
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Cinquante-sixième séance – Lundi 29 avril 2002, à 17 h

Présidence de M. Pierre Losio, président

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

Font excuser leur absence: *M. Manuel Tornare*, maire, *M^{me} Barbara Cramer*, *M. Sacha Ding*, *M^{me} Hélène Ecuyer*, *M. Jacques François*, *M^{me} Aline Gualeni*, *MM. Jean-Marc Guscetti*, *Jean-Marie Hainaut*, *M^{mes} Virginie Keller Lopez*, *Ruth Lanz*, *M. Jean-Charles Lathion*, *M^{mes} Annina Pfund* et *Marie Vanek*.

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

CONVOCATION

Par lettre du 3 avril 2002, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 16 avril, mercredi 17 avril et lundi 29 avril 2002, à 17 h et 20 h 30.

1. Communications du Conseil administratif.

Néant.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Le président. Je vous remercie de votre présence à cette séance supplémentaire, que nous allons commencer maintenant. J'espère que nous pourrions avancer dans notre ordre du jour de manière importante.

Nous avons reçu une lettre de M. Pierre Roehrich, directeur du département des affaires culturelles. Il en demande lecture devant le plénum, car il considère qu'il a été gravement mis en cause lors du débat sur l'affaire du Centre genevois de gravure contemporaine. M. Roehrich souhaite apporter certaines mises au point pour qu'elles figurent au *Mémorial*. M. Pierre Reichenbach va vous donner lecture de ce courrier.

Lecture de la lettre:

Concerne: séance du Conseil municipal du 17 avril 2002, 20 h 30, débat sur les rapports P-21 A concernant le matériel de production du Centre genevois de gravure contemporaine et M-148 A concernant la réutilisation des presses de Malagnou

Genève, le 23 avril 2002

Monsieur le président,

Lors de la séance du Conseil municipal citée en référence, j'ai été nommé mis en cause au moment de l'examen conjoint du rapport de la commission des pétitions P-21 A et du rapport de la commission des arts et de la culture M-148 A. J'ai pu le constater en suivant la transmission télévisée des débats.

Je retiens particulièrement la lecture, par le rapporteur sur la motion M-148, d'un fragment de lettre écrite par l'ancien responsable du Centre genevois de gravure contemporaine. Je n'ai pas connaissance de cette lettre dans son intégralité; j'ignore même si elle a été adressée au Conseil municipal, à la commission des arts et de la culture ou au rapporteur.

J'admets bien entendu qu'un rapport, un débat puissent contenir des critiques au sujet de l'action menée par le département des affaires culturelles dans le délicat dossier du Centre genevois de gravure contemporaine, dossier dont je me suis occupé depuis mon entrée en fonction en février 1996.

Mais je ne peux accepter d'être mis en cause sur la base de déclarations subjectives présentant une information tronquée. L'ancien responsable, si j'ai bien compris, a écrit après avoir pris connaissance du rapport de la commission dans lequel me sont attribués des propos qui ne reflètent pas correctement ce que j'ai exposé. Son intervention laisse accroire que je le rends responsable de la disparition supposée d'une presse installée autrefois dans les locaux du Centre de gravure contemporaine. Cette manière de présenter les choses porte atteinte à ma crédibilité, à mon honnêteté et donne une mauvaise image du travail que je me suis efforcé de mener dans le seul but de défendre au mieux les intérêts de la Ville de Genève.

C'est la raison pour laquelle je tiens à préciser ce qui suit.

Jusqu'à la date de la cession à la Ville de Genève des presses et du matériel de gravure de l'atelier, y compris les tirages restants, le Centre genevois de gravure contemporaine en a été le propriétaire légal, quel qu'en ait été le mode d'acquisition et de financement. C'est ce que j'ai expliqué à la commission.

En conséquence, le 22 mai 2000, lorsque la cession est intervenue, l'inventaire dressé par le Centre genevois de gravure contemporaine a été vérifié, *in situ* et de bonne foi. Jusqu'à la date de la cession, le centre a eu la responsabilité de ses biens. J'ai donc indiqué à la commission que je ne pouvais pas répondre sur l'histoire de telle ou telle presse, qu'il appartenait au centre de les renseigner sur ce qui avait pu survenir au cours de ses nombreuses années d'existence. Je savais que l'ancien responsable de l'atelier, quand il avait quitté le centre, avait repris des équipements qui lui appartenaient personnellement. J'ai dit qu'il fallait voir avec le centre si la commission souhaitait en savoir davantage. En aucun cas je n'ai mis en cause l'ancien responsable d'atelier.

Ainsi donc, Monsieur le président, j'estime avoir droit à une rectification sur ce point au moins. C'est la raison pour laquelle je vous prie de donner lecture de ma lettre lors de la prochaine séance du Conseil municipal devant lequel j'ai été mis en cause.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ma requête, je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'assurance de ma parfaite considération.

Pierre Roehrich

Copie: au Conseil administratif,
à l'Association des cadres de l'administration municipale

Le président. Rectification est donc faite, selon le désir du directeur du département des affaires culturelles.

J'ai une autre communication du bureau à vous transmettre. M. le maire fait excuser son absence pour la présente séance et celle de ce soir, et M. Vaissade se fait excuser pour la séance de ce soir. Nous reprenons maintenant notre ordre du jour.

- 3. 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 472 500 francs, porté à 522 500 francs, pour l'étude des mesures d'aménagement urbain liées à la pétition N° 61 du conseil de quartier de la Jonction: «Amélioration de la sécurité des déplacements dans le quartier de la Jonction» (PR-46 A)¹.**

Rapporteur: M. Roger Deneys.

Cet objet a été étudié à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors des séances du 8 mai 2001, sous la présidence de M^{me} Alexandra Rys, et du 4 septembre 2001, sous la présidence de M. Roger Deneys. Je remercie M^{mes} Yvette Clivaz Beetschen et Arlette Mbarga pour leurs notes de séance.

Commentaires du rapporteur

Acceptée à l'unanimité de la commission, cette proposition permet de répondre aux souhaits exprimés de manière particulièrement constructive par le défunt conseil de quartier de la Jonction. Relevons que ce conseil a non seulement fourni un travail considérable, mais qu'il a su intégrer les différents intérêts des habitants et commerçants du quartier, ce qui rend ce travail d'autant plus pertinent! Nous pouvons donc regretter la disparition dudit conseil et nous interroger sur les moyens réels que notre collectivité met à la disposition de citoyennes et citoyens prêts à s'engager pour améliorer non seulement leur propre qualité de vie, mais également celle de l'ensemble des habitantes et habitants futurs!

¹ «Mémorial 157^e année»: Proposition, 4176.

L'étude de cette proposition appelle également les commentaires suivants:

- L'ensemble de la commission déplore vivement l'absence de patrouilleuses scolaires aux abords de l'école des Plantaporrêts. A titre personnel – et une partie au moins de la commission partagera ce point de vue – il semble totalement inadmissible de ne pas placer des patrouilleuses scolaires à proximité de cette école sous prétexte que des feux existent sur les axes de circulation! Tout le monde sait que ces axes sont d'une part surchargés et que d'autre part – le non-respect des limitations de vitesse et des feux étant devenu la triste règle en raison du laxisme généralisé de la police – il est vraiment dangereux pour des enfants de se déplacer à proximité d'axes sur lesquels les trottoirs sont si étroits! La responsabilité des autorités politiques – tant municipales que cantonales – sera directement engagée en cas de nouveaux accidents si elles refusent de se donner les moyens de sécuriser les abords de cette école! Les pétitions légitimes et répétées des habitants ainsi que l'étude par notre commission de cette proposition PR-46 doivent aussi servir de signal d'alarme!
- En tant que rapporteur et président de la commission de l'aménagement et de l'environnement, je tiens à présenter mes excuses aux habitantes et habitants concernant le délai de rédaction de ce rapport... ces deux tâches sont manifestement peu compatibles dans l'état actuel des moyens qui sont mis à notre disposition et elles ont entraîné ce retard supplémentaire de quelques mois.

Auditions

Audition de M. Christian Ferrazino, conseiller administratif, accompagné de M. Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public, et de M. Prina

Déclarations préliminaires

M. Ferrazino indique que cette proposition fait suite à des demandes émanant de l'ancien conseil de quartier (dissous en 2000). Il rappelle que cette proposition a été déposée le 20 mars 2000 et n'est examinée que treize mois plus tard.

Depuis, une partie des mesures ont été réalisées, telles que les marquages de kit-école, un complément de signalisations, l'implantation de passages protégés et des mesures en faveur des cycles pour améliorer la sécurité. Il y a une pétition de l'Association des parents d'élèves de la Jonction qui demande davantage de sécurité sur certains carrefours. La proposition contient plusieurs volets. Il y a des mesures prévues pour la mise en zone 30 km/h qui est demandée depuis longtemps, l'aménagement de cheminements piétonniers (10 demandes ponctuelles), le réaménagement du boulevard Carl-Vogt avec un contresens cyclable et l'amé-

lioration de la desserte des bus, l'aménagement de la place du Cirque du côté du boulevard Saint-Georges. Il rappelle que toutes ces mesures résultent de demandes émanant du groupe de travail.

M. Gfeller déclare que le conseil de quartier a fait un travail d'une grande qualité en s'entourant de conseillers de l'Association transports et environnement. Lors de son arrivée au Département de justice et des transports (DJPT), M. Ramseyer leur a donné son appui du côté cantonal. Il relève que ces mesures de circulation ont peu de conséquences financières pour le Canton, alors que la Ville de Genève est souvent obligée de réaménager le domaine public en fonction de ces options. C'est pourquoi M^{me} Burnand avait souhaité à l'époque que ces éléments fassent l'objet de pétitions.

M. Prina indique que le groupe de travail constitué représente une concertation assez rare, car l'on y trouve des représentants des habitants et des membres de l'association des parents d'élèves et des commerçants de la Jonction.

Du point de vue des objectifs, il explique que le transit à l'intérieur du quartier était un élément qui était critiqué ainsi que la desserte offerte par les Transports publics genevois. La mise en double sens sur la rue des Bains était aussi un souci, ainsi que le bruit excessif qu'il y a sur les différents axes. (74 à 75 décibels sur le boulevard Saint-Georges et l'avenue du Mail). Le groupe de travail souhaitait aussi plus de sécurité pour les déplacements sur le quai Ernest-Ansermet et les boulevards Carl-Vogt et Saint-Georges. Trois types de mesures ont été envisagés: les kits-écoles, l'avancement des trottoirs et des propositions de réaménagements d'ensemble. Il indique que toutes ces propositions doivent être agréées, car elles nécessitent parfois des études plus fines.

Questions et observations des commissaires

Est-il opportun de vouloir mettre des passages piétons supplémentaires sur les axes de circulation? Des obstacles visuels ou des cassis ne seraient-ils pas plus adéquats pour réduire la vitesse?

M. Gfeller souligne que face à ce type de débat qui demande la sécurisation des passages le long des boulevards l'on peut dire oui, mais qu'il faut des budgets pour faire les études. Dans un premier temps, ils ont fait ce qu'ils ont pu. La mise en œuvre de la deuxième étape nécessite cette demande de crédit. Il fait remarquer que l'on peut corriger tous les comportements par des aménagements, ce qui est coûteux ou modifier les comportements par des réglementations telles que celles de la zone 30 km/h qui se font à meilleur prix.

M. Ferrazino ajoute que l'on ne peut pas réduire la chaussée de façon trop importante, notamment à cause du passage des transports publics. Il rap-

pelle d'autre part que le boulevard Carl-Vogt est compris dans la future zone 30 km/h. Il est certain que les premières démarches sont insuffisantes à elles seules et qu'elles pourront être complétées sur la base des études qui seront faites.

Comment prévoit-on de traiter la place du Cirque, qui est un nœud de transit?

M. Prina indique qu'il y a une volonté unanime de valoriser cette place qui est passablement dévolue à l'automobile. Ils n'ont bien sûr pas encore pu définir comment, car ils attendent d'avoir les crédits d'étude pour le faire.

Quelles sont les mesures incitatives prévues pour encourager les gens à circuler à 30 km/h?

M. Prina explique que sur le boulevard Carl-Vogt le stationnement en double file qui se fait déjà est un modérateur de vitesse qui peut aussi être ponctuée au travers des feux. L'introduction des priorités de droite représente également une mesure qui entraîne une modération de la vitesse.

Des mesures particulières ont-elles été envisagées pour réguler les activités nocturnes qui ont lieu entre Artamis, le Bâtiment des Forces-Motrices et la Société genevoise d'instruments de physique et qui posent notamment des problèmes de stationnement et de bruit?

M. Gfeller signale qu'ils ont reçu des demandes pour fermer la rue de la Coulorennière. Il rappelle qu'ils se sont surtout concentrés sur les demandes émanant du conseil de quartier depuis 1995. Il estime que la question soulevée représente plutôt un problème de dysfonctionnement de la circulation lié à une modification du comportement social. Il ne pense pas que l'aménagement urbain soit capable de gérer l'accessibilité d'un quartier.

Dans la zone considérée, il y a des zones 30 km/h, une limitation aux abords des écoles à 40 km/h et d'autres endroits limités à 50 km/h. On devrait avoir partout la même vitesse. De plus, ces vitesses ne sont pas respectées, surtout pendant la nuit. Il n'y a pas un seul radar. Vers l'Université, la rue résidentielle est ouverte. Des motos y passent systématiquement. Quel est le coût total de ces mesures?

M. Ferrazino explique que, lorsque l'on fait une zone 30 km/h, les autres mesures de vitesse disparaissent. Il indique qu'ils n'ont pas la compétence pour poser des radars. La petite rue vers l'Université est gérée par l'Université et l'Etat. Il y a normalement un potelet et une chaîne.

Que va-t-on faire de la circulation de transit qui emprunte les grands axes comme au quai Ernest-Ansermet?

M. Prina indique que ce sont des zones qui ne sont pas à 30 km/h.

Quelle est l'intégration d'un tel projet dans l'ensemble du système de la circulation avec les reports que cela représente, notamment en ce qui concerne l'offre de transports publics?

M. Gfeller indique que pour les transports publics ils ne travaillent pas qu'avec la hiérarchie mais avec les gens de terrain. Ils font des essais dans des conditions réelles. Concernant le report modal, il rappelle que ce n'est pas l'objet de la proposition qui traite de la sécurité.

Espère-t-on faire respecter strictement ces mesures de circulation ou prendra-t-on des mesures pour obtenir un effet relatif?

M. Ferrazino reconnaît qu'il ne suffit pas de prendre des mesures et d'édicter des normes pour qu'elles soient respectées. Ils ont toutefois comme option de ne pas multiplier les mesures. Il fait remarquer qu'il est possible d'arriver à l'objectif en prévoyant des mesures physiques telles que des avancements de trottoirs ou d'autres aménagements, mais qui deviennent vite coûteux. Il indique que pour les deux ans à venir il y a 15 zones 30 km/h qui ont été demandées et qui devront être réalisées.

Audition des différents partenaires auteurs du projet du conseil de quartier: M^{mes} Marianne Grand (conseil de quartier), Teresa Dib (association des parents d'élèves), M. Christian Viret (conseil de quartier). M. Coulon, commerçant, ne se présente pas. La Maison de quartier de la Jonction se fait excuser

Déclarations préliminaires

M. Viret explique qu'un groupe s'est organisé, puis qu'une étude a été faite par la commission qui s'est ainsi formée. En 1997, une pétition a été présentée. Les habitants se plaignaient de la circulation et du bruit. Il fut proposé de créer un groupe de travail qui s'est réuni une fois par mois. Ce groupe était composé des associations du quartier, à savoir la maison de quartier, l'association des parents d'élèves, les commerçants. Un document comportant des propositions à court, moyen et long terme a été rendu. Les propositions à court terme concernent la sécurité. Des mesures ont été provisoirement prises à cet effet. Les propositions à moyen terme concernent un certain nombre d'aménagements relatifs à la sécurité (aux abords des écoles), à la qualité de la vie (élargissement de trottoirs, espaces verts...).

M^{me} Grand ajoute que les aménagements à moyen terme comportent également la création d'une zone 30 km/h.

M^{me} Dib souligne que des enfants ont déjà été renversés dans les zones concernées et qu'il est absolument nécessaire d'élargir les trottoirs, notamment au boulevard Saint-Georges.

M^{me} Grand relève que les trottoirs sont effectivement trop étroits au niveau du boulevard Saint-Georges.

M^{me} Dib réaffirme qu'il est urgent d'intervenir, car plusieurs enfants se sont déjà fait renverser. Personne ne sait qu'il y a une école, car il n'existe aucune signalisation sur le boulevard Saint-Georges et la rue du Stand.

M. Viret salue les mesures à court terme qui ont été prises. Il déclare qu'il y a urgence et que, plus vite des mesures à court terme seront prises, mieux ce sera. Il est néanmoins nécessaire de voir la perspective des mesures à moyen terme.

Questions et observations des commissaires

Que pense le groupe du boulevard Saint-Georges, qui devient un «déversoir» de la rue du Stand?

M^{me} Dib explique qu'une pétition signée par 400 parents d'élèves avait été rédigée, qui demandait l'élargissement du trottoir (boulevard Saint-Georges, rue des Jardins...). Cette pétition avait été examinée par la commission des pétitions.

Les invités adhèrent-ils à la proposition du Conseil administratif, veulent-ils une procédure accélérée afin que le moyen terme devienne du court terme?

M^{me} Grand explique que le groupe souhaite un aménagement de tous les carrefours. Elle trouve que les signalisations déjà posées sont trop modestes. Les kits-écoles doivent également être améliorés.

M^{me} Dib pense qu'il faudrait également aménager la rue du Stand.

Quelle est leur position à propos de la suppression des stops dans les zones 30 km/h, dans la mesure où il y a de nombreux accrochages entre voitures ainsi que de nombreux accidents, suite à la suppression des stops?

M^{me} Grand affirme qu'il est vrai que tout le monde n'était pas d'accord, d'autant plus qu'on proposait de ne mettre qu'un seul panneau 30 km/h. Elle déclare qu'elle n'avait pas connaissance de ce problème.

M. Viret ajoute qu'il ressort du document fourni par le groupe que les zones 30 km/h ne sont pas un aspect prioritaire dudit document. Il n'était pas non plus au courant du fait que les stops allaient être supprimés. Il pense qu'il est envisageable de s'opposer à un certain nombre de suppressions de stops. Il ne voudrait cependant pas que tout le débat soit centré sur ce sujet.

Pourquoi les zones dangereuses ne sont-elles pas sécurisées par des personnes chargées de la sécurité, notamment des patrouilleuses scolaires? Quel type d'accident a lieu à ces endroits?

M^{me} Grand répond que la présence de feux de signalisation explique l'absence de patrouilles scolaires à ces endroits.

M^{me} Dib fait remarquer qu'en 1999 une pétition a été faite et qu'au jour d'aujourd'hui les aménagements n'ont toujours pas été faits.

Le groupe semble favorable aux parkings alternés. Ne pense-t-il pas qu'avec ce système les automobiles stationnent mal et que les passages piétons sont camouflés?

