
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Sixième séance – Lundi 26 juin 2000, à 20 h 30

Présidence de M. Bernard Paillard, président

La séance est ouverte à 20 h 30 dans la salle du Grand Conseil.

Font excuser leur absence: *M. Alain Vaissade*, maire, *MM. André Hediger* et *Pierre Muller*, conseillers administratifs, *M^{me} Sophie Christen*, *MM. Jean-Marie Hainaut*, *François Harmann*, *M^{me} Vanessa Ischi*, *MM. Pierre Losio*, *Pierre Maudet* et *Jean-Luc Persoz*.

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

CONVOCATION

Par lettre du 14 juin 2000, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour lundi 26 juin et mardi 27 juin 2000, à 17 h et 20 h 30.

1. Communications du Conseil administratif.

Néant.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Le président. Je vous prie d'excuser l'absence de M. Vaissade, qui est retenu par des obligations liées à sa charge.

Nous commençons notre séance avec la clause d'urgence sur la résolution N° 23 que nous venons de recevoir et qui est intitulée: «Solidarité avec les gens du voyage».

3. Clause d'urgence sur la résolution de MM. Olivier Coste, Jean-Charles Rielle, M^{me} Michèle Künzler, MM. Alain Marquet, Jacques Mino, M^{mes} Marie Vanek, Marie-France Spielmann, M. Didier Bonny et M^{me} Michèle Ducret: «Solidarité avec les gens du voyage» (R-23).

M. Olivier Coste (S). Dans notre canton, il s'est passé des choses qui, toutes proportions gardées, sont semblables à ce qui s'est passé à Emmen et qui ont ému notre Conseil municipal. Nous serions des Tartuffe si nous ne réagissions pas à ce qui vient de se passer!

Je vous rappelle que les forains avaient été non pas chassés de notre ville, mais «provisoirement» déplacés à Versoix, il y a trente-cinq ans, pour pouvoir construire le complexe sportif de la Queue-d'Arve, alors qu'ils avaient vécu sur notre territoire pendant des décennies. C'est la raison pour laquelle, sans forcément proposer une solution sur le territoire de notre ville, le Conseil municipal se doit de réagir et, en tout cas, d'enjoindre le Conseil administratif de développer une synergie pour trouver une solution cantonale.

Le président. La parole n'étant plus demandée, je fais voter l'urgence, bien qu'il n'y ait qu'une dizaine de conseillers dans la salle! (*Rires.*)

Projet d'arrêté: soutien financier à l'Académie de musique

Mise aux voix, la clause d'urgence de la résolution est acceptée à la majorité (1 opposition et 2 abstentions).

Le président. Cet objet sera donc traité demain en début de séance.

Nous passons maintenant au projet d'arrêté N° 9 et à la motion N° 112 dont vous avez accepté l'urgence lors de la séance précédente. Je commence avec le projet d'arrêté N° 9.

4. Projet d'arrêté de M^{mes} Marie Vanek, Liliane Johner, Linda de Coulon, MM. Roman Juon, Alain Fischer, Jean-Charles Lathion et Roberto Brogginini: «Pour un soutien financier à l'Académie de musique» (PA-9)¹.

PROJET D'ARRÊTÉ

Considérant:

- que l'Académie de musique de Genève fait un excellent travail pour la culture musicale à Genève;
- qu'elle fonctionne seulement avec des dons et l'écolage des élèves fréquentant cette école;
- qu'elle met toutes ses forces pour continuer d'exister, malgré le fait qu'elle doit quitter les locaux qu'elle occupe;
- que ce déménagement engendre de lourdes charges financières;
- que le budget de ce déménagement est chiffré à une somme de 22 000 francs,

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition de 7 de ses membres,

arrête:

Article premier. – Le Conseil municipal décide de soutenir, à titre exceptionnel, l'Académie de musique de Genève en ouvrant un crédit de 20 000 francs pour qu'elle puisse continuer son travail d'académie de musique.

¹ Urgence acceptée, 209.

Art. 2. – Il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen de recriptions, d'avances ou de bons de caisse à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 20 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève dans le patrimoine administratif et amortie au moyen de 5 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année 2001.

