclare qu'ils ne sont pas opposés aux zones 30 km/h, mais qu'ils ne sont pas favorables à une généralisation de ces zones. Il rappelle d'ailleurs que celle-ci avait été refusée en votation et estime que la volonté populaire doit être respectée. Il relève que l'ordonnance fédérale prévoit que des expertises doivent être faites avant et après l'introduction. Ils ont fait des observations dans ce sens pour les quartiers de Saint-Jean et de la Cluse. Il dit qu'ils ne sont pas opposés à faire des zones 30 km/h dans des quartiers limités qui ne touchent pas le réseau primaire et secondaire.

M. de Oliveira indique que, sur le boulevard de la Cluse, le TCS a fait une analyse des vitesses et qu'il a pu constater que la moyenne journalière se situe entre 33 km/h et 37 km/h, ce qui est donc fortement en dessous de la vitesse générale actuelle. Il indique que, selon le relevé des accidents fait sur les années 1995 à 1999, 700 accidents sont dus à un manque d'attention momentanée et que seuls 3,5% des accidents sont en lien avec une vitesse excessive. 45% des accidents graves sont dus à un refus de priorité.

M. Claude Fischer estime que les zones 30 km/h n'apportent pas plus de sécurité, car dans ces quartiers la vitesse est déjà très basse, et il relève que par ailleurs les passages de sécurité et les stops sont supprimés. Enfin, il estime que ce qui se fait à Zurich ne peut pas être comparé avec Genève. Il y a beaucoup plus de trams et les «poches» sont beaucoup plus petites.

Discussion

Le Parti socialiste regrette que le TCS se soit cantonné au discours habituel et qu'il n'y ait pas eu de prise de position sur le sujet concret. Il estime pertinent de prendre des mesures pour différentes zones en même temps et que la grandeur des zones est à définir de cas en cas et peut varier d'une ville à l'autre. Enfin, il assène cette évidence issue des lois de la physique élémentaire: si les véhicules roulent plus lentement, ils sont forcément moins dangereux, car l'impact est lié au carré de la vitesse.

Les radicaux ne sont pas contre le concept de la zone 30 km/h en général, mais ils ne sont pas très contents de la proposition. La solution de faire de grandes zones laxistes ne correspond pas à l'esprit de la loi fédérale et représente une solution de facilité. Ils trouvent que les mesures d'accompagnement et de contrôle devraient être prévues dans la proposition et qu'un crédit d'évaluation après une année devrait y être inclus. Ils pensent qu'il ne faut pas que les lignes principales existantes des transports publics traversent les futures zones 30 km/h. Cependant, la Ville de Genève tient absolument à faire de grandes zones 30 km/h et sans tenir compte d'une hiérarchisation du réseau routier urbain sur laquelle toute cette réflexion devrait être fondée. Il est vrai que cela entraînerait une participation de l'Etat pour l'entretien des chaussées et ils comprennent que l'Etat ne soit pas très pressé.

Le Parti libéral relève qu'il a reçu de la propagande du TCS et de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage. A la différence du département, le TCS a produit d'importantes annexes techniques sur la notion d'accident par rapport à la vitesse. Il s'est également intéressé aux instructions techniques du Conseil fédéral qui demande que soit prouvé que l'instauration d'une zone 30 km/h améliore la sécurité routière et/ou la protection de l'environnement et qu'il s'agit de le prouver dans chaque cas par une étude sur les vitesses et le trafic. Il relève qu'il y a des objectifs techniques à atteindre, qui sont peut-être atteints, mais on n'en sait rien.

Pour le Parti démocrate-chrétien, si l'idée des zones 30 km/h ne lui est pas désagréable, cette proposition ne lui convient pas, car elle a trop un caractère de fourre-tout avec des informations techniques insuffisantes.

Les Verts estiment que la préoccupation politique de la Confédération lors de la publication de l'ordonnance était l'accroissement de la sécurité routière et de la qualité de la vie. Ce sont deux objectifs que l'on retrouve énoncés dans la proposition. Ils sont étonnés de constater que le TCS Genève évalue l'intérêt des zones 30 km/h à Genève en fonction du strict nombre d'accrochages impliquant les automobiles. Le but de ces zones est de produire un changement dans les comportements. Par ailleurs, Les Verts se demandent si l'on pourrait imaginer de

remettre à ciel ouvert, lors de la création des zones 30 km/h à Genève, des nants et des ruisseaux, comme cela a été fait à Neuchâtel et à Zurich dans ce type de zones.

L'AdG/TP aimerait bien qu'une étude soit menée quartier par quartier. Les pistes cyclables à contresens et les trottoirs abaissés seulement d'un côté d'un passage piétons sont un non-sens.

L'AdG/SI constate que nous sommes tous d'accord sur le principe que rouler moins vite est plus sûr, mais que les avis divergent sur la grandeur des zones 30 km/h à réaliser. Ce qui est important à leurs yeux, c'est de pouvoir prendre des mesures de façon à augmenter la sécurité à l'intérieur des quartiers. Il n'y a pas lieu d'attendre qu'il y ait des accidents pour agir. Ce sont très souvent les associations de parents qui revendiquent ces zones 30 km/h.

Décision

La proposition PR-172 est acceptée par 8 oui (2 S, 2 Ve, 4 AdG) contre 6 non (3 L, 2 DC, 1 R) et 1 abstention (R).

Note du rapporteur: Entre priorité de droite et contresens cyclable, le rapporteur Vert que je suis constate que le jargon utilisé pour les zones 30 km/h est politiquement tendancieux et semble clairement provenir d'un référentiel proautomobiles...

Le lecteur intéressé trouvera sur le site suivant de la Ville de Zurich un catalogue illustré des mesures développées dans cette ville et l'état de l'expérience: <http://www.stzh.ch/tempo30/>

Au bénéfice de ces explications, la commission de l'aménagement et de l'environnement vous invite, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet d'arrêté. (*Voir ci-après le texte de l'arrêté adopté sans modification.*)

M. Damien Sidler, rapporteur (Ve). Pour entrer en matière, j'aimerais vous faire part d'une petite imprécision qui s'est glissée dans mon rapport. A la page 8, au début du troisième paragraphe, on peut lire: «Le Parti libéral relève qu'il a reçu de la propagande du TCS et de l'Office fédéral de l'environnement...» En fait, il s'agit de lire: «Le Parti libéral relève que la commission a reçu de la documentation du TCS et de l'Office fédéral de l'environnement...»

Concernant les travaux de la commission, je dirai que cette dernière a auditionné l'OTC (Office des transports et de la circulation), la Coordination transport et le TCS (Touring Club Suisse), qui nous ont donné des conseils quant à la mise en œuvre des zones 30 km/h. Ils nous ont donné des exemples concrets, notamment de ce qui se passe à Zurich, où cette expérience dure déjà depuis un certain temps, ainsi que d'autres expériences à Lausanne ou dans d'autres villes. Nous avons eu un diaporama de ce qui peut se faire et les coûts de ces mesures nous ont été présentés. Ces auditions étaient très intéressantes.

Le TCS a lui-même produit deux rapports qui présentent un point de vue légèrement différent, notamment quant à la taille de ces zones et des poches que devraient représenter ces zones à vitesse réduite dans les quartiers.

Le seul point de divergence qui a été relevé par les groupes, sinon tout le monde était d'accord, c'est que certains trouvaient ces zones, telles qu'elles sont présentées dans la proposition du Conseil administratif, un peu trop importantes; pour d'autres, au contraire, elles représentaient les dimensions de la vie d'un quartier et il était important de les garder de cette taille-là.

Un autre problème a été soulevé, concernant les coûts. Effectivement, la majorité de la commission trouve que les mesures proposées sont un peu onéreuses par rapport aux montants articulés dans d'autres villes. On espère qu'au niveau des mesures les services de la ville feront preuve d'un esprit d'innovation, car les portails prévus à l'entrée des zones 30 km/h peuvent encore être retravaillés pour arriver à quelque chose de plus intéressant au niveau de la vie du quartier et pas seulement du point de vue des automobilistes.

Le président. Avant d'ouvrir le premier débat, j'informe les personnes qui se trouvent à la tribune du public que, selon l'article 36 de notre règlement, toute marque d'approbation ou de désapprobation leur est interdite.

Premier débat

M. Alain Fischer (R). Le groupe radical refusera le crédit de 3 685 000 francs demandé dans la proposition PR-172, pour la simple et bonne raison qu'il ne veut pas donner un blanc-seing au Conseil administratif. Nous ne sommes pas contre les zones 30 km/h, nous avons toujours été pour leur réalisation, mais nous ne voulons pas accorder un crédit dont nous ne savons pas à quoi il servira. Il est dit dans cette proposition que ce crédit servira, notamment, à installer des totems et des «oreilles de Mickey» – comme les appelaient certains sur les bancs des écologistes, il y a d'ailleurs eu plusieurs objets à ce sujet – mais, à part cela, il n'y a rien de mentionné dans cette proposition.

Je suis contrarié, Monsieur Ferrazino, par le fait qu'une fois de plus vous veniez avec une demande de crédit de 3 685 000 francs pour installer des zones 30 km/h, alors que nous savons que vous avez déjà commencé les travaux, avant même que le crédit ne soit voté; cela devient une habitude courante au Conseil administratif. Pour cette raison, nous allons tout simplement vous refuser ce crédit.

M. Sidler nous dit que ces zones 30 km/h ont été approuvées et sont opérationnelles, notamment à Zurich. Je tiens à rappeler à M. Sidler, qui siège tout comme moi à la commission de l'aménagement et de l'environnement, mais je pense que nous ne devons pas siéger lors de la même séance, que les zones 30 km/h installées à Zurich l'étaient dans de petites zones, dans des rues résidentielles, dans de petits quartiers. Or, ici, nous nous retrouvons avec des zones 30 km/h qui englobent deux, voire même trois quartiers. Nous n'avons jamais été convaincus de l'efficacité de ces zones 30 km/h qui, en plus, vont à l'encontre du vote populaire sur les zones 30 km/h généralisées qui avaient été refusées. Je sais que M. Ferrazino nous dira que ce n'est pas une zone 30 km/h généralisée, parce qu'elle l'est par quartier, c'est vrai, mais, si vous regardez sur le site Internet de la Ville de Genève, vous vous rendrez compte qu'à la fin de 2003 nous nous retrouverons avec quasiment 85%, voire 90%, de la commune en zones 30 km/h. Je ne suis peut-être pas juriste, vous, Monsieur Ferrazino, vous l'êtes, mais, aujourd'hui, en tant que simple citoyen, je remarque que cela devient une zone généralisée de 30 km/h.

De plus, ces zones 30 km/h vont à l'encontre de la loi fédérale, car cette dernière demande une réduction des passages pour piétons, or, dans le secteur Délices - Saint-Jean, vous voulez en ajouter 42!

Partant de cette constatation, appliquons simplement la loi fédérale, puis nous discuterons de cette demande de crédit de 3 685 000 francs. Le groupe radical s'opposera donc à cette demande de crédit.

M^{me} Alexandra Rys (DC). Ce projet propose la réalisation de 12 zones 30 km/h à travers la ville afin, je cite l'exposé des motifs de la proposition PR-172, «d'améliorer la sécurité des déplacements». La tare majeure de cette proposition est de faire croire que la vitesse est seule gage de sécurité routière. Non seulement cela est faux, mais en plus marteler cette idée dans la tête des gens est pervers, car cela fait oublier que le premier élément de la sécurité routière est la vigilance du conducteur. Ainsi, si on prend deux conducteurs roulant à 35 km/h et qui, percevant un obstacle, freinent, celui qui freinerait un huitième de seconde seulement après le premier, s'arrêterait sept mètres plus loin que lui. Si l'obstacle avait été un enfant sur la chaussée, je n'ai pas besoin de vous faire un dessin du résultat.