M^{me} Grand répond qu'il s'agit d'une proposition parmi d'autres. Le but est de faire ralentir les voitures.

Que pense le groupe du morcellement des zones 30 km/h?

M^{me} Grand explique qu'il s'agit de quelque chose qui les dépasse. Il leur a été répondu que cela était impossible de faire une zone 30 km/h unique.

M. Viret ajoute qu'on leur a clairement dit qu'il s'agit d'un secteur de transport primaire et que, s'ils demandaient cela, ils ne l'obtiendraient jamais, et que cela risquait de porter préjudice aux autres demandes.

Que pense le groupe de l'aménagement du boulevard Carl-Vogt?

M. Viret pense qu'il est dommage que le représentant des commerçants soit absent, car il s'agit d'un axe commercial. Les propositions faites ont trait à l'amélioration de la qualité de vie. On propose de faire une piste cyclable. Le but est de redonner un peu de vie aux habitants du boulevard. Il faudrait pour cela élargir les trottoirs, faire plus de place devant les commerces, aménager des kits-écoles. Cela rendrait également le boulevard Carl-Vogt à son quartier, car la majorité des gens ne fait qu'y passer.

N'y a-t-il pas un manque de gestion des activités nocturnes dans le quartier?

M. Viret explique que les habitants de la place du Cirque avaient évoqué ce problème. Des propositions avaient été faites par rapport à l'aménagement de la place du Cirque, qui est suroccupée par les voitures qui s'y garent la nuit.

M^{me} Grand affirme qu'une pétition a été déposée concernant la discothèque aménagée au sous-sol d'Uni-Mail. Ponctuellement, les habitants réagissent en faisant des pétitions.

Faudrait-il que les trottoirs soient abaissés pour en faciliter l'accès aux poussettes et aux chaises roulantes?

M^{me} Grand affirme que cette problématique concerne plutôt l'ensemble de la ville de Genève.

Déclarations finales

M^{me} Dib déclare qu'il est urgent d'installer les kits-écoles sur le boulevard Saint-Georges et la rue du Stand.

Discussion et vote

L'ensemble de la commission estime qu'il est impératif de mettre des patrouilleuses scolaires aux endroits dangereux pour les enfants, et notamment à l'angle du boulevard Saint-Georges et de la rue des Plantaporrêts. Elle estime qu'il est tout à fait anormal qu'aucune patrouilleuse ne soit présente à ce carrefour, d'autant plus que des accidents ont déjà eu lieu à cet endroit.

Un amendement à l'article premier de l'arrêté est déposé. Il propose que l'article en question soit formulé comme suit: «Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 472 500 francs pour les frais d'étude des mesures d'aménagement urbain liées à la pétition N° 61 du conseil de quartier de la Jonction «Amélioration de la sécurité des déplacements dans le quartier de la Jonction» *et déroger à la loi fédérale sur la circulation dans les zones à 30 km/h en maintenant les stops aux croisées des rues existant actuellement.*»

Un commissaire radical soutient cet amendement, notamment dans les zones de transport public. Il pense qu'il faudrait demander que les axes utilisés par les transports publics soient sortis des zones de modération.

Un commissaire de SolidaritéS et Indépendants pense que, au lieu de supprimer les stops, on pourrait généraliser les zones 30 km/h en ville de Genève. Il pense que les propositions des personnes auditionnées sont très censées. Il pense qu'il ne faudrait pas se contenter d'un panneau et de peinture, mais véritablement aménager les trottoirs. Une autre manière de ralentir la vitesse serait d'installer des stops supplémentaires. On pourrait également élargir les trottoirs ou limiter la vitesse par secteur. On cherche à éviter que les gens fassent des accidents. Il faut aller dans le sens des pétitionnaires, dont il partage entièrement le point de vue.

Une commissaire du Parti du travail pense que l'amendement est juste et qu'il faudrait maintenir les stops. Elle se dit prête à le voter.

Un commissaire du groupe des Verts souligne qu'il ne s'agit que d'un crédit d'étude et que par conséquent on peut voter, puis voir après pour les amendements.

Le président suggère de faire un article à part pour ne pas pénaliser le reste du texte, s'il se révèle que cette proposition n'est pas légale.

Un commissaire aimerait que figure dans le rapport le fait que la commission de l'aménagement et de l'environnement s'étonne de l'absence d'une patrouilleuse dans la zone concernée.

Un commissaire libéral propose de modifier l'article premier en ajoutant ce qui suit: *«tient compte et intervient quant aux nuisances du quartier»*.

Un commissaire socialiste propose un amendement à l'article premier de l'arrêté, afin de tenir aussi compte de la spécificité des nuisances nocturnes. Il propose donc d'ajouter 50 000 francs à la somme du crédit pour étudier également des solutions aux nuisances nocturnes. L'article premier est donc modifié ainsi:

«Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 522 500 francs pour les frais d'étude des mesures d'aménagement urbain liées à la pétition N° 61 du conseil de quartier de la Jonction «Amélioration de la sécurité des déplacements dans le quartier de la Jonction» et pour *les frais d'étude des mesures d'aménagement spécifiquement liées aux nombreuses nuisances nocturnes du quartier.*»

Un commissaire radical propose le texte suivant à inclure dans les considérants:

«Considérant que, au-delà d'une généralisation de la zone 30 km/h, la commission souhaite une nette hiérarchisation de l'importance relative des différentes voies entre elles, visant à inclure dans la zone 30 km/h les voies utilisées pour les transports publics, cela sans renoncer à y prendre des mesures ralentissant le trafic automobile,

»considérant que, par ailleurs, au sein des zones 30 km/h, la commission ne souhaite pas une suppression généralisée des stops, mais, selon les conditions locales, leur maintien ou même leur transformation en carrefours à quatre stops,

»considérant enfin que la commission souhaite la généralisation des possibilités de circulation pour les handicapés,»

Le président relève qu'on ne vote pas les considérants.

Le commissaire répond qu'il est possible d'inclure des considérants dans le projet d'arrêté.

Le président met aux voix les considérants proposés. Ils sont acceptés par 7 oui, 1 non (3 abstentions).

Le président met aux voix l'amendement à l'article premier pour des aménagements spécifiquement liés aux nuisances nocturnes. Cet amendement est accepté par 9 oui (3 abstentions).

Le président met aux voix l'amendement à l'article premier concernant les stops. Il est accepté par 8 oui (4 abstentions).

L'article 2 de l'arrêté est mis aux voix. Il est accepté par 11 oui (1 abstention).

L'article 3 de l'arrêté est accepté à l'unanimité.

L'article 4 de l'arrêté est accepté à l'unanimité.

Le président met aux voix la proposition PR-46, telle qu'elle a été amendée et complétée. Elle est acceptée à l'unanimité.

PROJET D'ARRÊTÉ AMENDÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu les conclusions de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition N° 61 du conseil de quartier de la Jonction «Amélioration de la sécurité des déplacements dans le quartier de la Jonction», acceptées par le Conseil municipal le 27 janvier 1998;

vu le plan directeur communal et le projet de plan directeur des chemins pour piétons de la Ville de Genève;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 522 500 francs pour:

- les frais d'étude des mesures d'aménagement urbain liées à la pétition N° 61 du conseil de quartier de la Jonction «Amélioration de la sécurité des déplacements dans le quartier de la Jonction» et de déroger à la loi fédérale sur la circulation dans les zones à 30 km/h en maintenant les stops aux croisées des rues existant actuellement;
- les frais d'étude des mesures d'aménagement spécifiquement liées aux nombreuses nuisances nocturnes du quartier.

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 522 500 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une

réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon l'étude sera amortie en 5 annuités.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer ou radier toute servitude dans le périmètre concerné, afin de pouvoir réaliser l'aménagement projeté.

Considéranrs votés par la commission à ajouter (?) dans l'arrêté:

«Considérant que, au-delà d'une généralisation de la zone 30 km/h, la commission souhaite une nette hiérarchisation de l'importance relative des différentes voies entre elles, visant à inclure dans la zone 30 km/h les voies utilisées pour les transports publics, cela sans renoncer à y prendre des mesures ralentissant le trafic automobile,

»considérant que, par ailleurs, au sein des zones 30 km/h, la commission ne souhaite pas une suppression généralisée des stops, mais, selon les conditions locales, leur maintien ou même leur transformation en carrefours à quatre stops,

»considérant enfin que la commission souhaite la généralisation des possibilités de circulation pour les handicapés,»

Annexe: un plan

Premier débat

M. René Grand (S). Comme l'a très bien écrit le rapporteur, il est important de rappeler que ce rapport nous arrive très tardivement. La discussion avec le défunt conseil de quartier de la Jonction a eu lieu au début de l'année 2000, il y a donc deux ans déjà. Je comprends l'exaspération – le mot n'est pas trop fort – des habitants de la Jonction qui se sont mobilisés, avec les commerçants – c'est une première – et avec le conseil de quartier, la maison de quartier, les différentes associations, pour trouver et proposer des solutions aux problèmes de circulation dans leur quartier. Mais la municipalité laisse traîner les choses. Je trouve cela scandaleux et je tiens à le souligner ici.

Je rappelle que les demandes présentées de manière insistante depuis lors n'ont toujours pas été satisfaites. Il s'agit de la pétition N° 61 déposée le 10 septembre 1997, de la pétition P-51 renvoyée en commission le 28 mai 2001, mais également de la motion M-217 que j'ai eu l'honneur de développer le 9 octobre 2001 pour demander une patrouilleuse scolaire au carrefour entre la boulevard de Saint-Georges et la rue des Plantaporrêts. Or il n'y en a toujours pas à cet endroit. Je sais que M. le maire a fait son possible pour répondre à cette demande, mais l'affaire est bloquée au niveau de l'Etat.

Dans ce rapport figurent tous les problèmes déjà évoqués: l'élargissement des trottoirs au boulevard de Saint-Georges pour que les enfants se rendant au restaurant scolaire ne soient pas bloqués de l'autre côté de la route, un panneau signalant aux automobilistes que des enfants traversent ce boulevard et la rue du Stand, un kit-école depuis la rue des Deux-Ponts, une possibilité de traverser le carrefour entre la rue de l'Ecole-de-Médecine et le boulevard Carl-Vogt permettant, là aussi, aux enfants de se rendre au restaurant scolaire. Ce n'est pas fini: deux nouvelles pétitions à peu près sur le même sujet ont été déposées concernant le quartier de la Jonction. Dans la pétition P-65, on demande une patrouilleuse scolaire pour la rue des Jardins, qui donne accès à l'école des Plantaporrêts, et, dans la pétition P-58, on réclame l'installation de W.-C. dans le parc Gourgas et le parc Baud-Bovy. Par ailleurs, un meilleur aménagement de ces parcs, une place de jeux et une pataugeoire sont souhaités par les habitants. J'espère que la municipalité pourra répondre rapidement à toutes ces demandes.

M. Alain Marquet (Ve). Mon intervention ira dans le même sens que celle de M. Grand. Effectivement, le conseil de quartier de la Jonction, même défunt aujourd'hui, avait fourni avant de disparaître un travail important depuis 1996, lequel avait abouti, la même année, à une proposition d'aménagements en vue de modérer le trafic dans le quartier. Cette proposition a été traitée en 1997 et acceptée... (*Brouhaha.*)

Le président. Mesdames et Messieurs, je vous prie de bien vouloir regagner vos places et d'écouter les orateurs, sinon je vais suspendre la séance. C'est la cinquième fois que nous devons nous interrompre à cause du brouhaha depuis le début de notre séance! Si nous faisons une séance supplémentaire, c'est pour pouvoir travailler. Si vous voulez bavarder, allez à la salle des pas perdus ou à la buvette, même s'il n'y a rien à boire. (*Rires.*)

M. Alain Marquet. Cette proposition d'aménagements, qui figure dans le *Mémorial* du 27 janvier 1998 en annexe au rapport N° 318 A de la commission des pétitions sur la pétition N° 61, avait été acceptée par le Conseil municipal ce jour-là, donc le 27 janvier 1998, c'est-à-dire il y a quatre ans. Or il faut constater que, si le rapport PR-46 A qui nous revient de la commission de l'aménagement et de l'environnement contient certaines réponses aux demandes du conseil de quartier, celles-ci sont malheureusement très partielles. Connaissant le projet initial du conseil de quartier pour avoir participé à son élaboration, je pense que les mesures d'aménagement urbain demandées dans le rapport PR-46 A ne pourront satisfaire les habitants, parce que celles qui avaient été définies auparavant voyaient beaucoup plus grand.

M. Grand en a déjà commencé l'énumération, mais je peux compléter sa liste. Il était donc également question d'une demande pour des passages piétons en croix au carrefour entre la rue de l'École-de-Médecine et le boulevard Carl-Vogt, et entre le boulevard Carl-Vogt et l'avenue de Sainte-Clotilde, d'une piste cyclable à contresens au le boulevard Carl-Vogt – lequel aurait ainsi été débarrassé des places de stationnement sur l'un de ses côtés – d'un aménagement de la «patte d'oie» de la rue des Rois et d'une modération du trafic sur de nombreux axes, notamment autour des écoles.

Le quartier de la Jonction a bien vu apparaître quelques-uns de ces fameux kits-écoles, mais, pour ma part, je regrette que leur impact sur la circulation aux environs des écoles ne soit que très modéré.

D'autre part, un point nous paraissait très important, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire au sein du Conseil municipal: il s'agit des regrets que nous avons exprimés à propos de la création d'une zone de modération de la circulation à 30 km/h et à propos du morcellement du quartier qui en découlait. En effet, celui-ci restait encore divisé en quatre zones limitées à 30 km/h distinctes, lesquelles étaient séparées par des axes importants comme la rue des Deux-Ponts, le boulevard de Saint-Georges et la rue du Stand, sur lesquels la circulation aurait été limitée à 50 km/h. J'avais déjà eu l'occasion d'évoquer le désarroi des habitants devant les risques que pouvait provoquer une telle situation. En effet, un conducteur circulant dans ce quartier se trouverait tantôt en

zone à 30 km/h, tantôt en zone à 50 km/h, et cela sur des distances très courtes: 100 m en zone à 30 km/h, 20 m en zone à 50 km/h, 100 m en zone à 30 km/h, et ainsi de suite.

A nos yeux, même si cela présente des difficultés, il est indispensable d'envisager une limitation de la circulation à 30 km/h pour l'ensemble du quartier, afin que même les axes reconnus comme ayant un trafic important, qu'ils soient de desserte ou de transit, puissent eux aussi bénéficier de cette modération de la vitesse de circulation des véhicules. Les demandes formulées à ce sujet ont été nombreuses, par exemple concernant la rue des Deux-Ponts, une rue sinistrée, comme nous ne cessons depuis de nombreuses années de le répéter au sein de ce Conseil, M. Grand et moi-même.

Nous souhaitons donc vivement que l'acceptation de cette proposition du Conseil administratif, amendée par la commission de l'aménagement et de l'environnement, aboutisse à des réalisations beaucoup plus concrètes en matière de modération du trafic.

D'autre part, les Verts ont été très attentifs à l'énoncé de l'arrêté, et nous avons un amendement à proposer visant à supprimer la fin du premier alinéa de l'article premier.

Projet d'amendement

Supprimer «et de déroger à la loi fédérale sur la circulation dans les zones à 30 km/h en maintenant les stops aux croisées des rues existant actuellement».

Cette demande de dérogation à la loi fédérale sur la circulation routière nous paraît ne pas avoir de sens, et elle est absolument impensable. Je ne vois par quelle autorité nous pourrions déroger à cette loi. Quant aux stops en question, ils peuvent en bien des endroits être remplacés par des giratoires ou des cédez-le-passage où les conducteurs, obligés de prendre en compte la difficulté et les risques du trafic, roulent généralement de manière beaucoup plus raisonnable qu'aux stops. Pour nous, il est donc important de modérer la circulation en supprimant ces stops là où ce sera possible.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). M. Marquet craint de déroger au droit fédéral... voilà qui, à titre personnel, m'amuse particulièrement!

En ce qui concerne cette proposition PR-46, les libéraux, comme les socialistes et comme les Verts, ont passablement de réserves. Ils vont plus loin, toutefois, et se déjugeront par rapport à leur vote en commission en s'y opposant. Je

vous donne une brève explication à cet égard. Il n'est pas question de contester que la limitation de la vitesse usuelle à atteindre dans les quartiers se situe bel et bien à 30 km/h. Cependant, je crois qu'il faut cesser de se bercer d'illusions. Cette limitation à 30 km/h, il faut l'obtenir par des moyens que l'on qualifiera de civiques, et non pas par des moyens coercitifs.

Le Conseil municipal s'est préoccupé durant un certain nombre de minutes, sinon d'heures, du gabarit d'un chemin privé afin de savoir si celui-ci était en mesure d'offrir la sécurité nécessaire en ce qui concernait notamment les véhicules de pompiers. Pour les aménagements des zones dont nous parlons ici, il existe des contraintes voulues par la politique déterminée consistant à obtenir la limitation à 30 km/h au moyen d'une réduction drastique des gabarits de la chaussée, au profit d'un agrandissement utile des trottoirs et de l'aménagement de places de parc placées de manière à ralentir le trafic.

Ce qui ne fonctionne pas, dans cette démarche, c'est que nous tenons alors deux langages, dans ce Conseil municipal. D'un côté, s'agissant des quartiers, il faut réduire le trafic en réduisant les gabarits des rues et, de l'autre, afin d'autoriser des constructions, il faut s'assurer que ces gabarits soient suffisamment confortables pour permettre le passage des véhicules de pompiers.

Je prends l'exemple d'un quartier tout proche, à savoir celui des Tranchées. Il est évident qu'aucun véhicule de pompiers ne peut circuler dans la rue Le-Fort, sinon en défonçant le square Le-Fort en son milieu. Ou, alors, il s'agirait, en s'inspirant d'une politique militaire pas trop lointaine, de mettre un char ou un bulldozer devant les véhicules de pompiers, de manière à équarrir la route pour qu'ils puissent passer... C'est une proposition que j'adresserai peut-être à M. Hediger.

La limitation de la circulation à 30 km/h est une bonne chose, mais les aménagements que cela suppose ne fonctionnent donc pas.

Deuxièmement, les habitants et les commerçants du quartier pilote pour la limitation à 30 km/h, les Pâquis, reconnaissent que ce moyen n'a pas amélioré la qualité de vie. Ce qui peut l'améliorer, c'est autre chose. Il s'agirait, par exemple, de mettre les voitures en sous-sol en abandonnant, pour ce faire, la politique stérile consistant à interdire la construction de parkings.