M^{me} Marie Vanek (AdG/SI). Mesdames et Messieurs, je m'exprimerai au nom de l'Alternative. Comme nous vous l'avons déjà dit lorsque nous avons présenté l'urgence, nous avons été saisis d'une pétition concernant l'Académie de musique. En effet, celle-ci a rencontré des difficultés pour se reloger. Après de nombreuses démarches, elle a enfin trouvé des locaux, mais le loyer en est assez élevé. Le déménagement lui a occasionné passablement de frais.

Etant donné que nous n'avons pas pu satisfaire pleinement la demande des pétitionnaires, qui consistait à leur trouver des locaux, nous pouvons tout de même leur accorder un soutien financier pour tous les travaux qu'ils ont effectués. Je vous remercie.

Préconsultation

M. François Henry (L). J'entends dire, de la bouche de notre collègue M^{me} Vanek, qu'il s'agit bien d'une subvention cachée, parce qu'elle a elle-même employé le terme de «subvention».

M^{me} Marie Vanek (AdG/SI). Ce n'est pas une subvention!

M. François Henry. C'est bel et bien une subvention cachée. Je m'inscris en faux contre ce projet d'arrêté, car si l'on accorde une subvention, il est bien évident qu'il faut proposer, en contrepartie, une économie sur un autre poste de l'actif. Je demande aux signataires du projet d'arrêté N° 9 de préciser dans quelle mesure ils peuvent donner une subvention supplémentaire à cette académie, parce que, lorsqu'on déménage, en général, on demande de l'argent soit à la régie soit à des personnes qui peuvent offrir un soutien, mais en tout cas pas à la Ville. Je vous remercie de bien vouloir vous expliquer sur ce point.

Mise aux voix, la prise en considération de l'arrêté est acceptée à la majorité (quelques oppositions et 1 abstention).

Motion: coordination des plans de circulation entre Carouge et Genève

La parole n'étant pas demandée en premier ni en deuxième débat, l'arrêté est mis aux voix, article par article et dans son ensemble; il est accepté à la majorité (quelques oppositions et abstentions).

L'arrêté est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition de 7 de ses membres,

arrête:

Article premier. – Le Conseil municipal décide de soutenir, à titre exceptionnel, l'Académie de musique de Genève en ouvrant un crédit de 20 000 francs pour qu'elle puisse continuer son travail d'académie de musique.

Art. 2. – Il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen de rescriptions, d'avances ou de bons de caisse à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 20 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève dans le patrimoine administratif et amortie au moyen de 5 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année 2001.

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

5. Motion de MM. Sami Kanaan, Alain Marquet, M^{mes} Marie Vanek, Liliane Johner et M. Guy Savary: «En faveur du quartier des Acacias: coordination des plans de circulation entre Carouge et Genève» (M-112)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- l'ouverture, à l'automne 2000, du M-Parc (Migros) à Carouge et la mise en service, ce printemps, du parc relais de l'Etoile, avec l'augmentation de la circulation dans le quartier que ces deux événements pourraient entraîner;

¹ Urgence acceptée, 212.

Motion: coordination des plans de circulation entre Carouge et Genève

- la nécessité de coordonner l'application du plan de circulation de Carouge avec les travaux incombant à la Ville de Genève concernant la future ligne de tram des Acacias;
- les demandes du groupe d'associations Acacias 2000 concernant l'amélioration du cadre de vie et de la sécurité sur le chemin de l'école dans le quartier des Acacias, à Genève et à Carouge,

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de coordonner avec la Ville de Carouge la mise en place du plan de circulation dans le quartier des Acacias, à Genève et à Carouge, en particulier pour:

- prendre en compte les demandes du groupe Acacias 2000;
- éviter un trafic accru dans le quartier dû au M-Parc;
- établir des mesures de compensation en termes de places de parc comme conséquence de l'ouverture du parc relais de l'Etoile (pour les TPG, les livraisons, les motos, les cyclistes et les résidents);
- instaurer un régime de macarons pour les résidents du quartier;
- développer des zones à trafic modéré (30 km/h, 20 km/h, espaces piétons) dans le secteur.

M. Alain Marquet (Ve). J'aimerais brièvement rappeler à l'ensemble de cette assemblée que la coopérative Migros va ouvrir, au mois de novembre, un centre commercial de 23 000 m² dans la zone industrielle de la Praille. Ce centre engagera 160 salariés. Au-delà de l'argumentation développée par M. Persoz lors de la séance précédente, concernant l'accessibilité par l'autoroute de contournement ou par d'autres biais qui ne mettraient pas en péril la circulation à l'intérieur de la Ville de Carouge ou de la Ville de Genève, il est à relever que la zone de chalandise d'un tel magasin compterait de 1,5 million à 1,8 million de personnes. Il est vrai que toutes ces personnes ne circuleront pas en même temps sur l'autoroute de contournement, mais un certain nombre d'entre elles se retrouveront dans les localités concernées.