Selon les statistiques genevoises de 1990-2001, le nombre de piétons mortellement touchés est passé de 17 en 1990 à 1 en 2000, en oscillant entre 5 et 10 de 1991 à 1999, pour remonter à 8 en 2001. Les principales causes d'accidents de piétons sont imputées aux droits de priorité non accordés sur les passages pour piétons et à l'inattention. Parmi les 268 piétons impliqués dans des accidents en 2001, plus de la moitié des piétons étaient fautifs; ils se situaient majoritairement dans la tranche d'âge allant de 7 à 25 ans.

A part l'argument de la sécurité routière, nous constatons que cette proposition est un gigantesque trou noir. Pourquoi les neuf quartiers répertoriés ont-ils été choisis? Après quelles études? Quels étaient les problèmes rencontrés? Tout ce que l'on sait, c'est que les autorités se préoccupent de ces quartiers, parce qu'à un moment donné les associations locales ont demandé des zones 30 km/h. Quant à savoir de quelles associations il s'agit, nous pouvons toujours attendre.

L'absence d'analyse des quartiers proposés est stupéfiante. Le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public ne s'est préoccupé ni de faire mesurer les vitesses de circulation dans les quartiers concernés ni de dresser un bilan des accidents et de leurs causes. Malgré cela, le département est sûr d'avoir le bon plan! Le groupe démocrate-chrétien est très loin de partager cette sereine certitude et il n'est pas question pour lui d'accepter ce projet fourre-tout qui ressemble bien plus à un outil de propagande qu'à une réelle proposition d'aménagement.

Cependant, notre groupe sera toujours d'accord d'étudier des projets au cas par cas, pour autant que les dossiers reposent sur des bases solides. En l'état, notre groupe va donc refuser cette proposition et nous vous invitons vivement à en faire de même.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Nous sommes tous favorables à la sécurité, nous sommes tous favorables à la tranquillité, nous sommes tous favorables à la sécurité des déplacements.

Cela dit, la question qui est posée par cette proposition est de savoir si l'aménagement des zones 30 km/h est une mesure politique ou une mesure technique. En ce qui concerne la majorité de la commission de l'aménagement et de l'environnement, en ce qui concerne le chef du département interrogé spécifiquement sur ce point, il n'y a pas de doute, la mesure est une mesure politique. Or il se passe que l'aménagement des zones 30 km/h se fait conformément au droit fédéral et que le droit fédéral qui s'applique, même en ville de Genève, commande que ce soit une mesure technique. Alors, ce faisant, nous sommes en train, comme l'a dit M^{me} Rys, de faire un pur exercice de propagande là où nous devrions organiser en toute sécurité les déplacements des piétons.

La loi fédérale nous impose un certain nombre de contraintes, notamment l'obligation d'établir des zones 30 km/h à certaines conditions. La première condition est que l'on apporte deux preuves. La première preuve est que la vitesse de la circulation moyenne sur la zone concernée est supérieure à 30 km/h; la seconde est qu'il existe sur le site des accidents qui sont dus à cette vitesse supérieure à 30 km/h. En l'espèce, il ne s'agit pas de dire si la vitesse moyenne est ou non supérieure, ni si les accidents sont liés à cette vitesse, parce que ce sont des données que nous n'avons pas, ce sont des données que le TCS nous a présentées pour les avoir faites à titre privé, et ces analyses privées n'ont pas d'effets légaux. Ce qui est certain, c'est que, si ces données techniques sont dépassées, nous n'avons pas le choix, nous avons le devoir, nous avons même l'obligation d'établir ces zones 30 km/h.

Ce qui se passe dans notre municipalité, c'est que, bien loin de lire la loi fédérale, comme il est recommandé de la lire, nous nous limitons à constater que, à entendre le magistrat, nous pourrions faire des zones 30 km/h et, en conséquence, nous allons faire des zones 30 km/h, parce que cela répond à un besoin prépondérant de la population. Le deuxième élément n'est pas en cause, ce qui est en cause, c'est de savoir si nous ne sommes pas en train d'accélérer le trafic sur certaines rues en disant que la vitesse est limitée à 30 km/h, parce que dans combien de rues est-il possible, à Genève, de circuler de manière réelle à 30 km/h? Nous le savons bien, avec notre tram qui lui a une vitesse légale obligatoire de 28 km/h, qu'il est vain d'espérer qu'il puisse atteindre cette vitesse. Peut-on croire qu'un tram qui circule en site propre va circuler à ce point plus lentement que le trafic automobile qui, quant à lui, est traditionnellement obstrué. Il n'y a aucun motif du point de vue légal à faire de telles zones 30 km/h. Il s'agit en fait de mesures qui ne trouvent pas leur place en ville de Genève, tant et aussi longtemps que nous n'avons pas établi qu'il y aurait une amélioration de la sécurité.

Alors, on nous dit toujours: «Oui, mais j'ai vu un automobiliste qui circulait à une vitesse folle!» D'abord, le «mais j'ai vu» n'a pas une grande signification et, deuxièmement, la loi fédérale nous dit également que cela n'entre pas en ligne de compte. Ce qui est déterminant, c'est la vitesse des véhicules qui se situe dans le sommet de la courbe de Gauss. En ce qui concerne les vitesses excessivement rapides ou excessivement lentes, ces dernières n'ayant de toute façon aucun effet sur une zone, qu'elle soit à 30 km/h ou pas, la loi fédérale n'a pas vocation à les appréhender. C'est donc bien le nuage de points représentant chaque véhicule passé qui constitue la base de travail.

Or, en l'espèce, dans les quartiers qui sont pertinemment retenus par la proposition PR-172 et dans lesquels le Touring Club a fait ses analyses de vitesse, il n'existe pas de rues où la vitesse est supérieure à 30 km/h plus 10%, c'est-à-dire 33 km/h. La police, qui est venue en commission, ne nous a pas indiqué qu'il y

avait un seul accident qui était dû à des problèmes de vitesse, mais que les accidents, de manière générale en ville, sont dus à des problèmes d'inattention. Or le ralentissement de la vitesse n'est pas un gage d'attention supplémentaire.

C'est la raison pour laquelle les libéraux, avec les radicaux et les démocrates-chrétiens qui se sont exprimés, refuseront cette proposition, non qu'ils soient contre des mesures de sécurité, mais parce qu'ils s'opposent à ce que l'on prétende faire de la politique là où il y a lieu de prendre des mesures techniques, le cas échéant, quand elles doivent être prises; en l'espèce, ce n'est pas le cas.

M. Alain Marquet (Ve). J'ai choisi volontairement de laisser d'abord parler les orateurs de l'Entente, parce que c'est toujours un réel plaisir de les voir dans leur numéro de contorsionniste habituel sur les sujets qui concernent la circulation.

Les zones 30 km/h, ils sont pour, bien entendu, mais ils ne les voteront pas! Ce discours, cela fait quatre ans que nous l'entendons, nous y sommes habitués, nous resterons droits dans nos bottes. Il est d'une telle mauvaise foi qu'il ne mérite guère qu'on y réponde, si ce n'est qu'en entendant certains orateurs qui se sont exprimés à l'instant, qui évoquent des problèmes tellement fumeux, une analyse tellement complexe, on a envie de se dire qu'il y a des jours où cela s'évapore, Monsieur le président.

Tous les prétextes sont bons. Les préopinants ont repris à leur compte tous les prétextes énoncés par les représentants du TCS auditionnés à la commission de l'aménagement et de l'environnement. Les zones 30 km/h envisagées sont trop petites, elles sont trop grandes, elles sont sur le réseau primaire, elles sont sur le réseau secondaire, elles ne sont pas dans les bons quartiers... Si on comprend bien, les zones 30 km/h, il faudrait uniquement les instaurer là où il n'y a pas de circulation automobile; ce serait certainement plus simple pour l'Entente et, dans ce cas-là, peut-être qu'elle arriverait à les accepter!

Pour notre part, nous continuerons à prétendre et à affirmer, preuves à l'appui dans bien des cas, que les zones 30 km/h sont un réel atout pour notre ville et que, si le problème des accidents est essentiellement un problème d'inattention, une inattention à 50 km/h sera toujours plus grave qu'une inattention à 30 km/h.

Ces zones 30 km/h, nous les souhaitons; nous les souhaitons dans les quartiers qui sont proposés, parce que, parmi ces quartiers – certains parmi vous s'inquiétaient de savoir comment ils avaient été choisis – pour prendre un seul exemple que je connais bien, il y a celui de la Jonction, où cela fait sept ans que la zone 30 km/h est demandée. Je crois donc légitime de voir enfin figurer le nom de ce quartier dans la proposition du Conseil administratif.

Ces zones 30 km/h, bien entendu, sont un avantage pour la population, comme je l'ai dit; elles vont toutefois de pair avec d'autres aménagements urbains, avec d'autres aménagements de détente, des parcs. Nous aurons l'occasion d'en reparler tout à l'heure.

Pour finir, je dirai que j'ose espérer que l'enfant qui pleurait tout à l'heure à la tribune du public pourra bénéficier dans les plus brefs délais des zones 30 km/h que le Conseil administratif nous demande de voter ce soir. *(Une personne à la tribune du public s'insurge contre les propos de M. Marquet.)*

Le président. Je demande aux personnes qui sont dans la tribune du public de ne pas manifester. Je vous remercie.

M. Damien Sidler (Ve). Vous avez entendu la minorité de la commission de l'aménagement et de l'environnement s'exprimer par un discours technocratique, discours qui nous a d'ailleurs été présenté par le TCS. Ce discours était contenu dans ses deux rapports qui mesurent l'utilité d'une zone 30 km/h au nombre d'accidents de voiture qui se produisent dans les quartiers observés.

Permettez-nous, en tant que majorité de la commission, de penser que nous pouvons avoir une décision politique et pas uniquement technocratique quant à ces zones 30 km/h.

Il s'agit de combattre un sentiment d'insécurité des piétons lorsqu'ils sont sur les trottoirs, que leurs enfants jouent sur ces trottoirs et que les voitures roulent, même à 35 km/h, comme M^{me} Rys nous l'a expliqué tout à l'heure. Je pense que c'est tout à fait légitime et d'autant plus légitime que la sécurité routière, grâce aux efforts des milieux concernés, notamment du TCS ou d'autres, progresse en général à grands pas. Si on considère tout ce qui se fait au niveau de cette sécurité à l'intérieur des voitures, qui deviennent de plus en plus lourdes parce que justement on les équipe, on les suréquipe pour rendre leur conduite tout à fait sûre, je pense que l'on peut aussi équiper un peu les bouts de trottoirs pour rendre la vie des piétons et des habitants des quartiers un peu plus sûre et agréable.