Mais que veulent les habitants? C'est ce que M. Grand nous a rapporté, se faisant lui-même le porte-parole du conseil de quartier de la Jonction: ils veulent des espaces sûrs, à savoir des passages pour protéger la route... excusez-moi, pour traverser la route, où les piétons ne courent aucun danger. (*Rires et remarque de M. Grand.*) Mais oui! Protéger la route, protéger les piétons... c'est un peu la même chose! *Le lapsus linguae* n'est pas aussi significatif que vous le pensez, Monsieur Grand. Ce qui est nécessaire, en effet, ce sont des espaces sûrs sur la

route, et c'est le plan piétons que nous avons voté qui répond à cette nécessité. Nous avons besoin de lieux de convivialité, c'est-à-dire de places piétonnières situées au centre des quartiers et non pas en périphérie. Ce dont nous avons besoin encore, ce sont des traversées piétonnes, des mails piétonniers permettant cette mobilité piétonnière aussi importante que toutes les autres, et qui doit être défendue.

Or le compromis que représente le fatras découlant de la limitation à 30 km/h, où l'on entend mêler pistes cyclables à contresens, piétons et jeux, automobiles et parking, n'aboutit qu'à des situations de tension, de conflit entre les différents usagers de la chaussée.

Le groupe municipal libéral refusera donc la proposition PR-46 au vote, tout en demeurant, comprenez-le, acquis au principe que la vitesse maximale dans un quartier est bien de 30 km/h. Mais la politisation du débat au sujet de cette limitation à 30 km/h en ruine la crédibilité et, surtout, la prive d'effet ou de l'effet voulu par les citoyens, au seul profit de l'effet peut-être voulu par les politiciens, mais qu'une majorité de ce Conseil municipal est alors bien seule à désirer. Voilà pourquoi, comme je viens de vous le dire, nous voterons non.

M. Jacques Mino (AdG/SI). Je fréquente beaucoup la Jonction et les Acacias où j'habite. J'ai donc le plaisir de vivre dans un quartier où la circulation est limitée à 30 km/h, et je peux témoigner du fait que la qualité de vie a beaucoup changé grâce à cette mesure. Je ne le dis pas seulement pour les personnes âgées qui traversent la route entre les magasins et les habitations, mais également pour les cyclistes; en effet, grâce à la limitation à 30 km/h, il n'y a plus besoin de créer une voie pour les cyclistes, puisqu'ils sont à l'abri même sur celle des voitures qui roulent lentement. Quant aux automobilistes – j'en suis parfois un, quand je rentre chez moi – ils n'y perdent rien du tout.

Je ne vois pas pourquoi nous politiserions ce débat, comme certains viennent de le dire, d'autant plus que le conseil de quartier de la Jonction s'est prononcé dans ce sens depuis des années et qu'il est urgent que le Conseil administratif lui réponde positivement, comme il l'a fait face aux demandes des habitants des Acacias. Notre groupe souhaite vivement que cette démarche se poursuive. Je vous remercie de voter sans tergiverser le projet d'arrêté amendé par la commission.

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). Je ne veux pas prolonger ce débat, mais j'ai suivi les travaux de la commission de l'aménagement et de l'environnement ainsi que les auditions de toutes les personnes entendues sur cet objet. Lors de l'audi-

tion des représentants de la Maison de quartier de la Jonction et de l'association des parents d'élèves de ce quartier, j'ai été assez surpris de constater que le fer de lance, dans cette affaire, n'était pas la limitation à 30 km/h mais les pourtours des écoles, l'agrandissement des trottoirs et surtout les passages entre les différentes rues où habitent les élèves. Ces personnes, lorsqu'elles ont été auditionnées, nous ont dit que, si la limitation à 30 km/h pouvait apporter une amélioration, elles n'y seraient pas opposées.

Il ressort de l'intervention de M. Grand, qui travaille à la Jonction et connaît les problèmes concernant ses habitants, qu'il faudrait presque considérer cette proposition PR-46 comme un premier pas, mais qu'il faudra faire le reste. Prenez l'exemple de l'école des Plantaporrêts, puisque j'habite le quartier depuis de nombreuses années. Je peux vous dire que les mamans qui ne viennent pas chercher leur enfant sont courageuses de les laisser aller tout seuls. Quant à l'école de la Jonction, située au quai Ernest-Ansermet, je vous affirme que le trafic est très important dans ce secteur.

J'en viens maintenant à un point débattu en commission et qui figure à la page 8 du rapport: il s'agit des stops. Il faut absolument que le Conseil municipal, ce soir, décide de déroger à la loi fédérale sur la circulation routière afin que la Ville de Genève maintienne les stops en fonction des quartiers d'habitation.

En effet, grâce à ce système, on réduit obligatoirement la vitesse de la circulation, sans l'empêcher. On nous a objecté qu'il s'agissait d'une clause de la loi fédérale... mais quand on voit ce qui se passe avec le Conseil fédéral! Nous avons lu aujourd'hui dans les journaux que l'on veut retirer une partie de la gestion du domaine des transports à M. Leuenberger, conseiller fédéral. A mon avis, en ce qui concerne les transports, nous devons absolument décider de maintenir les stops.

Nous avons appris, à la commission de l'aménagement et de l'environnement, que nous pouvions le faire là où circulent les transports publics – et vous connaissez le quartier de la Jonction, il y en a assez là-bas! Il faut savoir ce que nous votons, dans cette enceinte! Nous décidons de supprimer les stops, mais là où circulent les transports publics – à rue des Bains où passe le bus N° 1, au boulevard Carl-Vogt, au boulevard de Saint-Georges, etc. – nous maintenons les stops! Il faut que l'on m'explique, parce que je ne dois pas bien comprendre les lois. Je ne suis peut-être pas avocat... On maintient les stops à un endroit et on les enlève ailleurs! M. Marquet pense que le Conseil municipal doit s'exprimer à ce sujet, et je suis aussi d'avis que c'est un point important.

M. Froidevaux a abordé le problème de la réduction de la vitesse, mais il n'a pas été assez loin. Il est ressorti de l'arrêt de travail pendant une journée des employés des Transports publics genevois (TPG), la semaine dernière, que les

rues aménagées avec des structures permettant la limitation de la vitesse mécontentent les conducteurs de bus, lesquels se plaignent du fait que les rétrécissements de la chaussée leur causent des problèmes et donc nuisent à la fiabilité des TPG. Il faudra donc également prêter attention à ce problème.

Pour ce qui est de la demande des habitants et de leurs pétitions, il nous faut avoir certaines données et des réponses concernant la largeur des trottoirs situés autour des deux écoles du quartier de la Jonction. La limitation à 30 km/h, c'est bien joli, mais ce n'est pas tout, dans cette affaire! En conclusion, si le Conseil administratif nous fournit un certain nombre de réponses à toutes ces questions, je pense que nous pouvons déjà voter ce premier pas.

M^{me} Monique Guignard (AdG/TP). Il n'y a pas grand-chose à ajouter au rapport PR-46 A, qui reflète bien les problèmes permanents dus à la circulation dans le quartier de la Jonction et leurs conséquences sur la sécurité, qui restent le souci majeur des habitants. Nous nous rallions donc aux conclusions de la commission de l'aménagement et de l'environnement. Les risques provoqués par la circulation sont constants, et la demande des habitants insiste entre autres sur la diminution des excès de vitesse, l'amélioration de la sécurité des piétons et surtout des enfants aux abords des écoles.

Etant donné qu'il s'agit de voter un crédit d'étude, je souhaite que les remarques des habitants soient vraiment entendues par les services concernés, car ils sont incontestablement les mieux placés pour en parler.

Cependant, j'aimerais revenir sur quelques points qui me tracassent toujours, avec ce genre de proposition en vue d'améliorer les mesures de modération de la circulation. Malgré certaines explications que nous avons eues récemment en commission, je n'arrive toujours pas à comprendre que, sous prétexte de ralentir la circulation, nous dotions certaines rues de pistes cyclables à contresens. Si un conducteur malveillant ne ralentit pas, les cyclistes en sont toujours les premières victimes.

En ce qui concerne les places de stationnement dites «alternées», je continue à dire qu'il faut absolument prévoir un moyen pour délimiter les places et ainsi empêcher le stationnement abusif en dehors de celles-ci, que ce soit par des potelets, des avancées de trottoir ou autres.

Je déplore également que, lors de l'examen de propositions d'étude pour d'autres quartiers, la commission de l'aménagement et de l'environnement n'ait pas auditionné les habitants pour mieux approfondir les problèmes spécifiques à ces quartiers et leur assurer ainsi une meilleure sécurité. Le groupe du Parti du travail votera le projet d'arrêté amendé par la commission.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Certains se demandaient tout à l'heure si cette proposition allait satisfaire les habitants; je peux tout de suite leur dire que non, dans la mesure où elle arrive très tardivement. Il vous faut savoir que le Conseil administratif vous avait saisis de cette proposition PR-46 de demande de crédit d'étude concernant ce quartier en mars 2000. Je veux bien faire de longs débats comme vous ce soir – vous en avez d'ailleurs mené de très longs en commission également – mais je crois que le plus urgent est de nous permettre d'avoir le financement nécessaire à la réalisation de ces études, afin de pouvoir vous déterminer en connaissance de cause sur un certain nombre de propositions.

Je tiens à relever que, pour cette proposition et la suivante, la PR-49, malheureusement, il nous aura fallu attendre plus de deux ans avant de recevoir une réponse du Conseil municipal. Et encore, il n'est pas sûr que celle-ci nous soit favorable, puisque M. Froidevaux a dit ce soir que son groupe allait finalement voter le contraire de ce qu'il avait soutenu en commission, concernant la PR-46. A l'avenir, donc, soyez peut-être plus rapides dans l'examen des propositions puisque, finalement, jusqu'au dernier moment, nous restons dans le doute de ce que vous allez finir par voter.

Je reprends la remarque formulée par M. Marquet et reprise par M. Lyon tout à l'heure concernant l'amendement ajouté à l'arrêté de la proposition PR-46 en commission nous invitant à déroger à la loi fédérale sur la circulation routière en maintenant les stops. J'estime que cette démarche est doublement absurde. D'une part, je vois mal comment le Conseil municipal pourrait nous demander de déroger à la loi fédérale; même s'il lui arrivait d'avoir cette lubie, vous pensez bien que nous n'allons pas la suivre! D'autre part, il est un peu curieux de nous demander de déroger à une loi en nous incitant à faire exactement le contraire de ce qu'elle prévoit.

Si le législateur fédéral était tombé sur la tête, il faudrait alors effectivement faire le contraire de ce qu'il nous dit, soit ce que vous voulez. Néanmoins, je pense que le message formulé de manière pas très adroite dans ce libellé consistait à nous dire que nous devons examiner avec souplesse les normes édictées par le droit fédéral afin de ne pas systématiquement supprimer les stops, notamment là où il y a des artères réservées aux transports publics.

Cela, je peux vous dire que la loi nous permet de le faire. J'ai ici avec moi la récente ordonnance du Conseil fédéral entrée en vigueur le 1^{er} janvier de cette année suite à une très large consultation réalisée notamment auprès des différents cantons et des communes intéressés. Cela a d'ailleurs permis de transformer les zones résidentielles en zones de rencontre. Le nouveau libellé de l'autorité fédérale dit, à l'article 4 de l'ordonnance que je viens de mentionner: «Il n'est admis de déroger à la règle de la priorité de droite par l'emploi de signaux que si la sécu-

rité routière l'exige.» Il suffit donc de démontrer que la sécurité routière l'exige pour pouvoir déroger à cette norme.

Par conséquent, je crois qu'il est inutile de vous fendre d'un amendement, ce d'autant plus qu'il nous inviterait, je le répète, à ne pas respecter le droit fédéral. Sachez que, tout en appliquant l'ordonnance fédérale, nous avons la possibilité d'aller dans le sens de ce que vous souhaitez. Par conséquent, je pense que ce n'est pas une dérogation qu'il faut adopter comme mesure, mais une application souple des différentes dispositions de l'ordonnance fédérale.

En outre, je ne voudrais pas allonger le débat, mais nous sommes très heureux, après ces deux ans d'attente, d'avoir enfin le financement nécessaire pour nous permettre de commencer à mener l'étude des mesures d'aménagement urbain en vue d'améliorer la sécurité des déplacements dans le quartier de la Jonction. Soyez assurés que, pour notre part, nous le ferons très rapidement, en espérant pouvoir vous présenter un certain nombre de demandes de crédits de réalisation qui nous permettront de répondre favorablement à la demande déjà ancienne des habitants.

M. Roger Deneys, président de la commission de l'aménagement et de l'environnement et rapporteur (S). Pour le groupe socialiste, la proposition PR-46 est bien entendu tout à fait intéressante, malgré le délai de son étude qui a été très long. On peut le déplorer, mais je dois dire que ma qualité à la fois de rapporteur et de président de la commission de l'aménagement et de l'environnement ne simplifie pas la situation. Je prie les habitants de la Jonction de bien vouloir m'excuser sur ce point. En plus, je suis concerné, puisque j'en suis un moi aussi, donc je souffre également de ce retard.

Mais l'essentiel, c'est que nous puissions avancer en faveur de la sécurité des habitants dans ce quartier. Ces derniers n'ont pas forcément des demandes très précises à formuler en ce qui concerne la nature des aménagements à installer. Effectivement, ils ne souhaitent pas précisément l'aménagement d'une zone limitée à 30 km/h ou de stops, mais ils demandent simplement que le quartier soit plus sûr, notamment pour les enfants, car il y a des écoles et de grands axes de circulation. Il est particulièrement anormal de tolérer des situations à risques pendant plusieurs années, alors que des accidents ont lieu fréquemment sur ces axes, notamment aux dépens d'enfants, et que le Canton, c'est-à-dire le Département de justice, police et sécurité, oppose systématiquement des fins de non-recevoir aux demandes des habitants.

Bref, l'essentiel, c'est que cela avance et que les mesures adéquates soient en fait définies par des techniciens, des gens qui connaissent le domaine. Il ne suffit pas de dire: «Il n'y a qu'à faire ceci ou cela», mais il faut aussi que les mesures

envisagées soient réalistes et tiennent compte des intérêts de toutes les personnes concernées dans le quartier. En l'occurrence, la démarche suivie dans cette proposition est particulièrement intéressante, puisqu'elle a associé les commerçants au débat. J'ai donc de la peine à comprendre le revirement des libéraux, dans la mesure où l'on ne peut pas dire qu'il s'agisse d'une proposition unilatérale ne tenant compte que des intérêts des habitants et non des autres personnes fréquentant le quartier. Leur refus est particulièrement dommage, nous aurions peut-être mieux fait de ne pas attendre, pour qu'ils ne changent pas d'avis!

Je dirai que le seul avantage de la longue attente avant l'étude de cette proposition, c'est qu'il a été ajouté 50 000 francs au crédit demandé dans la proposition initiale. En effet, entre le moment où ont été exprimées les premières demandes du conseil de quartier et la situation actuelle, le quartier de la Jonction a connu un fort développement des activités nocturnes qui engendrent un autre type de trafic, de nuisances sans limites. Cette évolution est particulièrement étrange, car ce quartier est richement doté en parkings souterrains; donc le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il n'est absolument pas normal de tolérer l'invasion automobile nocturne actuelle, répétée, systématique. Je souligne l'inactivité de la police et l'absence des agents de sécurité municipaux, car cela n'est absolument pas tolérable. Il est donc important d'étudier des mesures spécifiques par rapport à cette problématique-là aussi. C'est pourquoi la commission de l'aménagement et de l'environnement a voté à l'unanimité une demande de crédit supplémentaire de 50 000 francs, en vue d'étudier aussi ces problèmes relativement récents.

Bref, je vous invite à voter cette proposition. Comme M. Ferrazino, en tant que président de la commission de l'aménagement et de l'environnement, je m'étonne qu'une commission du Conseil municipal souhaite voter des amendements contraires aux lois fédérales. Cela me semble complètement surréaliste. Formulons éventuellement quelques recommandations pour signaler qu'il serait peut-être mieux de procéder autrement, je veux bien, mais il est complètement aberrant de dire que nous nous fichons des lois fédérales; un parlement ne peut se comporter de la sorte. Je me demande parfois ce que l'on consomme dans cette commission!

Le président. Vous connaissez la réponse, Monsieur Deneys...

M. Alain Fischer (R). Pour répondre à M. Deneys quant à ce que nous mangeons à la commission de l'aménagement et de l'environnement, j'invite ceux qui n'assistent pas au repas du soir à venir manger avec nous des mets fort sympathiques et biologiques; il y avait même du vin biologique, Monsieur Deneys, je vous le signale.

J'en viens à cette proposition PR-46. Le groupe radical a donné... (*Brouhaha.*) Ah, parfois, comme vous voyez, au sein de l'Entente, nous nous rapprochons sur beaucoup de points entre libéraux et radicaux. Remarquez que, nous, nous ne nous cachons pas comme certains partis!

Le président. C'est le syndrome de l'oreiller!

M. Alain Fischer. Le groupe radical s'est donné la liberté de vote sur cet objet. Je pense que ce crédit d'étude répond à de nombreuses demandes des habitants du quartier, notamment en vue d'améliorer la sécurité des enfants et des personnes âgées, mais en général celle de tous les usagers. Par contre, nous serons attentifs, lors de la réalisation de ces projets, à ne pas permettre l'installation d'aménagements à but démagogique qui ne correspondraient peut-être pas à la volonté de tout le monde. Nous pourrions travailler sur la base d'un consensus, tous partis confondus, au sujet de la sécurité souhaitée par les habitants sans tomber dans une «démago» contre la voiture, pour le tout-vélo et ainsi de suite.

Je comprends tout à fait les propos tenus par M. Grand, mais la limitation à 30 km/h pose certains problèmes à la Jonction, car les gens n'en sont pas tout à fait contents. Mais, pour l'instant, il ne s'agit que de voter un crédit d'étude. Nous verrons ce qu'il en est lors de la réalisation des projets, et nous y serons donc attentifs.

M. Alain Marquet (Ve). J'aimerais revenir quand même quelques instants sur l'importance de voter l'amendement que je vous ai proposé tout à l'heure. Comme l'a dit M. Ferrazino, la proposition telle qu'elle est formulée dans le rapport qui nous revient de commission relève déjà quelque peu de l'absurde. Mais, surtout, conserver la phrase demandant au Conseil administratif de ne pas respecter la loi fédérale risquerait d'entraîner la caducité de l'ensemble de la proposition, puisque les différents projets d'aménagement que nous prévoyons sur notre territoire sont soumis au contrôle du Canton; il est donc important de voter cet amendement.

J'aimerais préciser que le projet d'aménagement du quartier de la Jonction n'est pas banal, parce qu'il tente de répondre à ce que j'appelle les incivilités, aspect présent dans la problématique des déplacements. Les incivilités, ce sont les vitesses excessives, les stationnements illégaux, la dégradation de l'environnement urbain proche des habitants. Nous nous devons de prendre en compte la volonté de ces derniers, car, si nous n'agissons pas de la sorte, nous risquons de

voir la population exprimer son impatience, son ras-le-bol, de la même manière qu'en France lors du premier tour des élections présidentielles il y a une dizaine de jours; cela ne serait pas forcément pour nous rassurer chez nous.

Deuxième débat

Mis aux voix, l'amendement de M. Marquet est accepté à la majorité (opposition des libéraux et quelques abstentions).