Comme la commune de Carouge a commencé à mettre en place, après de nombreuses années d'atermoiement, le plan de circulation dont elle disposait depuis sept ans déjà, par l'intermédiaire de M. Mouchet, maire actuel, il nous paraissait intéressant, essentiel, voire nécessaire que la Ville de Genève s'intéressât, elle aussi, à la mise en place d'un plan de circulation, qui tienne compte de l'afflux potentiel de personnes en voiture qui pourraient circuler à destination ou en partance de ce centre commercial.

Nous avons donc souhaité – le conseiller administratif concerné s'en est montré satisfait – que les deux collectivités mettent en commun une discussion pour

Motion: coordination des plans de circulation entre Carouge et Genève

savoir quelles seraient les mesures essentielles à prendre d'ici l'ouverture de ce centre commercial, de manière, et vous le comprendrez facilement, que de mauvaises habitudes ne soient pas prises dès l'ouverture de ce centre. En effet, si l'on n'a pas pris la peine de les éviter au préalable, celles-ci seront beaucoup plus difficiles à corriger ultérieurement.

Voilà la raison pour laquelle nous souhaitons que la commune de Genève prenne langue – elle l'a déjà fait – et donne encore un feu nouveau à ses entretiens avec la commune de Carouge, afin que les plans de circulation soient au mieux, lorsque l'ouverture de ce M-Parc sera effective.

Préconsultation

M. Pierre de Freudenreich (L). Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, c'est avec intérêt que le groupe libéral a pris connaissance de ce projet de motion. Il a deux observations de fond à faire.

La première concerne la coordination. Les motionnaires ont souligné qu'il était nécessaire de coordonner l'application du plan de circulation, mais, *a priori*, il nous a semblé que cela relevait du domaine de l'OTC (Office des transports et de la circulation), qui est dépendant du Département de justice et police et des transports et qui a, en matière de circulation, nous semblait-il, un rôle de coordination et une certaine compétence lui permettant de tenir compte de la problématique de la Ville de Genève et de la Ville de Carouge, afin de trouver les solutions les plus adaptées.

La deuxième remarque concerne le parc relais. Dans la motion, on nous cite le parking de l'Etoile et, d'après ce que l'on a compris, le but principal de ce parking serait justement de limiter le trafic pendulaire, puisque c'est un parking relais, qui permet normalement de poser son véhicule privé, à des conditions intéressantes, pour pouvoir utiliser les transports en commun. Nous aimerions donc savoir dans quelle mesure il est nécessaire de prendre des dispositions complémentaires ou compensatoires par rapport à cette infrastructure qui, justement, va dans le sens d'assurer une limitation du stationnement au centre-ville.

Par ailleurs, nous ne pouvons qu'abonder dans le sens de l'observation parfaitement légitime relative à la sécurité près des écoles, qui apparaît dans la motion.

En résumé, si les motionnaires pouvaient nous répondre sur ces deux points: d'une part, sur la coordination pour mener cette politique liée à la circulation et, d'autre part, par rapport à la réalité du parking de l'Etoile, nous pourrions éventuellement avoir un débat en commission ou le commencer ici. Je vous remercie.

Motion: coordination des plans de circulation entre Carouge et Genève

M. Alain Marquet (Ve). Je répondrai brièvement, Monsieur le président, aux interrogations légitimes de M. de Freudenreich. Si celui-ci remarque avec justesse que la décision d'aménagement appartient à l'OTC – ce que je peux comprendre – il est, malgré tout, des aménagements qui relèvent financièrement de la Ville. La Ville aura donc son mot à dire, puisque c'est elle qui paiera les aménagements sur son territoire, même si la décision relève de l'OTC.