M. Alain Fischer (R). J'interviens juste pour dire qu'une fois de plus la volonté populaire va se retrouver bafouée. Je vous rappelle la votation populaire qui a eu lieu au sujet des zones 30 km/h. De plus, quand on lit dans *Le Courrier* – à mon avis, ce n'est pas vraiment un journal d'obédience de droite, mais il est vrai que certains diront, si l'article n'abonde pas dans leur sens, que ce n'est pas un bon article – que la Ville de Genève va installer des îlots pour favoriser les zones 30 km/h dans le quartier des Eaux-Vives, plus précisément à la rue de Mont-

choisy, il faut aussi se rappeler qu'il y a eu 2644 signatures contre cette zone 30 km/h et que le magistrat M. Ferrazino a traité ces pétitionnaires de malhonnêtes, parce qu'ils n'allaient pas dans son sens. Où est le respect de la volonté populaire? Aujourd'hui, elle est bafouée. Partant de ce constat, nous nous opposerons toujours à ces zones 30 km/h et nous respecterons la volonté populaire, contrairement à certain conseiller administratif.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je ne veux pas être trop méchant avec vous, Monsieur Fischer, mais il faudrait quand même savoir lire le journal. L'article que vous avez sous les yeux, qui a paru aujourd'hui dans *Le Courrier*, ne fait que parler de la construction d'un îlot piétonnier à l'angle de la rue de Montchoisy et de la rue de l'Avenir, projet que nous avons conçu parce que les parents d'élèves et le corps professoral de l'école située le long de la rue de Montchoisy, avaient attiré notre attention sur la dangerosité de cette traversée-là. Alors, plutôt que de nous limiter à faire un passage pour piétons, nous faisons un passage pour piétons et un petit îlot central, qui est une mesure d'une simplicité...

M. Alain Fischer. Vous n'avez pas lu l'article jusqu'à la fin, Monsieur le magistrat.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. ...d'une simplicité tellement élémentaire qu'il n'y a à peu près que M. Fischer qui puisse s'en étonner. (*M. Fischer continue à vociférer.*) Attendez, Monsieur Fischer, je vous résume l'article, puisque vous avez de la peine à le comprendre.

Le journaliste vous dit que cette mesure...

M. Alain Fischer. Il est là!

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Non, il n'est pas là, ce n'est pas lui. M. Fischer ne sait même pas le nom du signataire, vous voyez.

Je vous disais, Monsieur Fischer, que la première mesure toute simple qui vise à faire un marquage au sol et à créer un petit îlot piétonnier est le résultat du travail d'un groupe de concertation qui planche depuis deux ans – d'ailleurs, il y a vos amis dans ce groupe, notamment le député Gilles Desplanche, qui est plutôt du côté de l'Entente que de celui de l'Alternative; il y en a un certain nombre qui sont plutôt de votre acointance que du côté de la gauche... (*Remarques virulentes de M. Fischer.*) Vous êtes un peu agité ce soir, Monsieur Fischer.

Simplement, ce groupe de travail a reconnu qu'on pouvait réaliser tout de suite un certain nombre de mesures simples comme celle dont nous venons de parler, tout en réfléchissant parallèlement à des mesures à moyen terme comme la zone 30 km/h. Vous faites un mélange un peu rapide de ces deux notions, ce qui fait que vous m'avez donné l'occasion de les préciser.

Vous avez fait dans votre première intervention une autre confusion. Vous avez dit que dans une zone 30 km/h il faut supprimer les passages pour piétons. Vous êtes dans l'erreur la plus totale, car ce sont les stops que l'on supprime; les passages pour piétons on les maintient, c'est dans les zones de rencontre qu'on les supprime. Pourquoi supprime-t-on les passages pour piétons dans les zones de rencontre? Parce que précisément ce sont des zones à priorité piétonne où les piétons peuvent être partout et, si tout le monde peut accéder, y compris les automobilistes, aux zones de rencontre, ceux-ci doivent rouler au maximum à 20 km/h. Par contre, dans une zone de 30 km/h, les voitures, comme le nom de la zone l'indique, peuvent rouler à 30 km/h, car les piétons ne sont pas sur la rue, Monsieur Fischer, ils sont sur les trottoirs. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire, dans ces zones-là, d'adapter les trottoirs.

Personne n'a parlé des deux-roues, mais je vous rappelle qu'il y a quand même heureusement un certain nombre de nos concitoyens qui se baladent – je ne sais pas si vous en faites partie, Monsieur Fischer – à vélo et nous devons justement favoriser ces déplacements des deux-roues dans le cadre des déplacements en milieu urbain.

Tout le monde a reconnu les études faites par le BPA (Bureau de prévention des accidents). Le BPA a démontré, preuves à l'appui, avec des analyses minutieuses, les conséquences d'accidents pour les piétons, selon que le véhicule en cause roule à 60 ou à 30 km/h. Je fais référence à ces études-là, simplement parce que M^{me} Rys tout à l'heure contestait et se demandait si véritablement la vitesse peut avoir des incidences sur la sécurité. Je crois que de poser la question, c'est y répondre.

Ensuite, il y a un autre élément que vous n'avez pas évoqué, Madame Rys, d'ailleurs personne ne l'a évoqué, c'est celui des obligations légales, que nous avons et que vous avez également, de respecter les normes fédérales OPBruit et OPAir. Apparemment, cela ne semble pas préoccuper beaucoup d'entre vous, mais nous avons des échéances qui sont déjà largement dépassées, et là aussi nous devons faire face à nos responsabilités. La zone 30 km/h est un petit moyen, un tout petit moyen d'y parvenir, et il ne faut pas l'oublier.

Pourquoi avoir choisi certains quartiers et pas d'autres? Je prends note que vous souhaitez que nous soyons plus ambitieux dans notre programme. Simple-ment, nous nous sommes limités à répondre aux gens qui nous interpellaient. Dans chaque cas, on constate qu'il y a un certain nombre d'associations, notam-

ment une, toujours la même d'ailleurs, le TCS pour ne pas la nommer, qui font recours. On le regrette, parce que cela retarde effectivement l'introduction dans le temps de ces différentes mesures qui visent, je vous le rappelle – puisque certains s'interrogeaient sur la raison d'être de ces mesures – à diminuer le trafic de transit et qui visent aussi, je crois que cela est important, à obtenir un changement des mentalités. Si nous supprimons les stops dans les zones 30 km/h, ce n'est pas du tout parce que le conseiller administratif qui vous parle a eu cette idée subite, c'est une des conditions fixées par la loi. Dans une zone 30 km/h, chacun doit faire attention à l'autre usager, qu'il soit en voiture, qu'il soit en deux-roues ou qu'il soit piéton. Par conséquent, la raison d'être de la suppression des stops, c'est justement de réintroduire la priorité à droite pour que chacun ait un certain nombre d'égards avec les autres usagers de la rue.

Mesdames et Messieurs, sans plus allonger, nous vous demandons de voter ce crédit parce que, si certains d'entre vous manifestement font tout ce qu'ils peuvent pour retarder l'introduction de ces mesures, je vous rappelle que Lausanne, Berne ou Bâle, pour ne citer que les villes les plus proches, ont déjà instauré ces zones depuis des années et que là-bas les choses se passent beaucoup mieux que chez nous; c'est peut-être une raison supplémentaire pour accélérer le traitement de ce dossier.

M^{me} Annina Pfund (S). Le Parti socialiste ne peut que soutenir ce qu'a dit le magistrat Ferrazino. De plus, il est vrai que la majorité des habitants de ces zones 30 km/h soutient ce type de zones et est ravie parce que la qualité de vie dans leur quartier y est nettement améliorée. Aussi, il est important d'appliquer ces mesures pour les différentes zones en même temps et il nous semble normal que la grandeur des zones puisse varier d'un quartier à l'autre, ainsi que d'une ville à l'autre.

En outre, il est scientifiquement prouvé qu'une voiture qui roule à 30 km/h a moins d'impact lors du freinage qu'une voiture qui roule à 37, 40 ou 45 km/h.

Il est clair que le Parti socialiste acceptera ce crédit.

M. Pierre Reichenbach (L). Je ne voulais pas intervenir, mais je crois que je vais quand même dire quelques mots parce qu'il y a une question qui, à mon avis, devrait aussi être soulevée.

Quand vous aurez fait de notre ville une ville sinistrée avec les zones 30 km/h, vous exigerez la vitesse d'un homme au pas! Cela fait maintenant dix-huit ans qu'on parle des zones 30 km/h, et on y est arrivé! Au boulevard de la Cluse, au

droit de l'école de la Roseaie, là où la limitation de vitesse est effective et est signalée par des installations dites «Groupe scolaire attention», souvent, pour ne pas dire tous les jours, je suis dépassé par des véhicules, qu'ils soient automobiles, cycles ou motos! Il en est de même au boulevard Carl-Vogt et dans tout le quartier de la Jonction. Vous avez des gens qui ont pris l'habitude de ne pas observer vos réglementations de vitesse, parce qu'il n'y aura personne pour les sanctionner et cela on peut le regretter!

Partout où vous avez pris des mesures, allez-y, Monsieur Ferrazino, cela vaut la peine de vous y arrêter, vous verrez que les gens n'observent pas les limitations de vitesse en ville. Je dirai même que la suppression des stops est revendiquée par nos collègues français pour réintroduire la priorité de droite. Le code de la route dit que lorsque l'on arrive à un carrefour, on ralentit; en France, on accélère!

Si M. Ferrazino ne croit pas à mes dires, je suis prêt à le véhiculer pendant une semaine à travers Genève, et il sera bien obligé d'admettre que je dis la vérité.

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). Lorsque l'on a étudié, au printemps passé, ce projet à la commission de l'aménagement et de l'environnement, un grand nombre de personnes, tous partis confondus, étaient favorables aux zones 30 km/h. Ce n'est qu'après l'audition de M. Claude Fischer, vice-président du Touring Club Suisse, section Genève, qui nous a indiqué que, dans les zones 30 km/h, les passages de sécurité et les stops seraient supprimés que des remarques ont été émises en commission.

Il est regrettable que le rapporteur, M. Sidler, n'ait pas mentionné dans son rapport la remarque que j'avais faite, à savoir de ne pas appliquer la loi fédérale pour les zones 30 km/h. La loi fédérale, comme nous l'a indiqué M. le conseiller administratif Ferrazino, demande la suppression des stops et des passages pour piétons. Si, d'un côté, on instaure le 30 km/h dans certains quartiers et que, d'un autre côté, on supprime les stops et les passages pour piétons, alors, vive la sécurité! Pourquoi ne pas bafouer cette loi fédérale et demander aux conseillers fédéraux de venir à Genève afin que nous puissions leur dire que nous ne sommes pas d'accord avec cela?

Je suis très sceptique sur les zones 30 km/h. J'ai discuté avec deux conseillers municipaux de Carouge. Vous savez que le Vieux-Carouge a été aménagé en zones 30 km/h; eh bien, je peux vous dire que la majorité des gens affirment que c'était mieux avant. De par la largeur des rues, vous ne pouvez de toute façon pas rouler à plus de 30 km/h, mais les passages pour piétons et les stops ayant été supprimés, c'est pire qu'avant, car il y a beaucoup plus d'accidents. Un conseiller municipal de Carouge me disait qu'un jour il s'était fait tamponner par une voi-

ture; lorsqu'il a demandé à l'autre conducteur pourquoi il ne lui avait pas accordé la priorité, ce dernier lui a rétorqué que cela faisait vingt ans qu'il habitait le quartier et il ne s'était pas aperçu que l'on avait supprimé les stops. Alors, quand on entend de telles réponses, on peut se poser des questions.