Mis aux voix, l'arrêté amendé par la commission de l'aménagement et de l'environnement et par le plénum est accepté à la majorité (opposition des libéraux et de quelques radicaux, et quelques abstentions des radicaux).

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;

vu les conclusions de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition N° 61 du conseil de quartier de la Jonction «Amélioration de la sécurité des déplacements dans le quartier de la Jonction», acceptées par le Conseil municipal le 27 janvier 1998;

vu le plan directeur communal et le projet de plan directeur des chemins pour piétons de la Ville de Genève;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 522 500 francs pour:

- les frais d'étude des mesures d'aménagement urbain liées à la pétition N° 61 du conseil de quartier de la Jonction «Amélioration de la sécurité des déplacements dans le quartier de la Jonction»;
- les frais d'étude des mesures d'aménagement spécifiquement liées aux nombreuses nuisances nocturnes du quartier.

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 522 500 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon l'étude sera amortie en 5 annuités.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer ou radier toute servitude dans le périmètre concerné, afin de pouvoir réaliser l'aménagement projeté.

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

- 4. 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 2 631 300 francs, dont à déduire la participation de la Société générale de surveillance d'un montant de 300 000 francs pour la place des Alpes, soit un montant de 2 331 000 francs, destiné à l'étude de diverses places et de liaisons piétonnes inscrites au 19^e programme d'investissements quadriennal (PR-49 A)¹.**

Rapporteur: M. François Sottas.

Sous la présidence de M^{me} Alexandra Rys, la commission a siégé les 24 octobre, 21 et 28 novembre, 19 décembre 2000 et 9 janvier 2001 pour étudier cette proposition. Les notes de séance ont été rédigées par M^{me} Yvette Clivaz Beetschen, que le rapporteur et la commission remercient vivement.

Le rapporteur tient à avertir le lecteur que la commission de l'aménagement et de l'environnement n'est pas habituée à traiter des crédits d'étude, ce qui explique le nombre important de séances qu'elle a employé pour venir à bout de ce travail.

¹ «Mémorial 157^e année»: Proposition, 4326.

Introduction

En introduction, il est important de rappeler le préambule ainsi que l'exposé des motifs de la proposition du Conseil administratif. Après un exposé du travail de la commission, la fin du rapport reprend chaque site concerné par la proposition et indique l'appréciation de la commission sur chacun d'entre eux.

Préambule de la proposition PR-49

En Ville de Genève, les rues et les places forment le domaine public, parcouru par tous les modes de déplacements. Nombre de chemins pour piétons traversent les parcs municipaux ou des propriétés privées.

Afin de favoriser la situation et les déplacements des piétons, le Conseil administratif promeut diverses interventions en faveur des déplacements dits «doux» et prend des mesures de planification et de travaux pour les places et les liaisons piétonnes.

Au niveau de l'aménagement du territoire, pour la commune, le Conseil administratif s'est doté d'un plan directeur «Genève 2001» et d'un «plan piétons». Il présente l'adoption du projet de plan directeur communal des chemins pour piétons dans la proposition PR-43.

Au niveau de l'aménagement du territoire et de la circulation, pour le canton, le Conseil d'Etat favorise également le déplacement des piétons, tant par sa conception Circulation 2000 que par la coordination des plans directeurs communaux.

Au niveau de l'aménagement urbain et des travaux, la Ville de Genève souhaite accentuer son effort pour créer des lieux, des cheminements, des zones dites «piétonnes» ou de «rues résidentielles», pour revaloriser des places urbaines qui puissent accueillir les habitants, les passants, les chalandes et les diverses activités riveraines.

Le plan directeur des chemins pour piétons traduit cette volonté en définissant un cadre d'actions pour une durée de dix à quinze ans. Les études et les réalisations font l'objet de crédits d'investissement du Conseil municipal. Ainsi, ce plan se traduira par un programme d'investissements, établi par tranches quadriennales et révisé en fonction des objectifs du Conseil administratif et de l'évolution des projets.

La présente proposition permettra d'engager l'étude des places et des liaisons piétonnes inscrites dans le projet de 19^e programme d'investissements quadriennal.

Des demandes de crédit d'étude seront présentées ces prochaines années dans le cadre du 20^e et du 21^e programme financier quadriennal.

Exposé des motifs de la proposition PR-49

La création de zones piétonnes ou de rues résidentielles sur le domaine public communal implique une étroite collaboration de la Ville et de l'Etat de Genève.

Les mesures de circulation – et la déclaration d'une «zone piétonne» en est une – sont de la compétence de l'Etat de Genève, en application de la législation fédérale. Les travaux d'aménagement, sur le domaine public, sont de la compétence de la Ville de Genève et sujets aux autorisations de construire cantonales.

Dans ce sens, tous les projets conçus récemment ont été présentés conjointement par la Ville et l'Etat de Genève et ont fait l'objet de concertation ou de conciliation avec les associations riveraines ainsi qu'avec les groupes faitiers des associations liées à la protection de l'environnement et à la politique des transports. La conception Circulation 2000 prévoit de rendre le piéton prioritaire au centre-ville, de manière à privilégier également les transports collectifs et les deux-roues, toutefois sans en empêcher l'accessibilité automobile. Les mouvements de transit peuvent emprunter les autres itinéraires déjà connus de la moyenne ceinture et de l'autoroute de contournement. Cette même conception prévoit des mesures de modération de la circulation et de stationnement qui favorisent la résidence.

L'aménagement des places et des rues de la ville est mené différemment suivant les situations urbaines et la proximité d'infrastructures majeures:

- Au centre-ville, les places piétonnes forment une «grappe» d'interventions coordonnées, employant les conceptions et les matériaux usuels de voirie afin de proposer une identité. Un plan d'ensemble, indicatif, est établi. Ces aménagements découlent d'options municipales et cantonales, souvent liées à des infrastructures de transports. Ceux-ci sont établis après une conciliation avec les milieux intéressés.

La place des Volontaires et la rue de Rive ont été récemment revalorisées. La place du Rhône – dans le cadre de la conception du Fil du Rhône – est en chantier. Les études de la place du Bourg-de-Four, de la rue de la Rôtisserie, de l'ensemble formé par la place Bel-Air, les ponts de l'Ile et la rue de la Corraterie, ainsi que du quartier de Saint-Gervais, notamment, sont en cours.

- Dans les quartiers proches, l'établissement des projets se fait sur la base d'une concertation préalable, effectuée entre les habitants, les services municipaux

et cantonaux et les associations locales, qui permet de définir les mesures de circulation et d'aménagement, à court et à long terme. Plusieurs dossiers sont en discussion.

En dehors des nouveaux parcs publics des Minoteries et de l'Ancien-Palais récemment réalisés, les projets de la place des Grottes et de la rue Lissignol sont connus, ceux des squares Pradier et de Chantepoulet, de la place de la Navigation et de ses abords, du parc des Chaumettes sont en cours d'étude.

- Dans les quartiers de la proche périphérie urbaine, la réalisation des parcs, des places et des liaisons piétonnes dépend le plus souvent des réalisations immobilières et des négociations établies entre les pouvoirs publics et les propriétaires privés.

Plusieurs cheminements ont été réalisés, à l'avenue du Bouchet, au chemin Rieu, dans le quartier des Genêts, ainsi que dans le parc des Falaises. D'autres sont en cours d'étude ou de travaux en fonction de l'urbanisation desdits quartiers.

- La création des nouvelles branches de tramway entraîne, au gré de son développement, la revalorisation de places voisines. La place de la Poste a été réaménagée. La place de Cornavin est en projet. D'autres sont agendées.

Auditions

24 octobre 2000

Audition de M. Christian Ferrazino, conseiller administratif, accompagné par M. Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public

Ils nous expliquent que cette demande vise des études d'aménagement sur lesquelles, pour certaines, les services ont déjà travaillé mais qu'il s'agit de projets qui doivent être affinés.

Pour la Corraterie, dans le cadre du deuxième volet du plan piétons qui vise à valoriser des lieux, des places et un certain nombre de rues, il est prévu de reconstruire la rue de la Corraterie, démarche qui est rendue nécessaire par le changement des voies de tram. M. Ferrazino indique que lors de la journée sans voitures l'on a pu constater une réduction du trafic de 60%, ce qui permet de penser que le trafic de transit est de l'ordre de 60%.

Le projet pour la Corraterie est déjà connu par le projet de la place Neuve, qui s'occupait également des abords. Il faut savoir que les voies de tram sont dans un état d'usure important et qu'il est nécessaire de les changer. Il ressort de discussions menées avec les associations locales qu'une rue piétonne à la manière des

Rues-Basses est souhaitée. Tous ces éléments ont été établis dans le cadre d'avant-projets qui nécessitent davantage de moyens pour être menés à bien.

La rue du Rhône a un statut de rue marchande, difficilement gérable et contrôlable, il y a une volonté de reprendre l'aménagement de ce secteur, y compris le quai Général-Guisan.

Concernant les travaux de la place du Rhône, un quatrième article avait été ajouté pour demander que la zone piétonne soit étendue de façade à façade. Les personnes auditionnées indiquent qu'il y a deux variantes qui sont, selon l'Office des transports et de la circulation, d'avoir une rue marchande, soit d'avoir une interdiction générale de circuler avec la nécessité de définir les ayants droit d'un droit d'accès à certaines heures.

Pour les places des Alpes et Dorcière, il y a un projet de réaménager la gare routière, qui ne servirait plus qu'à la pose et prise en charge de passagers, le stationnement des cars régionaux se faisant derrière la poste de Montbrillant ou à l'aéroport, au parking P-33, pour les cars internationaux. Il y a un projet du Conseil d'Etat qui est prêt et qui pourrait être déposé devant le Grand Conseil. Seule reste à régler la question du coût engendré par la gestion de ce parking, que la Ville de Genève souhaiterait faire supporter au Canton, compte tenu de l'effort qu'elle fait pour l'aménagement de la place Dorcière. La place devrait devenir uniquement une station de prise en charge et le reste devrait être largement piétonnisé.

21 novembre 2000

Suite de la présentation de la proposition par M. Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public

Pour la rue Jean-Violette, M. Gfeller indique qu'il y a trois éléments: la place elle-même, pour laquelle il y avait eu un premier crédit d'étude mais pas encore une mise en action, le parc actuellement propriété de la paroisse et pour lequel des négociations sont en cours et, enfin, le tronçon de la rue Jean-Violette.

Pour la place du Molard, M. Gfeller indique que ce projet revient d'actualité à cause de la terminaison de la banque d'ici à deux ans et demi. Il indique qu'il y a la motion M-302 concernant le fleuriste de la place du Molard.

Pour la place Pré-l'Evêque, qui est en zone de verdure, il y a deux étapes: le pavillon de la poste devra partir en septembre 2001 et des tractations sont en cours pour que l'aire de stationnement soit supprimée, de manière que l'ensemble puisse être piéton; par ailleurs, il est prévu la suppression de la bretelle.

Pour la branche de tramway Acacias, qui est en cours d'approbation, il y a un projet de réaménagement de la place, à laquelle l'on souhaite donner une unité.

28 novembre 2000

Fin de la présentation de la proposition par M. Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public

Concernant la place du Molard, M. Gfeller rappelle qu'elle se trouvait en dehors du périmètre de crédit, mais qu'il y avait eu la volonté de la rajouter et que des esquisses avaient été faites. Il y avait eu une amorce de travail de pierres et de cuivre allant de la rue du Rhône pour remonter jusqu'à la place du Perron, dans l'idée de reprendre l'ancien parcellaire.

Les rues de la Poterie, Chouet, Hoffmann et Wendt avec la ligne de Meyrin qui est un lien avec les régions françaises, la Ville de Genève souhaite abaisser le plus possible les planchers et monter un peu les voiries, de façon que l'accessibilité soit de plain-pied pour les handicapés. Il s'agit donc de compléter les études faites par le Canton par des aménagements piétonniers supplémentaires.

Première discussion

Un commissaire pense qu'il serait judicieux de voter lieu par lieu et site par site.

Une commissaire trouve que l'on devrait avoir une proposition chiffrée objet par objet et plus d'explications. Elle propose pour la prochaine fois d'examiner une série d'objets plus urgents et moins problématiques. Elle pense, par exemple, à la place du Molard.

Un autre estime qu'il faut être prudent par rapport aux exigences de coût et n'imagine pas que la place du Molard subisse le même traitement que Rive.

Certains pensent aussi qu'il faut faire un examen objet par objet et se prononcer sur les principes sans entrer dans le détail des coûts. Ils proposent d'avoir des questions écrites pour la prochaine fois.

Des commissaires souhaitent entendre M. Ferrazino.

On suggère de ne pas renvoyer, mais de faire une intervention au niveau de M. Ferrazino en lui signalant qu'il serait opportun de soustraire un certain nombre d'objets de la proposition PR-49 et de reprendre chaque objet.

Concernant la place du Molard et la place Dorcière, par exemple, il n'y a pas eu de concertation, notamment avec les autocaristes. Pour le Molard, un commissaire aimerait savoir quel est le suivi ou le prolongement. Il se demande si la proposition ne devrait pas être divisée en autant de propositions spécifiques qu'il y a de projets et qu'ils soient examinés avec une véritable image de ce que l'on veut de la place et une concertation. Il constate qu'il n'y a rien de véritablement urgent.

Un commissaire ne voit pas pourquoi l'on reparle de la place du Molard alors que les études ont déjà été faites.

Il n'est pas possible d'avoir une image tant que les projets ne sont pas étudiés. Par contre, à l'ouverture de ces études, ils peuvent donner des directives. Il pense qu'à ce titre certains projets sont urgents, notamment le tram de Meyrin. Ce qui justifie d'autant plus le fait de séparer les projets. Il n'est pas pour le renvoi de la totalité au Conseil administratif, car il pense que certaines propositions peuvent être acceptées.

Trois types de propositions entre le court, moyen et long terme. Le plus gros projet est celui de la place Dorcière, qui va même bien au-delà des compétences du Conseil municipal.

Un commissaire pense que la commission devrait déterminer ses propres priorités afin de les communiquer au magistrat.

Par 9 oui et 2 absentions, les commissaires décident d'entendre M. Ferrazino.

Un commissaire n'entend pas intervenir lors de l'audition, il trouverait plus facile de demander au magistrat de séparer les différents objets de la proposition.

19 décembre 2000

Audition de M. Christian Ferrazino, conseiller administratif, accompagné de M. Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public

M. Ferrazino comprend le désarroi de la commission, car généralement ce genre de crédits passait devant la commission des finances, puis à la commission des travaux. C'est donc la première fois que la commission de l'aménagement et de l'environnement a à traiter ce genre de proposition. Il relève cependant que l'objet est à l'examen depuis mars et qu'il y a une certaine urgence.

Il précise que d'une manière générale ce genre de projets se fait sur une période de douze à quinze ans. Il s'est fondé sur le plan directeur de mars 1993, sur le plan piétons et sur le projet Circulation 2000 du Département de justice et police et des transports. La proposition d'aujourd'hui est basée sur la réalisation du plan financier quadriennal et concerne donc bien les quatre ans visés par le 19^e programme d'investissements quadriennal. Elle a été déposée en mars 2000. M. Ferrazino attend la décision du Conseil municipal pour aller de l'avant.

Il souligne que certains projets ont déjà pu faire l'objet de discussions et d'un protocole local comme pour la place Neuve ou la rue du Rhône où l'on ne part pas de zéro. Pour la place des Alpes, il y a eu une étude historique. Pour la place des Vingt-Trois-Cantons, il y a eu une réflexion dans le cadre de la branche Acacias

du tram. Les rues de la Poterie, Chouet et Hoffmann ont été traitées dans le cadre du schéma directeur de la branche Meyrin-Cern du tram.

Pour certains points, l'on se trouve à la phase d'avant-projet, pour d'autres à celle de projet.

M. Ferrazino relève l'attitude contradictoire entre le Conseil municipal, qui demande d'aller vite, et les commissaires, qui tardent.

Par rapport aux délais de réalisation, il indique les échéances suivantes: 2001 pour la rue de la Corraterie, 2004 pour la rue du Rhône, 2003 pour la place du Port, 2002 pour la place des Alpes, 2003 pour Jean-Violette, 2002 pour le Molard, 2002 pour Pré-l'Evêque, 2004-2005 pour la place des Vingt-Trois-Cantons, 2006-2007 pour les rues de la Poterie, Chouet, Wendt et Hoffmann, 2002 pour la place Dorcière et Montbrillant.

Prioritairement, pour la période du 19^e programme d'investissements quadriennal 2001-2004, M. Ferrazino pense qu'il faudra traiter de la Corraterie, car il y avait déjà eu un crédit d'étude voté par le Conseil municipal, l'on demande ici un complément au crédit précédent qui a été rendu nécessaire par la demande des TPG qui veulent refaire les voies de tram et par l'élargissement des trottoirs du côté des commerçants. Ensuite viendrait la place des Alpes, qui est dans la phase de projet et pour laquelle la Société générale de surveillance a versé 300 000 francs pour l'aménagement. Pour l'aménagement de la place du Molard, il a pris l'engagement que, dès la fin des travaux de la Banque cantonale de Genève, le chantier commencerait. Il est donc nécessaire que les études puissent se faire au préalable. Il mettrait la place Dorcière, qui comprend Montbrillant, en numéro 6. Viendrait avant la place du Pré-l'Evêque, où selon la motion M-32 du Conseil municipal un aménagement sobre fait avec le budget de fonctionnement devrait intervenir dès que la poste enlèvera ses bâtiments provisoires pour rejoindre la rue du 31-Décembre, en été 2001. Actuellement, les services sont bloqués et se croisent les bras, car ils ont besoin des crédits d'étude pour pouvoir aller de l'avant.

Un commissaire relève que, pour la rue Jean-Violette, c'est le département qui a voulu modifier le plan localisé de quartier en vigueur. Pour la place du Molard, il ne comprend pas pourquoi l'on veut réétudier quelque chose qui a déjà été fait. Il indique que, pour sa part, il n'est pas prêt à voter 12 millions de travaux sur du texte.

M. Ferrazino répond qu'il n'est pas possible de donner des projets et des avant-projets alors que l'argent demandé est justement pour faire des projets. Pour la place du Molard, il rappelle qu'il y a eu un concours il y a vingt ans et que, selon les discussions avec les commerçants, cela leur permet de penser que ce qui avait été pensé il y a vingt ans ne correspond plus à ce que l'on souhaite pour aujourd'hui et demain. Il rappelle qu'il y a notamment la motion M-302 au

Conseil municipal pour demander d'intégrer le fleuriste, ce qui est une nouvelle préoccupation. Il estime qu'il est nécessaire de valoriser cette place qui, de par sa situation et sa fréquentation, est une place importante à Genève.

9 janvier 2001

Discussion et vote

Une large discussion s'engage dont vous trouvez un aperçu ci-dessous.

Il semble qu'il y ait un consensus au sein de la commission pour dire que le projet de la place Dorcière pourrait être sorti de la proposition.