Le parking de l'Etoile ne me semble pas le meilleur exemple à citer dans le cas qui nous occupe. En effet, si grand centre commercial il y a, je ne pense pas que les gens désirant se rendre dans un tel centre soient d'accord d'aller garer leur voiture dans un parking intermédiaire pour ensuite aller à pied au centre commercial et ramener leurs achats dans le parking de l'Etoile où leur véhicule est stationné. C'est un exemple que l'on peut mettre en rapport avec les grands centres commerciaux périphériques qui, justement, sont si appréciés du fait que le consommateur peut se rendre jusqu'à la porte du magasin avec son véhicule, le charger une fois les achats effectués et repartir sans avoir des kilomètres à faire pour transporter les marchandises qu'il a achetées.

Je voudrais également relever que la demande de coordination entre les deux collectivités, à savoir la Ville de Carouge et la Ville de Genève, se base aussi sur l'inquiétude des habitants du quartier devant l'augmentation probable du trafic autour de la zone du M-Parc. Il est évident que la Migros n'installe pas 23 000 m² de surface commerciale sans envisager de provoquer un certain trafic à l'aller et au retour. Il me paraissait assez légitime de soutenir la demande des habitants.

C'est pour cela que nous souhaitons que la commission, à défaut de pouvoir prendre des décisions, fasse des propositions pertinentes, qui, soutenues par une large majorité du Conseil municipal, devront être prises en compte par l'OTC dans les décisions d'aménagement futur que la Ville devra, de toute façon, payer.

M. Sami Kanaan (S). En bref complément à ce que vient de dire mon collègue Marquet, j'aimerais tout d'abord rappeler que, si la décision relève de l'OTC, les communes ont un droit d'initiative en matière de circulation et de transport, que la Ville n'a pas toujours, historiquement, suffisamment utilisé. Par ailleurs, comme les services de l'OTC sont chroniquement surchargés, ils ont même tendance – ils l'avouent ouvertement – à hiérarchiser leurs interventions pour ce genre de dossiers en fonction de la demande des communes, selon que celle-ci est formulée de manière plus ou moins explicite. Dans ce cas-là, je dirai que c'est un exemple qu'il faut saluer particulièrement, puisque deux communes se mettent ensemble pour user de ce droit d'initiative auprès des autorités cantonales pour faire avancer un certain nombre de points.

Motion: coordination des plans de circulation entre Carouge et Genève

Deuxièmement, il se peut en effet que l'invite relative au parc relais de l'Etoile ne soit pas formulée de manière optimale, dans la mesure où ce que nous considérons comme des mesures de compensation essentielles n'ont pas encore été réalisées. En effet, si le parc relais de l'Etoile doit être crédible, il faut non seulement qu'il existe, ce qui est le cas maintenant, et que les gens puissent y déposer leurs véhicules à des conditions favorables, mais qu'ensuite ils aient de vraies alternatives pour continuer leur chemin vers le centre. Il y a, bien sûr, toute une série de projets en gestation pour la rue des Acacias, mais il est vrai que, si l'offre des transports publics n'est pas améliorée, les gens ne seront pas forcément tentés d'abandonner leurs véhicules au parc relais de l'Etoile. Proposer des mesures de compensation équivaut donc surtout à faire progresser les projets en matière d'alternatives à la voiture pour continuer le chemin vers le centre. Je reconnais qu'il y a dans notre motion un problème de formulation, qui peut être corrigé en commission.

Le président. Vous nous proposez un renvoi en commission, Monsieur Kanaan?

M. Sami Kanaan. Non!

M^{me} Liliane Johner (AdG/TP). Les associations de parents d'élèves du quartier des Acacias et de Carouge ont exprimé leur préoccupation, suite aux diverses constructions génératrices d'augmentation de la circulation. Toutes ces associations ont mandaté l'ATE (Association transports et environnement) pour établir un diagnostic de sécurité et proposent des mesures urgentes sur le chemin de l'école, dans le quartier des Acacias. Cette étude en deux parties, comprenant le diagnostic de sécurité et les propositions y relatives, est très fouillée et pourra servir de référence aux Conseils administratifs des deux communes. M. Ferrazino est certainement en possession de cette étude.

Nous savons que les enfants et les personnes âgées sont très vulnérables et plusieurs accidents ont déjà endeuillé ce quartier, avec toutes leurs conséquences traumatisantes, bien entendu pour les proches, mais également pour les camarades d'école. La rue des Allobroges est l'exemple même d'une rue large, à forte circulation et bordant une école. Nous souhaitons un réaménagement en priorité, puisque, si je ne me trompe, un plan d'aménagement avait déjà été prévu en 1992. Le M-Parc sera inauguré cet automne et générera un flux de 6000 voitures, qui, dans sa majorité, passera par la Ville de Genève. Des mesures devront être mises en place rapidement.