Lorsque nous avons commencé à étudier la proposition PR-172 au sein de la commission de l'aménagement et de l'environnement, j'ai commencé à découper des articles de presse, mais on m'a demandé de quitter la commission, parce que je dérangeais avec mes questions. Toujours est-il que, dans la *Tribune de Genève* du mercredi 19 juin 2002, un article intitulé «Pâquis: trop, c'est trop» de M. Bertrand Stämpfli a relaté un accident provoqué par un automobiliste qui a blessé une personne, laquelle a dû être hospitalisée, parce qu'un stop qui existait depuis des années à cet endroit-là avait été supprimé. Depuis cet accident, une association a vu le jour aux Pâquis. Cette association s'occupe de faire remettre les passages pour piétons et les stops, car elle estime que ce n'est qu'avec une signalisation 30 km/h que l'on peut contrôler la vitesse des véhicules.

Je vous donne un autre exemple. L'automne passé, toujours dans la *Tribune de Genève*, il y a eu un article sur la façon d'améliorer la sécurité routière aux Etat-Unis. De nombreuses photos montraient qu'aux croisées de rues quatre stops étaient installés, et l'article disait bien que ce n'était que de cette façon que l'on pouvait contrôler la vitesse des véhicules. Si vous ne mettez pas de stop, vous pouvez imposer n'importe quelle vitesse, personne ne la respectera. Il n'y a que les stops pour obliger les véhicules à s'arrêter et de ce fait à rouler moins vite.

Actuellement, le Grand Conseil étudie le projet de loi 8748 qui a été présenté par quatre groupes politiques et qui demande la modification de la loi sur les routes parce que, justement, ceux-ci se sont aperçus que certaines communes installaient des limitations de vitesse, alors que la commune adjacente ne le faisait pas, parce qu'elle n'avait pas été consultée. Aussi, les gens se demandaient pourquoi une portion de la route avait une vitesse limitée à 30 km/h et l'autre portion n'en avait pas! Prenez un exemple, la rue Caroline et la rue du Grand-Bureau ont une vitesse limitée à 30 km/h. Toujours dans le même périmètre, si vous empruntez la rue des Ronzades, vous pouvez rouler à 50 km/h; tout à coup, vous arrivez sur le boulevard des Promenades, et là la vitesse est limitée à 40 km/h, car il y a une école. Cela fait trois vitesses différentes sur un parcours limité! Les gens n'y comprennent plus rien et se demandent pourquoi on n'a pas instauré le 40 km/h pour tout le secteur, depuis la route des Acacias, ce serait tellement plus simple!

Je propose, si une majorité est d'accord avec moi, d'obliger le Conseil administratif à intervenir auprès du département de M. Cramer pour qu'il interdise la suppression des stops et des passages pour piétons dans les zones 30 km/h, et on verra bien la réaction de Berne. Alors, ne pourrait-on pas déroger à cette règle et

demander au conseiller administratif Ferrazino de nous assurer le maintien des stops et des passages pour piétons? Je ne vois pas pourquoi on ne jouerait pas cette carte-là, d'autant plus que 70% du peuple suisse a refusé le 30 km/h généralisé dans les localités.

Si vous vous promenez aux Pâquis, je peux vous dire que les enfants qui doivent traverser la rue à la sortie de l'école sont vraiment courageux. Si les stops et les passages pour piétons ne sont pas maintenus, vous pouvez voter tout ce que vous voulez, la sécurité des enfants et des personnes âgées n'est pas assurée.

Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais en France il y a eu de très graves accidents dus à des excès de vitesse. Cette année, la France va introduire 1000 radars vidéo pour contrôler la vitesse des véhicules. Alors, je vous pose la question, pourquoi dépenser 3 685 000 francs pour aménager quelques zones 30 km/h, alors que nous pourrions utiliser cet argent pour installer des radars vidéo dans les zones à risque? Je vous pose la question, mais comme je sais que l'on ne va pas me répondre, je vous laisse voter cette proposition et tout ira bien!

M. Robert Pattaroni (DC). Monsieur le président, je tiens à vous faire part de deux constatations.

Premièrement, j'appuie le point de vue de ceux qui évoquent le fait que la suppression des stops conduit les automobilistes à se comporter d'une manière plus prudente, parce qu'ils savent qu'ils doivent faire attention, alors que, quand il y a un stop, ils passent en se disant qu'ils ont la priorité.

La deuxième constatation est toute récente et n'en n'est pas moins intéressante. A la place Bel-Air ainsi qu'à la place des Eaux-Vives, les feux de circulation ont momentanément été mis hors d'usage. On constate que la circulation est plus fluide et plus prudente, parce que, lorsque l'on arrive sur une grande place et que l'on n'a pas du tout la certitude de pouvoir passer allègrement, comme avec un feu vert, on y regarde à deux fois.

Ne pourrait-on pas, indépendamment de la question des zones 30 km/h, demander au Conseil administratif de voir dans quelle mesure le fait de supprimer les stops ou les feux de circulation ne serait pas aussi une contribution à la sécurité?

Deuxième débat

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté est accepté par 37 oui contre 27 non (1 abstention).

Il est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 3 685 000 francs pour l'aménagement de zones 30 km/h en ville de Genève.

Art. 2. – 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 3 685 000 francs.

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

M^{me} Alexandra Rys (DC). Monsieur le président, je demande le troisième débat.

Le président. Etes-vous soutenue? (*Plus du tiers de l'assemblée lève la main.*) Le troisième débat est donc accepté; il aura lieu à la séance suivante, après le traitement des objets dont les motions d'ordre ont été acceptées tout à l'heure.

(*La présidence est momentanément assurée par M. André Kaplun, vice-président.*)

6. **Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 266 786 francs, complémentaire au crédit de 25 000 francs destiné à couvrir l'installation de quatre potelets et de deux chaînes afin de transformer la partie de la rue Necker située entre la rue Bautte et la rue Argand en zone piétonne, accepté le 19 janvier 2000, pour l'aménagement du périmètre des rues Necker, Bautte et Argand en zone de rues résidentielles (PR-187 A)¹.**

Rapporteur: M. Alain Dupraz.

Sous la présidence de M^{me} Linda de Coulon, la commission des travaux a siégé les 4 et 25 septembre 2002 afin d'étudier la proposition PR-187, en présence de M. Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public, et de M. Daverio, ingénieur en transports EPF.

Les notes de séances ont été prises par M^{me} Ursi Frey; qu'elle soit remerciée ici de l'excellence de son travail.

Préambule et exposé des motifs

Le 5 octobre 1998, le Conseil administratif saisissait le Conseil municipal de la proposition PR-400, «Proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 5 315 500 francs destiné à la réalisation d'aménagements d'espaces publics», dans laquelle une rubrique de 100 500 francs était destinée à des mesures de modération du trafic, sans changement du régime de circulation.

Pour répondre à la pétition P-64, «Pour la suppression des places de stationnement sur le tronçon central de la rue Necker», le Conseil municipal a accepté le rapport N° 339 A, relatif à cette pétition le 21 avril 1998.

Le 19 janvier 2000, le Conseil municipal a rejeté la proposition PR-400 et accepté un arrêté de 25 000 francs destiné à couvrir l'installation de quatre potelets et de deux chaînes, afin de transformer la partie de la rue Necker située entre la rue Bautte et la rue Argand en zone piétonne.

Le 3 mai 2001, le département municipal de l'aménagement, des constructions et de la voirie a réuni les pétitionnaires, les riverains (commerçants et habi-

¹ «Mémorial 159^e année»: Proposition, 5326.

tants) et les services techniques municipaux et cantonaux concernés lors d'une réunion de concertation à propos de ce dernier projet, qui a suscité la désapprobation des intéressés.

Suite à cela, le projet a été modifié et le choix s'est porté sur un régime de rues résidentielles pour l'ensemble des rues Necker et Argand.

Lors d'une nouvelle séance de concertation, qui s'est déroulée le 29 août 2001, les principes retenus ont reçu les suffrages de l'assemblée publique et le projet d'aménagement lui-même a pu être encore précisé.

Séance du 4 septembre 2002

Audition de M. Philippe Gfeller

M. Gfeller trouve la proposition étrange. En 1998 déjà, la pétition P-64 a été déposée par des riverains, commerçants notamment. Le Conseil municipal avait alors adopté cette pétition qui demandait de transformer en zone piétonne une partie de la rue Necker et d'installer une terrasse. Le Conseil municipal a retiré l'objet de la proposition PR-400 pour en faire une proposition indépendante qui était très différente et qui permettait de fermer la rue en 2000.

Une étude a été entreprise et, avant de déposer l'autorisation de construire, une séance publique a été organisée, présidée par M. Ferrazino. De nombreuses personnes y ont assisté et le projet proposé a été refusé à l'unanimité. On a essayé de formuler d'autres propositions. Il a été voulu que le stationnement et l'accessibilité au quartier restent, mais il fallait sécuriser les lieux.

En été, les services de M. Ferrazino ont réfléchi pour trouver une autre solution. La notion de zone, d'homogénéité de l'îlot et d'identité du quartier, ainsi que de zone de rencontre a surgi avec limitation de la vitesse et de circulation à 20 km/h et des aménagements pour renforcer cela.

A la fin du mois d'août 2001, une autre séance publique a été organisée et la seconde proposition a été acceptée à l'unanimité. Le projet a été déposé et la proposition PR-187 a été établie.

Elle est complémentaire à l'arrêté voté par le Conseil municipal.

La situation actuelle, l'évolution ainsi que les projets et leur coût ont été présentés à l'aide de plans par M. Gfeller.

La grande difficulté est la «poche» avec le risque de stockage de voitures. De plus, il est difficile pour les véhicules de sécurité d'accéder à la zone.

Une nouvelle variante répondant mieux à la volonté des riverains et de l'école a donc été présentée. Les discussions continuent et l'évolution du dossier est accueillie plutôt favorablement.

Questions des commissaires

Le rapporteur (AdG/TP) demande qui était présent lors de ces réunions publiques et qui a été convoqué.

M. Gfeller lui répond que toutes les associations ont été convoquées ainsi que les enseignants et les parents des élèves des trois écoles. De plus, un tous-ménages a été distribué dans l'îlot. La composition des assemblées était assez semblable, avec chaque fois de nombreux commerçants.

Un commissaire (S) estime que peu d'arbres se trouvent dans le secteur et demande d'augmenter la verdure.

Il lui est rappelé qu'on est dépendant de l'autorisation de construire.

Le même commissaire suggère de déposer un recours.

M. Gfeller rappelle que le dossier circule dans divers services, qu'un complément a été demandé et qu'une synthèse se fera et pourra être réalisée.

Un commissaire (Ve) demande d'afficher une nouvelle fois les plans et fait l'historique depuis 1998, y compris le travail de la commission des pétitions. La proposition était alors de 100 000 francs, et maintenant le coût est de plus de deux fois supérieur. Il se demande pourquoi il n'est pas possible d'avoir une unité au niveau de la circulation.

M. Gfeller rappelle la répartition des compétences avec l'Office des transports et de la circulation (OTC) et la régulation de la circulation, ainsi que les négociations qui ne sont pas toujours faciles. C'est pour ne pas perdre davantage de temps que l'on s'en est tenu à la proposition, quitte à revenir sur certains éléments ultérieurement.

Le même commissaire (Ve) n'est pas satisfait de ce qui est présenté et revient sur divers problèmes. Il suggère de poser des chicanes et ne comprend pas la logique du «tout droit».

M. Gfeller lui explique le contenu des règlements qu'il faut respecter, notamment en ce qui concerne les carrefours. De plus, diverses solutions évoquées ont déjà été envisagées et refusées.