Un commissaire pense que l'on pourrait aussi prendre le problème à l'envers et voir s'il n'y a pas lieu de traiter d'abord les sujets urgents tels que la rue de la Corraterie, les places des Alpes, du Molard et du Pré-l'Evêque. Il propose que l'on tienne compte des priorités données par le magistrat.

La présidente propose de reprendre objet par objet et de voter. Ce qui sera fait.

Un commissaire est d'avis qu'il est possible de faire des rapports intermédiaires.

Un commissaire rappelle qu'à la suite de ces études un crédit de construction est présenté à la commission des travaux qui ne peut quasiment pas s'interroger sur l'opportunité du projet. En conséquence, c'est le crédit d'étude qu'ils votent qui représente l'engagement à proprement parler. Le projet de patinoire sur la place du Pré-l'Evêque qu'ils ont découvert ce soir montre à quel point on veut les faire voter la tête dans le sac. Pour la place du Molard, il relève que les études ont été achevées depuis longtemps et que les matériaux ont déjà été achetés depuis vingt ans, les travaux sont peut-être déjà commandés. Il a le sentiment que l'on veut les forcer à travailler très rapidement pour éviter qu'ils ne posent de questions.

Vote

Rue de la Corraterie

Décision: Le crédit d'étude est accepté par 12 voix contre 1 (L) et 1 abstention (AdG).

Rue du Rhône, quai Général-Guisan

Décision: L'amendement recommandant que l'aménagement à étudier concerne le tronçon final de la rue du Rhône entre la place du Rhône et la place Bel-Air est accepté à l'unanimité.

Le crédit de 317 000 francs est accepté par 8 voix et 5 abstentions (3 L, 2 AdG).

Places Longemalle, du Port

Décision: Le crédit d'étude est accepté par 11 voix et 3 abstentions (2 DC, 1 L).

Place des Alpes

Décision: Le crédit d'étude est accepté par 13 voix et 1 abstention (L).

Place Saint- François

Décision: La recommandation de s'occuper d'abord de la place Saint-François et de la villa Freundler est acceptée par 8 voix contre 4 (2 DC, 1 L, 1 R) et 2 abstentions (L).

Le crédit est refusé par 7 voix (2 DC, 2 R, 3 L) contre 6 et 1 abstention (AdG).

Place du Molard

Décision: La recommandation concernant le traitement du sol est acceptée par 11 voix et 3 abstentions (L).

La recommandation pour demander un édicule qui ne soit pas mobile est acceptée par 11 voix et 3 abstentions (2 L, 1 AdG).

Le crédit d'étude est refusé par 6 voix (2 DC, 3 L, 1 R) contre 6 et 2 abstentions (1 R, 1 AdG).

Place du Pré-l'Evêque

Décision: Le crédit d'étude est refusé par 7 voix (2 R, 2 DC, 3 L) contre 6.

Aménagement pour les transports collectifs

Décision: La recommandation «La commission souhaite en général que l'accès aux transports collectifs soit amélioré pour toutes les catégories de la population. Aussi demande-t-elle fermement que les arrêts soient adaptés à une entrée de plain-pied dans tous les nouveaux véhicules à plancher bas des TPG, cela en priorité sur les voies de tramways, puis sur les principales lignes de véhicules sur pneus. Au demeurant, elle souhaite que l'accès soit ainsi facilité aussi sur le matériel roulant actuel, quitte à adapter techniquement ce dernier si nécessaire» est acceptée à l'unanimité.

Le crédit d'étude est accepté par 12 voix et 1 abstention (L).

Branche de tram Acacias

Décision: Ce crédit est accepté par 10 voix contre 3 (L).

Place des Vingt-Trois-Cantons

Décision: Le crédit d'étude est accepté par 8 voix contre 4 (3 L et 1 R).

Transport collectif en site propre de Meyrin au Cern

Décision: Le crédit d'étude est accepté par 10 voix et 3 abstentions (3 L).

Rues de la Poterie, Chouet

Décision: Le crédit est accepté par 9 voix contre 4 (3 L, 1 S).

Rue Hoffmann, avenue Wendt

Décision: Le crédit d'étude est accepté par 10 voix contre 3 (3 L).

Place Dorcière

Décision: Les crédits d'étude concernant les places Dorcière et Montbrillant sont refusés à l'unanimité.

Liaisons piétonnes

Décision: Le crédit est refusé par 6 voix (2 R, 1 DC, 3 L) contre 6 et 1 abstention.

La commission de l'aménagement et de l'environnement vous propose, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, l'arrêté modifié suivant:

PROJET D'ARRÊTÉ AMENDÉ

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 le projet de plan directeur des chemins pour piétons de la Ville de Genève;

vu la conception cantonale «Circulation 2000»;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 542 500 francs, dont à déduire la participation de la Société générale de surveillance d'un montant de 300 000 francs pour la place des Alpes, soit un montant de 1 242 500 francs destiné à l'étude de diverses places et de liaisons piétonnes inscrites au 19^e programme d'investissements quadriennal.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 242 500 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon l'étude sera amortie en 5 annuités.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer ou radier toute servitude dans le périmètre concerné, afin de pouvoir réaliser l'aménagement projeté.

Le président. Je rappelle à Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux qu'un grand nombre d'amendements a été voté par la commission de l'aménagement et de l'environnement concernant la proposition PR-49, et que la somme de la demande de crédit a été modifiée dans le rapport PR-49 A. J'ai donc fait remettre à tous les chefs de groupe la proposition initiale, de façon que vous puissiez vous y retrouver.

M^{me} Alexandra Rys, présidente de la commission de l'aménagement et de l'environnement (DC). Je m'exprimerai très brièvement pour souligner deux points concernant cette proposition. Lorsqu'elle est arrivée à la commission de l'aménagement et de l'environnement, je crois que tous les commissaires ont été un peu surpris, voire déstabilisés, car ils ont eu le sentiment qu'il s'agissait d'une proposition «fourre-tout». Non seulement elle comporte de nombreux projets, mais ceux-ci sont de nature très variée, ce qui explique sans aucun doute le temps qui s'est révélé nécessaire pour réaliser leur étude.

Une petite anecdote, qui s'est d'ailleurs reproduite par la suite et se reproduira sans doute à d'autres occasions: nous nous sommes retrouvés dans la situation somme toute assez cocasse où les commissaires demandaient au département municipal de l'aménagement, des constructions et de la voirie, lors de l'examen du crédit d'étude requis dans la proposition PR-49, comment il envisageait de faire telle ou telle chose. Or le département répondait: «Mais justement, nous vous demandons un crédit d'étude pour étudier ce que nous allons faire», et les commissaires disaient: «Oui, mais nous aimerions bien savoir ce qui va être fait», et ainsi de suite... Je crois que cela fait un peu partie de notre vie parlementaire, mais il est certain que ce genre de situation, pour kafkaïenne qu'elle soit, ne fait pas forcément avancer les choses.

Premier débat

(La présidence est momentanément assurée par M. Alain Comte, vice-président.)

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je reprends les propos de M^{me} Rys, qui sont pleins de bon sens. Effectivement, quand le Conseil administratif demande un crédit d'étude, il ne peut pas vous répondre quant à son résultat avant d'avoir procédé à cette étude. Si nous faisons tous preuve du même bon sens, nous devrions pouvoir, à l'avenir, avancer beaucoup plus vite dans l'examen des crédits d'étude, ce qui nous permettrait également de venir vous présenter des demandes de crédits pour des réalisations dans des délais plus brefs.

Il est vrai que votre Conseil est en droit de refuser des crédits d'étude s'il estime que l'objet considéré n'est pas urgent, n'est pas prioritaire ou ne nécessite pas une étude dans le sens souhaité par le Conseil administratif.

Par contre – et c'est la raison pour laquelle je déposerai deux amendements à cette proposition PR-49 – la commission a rejeté deux demandes de crédits d'étude concernant des objets sur lesquels vous vous êtes pourtant largement prononcés en nous demandant de vous soumettre un certain nombre de propositions. Je pense tout particulièrement à la place du Pré-l'Evêque, ainsi qu'à la place Saint-François. Quant aux autres amendements que vous avez votés en commission, nous n'y reviendrons pas et nous les accepterons tels quels.

Concernant la place du Pré-l'Evêque, mes collègues André Hediger et Manuel Tornare et moi-même avons rencontré il y a quelques jours les représentants de la Poste. Lors de cette discussion, nous avons évoqué les différentes questions qui se posaient, tout particulièrement au sujet de la poste de Pré-l'Evêque, car je vous rappelle qu'elle devait quitter les lieux depuis belle lurette déjà. Nous leur avons demandé ce qu'il en était pour un avenir relativement proche, puisque nous souhaitons reprendre possession de cette place; effectivement, vous nous aviez demandé de prévoir un aménagement pour le quartier en lieu et place du baraquement actuel occupé par la poste. Il nous a été indiqué que la poste s'engageait à libérer le bâtiment concerné d'ici à une année; l'année 2003 a donc été retenue, il faudra encore préciser à quelle période de 2003 aura lieu ce retrait mais, grosso modo, nous pouvons considérer que ce sera dans une année environ.

Il est donc nécessaire que nous disposions du crédit d'étude sollicité pour relancer nos travaux, ne serait-ce que pour répondre au départ maintenant certain de la poste sur cette place. Voilà donc l'amendement y relatif:

Projet d'amendement

Rétablir le montant de 380 300 francs concernant la place du Pré-l'Evêque dans le projet d'arrêté amendé par la commission de l'aménagement et de l'environnement.

Concernant la place Saint-François et sa périphérie, je vous rappelle que nous avons à l'étude, maintenant et pour très prochainement, plusieurs objets: la rénovation de l'immeuble N° 17 de la rue Jean-Violette – que vous avez renvoyé à la commission des travaux le 17 avril – ainsi que la piétonisation de ladite rue, qui est véritablement une rue de quartier. Comme vous le savez, nous projetons également de démolir un immeuble actuellement en voie de s'écrouler; si nous attendons encore trop longtemps, il risque de se démolir tout seul, je vous laisse imaginer le danger occasionné par cette situation. Le Conseil administratif vous a en outre proposé d'acquérir l'espace public situé devant l'église de Saint-François, car il prévoit de le réaménager. Voilà la raison de mon deuxième amendement.

Projet d'amendement

Rétablir le montant de 120 000 francs concernant les rues Jean-Violette et des Voisins ainsi que la place Saint-François, dans le projet d'arrêté amendé par la commission de l'aménagement et de l'environnement.

Nous vous demandons donc de réintroduire ces deux montants dans le projet d'arrêté. Monsieur le vice-président, je vous prie de mettre aux voix les deux amendements que j'ai déposés dans ce sens, afin que nous puissions assurer le financement des études concernant la place du Pré-l'Evêque pour 380 300 francs, et la place Saint-François pour 120 000 francs.

M. Roger Deneys (S). Il y a donc divers projets d'aménagement de places piétonnes contenus dans la proposition PR-49; c'est très bien, mais, comme l'a dit M^{me} Rys, cet objet est quelque peu compact, avec ses propositions très variées. Certaines – M. Ferrazino l'a dit – ont été souhaitées par les habitants depuis très longtemps; d'autres, même si nous n'allons pas dire qu'elles tombent du ciel, reflètent en tout cas nettement moins clairement les demandes des citoyens de ces quartiers, et cette diversité a rendu le travail de la commission de l'aménagement et de l'environnement assez délicat. Du point de vue socialiste, cela n'explique ni n'excuse nullement le délai avec lequel ce rapport a été rendu, ni son contenu. Quand j'ai dû présenter à mes collègues le compte rendu de nos débats de commission sur la base de ce rapport, ce n'était pas simple, je dois le dire. J'espère que M. Sottas ne m'en voudra pas personnellement, mais nous sommes un petit peu déçus du contenu de son rapport.

Nous ressentons cela de manière d'autant plus évidente que les projets sont parfois particulièrement complexes. En l'occurrence, je pense au cas précis de la place Dorcière. Contrairement à la place Saint-François, il ne s'agit pas d'un projet où un groupe d'habitants s'est mobilisé depuis très longtemps pour demander un nouveau type d'aménagements. Prenons l'exemple de la proposition PR-46, que nous venons de traiter, puisqu'il s'agit aussi d'une demande de crédit d'étude. Dans ce genre de cas, nous procédons à l'audition des habitants et proposons celle des commerçants; ici, pour la proposition PR-49 qui comporte dix objets, que faisons-nous? Nous auditionnons les représentants des services de la Ville et nous en restons là. Cela ne simplifie pas forcément les débats et permet à tout le monde de dire tout et son contraire, puisque les habitants ne sont jamais directement auditionnés.

Bref, il est vrai qu'un problème de méthode se pose, même si nous estimons que ces objets sont importants et prioritaires, à l'exception de l'étude de la place Dorcière avec la gare routière et de l'étude de l'aire de stationnement des cars régionaux à la rue de Montbrillant. Concernant ces deux points, la proposition PR-49 ne nous satisfait absolument pas dans son état actuel; il nous paraît donc opportun de les retirer de la proposition. Ils ont d'ailleurs été retirés à l'unanimité de la commission de l'aménagement et de l'environnement, car il est clair que le problème de la gare routière est spécifique et concerne également le Canton; il ne doit donc pas être traité dans le cadre d'une proposition d'aménagement de places piétonnes.

Quant aux autres projets du Conseil administratif émis dans la proposition PR-49, les socialistes les soutiennent pour la plupart. Avec les Verts, nous allons déposer les mêmes amendements que ceux que M. Ferrazino a présentés.

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). Les orateurs précédents ont décrit le travail de la commission de l'aménagement et de l'environnement sur cet objet, et cela n'a pas été très facile dans l'ensemble. En effet, si l'on n'habite pas les quartiers concernés, on s'interroge.

Pour ma part, j'avais posé une question d'ordre général afin d'obtenir une certaine information. Il s'agissait du coût prévu de l'aménagement de ces différentes places. Même si nous ne discutons que d'une demande de crédit d'étude, il était possible de faire des évaluations par rapport à la grandeur des aménagements prévus. Les spécialistes nous ont dit qu'ils ne pouvaient pas nous donner ces informations à ce stade-là. Cela est assez regrettable, car les conseillers municipaux habitant les quartiers concernés auraient certainement été séduits par l'idée de pouvoir prévoir tel ou tel aménagement sur telle et telle place. Alors, que nous votions ou pas les crédits d'étude, nous n'échapperons pas à devoir envisager des réalisations concrètes dans quelques années.

Ces dernières années, des pétitions ont été déposées concernant certaines des places en question dans cette proposition PR-49. Or la commission n'a pas auditionné les pétitionnaires et le Conseil municipal n'a pas beaucoup discuté de ces pétitions. En commission, nous avons peut-être un peu bâclé les auditions, mais nous avons consacré de nombreuses séances à la proposition PR-49.

Certains conseillers municipaux qui siègent ici habitent les quartiers faisant l'objet de cette proposition. Alors, si l'on habite les quartiers concernés et que l'on ne s'exprime pas à la commission de l'aménagement et de l'environnement qui étudie cette proposition, il ne faut pas se plaindre ensuite si ladite commission n'auditionne pas les habitants, la maison de quartier, etc. C'est à vous, qui habitez sur les lieux, de faire votre travail!

Quant à moi, j'ai posé en commission une question qui n'apparaît pas dans le rapport: quand nous soumettra-t-on une demande de crédit d'étude pour réaménager la plaine de Plainpalais en zone piétonne? J'aime mieux vous dire que, le jour du marché ou du marché aux puces, il ne fait pas bon être piéton à cet endroit! Sauf peut-être à l'emplacement du parking, où il y a de l'herbe, alors on a de la chance; mais, sur le reste de la plaine, les mamans qui se promènent avec leur poussette ont meilleur temps de faire attention, parce que c'est l'hécatombe! Ce n'est pas une zone limitée à 30 km/h!

Je me demande donc en quelle année le Conseil administratif nous présentera une demande de crédit d'étude pour le réaménagement complet de la plaine de Plainpalais. Avec mes collègues Savary et Geismann, habitant du quartier et ancien conseiller municipal, je ne sais plus combien de motions et de questions nous avons déposées concernant la plaine de Plainpalais. Nous n'avons vu aucun résultat, mis à part le déplacement du jeu de boules qui a coûté 700 000 francs à cause du drainage du terrain. Les spécialistes de l'aménagement urbain savent-ils où est la plaine de Plainpalais? Au cœur de la ville... Je pense qu'il faudrait envoyer une carte au bureau d'étude chargé de l'aménagement de cet espace pour lui signaler que la plaine de Plainpalais, c'est un merdier total! Je sais que je n'aurai pas de réponse aujourd'hui, mais enfin, ma question figurera à nouveau dans le *Mémorial*...

M. Alain Dupraz (AdG/TP). Notre groupe acceptera les amendements de M. Ferrazino concernant les demandes de crédit d'étude pour la place du Pré-l'Evêque et la place Saint-François.

M. Alain Fischer (R). Je voudrais juste préciser à M. Deneys que la commission de l'aménagement et de l'environnement a étudié non pas 10, mais 15 propo-

sitions réunies en une, comme des sous-chapitres. Je trouve cela un peu indécent. Les conditions de travail de la commission de l'aménagement et de l'environnement sur cet objet ne sont donc pas de sa faute, ni de celle de son président, mais nous avons dû subir, en quelque sorte, ce forcing de la part du département de M. Ferrazino. La prochaine fois, il serait peut-être plus simple pour tout le monde de ne pas nous soumettre une seule proposition qui en regroupe 15, mais d'en retrancher certains points pour les réunir dans le cadre d'un autre objet avec d'autres aspects qui leur sont proches, surtout sur le plan géographique.

Le groupe radical va refuser l'amendement concernant la place Saint-François, pour une simple et bonne raison. M. Ferrazino nous a dit tout à l'heure qu'il y aurait vraisemblablement un certain nombre de réaménagements dans ce quartier; je pense notamment à un tronçon de la rue Prévost-Martin et de la place Saint-François. Tous ces emplacements-là vont être réaménagés. Par conséquent, il serait peut-être plus subtil de demander un crédit d'ensemble pour la zone de Saint-François y compris ces rues. De la sorte, nous pourrions étudier la question sereinement, et non pas de façon morcelée en traitant d'un bout de la place Saint-François, puis d'un bout de la rue Jean-Violette, et ainsi de suite. Nous nous retrouverions alors avec une espèce d'amalgame, et il est certain que tout le monde sera insatisfait du résultat.

Tant que nous n'avons pas une vision globale de cette zone, il serait peut-être plus judicieux de reporter à plus tard l'étude du réaménagement de la place Saint-François, pour examiner ensuite un projet concernant tout ce quartier. C'est pour cette raison que le groupe radical refusera l'amendement de M. Ferrazino, non pas parce qu'il y est opposé, mais parce qu'il n'est pas d'accord d'avoir une vision limitée à seul point de cette zone. Nous accepterons donc la proposition PR-49, mais avec cette réserve.