Motion: coordination des plans de circulation entre Carouge et Genève

Nous souhaitons donc vivement qu'une réelle volonté se dégage entre les deux communes pour que ce quartier subisse le moins possible les nuisances dues à cette concentration de trafic. Je vous remercie.

M. Pierre de Freudenreich (L). Personnellement, je ne suis pas un défenseur acharné de l'automobile, quelle qu'en soit sa forme, et je suis particulièrement attaché aux incidences qu'implique une problématique de densité de circulation quand il y a une densité de population ainsi qu'aux problèmes liés à la pollution et à la sécurité. Personne ne peut nier ce type de problèmes; c'est une évidence.

Cependant, j'aimerais vous rendre attentifs à une chose. A partir du moment où une décision a été prise, en termes d'aménagement du territoire, de créer un centre commercial de la taille de celui de la Migros de la rue de Carouge, pour ne pas la nommer, cela entraîne, bien entendu, des conséquences au niveau de l'emploi et des accès, et M. Marquet l'a parfaitement dit tout à l'heure. Evidemment, on ne peut pas imaginer, vous lui transmettez, Monsieur le président, des gens sortir de la Migros avec des cabas et des poids importants sans avoir une facilité de transport significative, notamment – et vous en parliez tout à l'heure, Madame Johner, à juste titre – pour les familles, les personnes âgées, les personnes qui ont des difficultés pour se déplacer.

Il faut donc essayer de trouver la solution la plus adéquate pour coordonner des objectifs qui peuvent paraître, dans un premier temps, contradictoires. Il faut tenir compte de la réalité, à savoir que le centre existe; il a été réalisé bien qu'il corresponde peut-être à une logique ancienne. Aujourd'hui, vous souhaiteriez peut-être que ces centres de production commerciale soient à l'extérieur de la ville, avec des parkings ad hoc. Mais toujours est-il que nous nous trouvons face à une réalité. Vous ne pouvez pas, d'un coup de plume, même avec des propositions comportant des mesures telles que les macarons, les zones piétonnes, etc., aller trop loin dans la restriction de l'accessibilité de ce commerce, au risque, à terme, de le voir fermer et aller ailleurs, ce qui n'est pas forcément non plus dans l'intérêt des gens. De ce point de vue, je trouve que votre motion va un peu loin et j'espère qu'en commission vous trouverez des solutions plus raisonnables. Compte tenu de certains éléments excessifs, le groupe libéral s'abstiendra donc sur cette motion.

J'émettrai encore une remarque. Vous disiez, tout à l'heure, Monsieur Kanaan, que la Ville de Genève devait avoir l'initiative avec la Ville de Carouge pour que l'OTC tienne compte de la problématique concernant la circulation et les transports à cet endroit, parce que, si nous, Ville de Genève, ne les réveillions pas, ils allaient agir sans nous ou ne rien faire du tout. C'est aller un peu vite dans le raisonnement, car je pense que l'OTC se préoccupe quand même de ce type de

problèmes, d'autant plus qu'il s'agit de l'hypercentre. Si je comprends bien, les compétences de la Ville sont de payer les aménagements urbains qui sont consécutifs aux décisions que l'OTC prendra, en coordination avec la Ville ou pas. Aujourd'hui, c'est la réalité; c'est ainsi que cela fonctionne et pas autrement! Alors, changez la loi et nous verrons bien à ce moment-là! Faisons une chose après l'autre, Monsieur Kanaan. Je vous remercie de m'avoir écouté.

Le président. Je vous remercie, Monsieur de Freudenreich, mais je fais remarquer à l'assemblée que, jusqu'ici, personne n'a proposé le renvoi de la motion N° 112 en commission.

M. Alain Marquet (Ve). Oui, je suis favorable au renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement!

Le président. C'est bien ce qu'il me semblait, mais personne ne l'avait dit. La parole n'étant plus demandée, nous passons au vote.

Mis aux voix, la prise en considération de la motion et son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement sont acceptés sans opposition (quelques abstentions).