Le même commissaire (Ve) ne comprend pas pourquoi il est impossible d'obtenir une unité.

M. Gfeller lui rappelle encore une fois la répartition des compétences qu'il faut respecter.

Une commissaire (DC) aimerait savoir combien de places de stationnement sont supprimées, si la plate-forme est du même type que celle de la rue de la Rôtisserie, dont la couleur définitive n'est pas très heureuse, et si l'on peut sortir de la rue Necker pour remonter sur Saint-Jean ou la rue des Délices.

M. Daverio répond que 20 à 25 places de stationnement seront supprimées, il en restera entre 45 et 50.

La plate-forme sera en béton brossé et pas en bitume.

La même commissaire (DC) regrette que cela ne figure pas dans la proposition PR-187. Elle se demande aussi si la «pente douce» fera du bruit comme les gendarmes couchés.

M. Daverio répond qu'il n'y aura pas de rangée de pavés et qu'il ne s'agit que d'une desserte très peu utilisée. Aucune modification n'a été apportée en ce qui concerne les sorties de la rue Necker.

Séance du 25 septembre 2002

Discussion et vote

Le rapporteur trouve gênant que le commissaire des Verts qui avait contesté différents éléments lors de la précédente séance ne soit pas présent. De plus, personne ne s'était vraiment exprimé suite à la présentation. Dans ces conditions, il souhaiterait reporter le vote à une séance ultérieure.

Un commissaire (R) souhaite passer au vote. Il refusera la proposition, car en 1998 on proposait 100 000 francs et, quatre ans plus tard, on revient avec un montant de 300 000 francs. Cela n'est pas sérieux, on se moque du monde.

Un commissaire (Ve) dit qu'aux yeux des Verts une zone piétonne fermée est moins coûteuse qu'une zone résidentielle qui suppose divers aménagements particuliers. Son parti votera la proposition, mais avec un aménagement de la rue Bautte qui fait partie de l'ensemble. Il faut donc ajouter à la proposition: «y compris la rue Bautte».

Une commissaire (DC) rappelle qu'il n'était pas possible de toucher à cette rue.

Une commissaire (L) refusera la proposition, vu la rallonge de crédit. Il y a une trop grande différence de coût entre les deux projets.

Le rapporteur (AdG/TP) est favorable à l'amendement des Verts, mais il semble que l'OTC avait dit qu'il n'était pas possible d'intervenir dans la rue Bautte.

Un commissaire (R) précise la situation de cette rue par rapport à la nouvelle configuration de la place de Cornavin (on ne pourra plus y faire demi-tour). La fermeture aurait pour conséquence des problèmes de circulation insolubles. Il faut donc garder une possibilité de circuler dans la ville et, pour cela, ne pas fermer la rue Bautte.

Le commissaire (Ve) estime qu'il est possible de trouver une solution qu'il explique. Il suffit de faire un détour de 60 mètres!

La présidente propose au vote l'amendement des Verts ainsi libellé:

«... accepté le 10 janvier 2000, pour l'aménagement du périmètre des rues Necker, Bautte et Argand en zone de rues résidentielles, *comprenant également l'aménagement de la rue Bautte en rue résidentielle*».

Vote

L'amendement est refusé par 7 non (2 DC, 2 R, 3 L), 4 oui (3 AdG, 1 Ve).

La proposition PR-187 est soumise au vote comme présentée.

La proposition est refusée par 5 non (2 R, 3 L), 4 oui (1 DC, 3 AdG) et 2 abstentions (1 DC, 1 Ve).

La commission des travaux vous recommande donc de rejeter le projet d'arrêté de la proposition.

PROJET D'ARRÊTÉ REFUSÉ

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;

vu l'arrêté du 19 janvier 2000 ouvrant un crédit de 25 000 francs destiné à couvrir l'installation de quatre potelets et de deux chaînes, afin de transformer la partie de la rue Necker située entre la rue Bautte et la rue Argand en zone piétonne;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 266 786 francs, complémentaire au crédit de 25 000 francs destiné à couvrir l'installation de quatre potelets et de deux chaînes afin de transformer la partie de la rue Necker située entre la rue Bautte et la rue Argand en zone piétonne, accepté le 19 janvier 2000, pour l'aménagement du périmètre des rues Necker, Bautte et Argand en zone de rues résidentielles.

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 266 786 francs.

Annexe: dernier plan connu

M. Alain Dupraz, rapporteur (AdG/TP). Je tiens à m'exprimer en tant que rapporteur mais surtout en tant que membre et au nom de l'Alternative. Le résultat du vote qui a eu lieu au sein de la commission des travaux ne correspond malheureusement pas aux souhaits de l'Alternative, ce résultat n'étant dû qu'à l'absence des membres du Parti socialiste lorsque nous avons voté le projet d'arrêté de la proposition PR-187 en commission.

Aussi, nous demandons de réintroduire l'amendement des Verts qui proposait de fermer à la circulation la rue Bautte de même que les autres rues et de les mettre en rues résidentielles. En effet, tout ce quadrilatère devrait être fermé à la circulation automobile et transformé en rues résidentielles.

Je laisse le soin à mon collègue Roberto Brogгинi de déposer cet amendement sur votre bureau, Monsieur le président, et de le développer.

Premier débat

M. Roberto Brogгинi (Ve). Ainsi que vient de l'indiquer le rapporteur, on se trouve avec le périmètre en question dans une micropoche de quartier, comprise entre les Terreaux-du-Temple et le boulevard James-Fazy. Il y a deux écoles: une école enfantine et une école pour des élèves un peu plus grands. Dans le projet qui nous a été proposé par le Conseil administratif, nous avons constaté qu'il y a le maintien de la circulation à la rue Bautte, et cela même pas à 30 km/h mais à 50 km/h, et nous souhaitons mettre la rue Bautte au même régime que la rue Necker. Notre amendement, signé par l'Alternative, demande d'ajouter à la fin de l'article premier du projet d'arrêté de la proposition PR-187 ce qui suit:

Projet d'amendement

«...comprenant également l'aménagement de la rue Bautte en rue résidentielle».

Je le dépose à l'instant sur votre bureau, Monsieur le président.

M. Alain Fischer (R). Le groupe radical est toujours surpris par ce qui est proposé pour la rue Necker et il se demande pourquoi ne pas fermer cette rue à la circulation. Je sais que certains ne veulent pas de cette fermeture pour diverses raisons, mais cela nous semble tout de même bizarre, d'autant plus que tout le monde s'accorde à dire que, vu qu'il y a deux écoles dans cette rue, il serait logique de la fermer à la circulation. Là, nous nous retrouvons bêtement avec une

zone piétonne et je me demande si certains fonctionnaires ne font pas pression sur certains magistrats pour les empêcher de fermer la rue Necker à la circulation; mais bon, cela, c'est un autre discours et nous nous étonnons, une fois de plus, de la partie nébuleuse concernant les zones piétonnes et les fermetures de rues.

M^{me} Alice Ecuivillon (DC). Si le groupe démocrate-chrétien était favorable au premier aménagement prévu, il s'étonne toutefois de l'inflation dont celui-ci a fait l'objet. En effet, de 25 000 francs au départ, cet aménagement passe à plus de 300 000 francs, donc plus de dix fois le premier projet, qui était modeste mais qui aurait aussi rempli le rôle qui lui était dévolu. Non, naturellement, cela n'était pas suffisant et pas assez électoraliste, en ces temps où malheureusement beaucoup de propositions sont perverties par l'approche des prochaines élections. Cette inflation fait fi des contribuables de notre Ville. Si nous pouvons lire au deuxième alinéa de la page 2 du rapport que «les principes retenus ont reçu les suffrages de l'assemblée publique et (que) le projet d'aménagement lui-même a pu être encore précisé», pour nous, «suffrage» signifie «vote». Or nous savons que, dans ce type de réunion, il n'y a pas de vote et souvent peu de prises de parole; alors est appliqué l'adage: «Qui ne dit rien consent.» Une fois de plus, nous nous trouvons devant un détournement de la démocratie.

En reprenant la fin de la citation, à savoir: «le projet d'aménagement lui-même a pu être encore précisé», on peut constater que celle-ci n'est pas anodine, puisqu'elle est symptomatique de la méthode de travail employée depuis la nouvelle législature, qui est le véritable saucissonnage des propositions. En effet, le Conseil administratif présente une première proposition, fait voter un crédit, puis il se ravise, il ajoute un nouvel aménagement qui nécessite un nouveau crédit et ainsi de suite. Si nous reprenons les propositions déjà étudiées, nous pouvons trouver de nombreux exemples de ce mode de faire: de la salle communale de Plainpalais au Restaurant du Parc des Eaux-Vives et encore à l'aménagement de Châteaubriand, et j'en passe et des meilleurs.

Aussi, nous ne pouvons pas accepter l'amendement des Verts d'englober la rue Bautte dans la zone résidentielle, proposition qui n'a rien à voir avec l'intérêt général, mais bien avec l'intérêt particulier de certains conseillers municipaux. Nous refuserons donc cet amendement.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. En réponse aux propos que je viens d'entendre et que je qualifierai d'hallucinants, je rappellerai à M^{me} Ecuivillon que le premier projet de 25 000 francs dont elle a parlé concernait l'installation de quatre potelets et de deux chaînes pour transformer une partie de la rue Necker en zone piétonne. Effectivement, quatre potelets et deux chaînes ne coûtent pas très cher.

Une fois que les projets sont votés, chère Madame, je vais les présenter dans les quartiers pour voir comment ils sont reçus. J'espère que vous n'allez pas nous reprocher de faire des aménagements en faveur des habitants et non contre eux. Si le Conseil municipal avait cru que le projet initial serait une solution favorable pour le quartier concerné ici, les habitants, eux, ne l'ont pas considéré comme intéressant. Vous conviendrez donc qu'il était normal de le modifier.

Je crois que certains d'entre vous étaient présents à ces assemblées, notamment M. Broggin. Au mois de mai 2001, quand je suis allé présenter ce projet de rue piétonne, j'ai constaté qu'il n'y avait pas une seule personne dans la salle pour soutenir cette proposition, mais qu'il n'y avait pas non plus une seule personne pour soutenir le statu quo. Tout le monde s'accordait à reconnaître que ce projet n'était pas satisfaisant et qu'il fallait trouver une autre solution que celle qui était préconisée.

Qu'a-t-on fait? On s'est donné rendez-vous au mois d'août 2001 et, dans l'intervalle, on a travaillé. A la fin d'août 2001, on est venu avec une solution différente qui consistait précisément à aménager les rues Necker et Argand en rues résidentielles. Eh bien, je peux vous dire que cette proposition-là a permis d'obtenir la totalité des suffrages de l'assemblée.

Ensuite, nous avons bien dû chiffrer ce nouveau projet, puisqu'il comportait des aménagements un peu plus importants qu'au départ; il y avait la pose de seuils de ralentissement et on devait intervenir sur la chaussée. Tout cela a été chiffré à 300 000 francs. Je m'empresse de dire que, si vous deviez accepter un amendement qui complèterait ce projet en intégrant la rue Bautte en rue résidentielle, il faudrait également, dans le même esprit, augmenter la somme qui est affectée à ces travaux, puisqu'on ne peut pas faire la totalité des aménagements avec le même montant. Cela va de soi, mais cela va tout aussi bien en le disant.