M. Christian Zaugg (AdG/SI). Le groupe SolidaritéS et Indépendants de l'Alliance de gauche soutiendra les amendements proposés par le Conseil administratif concernant les places du Pré-l'Evêque et Saint-François; ces propositions faisant l'objet d'un large consensus au sein des quartiers concernés. Par ailleurs, nous avons signé le projet d'arrêté PA-24 déposé auprès du bureau du Conseil municipal le 17 avril au sujet de la place Dorcière. Ce point fera donc l'objet d'un débat ultérieur.

M. Michel Ducret (R). En ce qui concerne la proposition PR-46, j'aimerais relever le problème de la place du Molard, dont la majorité de la commission de l'aménagement et de l'environnement a refusé de tenir compte. Vous savez qu'il avait été demandé que l'édicule du fleuriste soit construit plutôt de manière fixe,

et non plus comme une baraque foraine telle que c'est le cas actuellement. A la réflexion, plutôt que de rejeter simplement la demande de crédit d'étude pour l'aménagement de la place du Molard et d'en attendre une nouvelle, nous avons peut-être l'occasion ici de réfléchir de manière plus large au sujet de l'emplacement de l'arrêt actuel de tramway au Molard. Je vous fais donc part d'une réflexion que nous avons menée au sein du groupe radical.

Nous nous sommes souvenus que, pendant de nombreuses années, la station de tramway était située au droit de la place, là où se trouve actuellement la fontaine, puisque cette dernière a été déplacée. Il y avait là un édicule du même genre que celui de la station de Rive, une construction plus légère que celles des années 30, disons des années 1900. Cette construction était assez sympathique et marquait le terminus des lignes de tramways au centre-ville. Il y avait même une voie de garage, et on y vendait des billets.

Nous avons bien réfléchi, dans le cadre du réaménagement du Molard, au problème de l'emplacement de l'arrêt de tramway en direction de la rue de la Cité, actuellement très mal situé au débouché de la rue Céard, ce qui pose des problèmes aux Transports publics genevois (TPG). Pourquoi ne replacerions-nous pas cet arrêt au droit de la place, sur le côté des Rues-Basses, en combinant l'édicule destiné au fleuriste et l'abribus avec les équipements des TPG? Nous pourrions ainsi combiner ces deux équipements nécessaires, remettre la fontaine plus au centre de la place, à l'endroit où elle se trouvait à l'origine, et nous aurions ainsi résolu deux problèmes en attente de résolution dans ce Conseil municipal, problèmes qu'il nous faudra régler prochainement.

Mesdames et Messieurs, je pense qu'il y a là une réflexion que nous pourrions inviter le Conseil administratif à mener, et, en dépassant le simple refus de cette partie de la proposition par la commission de l'aménagement et de l'environnement, nous ouvririons ainsi une nouvelle piste de réflexion. Je vous invite à me suivre dans cette direction. Je dépose un amendement qui vise un renvoi au Conseil administratif de la demande de crédit d'étude pour la place du Molard, de manière qu'elle nous revienne avec une proposition qui satisfasse les différentes demandes à résoudre dans ce secteur. Mon amendement consiste en l'ajout d'un nouvel article 2; l'ancien article 2 devient l'article 3, et ainsi de suite.

Projet d'amendement

«Art. 2. – Place du Molard. – Le crédit d'étude refusé en commission est renvoyé au Conseil administratif pour l'étude de l'intégration d'un édicule combinant l'arrêt de tram direction Cité et l'édicule fixe du fleuriste dans l'axe de la place côté Rues-Basses et le déplacement concomitant de la fontaine vers son ancien emplacement plus au centre de la place.

»Cette étude sera intégrée dans celle qui est en cours pour l'aménagement de la place du Molard.»

M^{me} Vanessa Ischi Kaplan (Ve). Le groupe des Verts n'approuve pas la conclusion du rapport qui refuse les crédits d'étude pour l'aménagement de plusieurs places. C'est pour cette raison que, avec nos amis socialistes, nous proposons l'amendement suivant:

Projet d'amendement

Rétablir les crédits d'étude des places Saint-François, du Pré-l'Evêque et des liaisons piétonnes.

Nous ne désirons pas rétablir les crédits d'étude pour la place Dorcière, car nous pensons qu'il ne s'agit pas d'un site judicieux pour une gare routière. Quant à la place du Molard, elle a déjà été construite. Par le bais de notre amendement, nous demandons donc que la somme inscrite à l'article premier du projet d'arrêté soit modifiée pour se monter à 1 132 900 francs et que, dans l'article 2, la somme inscrite soit de 1 832 900 francs.

M. Roger Deneys (S). Je souhaite revenir aux chiffres que M^{me} Ischi Kaplan vient de citer. Je ne suis pas sûr que nous arrivions exactement au même total, mais il s'agit bien des trois objets qu'elle a mentionnés. Monsieur le président, je ne sais pas si vous allez les faire voter un à un, mais, si tel n'est pas le cas, nous pourrions simplement voter l'amendement visant à rétablir ces trois objets, comme cela vous n'aurez pas besoin de citer le chiffre correspondant, puisque nous avons manifestement des lacunes en calcul mental.

M. Damien Sidler (Ve). J'interviens très rapidement au sujet de la place Dorcière et de la gare routière, dont nous avons déjà parlé tout à l'heure. Etant donné que les crédits y afférents ont été supprimés par la commission de l'aménagement et de l'environnement, mesure que nous estimons judicieuse, nous nous sommes permis de déposer, le 17 avril, le projet d'arrêté PA-24 signé par l'ensemble des groupes et demandant qu'un crédit de 100 000 francs soit ouvert pour l'étude d'un endroit plus propice à l'installation de cette gare routière, en collaboration avec l'Etat et la société d'exploitation. Il s'agit notamment de fixer quelques critères pour le choix du futur emplacement. Je pense que le Conseil municipal a clairement la volonté de libérer la place Dorcière des cars et de trouver pour les

voyageurs un endroit qui leur soit plus confortable, afin de rendre cette place à la population genevoise.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je dirai juste deux mots sur ce que je viens d'entendre. Je me félicite des amendements que vous proposez, puisqu'ils vont dans le même sens que ceux du Conseil administratif.

Quant à la place Dorcière, nous travaillons actuellement sur une demande ad hoc concernant uniquement ce projet. Celui-ci est suffisamment complexe, vous avez raison de le dire, pour que nous ne le traitions pas conjointement à d'autres sujets. Sur ce plan, je rejoins les préoccupations de M^{me} Rys, qui conseillait au Conseil municipal de ne pas trop allonger la liste des objets étudiés dans le cadre de la proposition PR-49. Vous aurez néanmoins remarqué, Madame Rys, que, du côté radical, on nous demande un peu le contraire, puisque M. Fischer nous dit que les radicaux ne vont pas voter la demande de crédit concernant la place Saint-François car ils veulent avoir un projet plus large qui intégrerait d'autres demandes. Donc, parfois nous en faisons trop, et parfois pas assez... ce qui me laisse penser que nous nous situons certainement dans la juste mesure.

Je voudrais également répondre à M. Ducret, qui pose un problème réel, celui de l'arrêt de tram «Molard». Comme vous le savez, cet arrêt a été provisoirement modifié, et cela mécontente beaucoup de monde aujourd'hui. En effet, d'une part, nous ne l'avons pas aménagé, et cela pour des raisons très précises, à savoir que, l'arrêt étant provisoire, nous n'allons pas dépenser des sommes importantes pour son aménagement. Vu la situation du sol, il faudrait prévoir un aménagement en dur, et nous avons l'impression que l'endroit où cet arrêt est situé aujourd'hui est nettement moins favorable que le précédent à cet égard.

Pendant, il y aurait un compromis possible, celui évoqué par M. Ducret. Je le vois qui rédige son amendement pendant que je parle... Monsieur Ducret, vous me permettez, non pas de le présenter à votre place, mais simplement de vous dire que je n'ai pas du tout d'objection à ce que vous souteniez un amendement visant à intégrer dans le cadre du crédit d'étude concernant la place du Molard la réflexion nouvellement proposée, à savoir la possibilité d'installer un arrêt au droit de ladite place. Cela aura bien entendu des conséquences sur la fontaine qui s'y trouve actuellement, laquelle devrait, le cas échéant, être déplacée à nouveau. Cela pourrait également entraîner des conséquences pour le fleuriste installé à cet endroit, comme l'a signalé M. Ducret.

Je vous rappelle néanmoins que l'aménagement de la place du Molard vient de faire l'objet d'un concours, que le jury a primé un projet fort séduisant visant à supprimer les trottoirs, la rue existante et à faire de façade à façade un aménage-

ment avec des pavés traditionnels et des pavés lumineux depuis la rue du Rhône jusqu'à la rue du Marché. Je ne voudrais en tout cas pas qu'une réflexion supplémentaire ait pour conséquence de retarder la réalisation de ce projet, dont l'aménagement est demandé par le Conseil municipal et par beaucoup de monde depuis longtemps déjà. Pourtant, j'accepte bien évidemment – et j'espère que vous ferez de même – d'élargir la réflexion sur l'aménagement de cette place, comme le souhaite M. Ducret.

Quant au reste, j'espère que vous voterez les amendements présentés par M. Sidler et M^{me} Ischi Kaplan.

M^{me} Alexandra Rys (DC). Par souci d'économie de temps, je ne traiterai, au nom du groupe démocrate-chrétien, que trois points qui font l'objet d'amendements présentés maintenant, en commençant par la place du Pré-l'Evêque.

Nous maintenons le refus de la demande de crédit que nous avons exprimé en commission à ce sujet, essentiellement pour trois raisons. Le départ de la poste est malheureusement une Arlésienne: chaque fois que la date de ce départ est demandée à ses représentants, ils répondent toujours qu'il aura lieu dans quelques mois et le retard devient de plus en plus important.

Deuxièmement, l'idée d'une zone de verdure à cet endroit est bien sûr séduisante, mais ne faudrait-il pas réfléchir un peu plus et se demander si la bordure d'une grande pénétrante est vraiment le meilleur endroit pour aménager une zone de verdure? Ceux qui ont des enfants me diront combien de fois ils se rendront avec eux dans un parc en bord d'une pénétrante... Et j'ai encore une petite question à poser à certains; il s'agit peut-être d'un détail, mais le marché qui a lieu sur cette place, où le mettrons-nous? Le PDC maintient donc son refus de voter cette demande de crédit.

Concernant la place Saint-François, nous avons effectivement refusé la demande de crédit, en commission, parce que le PDC a toujours voulu avoir une vision globale des propositions d'aménagement de ce quartier. Comme le magistrat l'a rappelé, des propositions nous ont depuis lors été soumises et nous n'aurons pas la mauvaise grâce de maintenir ce refus par pur principe. Cependant, nous aurions effectivement bien aimé avoir une vision d'ensemble de la place et des rues voisines. De ce fait, ce soir, nous ne maintiendrons pas notre vote négatif, mais nous nous abstiendrons sur ce point.

Le troisième amendement, proposé par les Verts, concerne le rétablissement du crédit d'étude de différentes liaisons piétonnes. A nouveau, nous maintiendrons le refus que nous avons exprimé en commission, et ce pour deux raisons.

La première découle d'une question de principe. On nous a expliqué en commission que ce crédit servirait à combler l'écart entre la somme prévue dans la proposition PR-43 – le plan piétons – et le budget annuel. A l'époque des travaux de la commission de l'aménagement et de l'environnement sur l'objet dont il est question ici, le plan piétons n'avait pas encore été accepté, et il nous paraissait vraiment tout à fait étonnant – j'utilise un euphémisme – que le Conseil administratif nous demande de combler un écart avec quelque chose qui n'existait pas encore.

Deuxièmement, certaines liaisons piétonnes en question – par exemple dans le quartier des Allières – ont été traitées par ailleurs. En effet, les liaisons piétonnes vraiment importantes concernant les chemins d'écoliers sont déjà réglées. Nous ne comprenons donc pas très bien pourquoi on revient sur ce point ce soir.

M. Bernard Lescaze (R). Tout cela est bien beau, et je suis persuadé que la commission de l'aménagement et de l'environnement a fort sagement travaillé. Malgré tout, concernant certains objets, nous nous trouvons maintenant face à une impasse parce que chacun réclame une vision globale – laquelle n'est d'ailleurs pas tout à fait la même que celle des autres – et, à l'arrivée, nous aboutissons à des projets qui reflètent une vision minimaliste de l'objet étudié.

Je ne vais pas parler de déplacements effectifs ni des arrêts des TPG – il paraît que cela relève de l'Office des transports et de la circulation – car notre camarade Michel Ducret a proposé d'excellents amendements pour celui du Molard, et nous en avons discuté au sein de notre groupe.

J'aimerais répondre à M. Ferrazino que nous ne considérons pas que le Conseil administratif en fait une fois pas assez et une autre fois trop. Ce qui s'est passé avec le périmètre de la place Saint-François et de la villa Freundler – c'est sur ce point-là que je vais m'arrêter particulièrement – est en soi inadmissible. La Ville y a laissé pourrir une situation qui suscite la réprobation de dizaines de citoyens – mais il est vrai qu'ils ne sont pas toujours habitants de la ville de Genève.

Ce que je pense, et ce que la commission de l'aménagement et de l'environnement a voulu dire, c'est qu'il s'agit de proposer une vision globale de l'ensemble de la place Saint-François, de l'église à l'immeuble bordant la rue de Carouge, périmètre qui englobe donc bel et bien la villa Freundler. Cela obligera sans doute le Conseil administratif à prendre enfin une décision sur cette villa, dans le respect, sans doute, des avis qu'il a demandés à gauche et à droite et qui l'ont poussé à conclure qu'il s'agissait là d'une merveille architecturale. Pour ma part, à titre tout à fait personnel, je n'en suis pas sûr, mais tant que la situation est telle qu'elle

est aujourd'hui, sans doute devons-nous conserver la villa Freundler. En tout cas, nous ne voulons pas qu'elle subsiste dans son état actuel. Ce problème relève bel et bien du domaine de l'aménagement et, sur ce point, le Conseil administratif semble parfois prendre ses désirs pour des réalités.

Grâce à l'obligeance de M. le président du Conseil municipal, nous avons reçu à nouveau le texte de la proposition PR-49 du 20 mars 2000, qui date donc d'il y a deux ans. Quelle n'a pas été ma surprise, en le lisant, de découvrir que le Conseil administratif, son auteur, se vantait alors d'avoir revalorisé la place des Volontaires. Monsieur Ferrazino, sans doute ne parlons-nous pas de la même place des Volontaires... car je vous défie de trouver aujourd'hui une citoyenne ou un citoyen estimant que la situation de la place des Volontaires s'est améliorée, ne serait-ce qu'au point de vue des aménagements urbains. Vraiment, il faut se frotter les yeux quand on relit de telles assertions! Je pense qu'il doit s'agir d'une erreur de plume de la part de votre rédactrice ou de votre rédacteur, Monsieur Ferrazino, parce que, véritablement, personne aujourd'hui, ni dans le canton ni en ville, ne peut croire que la place des Volontaires a été revalorisée. Si tel n'est pas le cas, je me réjouis d'entendre vos explications à ce sujet.

Or, précisément, nous ne voulons pas qu'un cas comme celui de la place des Volontaires se reproduise à la place Saint-François. En effet, la situation à la place Saint-François est tendue et ce risque pourrait devenir réalité si la police décidait de mettre davantage d'ordre à la place des Volontaires. Nous savons que certains éléments troublant l'ordre public pourraient se déplacer à la place Saint-François. C'est pour cela que nous voulons que, dans le crédit très large, très généreux, que nous vous votons, vous envisagiez un réaménagement complet de la place Saint-François comprenant également la villa Freundler.

M. Gérard Deshusses (S). Le groupe socialiste, de son côté, s'était grandement inquiété d'un réaménagement des arrêts des TPG. Il ne s'agit pas ici de faire le travail de l'Office fédéral des transports et de la circulation, mais simplement de constater que la proposition qui nous était soumise ne faisait que la moitié du chemin à parcourir, à savoir qu'il y était prévu de surélever ces arrêts, mais pas de les mettre de plain-pied. Il est important pour les handicapés de pouvoir entrer directement dans un bus sans faire un effort particulier pour monter une marche qui peut parfois être extrêmement haute.

Vous aurez remarqué que le travail de commission a été réalisé très scrupuleusement et qu'un amendement a été voté sur ce point. Nous aimerions vraiment que le Conseil administratif nous assure qu'il veillera à ce que les TPG procèdent à ces réaménagements de façon correcte, afin que la population ayant de la peine à se déplacer puisse accéder aux bus le plus facilement du monde.

Par ailleurs, le groupe socialiste souhaite, pour une question de facilité – je m'adresse maintenant directement au président du Conseil municipal, mais il ne m'écoute pas du tout – que nous votions les objets, c'est-à-dire les points concernant les diverses places, les uns après les autres, de manière que tout soit clair.

Deuxième débat

Le président. Si la parole n'est plus demandée, nous allons procéder au vote. Nous sommes saisis de plusieurs amendements, dont deux émanent du Conseil administratif.

Monsieur Deneys, vous avez déposé avec les Verts trois amendements, dont deux correspondent aux amendements du Conseil administratif. Il en resterait un troisième à mettre aux voix. Je vous donne la parole sur ce point, Monsieur Deneys.

M. Roger Deneys (S). Tout le monde dit la même chose: le troisième amendement concerne le retrait du projet concernant la place du Molard de cette proposition, car cet objet n'a actuellement pas à y être intégré.

Le président. Nous allons donc procéder au vote des amendements. Je pense que celui de M. Michel Ducret consiste plutôt en une recommandation, puisqu'il s'agit de la place du Molard et qu'il souhaite que ce point soit renvoyé en commission pour étude. Vous voulez préciser votre demande, Monsieur Ducret?

M. Michel Ducret (R). Volontiers. Il ne s'agit pas de renvoyer ce point en commission pour étude, mais de le renvoyer au Conseil administratif, car une étude liée à un concours d'aménagement de la place du Molard est actuellement en cours. Si nous renvoyons cet objet en commission, nous allons ralentir tout ce processus. Mon idée est donc bien de renvoyer ce point directement au Conseil administratif, par le biais d'un amendement au projet d'arrêté. Le Conseil administratif pourra ainsi intégrer l'étude de la place du Molard dans le projet actuellement à l'étude concernant la même place. De toute façon, ce projet sera ultérieurement présenté une nouvelle fois devant notre Conseil municipal pour ce qui est des crédits de construction. Le cas échéant, pour ceux à qui cette hypothèse ne plairait pas, le Conseil municipal pourra toujours refuser cette proposition si elle ne convient pas à sa majorité.

Je propose donc de saisir directement le Conseil administratif de cette idée, afin qu'il la considère d'ores et déjà comme une possibilité de résoudre l'épineux problème de l'arrêt TPG au Molard en même temps que celui de l'édicule pour le fleuriste, selon ce que nous avons discuté en commission. Il y a là une solution permettant de résoudre deux problèmes dans la foulée, et cela dans le cadre d'une étude déjà en cours, Mesdames et Messieurs. C'est pour cela que, afin de ne pas ralentir le processus, je vous invite à accepter mon idée sous forme d'un amendement à l'arrêté dont nous parlons maintenant. Cela contraindra le Conseil administratif à aller dans la direction que je viens de décrire, alors qu'il s'est d'ailleurs déclaré favorable à cette manière de procéder. Voilà pourquoi je vous invite à faire ce renvoi au Conseil administratif plutôt que de refuser simplement cette proposition d'aménagement au Molard, ainsi que cela s'est déjà produit en commission.