6. Motion de MM. Roman Juon et Sami Kanaan: «Pour des mesures concrètes en faveur de la qualité de vie de la population du quartier des Charmilles» (M-82)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- la forte urbanisation du quartier des Charmilles durant ces dernières années, surtout dans le périmètre situé entre la rue de Lyon et l'avenue d'Aire;
- la densité importante de population de toutes catégories d'âge et d'origine qui en résulte;
- le risque de voir cette densification s'accroître encore si les bâtiments actuellement prévus le long de la rue de Lyon au niveau du complexe commercial de Planète Charmilles et de l'école de l'Europe sont construits;

¹ «Mémorial 157^e année»: Annoncée, 4045.

- l'insuffisance notoire en infrastructures socioculturelles dans ce quartier, malgré la présence d'un nombre important d'enfants et de jeunes;
- l'absence de liens sociaux suffisants dans ce quartier en raison de l'augmentation rapide de la population et les risques importants d'exclusion et de conflits en tous genres;
- les dangers liés à la circulation automobile le long de l'avenue d'Aire, artère à forte fréquentation en enfants et familles, ainsi que la vitesse totalement excessive de la circulation sur la rue de Lyon et l'absence de passages piétonniers en nombre suffisant;
- les effets pervers de l'implantation de grands centres commerciaux multiusages, avec en particulier une politique très restrictive de leurs responsables en matière de présence et d'activités jugées indésirables par ces derniers, surtout liées aux jeunes, mais aussi aux activités politiques,

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à prendre rapidement les mesures suivantes, en présentant si nécessaire des crédits d'investissements au Conseil municipal:

1. demander à l'Etat de Genève d'entamer une révision du plan localisé de quartier N° 27930 (en faisant usage du droit d'initiative municipal en matière de PLQ), afin de renoncer à la construction de bâtiments industriels de sept étages le long de la rue de Lyon et de les remplacer par un espace de détente public sur la petite parcelle située entre l'école de l'Europe et la rue de Lyon (marquée A sur le plan ci-joint), ainsi que par un bâtiment de gabarit plus modeste, affecté à des activités artisanales et à des PME sur la parcelle plus grande située plus haut sur le même axe (marquée B sur le plan ci-joint);
2. donner à la Maison de quartier de Saint-Jean les moyens suffisants et le mandat de pouvoir s'occuper aussi des jeunes du quartier des Charmilles en général et plus particulièrement de ceux vivant dans le triangle formé par la rue de Lyon, l'avenue d'Aire et l'ancienne usine Tavano SA, quitte à envisager l'ouverture d'une antenne de la maison dans ce périmètre;
3. développer la présence d'infrastructures sociales et culturelles de proximité dans ce périmètre, en particulier des locaux en gestion accompagnée pour les jeunes;
4. renforcer les mesures de modération de circulation sur l'avenue d'Aire en la faisant passer à un statut de rue résidentielle;
5. demander à l'Etat de poser des radars de contrôle de vitesse le long de la rue de Lyon (dans les deux sens) afin de faire respecter la limitation de vitesse à 50 km/h;
6. mettre en place des passages piétonniers supplémentaires pour traverser la rue de Lyon, ainsi qu'une arborisation adéquate sur son côté gauche;

7. demander à l'Etat de réviser la législation en matière de domaine public et privé, afin que les espaces principaux situés dans les centres commerciaux de grande taille (comme Planète Charmilles) soient soumis aux mêmes règles et usages que le domaine public (par exemple pour le libre passage des passants ou la possibilité de récolter des signatures et de tenir des stands d'information).

Annexe: un plan.

Le président. Nous avons reçu, concernant cet objet, la motion préjudicielle N° 117 signée par M^{mes} Michèle Künzler et Vanessa Ischi, qui s'intitule «Pour un développement harmonieux des quartiers d'Aire, de la Concorde, des Charmilles et de Châtelaine».

PROJET DE MOTION PRÉJUDICIELLE

Les motionnaires proposent au Conseil municipal la création d'une commission ad hoc qui devra présenter rapidement un rapport sur les diverses propositions concernant l'aménagement, les équipements socioculturels et la circulation dans le périmètre compris entre le Rhône, la rue de Lyon et l'avenue de l'Ain.

M^{me} Michèle Künzler (Ve). Nous avons déposé cette motion préjudicielle parce que, si les problèmes de Planète Charmilles et alentours sont certes importants, il nous semblait qu'il fallait considérer cela dans un cadre plus large. D'énormes problèmes se posent dans le quartier des Charmilles et ses environs, qui est en plein développement et où de très nombreuses constructions ont été prévues: il y aura un cycle, deux écoles, des stations RER, un parc à la place du stade des Charmilles, il y a la zone industrielle qui est encore en question...