Par conséquent, Madame Ecuillon, pour notre part, nous n'avons fait que de répondre à la demande des différents usagers qui sont venus nombreux aux deux séances de concertation, du 3 mai 2001 et du 29 août 2001, et qui nous ont, dans la première séance, expliqué les raisons pour lesquelles la proposition ne les intéressait pas et, dans la seconde séance, expliqué les raisons pour lesquelles ils attendaient avec impatience l'aménagement qui vous est proposé ici.

M. Roberto Broggin (Ve). Je suis sidéré par les propos tenus par une représentante de l'Entente et par la duplicité dont elle a fait preuve! Il y a une demi-heure, les représentants de l'Entente disaient qu'ils étaient pour les micropoches dans les quartiers et contre les zones 30 km/h généralisées. Là, nous avons justement une micropoche de quartier et ils trouvent encore un autre argument pour dire qu'ils ne sont plus d'accord! Il y a une demi-heure, ils disaient le contraire!

On ne peut pas laisser passer cela, il faut que les gens sachent que vous, l'Entente, avez deux discours et que ces deux discours vous les tenez chaque fois que cela vous arrange! Il faut le dire.

Je vous encourage à voter notre amendement et, si besoin est, le Conseil administratif devra revenir devant le plénum avec un crédit complémentaire et nous le voterons. Je vous remercie, Monsieur le président.

M^{me} Alice Ecuivillon (DC). Halluciner pour halluciner, on pourrait revoir les choses.

J'aimerais répondre à M. Ferrazino que nous étions d'accord d'accepter la proposition PR-187 telle qu'elle nous est présentée ce soir, mais que nous ne sommes pas d'accord d'accepter l'amendement qui demande de fermer la rue Bautre à la circulation.

Je trouve toujours désagréable, et d'ailleurs je le dirai dans d'autres interventions, que de nombreuses propositions qui sont à l'étude soient dévoyées de leur but premier. Il faut toujours les amender et, naturellement, les amender pour dépenser un peu plus.

Nous sommes donc d'accord d'accepter cette proposition de crédit pour un montant de 266 786 francs, mais nous ne voulons en aucun cas accepter l'amendement qui demande de fermer la rue Bautre. Comme vous venez de le dire très justement, si cet amendement est accepté, cela va coûter davantage et il faudra que nous revotions un nouveau crédit; ce sera le troisième crédit pour un même lieu, et cela nous ne le voulons pas.

Par conséquent, je regrette beaucoup, mes propos ne sont pas hallucinants, peut-être que vous les voyez de cette façon, mais moi pas, Monsieur Ferrazino.

M. Pierre Reichenbach (L). Je sais que pour les zones résidentielles on parlait du 30 km/h. Maintenant, on passe au 20 km/h. Il faudra encore diminuer cette vitesse, il faudrait mettre 7 km/h!

Il y a une semaine, j'ai eu le tort de m'engager sur la place Isaac-Mercier en roulant à vitesse réduite. J'ai failli me faire prendre en écharpe par une voiture qui sortait de la rue Necker sans prendre de précaution, puisqu'il n'y a plus de stop au bout de cette rue. Le conducteur a ensuite continué sa route vers la rue Voltaire, et je vous assure qu'il roulait très vite. En définitive, c'est ma voiture qui a failli avoir des dégâts!

Nous allons donc limiter la vitesse, alors, limitons, limitons et bientôt nous ne roulerons plus du tout à Genève; ce sera très bien, nous irons tous à pied!

Deuxième débat

Mis aux voix, l'amendement de l'Alternative est accepté par 38 oui contre 28 non.

Mises aux voix, les conclusions de la commission sont refusées par 39 non contre 28 oui.

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté amendé est accepté par 39 oui contre 27 non.

Il est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

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;

vu l'arrêté du 19 janvier 2000 ouvrant un crédit de 25 000 francs destiné à couvrir l'installation de quatre potelets et de deux chaînes, afin de transformer la partie de la rue Necker située entre la rue Bautte et la rue Argand en zone piétonne;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 266 786 francs, complémentaire au crédit de 25 000 francs destiné à couvrir l'installation de quatre potelets et de deux chaînes afin de transformer la partie de la rue Necker située entre la rue Bautte et la rue Argand en zone piétonne, accepté le 19 janvier 2000, pour l'aménagement du périmètre des rue Necker, Bautte et Argand en zone de rues résidentielles, comprenant également l'aménagement de la rue Bautte en rue résidentielle.

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 266 786 francs.

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

7. Rapport de la commission sociale et de la jeunesse chargée d'examiner la motion de M. Michel Ducret, renvoyée en commission le 9 octobre 2001, intitulée: «Pour des ramassages scolaires «Pedibus» (M-193 A)¹.

Rapporteur: M. Guy Jousson.

La commission sociale et de la jeunesse s'est réunie les 31 janvier, 16 mai, 6 et 20 juin, et le 29 août 2002 pour traiter de la motion M-193, sous la présidence de M^{me} Nicole Bobillier, puis de M. Jacques Mino.

Rappel de la motion

Considérant:

- que, malgré la proximité imposée par les règlements cantonaux entre les écoles enfantines et primaires et les lieux d'habitation des élèves, nombre de ces derniers sont amenés à l'école par leurs parents en automobile;
- qu'une des principales raisons évoquées pour procéder ainsi est un légitime besoin de sécurité pour les enfants, tant par rapport à la circulation qu'à d'autres éventualités;
- que cette façon de procéder entraîne une circulation automobile parasite importante, légitimant les parents à utiliser leur véhicule au lieu des transports publics pour se rendre à leur travail ou pour aller faire des courses;
- qu'en principe tous ces déplacements scolaires doivent pouvoir s'effectuer aisément à pied;
- que l'avènement d'une cité idyllique débarrassée de toute circulation automobile prônée par certains n'est pas pour demain;
- qu'il y a donc lieu de proposer une autre solution alternative intelligente, efficace, non polluante et peu coûteuse;
- que la Ville de Lausanne a réalisé une expérience dans ce sens, intitulée «Pedibus», basée sur le bénévolat, et qu'elle se voit couronnée de succès;
- qu'une telle proposition s'insère tout à fait dans la ligne prônée par le Conseil administratif pour la politique des déplacements;
- que, outre les avantages énoncés plus haut, cette expérience est bonne pour la santé des enfants, qui sont encouragés à marcher (avec l'appui de chansons spécialement créées pour cet usage), qu'elle permet de sensibiliser les éco-

¹ «Mémorial 159^e année»: Développée, 1960.

liers aux problèmes de la relation avec la rue, le trafic et ses dangers tout en leur donnant l'occasion de nouer de nouvelles relations entre eux dépassant le cadre de leurs seules classes et, ce qui n'est pas le moindre des avantages, qu'elle les habitue à se déplacer à pied dans la ville,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

- se renseigner auprès de la municipalité de la Ville de Lausanne sur les modalités et les résultats de l'expérience «Pedibus»;
- prendre toutes les mesures utiles, d'entente avec le Département de l'instruction publique, le Département de justice et police et des transports ainsi que les associations de parents d'élèves, en vue d'introduire, dès la rentrée de septembre 2001, des solutions de type «Pedibus» pour amener les élèves aux écoles de notre ville et, si elles se révèlent judicieuses, d'en généraliser l'offre pour l'année suivante;
- examiner les possibilités d'étendre, du moins partiellement, cette solution aux crèches et établissements destinés à la petite enfance.

Préambule

Qu'est-ce que le «Pedibus»?

Il s'agit d'une organisation bénévole, principalement assumée par des mères (et des pères) qui se relayent afin d'accompagner de petits enfants sur le chemin de l'école et ce en toute sécurité.

Toutefois, il ne s'agit pas d'une organisation spontanée dans le sens d'une activité floue ou irrégulière, mais d'une présence structurée qui implique la prise en charge des enfants en des points précis, au pied de «bornes» judicieusement réparties, afin de les amener jusqu'à l'école et inversement.

Pour distinguer les enfants «concernés» par le transport, des badges leurs sont distribués.

Travail de la commission

Dès l'audition de l'unique motionnaire, l'ensemble de la commission a démontré un intérêt profond pour cette conception nouvelle des transports destinés aux plus petits.

C'est avec un enthousiasme certain qu'elle a décidé de poursuivre son travail avec d'autres auditions:

- M^{me} Zaccaria, déléguée à l'enfance à la Ville de Lausanne et initiatrice de la démarche «Pedibus» en Suisse;
- M. A. Rouiller, de l'Association transports et environnement, organisateur de la journée du 3 octobre 2002 «A pied à l'école»;
- M^{me} Irminger, cheffe du Service des écoles et institutions pour l'enfance de la Ville de Genève; accompagnée de M. Bochatay, collaborateur;
- M^{me} Rogg, présidente du Groupement cantonal genevois des associations de parents d'élèves des écoles primaires et enfantines (GAPP).

Très rapidement s'est imposée à la commission l'importance d'éviter quelques confusions. Parmi celles-ci, le fait qu'en aucun cas les conductrices ne devaient être confondues avec les patrouilleuses scolaires.

En effet, leurs responsabilités sont complémentaires et leurs tâches très différentes. Les premières se déplacent avec les enfants, alors que les secondes sont principalement postées aux passages pour piétons. Les patrouilleuses sont indemnisées alors que les conducteurs sont bénévoles.

En fait, le Pedibus s'adresse vraiment aux tous petits. Des animations, par exemple la sensibilisation aux dangers de la route ou comment traverser, sont organisées pendant le trajet.

Des chansons, dont les paroles parlent de la circulation, rendent le déplacement ludique. L'expérience faite à Lausanne montre que les enfants sont très impliqués par ce déplacement qu'ils s'approprient rapidement.

Ces transports soulagent bon nombre de mères/pères dans l'organisation de leurs journées et c'est naturellement qu'elles/ils participent le moment venu.

Même si parfois la participation n'est pas aussi régulière qu'on pourrait le souhaiter, le fait que beaucoup de personnes soient sollicitées pour s'inscrire permet d'assurer une rotation équitable.

Différences entre Lausanne et Genève

Comparaison n'est pas raison, et la commission a pris garde de bien identifier les différences qui pouvaient s'imposer entre Lausanne et Genève.

Les distances sont ainsi révélatrices, puisque, à Lausanne, on inclut des trajets de 1,3 km. En ville de Genève, il semblerait que la moyenne du domicile à l'école soit de 400 m.

Les mentalités, donc la participation offerte par les mères, peuvent varier, conditionnant ainsi la réussite du projet.

Organisation

L'avantage de cette organisation est qu'elle est légère, tant sur le plan financier que matériel.

L'audition de M^{me} Irminger a montré que le Service des écoles et institutions pour l'enfance était disponible pour soutenir les groupes de parents qui voudraient tenter cette expérience. Une collaboration entre ce service et le GAPP pourrait être très efficace.

Un essai sur trois secteurs de la ville de Genève pourrait être tenté dès la rentrée 2004.

Le GAPP, déjà impliqué dans l'organisation de la journée du 3 octobre 2002, s'est déclaré très favorable à ce projet et pourrait distribuer une information sur les trois secteurs concernés, par l'intermédiaire des associations de parents d'élèves de ces quartiers.

Il appartiendrait au Service des écoles et institutions pour l'enfance de fournir:

- les bornes de rendez-vous (souvent décorées par les enfants à l'école);
- les badges d'identification.

La collaboration avec le Département de l'instruction publique est également envisageable, puisqu'il a été rapporté à la commission que le magistrat cantonal responsable de ce département était favorable à un tel projet.