Mis aux voix, l'amendement de M. Ducret est accepté sans opposition (quelques abstentions).

Le président. Monsieur Deneys, votre amendement concernant la place du Molard est ainsi traité et devient caduc.

Mis aux voix, l'amendement du Conseil administratif, des Verts et des socialistes concernant le rétablissement du crédit d'étude de la place du Pré-l'Evêque est accepté par 33 oui contre 32 non.

Mis aux voix, l'amendement du Conseil administratif, des Verts et des socialistes concernant le rétablissement du crédit d'étude des rues Jean-Violette et des Voisins ainsi que de la place Saint-François est accepté par 33 oui contre 22 non (abstention des démocrates-chrétiens).

M. Damien Sidler (Ve). Je suis désolé, mais l'amendement que nous avons déposé avec M. Deneys demandait aussi de remettre le crédit prévu pour les liaisons piétonnes.

Le président. Nous n'avons pas cet amendement au bureau, Monsieur Deneys. Nous sommes désolés.

M. Damien Sidler. Il s'agissait de montants globaux, étant donné que nous n'en connaissons pas le détail, mais ils comprenaient également les liaisons piétonnes. J'aimerais donc que nous puissions nous prononcer sur ce point précis.

Le président. Je crois que cet amendement est retourné chez M. Deneys, Monsieur Sidler; il faudrait voir avec lui ce qu'il en est.

M. Roger Deneys (S). Monsieur le président, je peux vous expliquer, c'est très clair. Notre amendement visait à reprendre la proposition initiale avec tous les crédits qu'elle demandait, tout en en retirant trois: la place Dorcière, Montbrillant et le Molard. Cela signifie que nous souhaitons réintégrer à la proposition tous les autres crédits supprimés par la commission. Comme vous avez souhaité voter autrement, c'est-à-dire à partir des conclusions de la commission, vous n'avez bien sûr pas entre les mains un amendement concernant explicitement les liaisons piétonnes. En l'occurrence, il s'agit néanmoins bien d'un amendement que nous souhaitons déposer.

Le président. Si vous voulez que nous mettions aux voix un amendement, il fallait le déposer à nouveau. Nous allons procéder au vote des arrêtés.

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté amendé par la commission de l'aménagement et de l'environnement et par le plénum est accepté par 34 oui contre 21 non (8 abstentions).

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 le projet de plan directeur des chemins pour piétons de la Ville de Genève;

vu la conception cantonale «Circulation 2000»;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 042 800 francs, dont à déduire la participation de la Société générale de surveillance d'un montant de 300 000 francs pour la place des Alpes, soit un montant de 1 742 800 francs destiné à l'étude de diverses places et de liaisons piétonnes inscrites au 19^e programme financier quadriennal.

Art. 2. – Place du Molard. Le crédit d'étude refusé en commission est renvoyé au Conseil administratif pour l'étude de l'intégration d'un édicule combinant

l'arrêt du tram direction Cité et l'édicule fixe du fleuriste dans l'axe de la place côté Rues-Basses et le déplacement concomittant de la fontaine vers l'ancien emplacement plus au centre de la place.

Cette étude sera intégrée dans celle qui est en cours pour l'aménagement de la place du Molard.

Art. 3. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 742 800 francs.

Art. 4. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon l'étude sera amortie en 5 annuités.

Art. 5. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer ou radier toute servitude dans le périmètre concerné, afin de pouvoir réaliser l'aménagement projeté.

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

5. Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 2 106 700 francs destiné aux travaux de marquages routiers dus à l'introduction des zones bleues en ville de Genève pour le stationnement des véhicules (PR-98 A)¹.

Rapporteur: M. Roberto Brogini.

La commission des travaux s'est réunie sous la présidence de M^{me} Alice Ecuillon les 21 mars, 4 avril, 2 et 30 mai 2001 pour étudier l'éminente proposition indiquée ci-dessus.

Les notes de séances ont été consignées par M^{mes} Véronique Meffre et Arlette Mbarga, que nous remercions vivement.

¹ «Mémorial 158^e année»: Proposition, 2020.

Petit rappel

L'automobile, comme son nom ne l'indique pas, est un véhicule souvent arrêté et encore plus souvent parké. Les parkings souterrains étant souvent aussi sympathiques qu'un coupe-gorge, l'automobiliste aime user du domaine public pour y entreposer ce que certains estiment être une extension naturelle du soi-même, ou, à défaut, de son appartement trop exigü. C'est ainsi que des lois et des règlements régissent l'usage de la voiture, afin d'éviter un chaos qui transformerait nos rues, cours ou boulevards en terrains d'empoignes où le langage des charretiers du XIX^e siècle aurait largement le dessus sur des rapports courtois.

C'est donc bien dans le but d'un minimum d'élégance de vie que le Conseil administratif, suivant en cela les travaux menés par l'Office des transports et de la circulation (OTC) et entérinés par le Conseil d'Etat, se propose de peindre en dur des bandes bleues sur nos chaussées afin d'indiquer les espaces dévolus à l'entreposage momentané, ou de plus longues durées, des véhicules dûment autorisés, que ce soit à l'aide de macarons (180 francs/an, soit 15 francs/mois, ou encore 50 centimes/jour), ou à l'aide d'un disque qui permet un stationnement gratuit pour une période déterminée.

Audition de M. Jean-Pierre Zoller

M. Jean-Pierre Zoller, chef du Service entretien du domaine public à la Division de la voirie, relève que la proposition fait suite à la volonté de l'OTC dès 1998 de réaliser rapidement de nouvelles zones bleues en conformité avec la politique des transports définie. Dans un premier temps, ces zones ont été réalisées de manière provisoire, en peinture courante sur les zones blanches. C'est le budget de fonctionnement qui a pourvu à cette dépense. Les marquages provisoires se dégradent rapidement et nécessitent de fréquentes retouches. Il est donc opportun de remplacer cette peinture provisoire par une peinture à deux composants. Cette technique demande le rabotage et la préparation de la chaussée au droit où la peinture doit être posée (en espérant qu'on ne se trompe pas de quelques centimètres, *ndr*). La longévité de la peinture à deux composants dépend des zones sur lesquelles elle se trouve. Si elle est appliquée sur des zones roulables, la longévité peut être estimée à environ cinq ans. Sur d'autres espaces, on peut estimer sa durée à dix à douze ans. De nouveaux produits plus écologiques que les anciens existent maintenant sur le marché. Des tests sont régulièrement entrepris par le Service du domaine public.

La somme de 250 000 francs prévue à la page 4 de la proposition est destinée à des réfections lors d'usures imprévues. Trois entreprises se partagent le marché sur la place de Genève actuellement. Le contrôle de la «glissance» est effectué

par une entreprise spécialisée avec la réverbération aux phares. Des striures sont prévues pour éviter des glissades de piétons ou des cabrioles de véhicules. Le prix du mètre linéaire revient à 15,30 centimes.

Audition de M. André Hediger

M. André Hediger, conseiller administratif, fournit, le 4 avril 2001, quelques premières réponses suite aux questions que se posaient les commissaires lors de l'audition de M. Zoller:

- le marquage est conforme à la loi fédérale sur la circulation routière et à l'ordonnance fédérale sur les règles de circulation;
- c'est le Département de justice, police et de la sécurité (DJPS) qui encaisse le montant des amendes des zones bleues;
- la Fondation des parkings (FdP), qui encaisse les macarons, ne participe pas au coût du marquage;
- les contrôles sont effectués par le DJPS et son service du contrôle du trafic;
- il n'existe pas de convention entre la FdP, l'Etat et la Ville de Genève.

M. Hediger communiquera des informations complémentaires avec une audition avec le Grand Conseil. La Ville vient de recevoir le statut d'ASM (agents de sécurité municipaux). La Ville souhaite obtenir des recettes vu les engagements financiers qu'elle consent pour la peinture notamment. Un point de divergence existe toujours avec le DJPS concernant la rétrocession de 2 700 000 francs sur le montant des amendes perçus en ville. Les parcmètres (horodateurs) sont toujours gérés par la FdP. (Voir annexe.)

Discussion

Un commissaire libéral se déclare fâché avec les zones bleues (notamment). Il trouve qu'il est difficile de voter le moindre franc pour cela. Il est d'avis que ces zones bleues servent surtout à vendre des macarons et qu'il y a plus de macarons vendus que de places de parc. Il s'agit d'une arnaque, d'un véritable racket (sic).

Un commissaire socialiste se demande si le nombre de voitures correspond au nombre d'habitants. Il est partisan du tournus. Il est satisfait des zones bleues dans son quartier.

Un commissaire radical déclare qu'il faut arrêter de répandre des idées fausses comme le fait son collègue de l'Entente. Il est cependant étonné du coût de l'opération.

Un commissaire du Parti du travail trouve regrettable qu'il n'y ait pas plus de contrôle.

Les autres groupes ne s'expriment pas ou sont absents (Verts).

Vote

Par 6 voix pour (2 S, 2 AdG/TP, 2 DC), 0 contre et 5 absentions (3 L, 2 R), la proposition est acceptée par la commission des travaux.

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 106 700 francs destiné aux travaux de marquages routiers dus à l'introduction de zones bleues en ville de Genève pour le stationnement des véhicules.

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 2 106 700 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 5 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation, soit de 2002 à 2006.

Annexe mentionnée

Premier débat

M^{me} Sandrine Salerno (S). Monsieur le président, je n'avais pas demandé la parole sur ce point-là, mais sur le précédent. Visiblement, personne n'a vu que j'avais la main levée et donc personne ne m'a donné la parole. Nous avons maintenant changé de point, c'est trop tard!

(La présidence est reprise par M. Pierre Losio, président.)

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). Nous parlons de l'aménagement des zones bleues en ville de Genève, mais j'aimerais aborder ce point par un autre biais. Il y a un peu plus d'une année, nous avons voté 12 millions de francs pour la réfection des conduites d'eau, de gaz, d'électricité, etc., entre le boulevard Carl-Vogt et la place des Philosophes. Or les habitants des rues Patru, Vignier et Leschot viennent de recevoir une lettre stipulant que 32 places seraient supprimées en zone bleue à cet endroit. Les habitants ayant un macaron sont donc pénalisés. Alors, qu'en est-il de cette affaire? Lorsque le Conseil municipal a voté ces 12 millions de francs pour la réfection des conduites dans le quartier concerné, il n'avait pas été informé que cela entraînerait une suppression de places en zone bleue. Pourrions-nous donc obtenir des explications là-dessus?

Je vous signale que les habitants ont fait recours à ce propos auprès de l'Office des transports et de la circulation. J'habite ce quartier, à la rue Patru, et j'ai moi aussi reçu cette lettre. Je n'étais pas au courant de ces réaménagements. Pourrions-nous en être informés?

M. Alain Dupraz (AdG/TP). Je comprends parfaitement ce que vient de dire mon collègue Lyon. En effet, dans toute cette affaire de macarons, la Ville va déboursier plusieurs millions de francs pour refaire le marquage des zones bleues et des zones blanches, alors que tout le bénéfice des zones bleues, c'est-à-dire l'encaissement annuel des 180 francs que coûte un macaron, revient à la Fondation des parkings. La Ville paie et d'autres encaissent! Je n'arrive pas bien à saisir cela. Je comprends que les citoyens soient un peu excédés à cause de ces méthodes et de ces procédures.

M. Gérard Deshusses (S). Tout d'abord, je dois dire que la lecture du rapport de M. Broggin était un réel plaisir et que son lyrisme rappelle celui de grands auteurs, de Hugo, par exemple. C'était un grand moment que ce texte et, vu le peu

d'importance du sujet traité, il était d'autant plus intéressant de constater qu'il y en a parmi nous qui sont des écrivains de talent.

Cela dit, du côté du Parti socialiste, nous sommes tout à fait favorables au système des macarons. Nous estimons en effet qu'il a permis de faciliter la vie des habitants de notre ville. Cependant, il faut remarquer qu'il comporte certains défauts ici ou là, et qu'il faudra bien sûr encore lui apporter quelques améliorations.

Mais il y a plus grave, et notamment le fait qu'il n'existe toujours pas de convention entre la Fondation des parkings, la Ville et l'Etat. Par rapport à un aménagement comme les zones bleues, c'est quand même étonnant, d'autant plus que, comme l'a dit tout à l'heure mon préopinant M. Dupraz, les recettes prélevées sur les contraventions ne vont actuellement qu'à l'Etat et à l'Etat seul, alors que la Fondation des parkings, elle, encaisse l'argent correspondant au prix des macarons. Il s'agit là de sommes importantes, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux.

Quant à nous, à la Ville de Genève, nous avons une fois de plus à faire le travail d'artiste, comme M. Broggin dans l'écriture de son rapport. Or il ne s'agit plus ici de littérature ou d'écrivains, mais de peintres et de peinture, une peinture simple, tout en bleu. Malheureusement, comme nous l'avons constaté à la lecture de la lettre que nous a envoyée M. Hediger, selon le nouveau règlement, la Fondation des parkings elle-même pourrait à son tour mettre des contraventions, c'est-à-dire non seulement encaisser le prix de vente des macarons mais, en plus, récolter l'argent des parkings illicites.

C'est vrai, dans l'avenir, la Ville pourrait elle aussi encaisser des contraventions... le jour où elle aura suffisamment de gardes municipaux, où elle les aura formés, où le Canton lui accordera enfin la possibilité de travailler dans ce sens. Pour l'instant, nous peignons les bandes bleues, et c'est tout. Il n'existe pas de convention et ce sont d'autres qui encaissent un argent relevant finalement du domaine public. Cela est d'autant plus regrettable, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, que cet argent, s'il était prélevé par les agents municipaux pour les caisses de la Ville, pourrait être utilisé pour des aménagements de circulation urbaine dont nous avons largement besoin.

Messieurs les conseillers administratifs, je vous demande donc de faire le nécessaire pour que la Ville puisse elle aussi récolter une manne qui lui revient de droit.

M. Michel Ducret (R). C'est ici l'occasion pour le groupe radical de rappeler la préoccupation première de notre ancien collègue Gilbert Mouron, lequel

s'inquiétait en permanence du fait que la Ville devait dépenser de l'argent pour des routes alors qu'elle ne pouvait prendre aucune décision, alors qu'elle aménageait des places de parking mais que les amendes pour stationnement abusif profitaient à l'Etat. La situation n'a toujours pas changé, comme l'ont relevé tout à fait justement les deux préopinants. Il est vrai que nous n'encaissons pas l'argent de la redevance pour le macaron en zone bleue et que la plus grosse part du produit des amendes de dépassement du temps de stationnement est versée à l'Etat.

Mesdames et Messieurs, il y a longtemps que nous dénonçons cet état de fait, d'autant plus – ce que certains pourraient peut-être oublier – que ce n'est pas le cas dans les autres communes. En effet, celles-ci bénéficient de voiries cantonales pour lesquelles c'est le Canton qui effectue la plupart des dépenses, ces dernières n'étant donc pas à la charge de la commune. Ce privilège, nous ne l'avons pas en Ville de Genève. Il y a donc là également une forme d'inégalité de traitement. J'espère vivement que, lorsque la hiérarchie du réseau routier de ce canton sera enfin arrêtée au niveau du Grand Conseil, un certain nombre de chaussées principales de notre ville rentreront dans le domaine cantonal et seront payées par l'Etat. Cette situation qui perdure depuis trop longtemps n'est actuellement plus acceptable.

En ce qui concerne la proposition elle-même, comme nous l'avons dit lors de la discussion en commission, nous restons effarés par l'énormité du montant demandé: plus de 2 millions de francs, pour repeindre certaines lignes blanches en bleu... Cela nous paraît vraiment monstrueux, par rapport au coût ordinaire de ce genre d'aménagements, et nous en sommes extrêmement surpris.

Je conclurai en m'amusant de l'art du rapporteur – je vous rappelle qu'il appartient au groupe des Verts – qui relate la discussion ayant eu lieu avant le vote de la commission. Il signale que les commissaires représentant certains groupes politiques ne s'expriment pas ou sont absents, comme les Verts. C'est très intéressant, remarquons-le: comment le rapporteur a-t-il donc fait son rapport? Sans doute y a-t-il eu un vilain petit rapporteur qui lui a rapporté les «vilains mots» que nous avons dits en son absence...

Enfin, je souhaitais surtout manifester une certaine désapprobation quant à la situation que la loi contraint la Ville à vivre et au coût excessif de cet aménagement qui devrait justifier au moins un remboursement partiel, par la Fondation des parkings ou par l'Etat, en faveur de notre municipalité. Les radicaux s'abstiendront lors du vote sur cet objet.

M. André Hediger, conseiller administratif. Lorsque la discussion a eu lieu en commission à ce sujet, le bénéfice de la vente des macarons était encaissé par la Fondation des parkings. C'est d'ailleurs toujours le cas, selon la loi votée par le

Grand Conseil. Or on observe une évolution assez importante du montant des amendes infligées dans les zones bleues. Il y a un certain temps déjà, nous avons abordé ces questions au sein de la commission de l'Association des communes genevoises (ACG), dont font partie la Ville de Genève, l'Etat, et notamment la police.

Nous avons adhéré au règlement concernant les agents de sécurité municipaux (ASM), dont vous connaissez la teneur. Lors des réunions de l'ACG, il a été décidé, en présence du chef de la police, M. Coquoz, et de M^{me} Spoerri, conseillère d'Etat, que, selon ce règlement, la gestion des zones bleues et les recettes des amendes d'ordre relevaient des ASM. Nous avons donc partagé le travail entre les ASM et les contractuels qui existent toujours. Pour combien de temps? Je ne le sais pas. Actuellement, dans les quartiers de la Jonction et des Pâquis, les relevés nécessaires sont effectués sur des feuilles de papier, en attendant d'avoir le matériel informatique ad hoc. Je n'ai pas en tête la somme exacte des recettes prélevées sur les amendes d'ordre dans les zones bleues, mais elle doit avoisiner les 800 000 ou 900 000 francs.

Tout cela pour vous dire que ceux qui ont prétendu que nous n'étions pas les bénéficiaires de ces recettes ont eu tort. C'est même vous, Conseil municipal, qui, lors du vote du budget 2002, avez augmenté de 1 million de francs la recette prévue sur les amendes d'ordre en zone bleue. C'est donc sur cette base que nous percevons des recettes et j'aimerais que les choses soient claires sur ce point.

Bien entendu, nous continuerons à agrandir le périmètre des zones bleues, quartier par quartier, au fur et à mesure que nous aurons davantage d'ASM pour les gérer.

M. Deshusses disait que, à ce jour, il n'y a pas de convention à ce sujet entre la Ville et l'Etat. Il a raison, mais est-ce bien le but à poursuivre? A ce jour, la gestion des zones bleues et des recettes qui en découlent – mis à part le prix des macarons – ne relève pas de la Fondation des parkings, bien que la loi stipule qu'elle puisse lui être déléguée. Ce sont les entités que je viens de vous citer qui gèrent les zones bleues. Il me fallait apporter cet éclaircissement important.

Quant à la suppression de certaines places en zone bleue, comme vous le savez, c'est l'Office des transports et de la circulation qui en décide. Or cet office a changé de département ces jours-ci. Un relevé est donc en train d'être réalisé par le Canton pour déterminer quelles sont les places de parc supprimées en zone bleue, sur des périmètres où des autorisations ont été délivrées pour des terrasses. Dans certaines rues, la Ville de Genève n'a pas eu son mot à dire, puisque c'est l'Office des transports et de la circulation qui en décide, de manière peut-être arbitraire, Monsieur Lyon. En effet, la Ville se trouve dans la situation de ne pas pouvoir se prononcer alors qu'il s'agit du domaine communal. Je suis comme vous, je trouve cela navrant.

Voilà ce que je tenais à dire. Surtout, je vous demande de bien vouloir voter ce crédit, parce que les zones bleues sont importantes et que, comme cela a été relevé, elles permettent d'améliorer la situation du parcage dans les quartiers. Mais il reste encore un important travail à accomplir, un travail de répression. J'avoue que je n'aime pas ce mot-là, mais, si nous voulons favoriser le «raisonnement zone bleue» dans l'esprit des gens, il est inévitable d'utiliser la répression durant un certain temps.

Mon inquiétude concerne plutôt le futur pour les recettes de ce type. Si nous parvenons à convaincre les automobilistes de respecter les zones bleues, la recette provenant des amendes d'ordre devrait logiquement diminuer. C'est une donnée que nous devons avoir en tête. Evidemment, je ne parle pas des recettes provenant du stationnement illicite sur les passages pour piétons et les trottoirs.

M. Pierre Reichenbach (L). Il est bien compliqué, votre dispositif, Monsieur Hediger! Je pense que ce sont ceux qui encaissent les recettes des amendes qui devraient payer la peinture pour marquer les zones bleues, autrement, logiquement, la Ville subventionne une entreprise à but lucratif.

Quant à moi, je me suis livré à une certaine expérience. Je vais vous la décrire en plusieurs étapes. J'habite dans un quartier équipé en zone bleue et, dans ce quartier, certaines choses ne tournent pas rond. Comment encourager à l'utilisation des transports publics le citoyen de la ville de Genève n'ayant pas la nécessité – on peut d'ailleurs considérer le macaron comme un impôt supplémentaire – d'obtenir un macaron pour le stationnement de sa voiture privée près de son domicile? Ledit citoyen est d'ailleurs bénéficiaire d'un parking professionnel, qu'il paie!

S'il souhaite se déplacer depuis son domicile légal en ville pour un voyage professionnel ou d'agrément en train ou en avion, pour parcourir le trajet entre son domicile et la gare ou l'aéroport, il a obligatoirement le choix entre trois solutions pour être en règle avec la loi concernant les zones bleues: premièrement, acquérir un macaron payant; deuxièmement, ne pas posséder de voiture privée; troisièmement, se déplacer avec sa voiture, la garer à ses frais dans le parking de la gare ou de l'aéroport et cela coûte cher.

Et que dites-vous de ce citoyen, possédant ou non un macaron, qui devrait être hospitalisé? Ce problème-là non plus n'a pas été discuté. En conclusion, l'électeur potentiel est pénalisé par l'emplacement géographique de son domicile légal, et c'est regrettable, cela paraît même inacceptable! Je rappelle que ce citoyen paie ses impôts, et même sa taxe professionnelle, en Ville de Genève. Ne pourrions-

nous pas envisager des solutions appropriées pour éviter cette pénalisation intempestive? Celui qui habite en ville ne devrait pas être pénalisé par l'emplacement de son domicile.

Ces macarons, personnellement, je les trouve donc bien plus chers que les macarons de la pâtisserie, mais surtout beaucoup moins bons! Ce que je veux dire aussi et qui me gêne, c'est qu'il existe des passe-droits. Vous avez dit contrôler les zones bleues du quartier de la Jonction, Monsieur Hediger? Et que vois-je à la Jonction? Des vignettes de macaron, autorisées par «votre» entreprise lucrative, sur des véhicules provenant du Valais! Il y en a même sur des voitures qui viennent de France, d'Italie, de Neuchâtel, du pays de Vaud et d'un département très lointain, situé près du Havre et portant le numéro minéralogique 61... Or les macarons ont précisément été conçus pour éviter les pendulaires, puisque ceux-ci devraient mettre leur voiture en périphérie. Je me pose donc des questions.

Le macaron est conçu pour protéger la circulation en ville de Genève, pour aider le stationnement et il est destiné – du moins, ce devrait être le cas – aux habitants. Or que se passe-t-il en fait? On accorde des passe-droits! Je crois donc que des mesures d'accompagnement du système de macarons sont à prendre, et je profite de mon intervention pour engager le Conseil municipal à le faire. S'il faut déposer une motion, nous le ferons, mais il est vraiment nécessaire d'analyser la situation que connaissent les habitants de la ville.

Mon bureau est situé au 7 de la rue Michel-Simon, dans un bâtiment où habitent plusieurs personnes âgées. Pour elles, il est inacceptable de payer 180 francs par an pour un macaron. Pour quelqu'un qui ne touche que la retraite, c'est une somme considérable.

Le système des macarons devrait donc être encore un peu étudié et affiné afin qu'il avantage les citoyens de la ville, mais il ne faudrait en tout cas pas attribuer des macarons à des pendulaires potentiels en provenance de l'extérieur du canton, voire de l'étranger, cela au détriment des habitants de la Ville de Genève.

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). Je remercie M. Hediger d'avoir partiellement répondu à ma précédente question, mais nous avons été trompés dans cette affaire, Monsieur le conseiller administratif! Dans mon quartier, certains immeubles sont tout neufs mais d'autres ont plus de 80 ans, et il y a très peu de parkings en sous-sol. Certains habitants ont joué le jeu et payé les 180 francs annuels pour obtenir un macaron, et ont décidé de laisser leur voiture pour utiliser les transports publics ou le vélo, ou encore se déplacer à pied. Les travaux concernant les égouts aux rues Patru, Vignier et Leschot ont commencé en juin de l'année passée. Les habitants de ce périmètre ont été patients et ont garé leur voi-

ture à la rue des Pavillons, à la rue des Maraîchers, etc., en espérant ne pas recevoir d'amende, parce que ce n'était pas tout près de chez eux. Ils espéraient que, quand la Ville aurait terminé ces travaux dans les trois rues concernées, la vie normale reprendrait. Mais non!

Vendredi dernier, le Touring Club Suisse a alerté tous les habitants de ces rues, en leur demandant de faire recours auprès de l'Office des transports et de la circulation. Que va-t-il se passer? La Ville de Genève fait des travaux de réaménagement dans ce quartier en pensant obtenir un bon résultat en faveur des habitants, mais maintenant ce sont ces derniers qui sont punis. Je vous l'affirme: comme j'habite l'une de ces rues, je suis en train de me demander si je ne vais pas faire recours.

Monsieur le conseiller administratif, j'ai une question à vous poser. En décembre 2001, l'Office des transports et de la circulation a changé de département. Ne pouvez-vous pas intervenir auprès de M. Cramer, membre de la grande Alternative, afin de discuter avec lui de ces problèmes? Auparavant, il est vrai, l'Office des transports et de la circulation dépendait d'un conseiller d'Etat membre de l'Entente, responsable du Département de justice et police et des transports, mais maintenant c'est bien d'un conseiller d'Etat membre de l'Alternative qu'il dépend – je sais qu'il n'a pas de permis de conduire et que ce sont ses copains qui le transportent en voiture, d'accord, mais il faut aller jusqu'au bout!

En tout cas, moi, j'ai encouragé tous les habitants que j'ai vus et qui ont reçu cet avis du Touring Club Suisse à faire recours, pour poser le problème. Comme je suis moi aussi l'un de ces habitants, peut-être ferai-je de même; je n'ai pas peur d'aller m'expliquer. Cependant, moi, je n'ai pas de macaron, car j'ai fait le choix de mettre ma voiture pas tout près de chez moi, dans un parking où je loue une place. En effet, je me suis dit que, comme ça, les habitants du quartier en seraient moins gênés. Mais les autorités ont trompé ces habitants, ils en sont tous persuadés maintenant, et ils ont accordé leur soutien au Touring Club Suisse. Il ne faudra pas venir dire qu'ils lui sont favorables, mais toujours est-il que c'est lui qui a pris leur défense. Trente-deux places de parc supprimées en zone bleue! Si vous parvenez à nous expliquer que la Ville de Genève a été trompée par l'Office des transports et de la circulation, tant mieux, mais les habitants n'ont pas compris cela ainsi. Je vous rappelle que les élections auront lieu dans une année, et je ne sais pas ce qu'ils voteront, ceux-là!

M. Didier Bonny (DC). M. Hediger a conclu son intervention en disant que le macaron représentait une amélioration pour les habitants. Je ne lui donne ni complètement tort ni complètement raison. Si l'on analyse la question le plus

objectivement possible, du point de vue des améliorations, il est clair qu'un habitant possédant le macaron peut maintenant, pour 180 francs par an, laisser sa voiture toute la semaine au même endroit sans aucun problème, et c'est une bonne chose; je pense que, de ce point de vue là, il n'y a rien à dire. S'il se déplace pendant la journée, c'est-à-dire pendant les heures de bureau, il a également de bonnes chances de retrouver une place pas trop loin de chez lui.

Cela fonctionne relativement bien, mais pas dans tous les quartiers. Pour prendre un exemple que je connais bien, celui des Pâquis, je vous dirai que c'est la catastrophe quelle que soit l'heure qu'il est; il est évident que, dans ce cas, il y a beaucoup trop de voitures par rapport au nombre de places disponibles. Si l'on réfléchit encore un peu plus loin, on peut se demander jusqu'à quel point, ayant fait cette constatation dès le départ, il est tout à fait correct de demander 180 francs alors que les chances d'obtenir une place ne sont pas très grandes. Mais ce point relève d'un autre débat.

Dans certains endroits, la situation est moins claire. Je le remarque là où j'habite à présent, juste au-dessus du quartier des Grottes, vers la Servette et le Grand-Pré. Monsieur Hediger, vous l'avez relevé à juste titre: s'il n'y a pas de contrôle plusieurs jours durant, j'ai pu le constater de mes propres yeux, on commence à ne plus trouver de place, même pendant la journée. En effet, quand il n'y a plus de contrôle quelque part, cela se sait très vite. On y voit alors des places occupées par des voitures frontalières – ce sont celles que l'on repère le plus facilement, grâce à leurs plaques minéralogiques, mais il y en a peut-être également qui viennent d'un peu plus loin dans le canton.

Certaines de mes collègues de travail viennent d'assez loin et, pendant des semaines entières, elles se parquent toute la journée en zone bleue alors que leur macaron ne les y autorise que pour une heure et demie; pendant tout ce temps, elles ne reçoivent aucune amende. Et, tout à coup, les contrôles reprennent pendant une semaine et elles en reçoivent deux ou trois en quelques jours. Néanmoins, le coût total de l'opération reste quand même très bas: trois amendes à 40 francs par mois, cela fait 120 francs, et ce n'est pas excessif.

Par conséquent, si l'on veut vraiment que le système des macarons fonctionne, il est clair qu'il faut améliorer le contrôle qui en est fait, et pas forcément avec la machine que vous essayez de nous faire acheter pour vos ASM, Monsieur Hediger – mais cela, c'est un autre débat que nous mènerons bientôt – mais, en tout cas, avec des moyens supplémentaires. Sinon, nos concitoyens vont commencer à râler ferme, car, même si la somme de 180 francs par an n'est pas très élevée, ils se diront finalement que, auparavant, ils n'avaient pas plus de droits, mais au moins ils ne les payaient pas. Il nous faut être très attentifs à cela, parce que, si nous ne faisons pas ce qu'il convient que nous fassions, cela va attiser la colère des citoyens.

M. Roman Juon (S). J'interviens parce que la pétition P-31 allant dans le même sens que ce qui vient d'être dit a été déposée concernant la Vieille-Ville et le quartier des Tranchées. En effet, ce système des macarons auquel nous avons cru ne fonctionne pas du tout. La preuve: la meilleure solution, si on possède une voiture et qu'on a payé son macaron à 180 francs par an, est de la parquer le dimanche pour ne la reprendre que le samedi ou le dimanche suivant. Je crois que tel n'est pas le but recherché.

Quant aux passe-droits, il y en a plus qu'il n'en faut. Je connais une étude d'avocat situé tout près de chez moi; à cet endroit, il y a cinq places en zone bleue alors que les personnes intéressées et pourvues du macaron ne sont que trois. Vous imaginez donc comment ce système fonctionne, et on découvre tous les jours des exemples comme celui-là. Il est clair que, dans certains quartiers, les zones bleues fonctionnent, mais pas dans d'autres. Cela fonctionnera-t-il un jour dans la Vieille-Ville? C'est surtout le contrôle de la police qui peut faire changer la situation. Quant à moi, il ne m'est jamais arrivé d'y trouver une place en zone bleue la journée, même s'il est vrai que j'utilise très peu ma voiture.

M. Roberto Broggin (Ve). La Vieille-Ville de la rive gauche vient de s'exprimer, la Vieille-Ville de la rive droite ne manquera pas non plus de le faire. Le quartier de Saint-Gervais est complètement sinistré en ce qui concerne ces problèmes, puisqu'il ne dispose même pas de zone bleue.

Les propos de certains des préopinants diabolisent l'étranger, et je trouve cela assez regrettable, parce que c'est le fait d'un courant populiste qui m'est absolument nauséabond.

Cent quatre-vingts francs par an, cela représente 50 centimes par jour pour avoir le droit de garer de manière illimitée dans le centre-ville – pas dans l'hypercentre. Lorsque l'on part en voyage, on peut très bien laisser sa voiture sur une zone bleue, et lorsque l'on est hospitalisé également, Monsieur Reichenbach; cette possibilité existe, ne nous faites pas croire le contraire. Ne nous dites pas que cela augmente les frais de l'automobile pour ceux qui en possèdent une. Le véritable coût de l'automobile, vous le savez très bien, ce sont les assurances, le garagiste, les équipements. Ce coût étant fort élevé, il ne faut pas se plaindre de cet ajout minime de 50 centimes pour payer l'occupation du domaine public. Vous savez que les automobiles sont de plus en plus grosses, qu'elles occupent de plus en plus d'espace sur le domaine public, et il est normal, à mon sens, qu'une redevance soit demandée aux personnes qui en disposent pour garer leur véhicule.

Vous nous dites que les automobilistes doivent toujours payer... Mais on ne peut pas faire payer à tous les habitants de la ville le choix que certains ont fait de posséder une automobile! Ceux qui n'en ont pas paient souvent 700 francs par an

pour avoir un abonnement général des TPG, mais cela, vous n'en parlez pas, vous passez comme chat sur braise sur le prix que les personnes non motorisées doivent payer pour que notre collectivité dispose de transports publics performants. Or ceux-ci servent toute la collectivité, il ne s'agit pas de véhicules privés relevant d'une mentalité purement égoïste. Voilà ce que je voulais vous dire.

Je renvoie ceux qui ne sont pas satisfaits de la solution du macaron aux journaux, où ils peuvent lire des annonces pour de nombreux box ou places de parc à louer dans des garages privatifs. Ainsi, ils peuvent, dans différents quartiers, trouver une place de parking où garer leur automobile chérie. Certaines de ces places coûtent 120 francs – il est vrai que, dans l'hypercentre, c'est un peu plus cher.

M. André Hediger, conseiller administratif. Sans vouloir allonger le débat, j'ai à vous communiquer quelques informations. Tout d'abord, je suis entièrement d'accord avec M. Bonny. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, habituer la population au système du macaron représente un long et patient travail d'éducation, qui nécessite par ailleurs un certain contrôle de ces zones bleues.

Bien sûr, certains habitants sont mécontents à cause des problèmes liés aux empiètements de certaines terrasses sur les zones bleues. Il y a même eu des réactions de commerçants et d'habitants qui avaient acheté un macaron mais qui ne trouvaient pas de place dans le quartier. D'après les chiffres dont j'ai connaissance, dans certains quartiers, on a vraisemblablement vendu plus de macarons qu'il n'y a de places en zone bleue. Je ne sais pas en fonction de quels critères le nombre de macarons vendu a été défini.

En ce qui me concerne, je me garderai d'affirmer que des passe-droits sont accordés à des automobiles aux plaques étrangères. Il y a les macarons pour les habitants, mais également pour les commerces, c'est-à-dire pour leurs employés. Vous savez que toute personne engagée comme salariée doit avoir un permis de travail, si elle vient de l'étranger. En outre, il est possible d'habiter dans un autre canton que le nôtre (Neuchâtel, Vaud, Valais) et de venir travailler à Genève. Si vous allez, le matin, à la rue de Lausanne ou sur l'autoroute, vous pourrez constater le nombre de voitures immatriculées dans d'autres cantons. Celles-ci appartiennent à des personnes qui viennent travailler à Genève et qui ont aussi le droit de bénéficier du macaron. Il faut donc être très prudent quand on s'engage dans ce type de raisonnement.

Le problème de fond, c'est que l'on manque de places de stationnement à Genève. Il s'agit plutôt de trouver le moyen d'empêcher les voitures d'entrer en ville, vu le peu de places existant en surface comme en sous-sol; il faut trouver des solutions pour que les véhicules s'arrêtent aux portes de Genève.

Le président. Je vous remercie. Il reste quelques orateurs inscrits, nous reprendrons le débat à 20 h 30.

6. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

7. Interpellations.

Néant.

8. Questions écrites.

Néant.

Séance levée à 19 h.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif	6090
2. Communications du bureau du Conseil municipal	6090
3. 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 472 500 francs, porté à 522 500 francs, pour l'étude des mesures d'aménagement urbain liées à la pétition N° 61 du conseil de quartier de la Jonction: «Amélioration de la sécurité des déplacements dans le quartier de la Jonction» (PR-46 A)	6092
4. 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 2 631 300 francs, dont à déduire la participation de la Société générale de surveillance d'un montant de 300 000 francs pour la place des Alpes, soit un montant de 2 331 000 francs, destiné à l'étude de diverses places et de liaisons piétonnes inscrites au 19 ^e programme d'investissements quadriennal (PR-49 A)	6116
5. Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 2 106 700 francs destiné aux travaux de marquages routiers dus à l'introduction des zones bleues en ville de Genève pour le stationnement des véhicules (PR-98 A)	6142
6. Propositions des conseillers municipaux	6158
7. Interpellations	6158
8. Questions écrites	6158

La mémorialiste:
Marguerite Conus