Une partie de la commission a exprimé le souci constant de ne pas fabriquer un nouveau besoin de postes de fonctionnaires ou de nouvelles charges financières trop importantes.

Parallèlement, l'implication bénévole qui caractérise les conducteurs et la légèreté du matériel nécessaire ont rassuré les auteurs de ces préoccupations.

Cela confirme que le projet est d'autant plus réalisable rapidement, au moins pour une tentative sur trois secteurs.

Conclusions

A l'heure des conclusions, nous profitons d'un regard supplémentaire issu de la journée du 3 octobre 2002. Celle-ci a mis en évidence l'intérêt d'une grande partie de la population parentale romande pour le Pedibus.

Cette observation nous fait dire que la présente motion peut offrir beaucoup de satisfaction avec peu de moyens nécessaires.

Lors de la dernière séance du 29 août 2002, la commission a décidé d'accepter la nouvelle invite unique suivante:

«Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à fournir un appui logistique élémentaire aux associations de parents qui le souhaitent, dans le but de mettre sur pied des parcours «Pedibus».

Cette invite a été acceptée par 13 oui et 2 abstentions (DC).

L'idée de cette invite était de montrer que la commission votait sur un principe (projet bon ou non) et qu'elle demandait à la Ville de promouvoir un soutien logistique.

Par ailleurs, la commission a refusé une seconde invite suggérée par le motionnaire dans les termes suivants:

«assurer la promotion du système dans le cadre du Service des écoles et institutions pour l'enfance».

Cette invite fut refusée par 5 non (2 L, 2 DC, 1 Ve), 3 oui (1 R, 2 AdG/TP) et 7 abstentions (1 L, 1 R, 2 S, 1 Ve, 2 AdG/SI).

La commission sociale et de la jeunesse vous invite, Mesdames et Messieurs les conseillers, à accepter la motion amendée suivante:

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à fournir un appui logistique élémentaire aux associations de parents qui le souhaitent, dans le but de mettre sur pied des parcours «Pedibus».

P.-S.: Pour plus de détails, veuillez vous référer à l'annexe «Qu'est-ce que le Pedibus» figurant au verso de la motion M-193.

Annexes: Bulletin des campagnes ATE 1/2002
Pour commencer un Pedibus il faut...

M. Jacques Mino, président de la commission sociale et de la jeunesse (AdG/SI). Monsieur le président, la première présidente de commission à s'être occupée de cet objet a été M^{me} Bobillier et je lui laisse volontiers la parole.

M^{me} Nicole Bobillier, ancienne présidente de la commission sociale et de la jeunesse (S). Il est vrai que le plus gros travail sur cette motion a été mené sous ma présidence.

Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, l'examen de la motion M-193, intitulée «Pour des ramassages scolaires «Pedibus», de notre collègue Michel Ducret, mérite toute votre attention. Cet examen a donc débuté sous ma présidence, et je peux dire que cela m'a donné du travail au niveau de l'organisation, mais j'ai eu beaucoup de plaisir à le faire, et en voici les raisons.

La commission sociale et de la jeunesse avait une longue liste de demandes d'auditions pour cette motion: le motionnaire, le Service des écoles et institutions pour l'enfance, le responsable des patrouilleuses scolaires, les associations de parents d'élèves, l'ATE (Association transports et environnement) et, surtout, celles et ceux qui avaient mis en place le «Pedibus» et qui l'utilisaient à la satisfaction de toutes et de tous, c'est-à-dire les responsables lausannois. Les commissaires ont alors eu une excellente idée qui consistait à inviter tous les acteurs mentionnés plus haut, tous ensemble, le jour de l'audition des responsables lausannois. Pour quelle raison? Tout simplement pour entendre en même temps les mêmes explications, quitte à reprendre l'une ou l'autre des auditions de manière indépendante si la nécessité s'en faisait sentir.

Devant une telle volonté sympathique et pleine de bon sens des commissaires, la présidente que j'étais s'est mise au travail dans la joie et la bonne humeur. J'ai l'impression que ce fut réussi; une collation permettant à tous les participants de faire plus ample connaissance a été servie. Pour l'anecdote, je dirai que nous avons l'habitude de considérer nos voisins vaudois comme lents; eh bien, je ne suis pas si sûre qu'ils le soient et notre municipalité devrait en prendre de la graine; entre mon premier appel au Service de l'enfance de la Ville de Lausanne, en passant par toutes les voies hiérarchiques habituelles, et l'appel téléphonique à mon domicile me donnant l'accord de ce service, il s'est écoulé quarante-cinq petites minutes. Quand je vois le temps que certaines réponses mettent à nous parvenir, je me demande comment on fait à Genève. Le rapport de notre collègue Guy Jousson vous donne le détail.

Je voudrais juste insister sur le désir de la commission. La mise en route d'un «Pedibus» doit être une initiative de parents; le Service des écoles et institutions pour l'enfance n'étant là que pour un soutien logistique, du style de la confection

de panneaux. Point n'est besoin de grasses subventions. Il serait dommage de tuer dans l'œuf la participation active de parents dynamiques et soucieux du bien-être des enfants.

En passant, je félicite notre magistrat Manuel Tornare qui accompagna la cheffe du Département de l'instruction publique lors de la journée du «Pedibus», le 3 octobre 2002, et qui mena avec brio un joyeux «Pedibus».

Je terminerai en donnant quelques informations encourageantes. Je ne connais pas les chiffres, mais je sais qu'au Département de l'instruction publique et dans notre département des affaires sociales, des écoles et de l'environnement quelques sommes ont été mises à la disposition des parents qui souhaitaient organiser un «Pedibus».

Premier débat

M. Michel Ducret (R). En tant que motionnaire, au-delà de l'intéressant travail de documentation qui a été effectué en commission – d'ailleurs, je remercie tout particulièrement M^mc Bobillier pour son travail – je dois dire que je suis quelque peu déçu des conclusions du travail de cette commission et étonné qu'après une année et demie cette commission accouche finalement d'une souris, si ce n'est quasiment de l'enterrement d'une motion qui me semblait relativement intéressante.

En fait, les conclusions de la commission telles qu'elles sont libellées reviennent à dire: «Si vous voulez, on vous aidera, mais très modestement; point, barre.» Voilà le travail de la commission.

Mesdames et Messieurs, je ne suis pas d'accord avec ces conclusions. Je pense qu'il faut une action plus volontariste pour faire la promotion d'une autre mobilité où tout un chacun, et j'insiste bien, tout un chacun a à gagner; que ce soit l'élève ou ses parents et même l'automobiliste, sans oublier l'utilisateur des Transports publics genevois (TPG), par le nombre de véhicules et le trafic parasite qu'on peut éliminer de nos rues. Tout le monde a quelque chose à gagner dans une action comme le «Pedibus», c'est pour cela que je suis étonné de l'étrange timidité de la commission; on renoncerait même à faire savoir que cette possibilité existe!

Certes, Mesdames et Messieurs, c'est certainement beaucoup moins glorieux et moins valorisant pour le Conseil municipal que d'aller mettre des annonces dans le *New York Times* en disant qu'on est contre la guerre ou de faire un affichage contre la future guerre en Irak sur la place des Nations! Mais, après tout, c'est notre cadre de vie de tous les jours, et c'est ce qui est en jeu dans cette très modeste motion M-193 qui a trait à la vie dans notre ville. Cela doit nous préoccuper au premier chef. On pourrait trouver, ne serait-ce qu'un peu d'argent pour

faire au moins la promotion de ce que je persiste à considérer comme une bonne idée. C'est pour cela, Mesdames et Messieurs, que je dépose ce soir un amendement aux conclusions de la commission. Je vous invite à ajouter au début du texte des conclusions de la commission, après: «Le Conseil municipal invite le Conseil administratif», la phrase suivante:

Projet d'amendement

«à promouvoir le déplacement pédestre organisé des enfants sur le chemin de l'école et... »

Il faut au moins faire la promotion de ce système. Mesdames et Messieurs, comment voulez-vous que les gens sachent que cela existe, si on ne se donne pas au moins la peine de le faire connaître? Je crois qu'il faut vraiment faire, d'une manière constante, de la publicité. (*M. Tornare brandit un petit fascicule.*) Mais oui, Monsieur Tornare, il y a une année et demie, vous n'aviez pas édité ce petit carnet, maintenant celui-ci existe, tant mieux, mais je crois que l'on doit faire plus, on doit également faire des campagnes dans la presse, c'est aussi important que de se préoccuper de la vie de tous les jours. Je pense qu'il faut insister. Et si vous êtes déjà allé dans le sens de ce que je souhaite, tant mieux, Monsieur Tornare, il ne faut pas s'opposer à quelque chose qui va dans le sens de ce que vous souhaitez, si vous le souhaitez. On ne peut vraiment pas se contenter des conclusions minimalistes de la commission. Il faut réellement faire un effort constant pendant quelques années.

J'ai été frappé de voir, lorsque j'ai déposé cette motion, que personne ne savait que le «Pedibus» existait. En une année et demie, ce genre d'organisation s'est développé dans les communes périphériques, dans les villages, mais pas en Ville de Genève, ou fort peu. Nous devons donc faire un effort. En Ville de Genève, je n'ai pas entendu dire qu'il y avait une amélioration des déplacements sur le chemin de l'école, par exemple pour l'école des Allières, située dans un endroit où la situation est dramatique. S'il y a un endroit où on doit faire un effort au point de vue des déplacements de ce type-là, c'est bien là-bas.

On doit réellement, Mesdames et Messieurs, faire un effort pour promouvoir ces déplacements «Pedibus» et c'est la raison pour laquelle je vous invite à accepter mon amendement aux conclusions de la commission, ce qui renforcera l'action de notre magistrat dans cette direction.

Le président. Chers collègues, cinq orateurs se sont inscrits. Je vous demande d'être concis, si vous voulez que nous puissions finir de traiter ce point pour 19 h. Monsieur Bonny, vous avez la parole.

M. Didier Bonny (DC). L'amendement de M. Ducret est en fait moins anodin qu'il n'y paraît. En effet, quand on lit: «Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à promouvoir le déplacement pédestre organisé des enfants sur le chemin de l'école», on ne peut que se dire que cela part d'une bonne idée, que c'est de la bonne volonté, car il est vrai qu'il faut promouvoir ce genre de déplacement. Cependant, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, si cet amendement, qui était déjà plus ou moins le même, a été refusé par la commission, c'est pour la raison suivante. La majorité des commissaires de la commission sociale et de la jeunesse ont estimé que c'était aux parents, et particulièrement aux associations de parents, de prendre les «Pedibus» en charge et que la Ville viendrait ensuite pour les aider quand ils en auraient fait la demande, et non le contraire.

Le discours de M. Ducret est un discours du «tout à l'Etat» et là je dois dire que ce n'est pas un discours radical; ce n'est pas cohérent! Nous souhaitons que l'initiative du «Pedibus» vienne des parents, car c'est à eux de se prendre en charge. Vous savez très bien que la plupart des associations de parents d'élèves ont de la peine à exister; eh bien, c'est une bonne idée pour ces associations de parents de se réunir de nouveau, et s'il le faut, dans certaines écoles, de lancer de nouvelles associations de parents qui devront prendre en charge et mettre sur pied ce projet, tout en sachant que, lorsqu'il sera prêt, la Ville de Genève le soutiendra; je crois que c'est déjà quelque chose d'important; nous ne voulons pas que ce soit le contraire. Nous voulons que cette initiative vienne de la base et non pas que la Ville de Genève impose une certaine manière de se déplacer. C'est la raison pour laquelle, en ce qui nous concerne, nous sommes tout à fait d'accord avec les conclusions qui ont été votées par la commission sociale et de la jeunesse et que nous ne pouvons pas soutenir l'amendement de M. Ducret.

(La présidence est reprise par M. Alain Comte, président.)

M^{me} Liliane Johner (AdG/TP). Notre groupe acceptera l'amendement de M. Michel Ducret, tant il est vrai que les conclusions de la commission sociale et de la jeunesse sont assez minimalistes. Ce n'est pas demander la lune que de souhaiter un plus grand engagement de la part de notre commune par rapport au «Pedibus». La Ville de Lausanne s'est très bien investie dans ce domaine et avec satisfaction. La sécurité de nos enfants mérite bien que nous soyons partie prenante dans ce domaine, en donnant aux associations de parents d'élèves l'appui dont elles ont besoin.

M. Jacques Mino (AdG/SI). J'aimerais être bref afin que nous puissions liquider ce point le plus vite possible. M. Bonny a répondu à M. Ducret. Ce sont

les fantasmes des amis de droite de M. Ducret qui ont accouché d'une invite si minimaliste, puisque, comme M. Bonny, la droite pensait qu'un engagement plus concret de la Ville ce serait du «tout à l'Etat».

Par conséquent, arrêtons ce débat! Notre groupe acceptera bien sûr l'amendement de M. Ducret.

M. Alain Gallet (Ve). Le projet «Pedibus» nous a beaucoup intéressés, car il nous semble nécessaire. Toutefois, nous restons très réservés sur une quelconque municipalisation ou étatisation de ce service. Nous pensons, comme l'a dit tout à l'heure M. Bonny, que ce service doit naître du besoin manifesté par les gens dans les quartiers, et en premier lieu du besoin manifesté par les enfants. C'est un service qui est nécessaire, mais il ne doit pas se substituer au travail très important des patrouilleuses scolaires, risque qui a été soulevé.

Nous n'accepterons donc pas l'amendement de M. Ducret et nous en restons aux tissus associatifs dont nous avons déjà passablement débattu. Si mes renseignements sont bons, le GAPP (Groupement cantonal genevois des associations de parents d'élèves des écoles primaires et enfantines) a déjà mis en place une structure, avec l'aide de la Ville de Genève. Comme on l'a dit, l'aide de la Ville doit être ponctuelle. Au besoin, la Ville interviendra pour fournir des infrastructures de base, une promotion de base, mais pas pour se substituer aux réseaux associatifs.

Aussi les Verts acceptent-ils les conclusions de la commission sociale et de la jeunesse et refusent-ils l'amendement de M. Ducret.

M. Michel Ducret (R). Je veux rassurer M. Mino. Etant un homme équilibré, j'ai des amis à droite comme à gauche, ainsi que tout bon radical. Je rejette le manichéisme droite-gauche de M. Mino, tout comme celui de M. Bonny d'ailleurs. Ce dernier ne m'a d'ailleurs pas écouté, car le principe est bien et reste que les parents prennent en charge ces trajets «Pedibus» et que la Ville les soutienne, tout simplement.

Mon amendement, Mesdames et Messieurs, ne recèle pas de mauvaises choses souterraines, un étatisme larvé. Mon amendement vise simplement et clairement à ce que la Ville de Genève participe à la promotion d'un système qui est peu, voire mal connu ou totalement inconnu, en faisant connaître qu'il existe et en disant que la Ville est prête à apporter des appuis, modestes mais efficaces, à ces associations de parents d'élèves. C'est le seul but de cet amendement, il ne vise à rien d'autre.

Il ne s'agit pas de créer un service. Je crois que l'exemple de la Ville de Lausanne nous a montré qu'il était possible de faire fonctionner ces «Pedibus» de

manière extrêmement efficace, avec très peu de moyens officiels. Simplement, vous ne pouvez pas, Mesdames et Messieurs, introduire un système sans le faire connaître!

De plus, on s'est aperçu que la situation en ville de Lausanne est différente de celle en ville de Genève. Si, à Lausanne, l'action sur le terrain des associations des parents d'élèves est efficace, en ville de Genève elle l'est moins que dans les campagnes ou dans les communes périphériques. La structure du cadre associatif traditionnel que nous connaissons ne suffit pas à assurer ce genre de prestations par rapport aux enfants des écoles. Prenez l'exemple de la seule école des Pâquis, où 80 nationalités sont représentées. Cela veut dire des parents de 80 nationalités et origines diverses. Réunir dans une association de parents d'élèves des nationalités et des origines différentes n'est pas une chose aussi aisée qu'on pourrait le croire. Cette promotion est donc beaucoup plus difficile en ville que dans un village ou dans une commune périphérique. Il faut bien garder cela à l'esprit et c'est dans ce sens-là qu'une action plus volontariste de notre Ville doit être entreprise. Il ne suffit pas de faire distribuer de petits prospectus en français – que beaucoup de parents ne savent même pas lire, je vous le rappelle – il faut mener aussi une autre action.

C'est pourquoi je maintiens mon amendement et j'insiste pour qu'on le vote, car il invite le Conseil administratif à faire tout ce qui est en son pouvoir pour promouvoir cette idée, et non pas pour se substituer aux associations de parents d'élèves.

M. Didier Bonny (DC). Malgré les propos rassurants de M. Ducret qui a donné l'exemple de feu l'association des parents d'élèves des Pâquis, puisque cette association n'existe plus, c'est bien ce que j'avais compris. Vous verrez, d'ici un à deux ans, ce sera finalement la Ville de Genève qui devra se substituer à ces associations et prendre en charge ces lignes «Pedibus», et c'est justement ce que nous ne voulons pas.

M. Manuel Tornare, conseiller administratif. Je crois que M. Bonny et d'autres ont bien compris la philosophie, contrairement à M. Ducret, du «Pedibus». Pour paraphraser un politicien d'un pays voisin, je dirai que l'initiative doit venir de la Genève d'en bas, sinon on se substitue, une fois de plus, à des initiatives associatives ou à des initiatives citoyennes.

Cela dit, j'aimerais rassurer M. Ducret. Nous avons essayé de mobiliser les associations de parents d'élèves ou le GAPP, et ces associations essayent de motiver des parents pour que «Pedibus» devienne, selon l'expérience dans certaines écoles, une expérience réussie.

Vous avez cité, Monsieur Ducret, ce qui se fait à Lausanne. Vous avez reconnu que la culture politique ou la culture citoyenne de Genève n'est pas forcément la même que celle de Lausanne. Le radicalisme genevois n'est pas de la même teneur à Genève et dans le canton de Vaud, vous le savez, on a donc chacun nos cultures.

Pour vous prouver qu'au Service des écoles et institutions pour l'enfance de la Ville de Genève nous sommes très attentifs à ce qui se fait à Lausanne, je vous dirai que ce service utilise beaucoup de matériel extrêmement bien fait et qui a été concocté par des Vaudois.

Cela dit, encore une fois, Monsieur Ducret, je tiens à vous rassurer, avec le Département de l'instruction publique, le Service des écoles et institutions pour l'enfance, nous apportons quand même un appui logistique à «Pedibus» en favorisant l'information auprès des parents, des institutrices et instituteurs, des enfants, puisque ce sont les premiers concernés, et aussi en indemnisant parfois les personnes qui sont d'accord de faire la coordination. Mais je suis d'accord, Monsieur Ducret, on peut faire encore mieux, je ne vais pas vous contredire.

Cependant, je crois que vous n'êtes pas toujours très au courant – en écoutant vos propos j'en ai eu l'impression – de ce qui se fait dans certaines écoles de la Ville de Genève. Je ne sais pas si vous êtes membre de la commission sociale et de la jeunesse, mais je pense que cette dernière pourrait lors d'une séance se rendre, avec M^{me} Simone Irmingier, cheffe du Service des écoles et institutions pour l'enfance, dans certaines écoles pour voir ce qui est réussi au niveau du «Pedibus» et peut-être aussi proposer à d'autres écoles de lancer des initiatives dans ce sens.

En tout cas, je peux vous dire, Monsieur Ducret, que le Service des écoles et institutions pour l'enfance et le Conseil administratif soutiendront financièrement, quand il le faudra, peut-être modestement, certaines personnes qui se mobiliseront pour que le «Pedibus» devienne une expérience encore plus réussie.

Deuxième débat

Mis aux voix, l'amendement de M. Ducret est accepté à la majorité (quelques oppositions et abstentions).

Mise aux voix, la motion amendée par la commission et par le plénum est acceptée sans opposition (quelques abstentions).

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à promouvoir le déplacement pédestre organisé des enfants sur le chemin de l'école et à fournir un appui logistique élémentaire aux associations de parents qui le souhaitent, dans le but de mettre sur pied des parcours «Pedibus».

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

Le président. Il est 18 h 54... (*Brouhaha.*) Celles ou ceux qui veulent s'exprimer peuvent demander la parole. Monsieur Coste, vous avez la parole.

M. Olivier Coste (S). Monsieur le président, le parc des Chaumettes, qui fait l'objet du rapport PR-194 A, est un sujet important et de nombreux habitants du quartier se sont déplacés pour assister à cette séance. J'aimerais que nous abordions l'entrée en matière sur cet objet. Merci.

M^{me} Fatiha Eberle (AdG/SI). L'Alternative souhaite que nous traitions le rapport PR-194 A maintenant.

Le président. C'est très simple, il reste environ cinq minutes jusqu'à la pause; nous pouvons lancer le débat sur le rapport PR-194 A, mais je vous rends attentifs au fait qu'à 20 h 30 nous devons traiter les objets pour lesquels nous avons accepté les motions d'ordre au début de la présente séance. Je ne pense pas que ce soit très correct de lancer le débat sur le rapport PR-194 A maintenant, pour ne le reprendre qu'après l'étude des objets pour lesquels nous avons accepté les motions d'ordre.

8. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

9. Interpellations.

Néant.

10. Questions écrites.

Néant.

Séance levée à 18 h 55.

SOMMAIRE

| | |
|---|------|
| 1. Communications du Conseil administratif | 4754 |
| 2. Communications du bureau du Conseil municipal | 4755 |
| 3. Présentation de la liste des jurés des tribunaux pour l'année 2004 | 4763 |
| 4. Questions orales..... | 4763 |
| 5. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 3 685 000 francs destiné à l'aménagement de zones 30 km/h en ville de Genève (PR-172 A) | 4768 |
| 6. Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 266 786 francs, complémentaire au crédit de 25 000 francs destiné à couvrir l'installation de quatre potelets et de deux chaînes afin de transformer la partie de la rue Necker située entre la rue Bautte et la rue Argand en zone piétonne, accepté le 19 janvier 2000, pour l'aménagement du périmètre des rues Necker, Bautte et Argand en zone de rues résidentielles (PR-187 A) | 4790 |
| 7. Rapport de la commission sociale et de la jeunesse chargée d'examiner la motion de M. Michel Ducret, renvoyée en commission le 9 octobre 2001, intitulée: «Pour des ramassages scolaires «Pedibus» (M-193 A) | 4802 |
| 8. Propositions des conseillers municipaux | 4824 |
| 9. Interpellations | 4825 |
| 10. Questions écrites | 4825 |

La mémorialiste:
Marguerite Conus