Nous pensons qu'il est très important de créer une commission ad hoc pour voir où il est réellement nécessaire d'implanter de nouvelles structures. Mais pourquoi ne pas renvoyer la motion N° 82 à la commission de l'aménagement? Parce que je crois que la motion déposée par MM. Juon et Kanaan contient aussi l'idée – à développer – du problème social. Nous en avons par ailleurs déjà parlé. J'estime donc nécessaire de créer une commission ad hoc. En effet, il y a beaucoup de problèmes à régler dans ce quartier, et il faudra peut-être aussi penser à d'autres solutions, par exemple à des échanges fonciers. Il nous paraît particulièrement important de penser maintenant au développement de ce quartier. C'est pour cela que nous avons déposé cette motion préjudicielle qui demande la création d'une commission ad hoc. Il s'agit d'une solution lourde, mais il nous semble qu'elle est absolument nécessaire dans ce cas.

Préconsultation sur la motion préjudicielle

M. Sami Kanaan (S). J'aimerais préciser tout de suite que nous appuyons la motion préjudicielle de nos collègues écologistes. Nous voulions également vous proposer l'idée de créer une commission ad hoc. Je reviendrai peut-être plus tard à la motion principale, mais celle-ci couvre de nombreux problèmes qui dépass-

sent largement le cadre de la commission de l'aménagement. Nous estimons effectivement qu'aborder cela de manière globale et cohérente – je dirais de manière interdisciplinaire – à l'échelle du quartier, en tenant compte de la dimension sociale, de la circulation, de l'aménagement, entre autres, est une excellente idée. Nous avons déjà fait cette expérience avec Saint-Gervais, et elle s'est révélée assez positive. Le groupe socialiste soutiendra donc la motion préjudicielle, et je reviendrai plus tard à la motion principale.

Le président. Merci, Monsieur Kanaan. Vous soutenez donc cette motion préjudicielle et vous proposez un renvoi en commission?

M. Sami Kanaan. Je propose de créer une commission ad hoc! C'est en cela que consiste la motion préjudicielle.

M^{me} Liliane Johner (AdG/TP). Il est évident que ce quartier se densifie à la vitesse grand V, que cela engendre forcément des besoins socioculturels et que la réponse à ceux-ci ne suit pas toujours ou ne correspond pas toujours à cette augmentation de population. La motion N° 82 évoque un éventail de paramètres qui, à nos yeux également, mérite que l'on s'y arrête. Nous devons permettre aux habitants de ce quartier d'évoluer dans le cadre de vie le plus harmonieux possible. Nous adhérons à l'idée contenue dans la motion préjudicielle de former une commission ad hoc, ce qui permettra d'aborder dans leur globalité toutes les questions liées à la motion N° 82. Nous soutiendrons donc la motion principale ainsi que la motion préjudicielle.

M. Robert Pattaroni (DC). Pour nous, c'est un peu une question de principe. Nous aimerions bien avoir une réponse dans cette enceinte. Il est vrai que l'on a des exemples de commissions ad hoc: vous vous rappelez celle pour la transformation et l'amélioration des structures de la Ville, la CADHER (commission ad hoc pour l'examen des réformes en Ville); on en a eu une en son temps pour tout le complexe de Wilson, et maintenant il en existe une autre pour Saint-Gervais. Il y a donc des occasions où l'on considère qu'il vaut la peine de créer une commission ad hoc; on n'est pas toujours sûrs de la raison pour laquelle on le fait ou non, mais enfin, apparemment, à certains moments, en tout cas toutes les X années, on prend cette décision.

On se trouve maintenant confrontés à divers problèmes concernant un quartier. Et l'on se dit que, finalement, pour avoir une vue d'ensemble, on va créer une

commission ad hoc. Bon! La question qui s'ensuit, Monsieur le président, c'est que, comme vous le savez, d'autres quartiers présentent également un ensemble de problèmes à étudier, par exemple les Pâquis, la Jonction, Cité-Rive, où la situation est assez complexe. On finit donc par se demander s'il vaut la peine de créer une commission ad hoc pour chaque quartier. Mais que fait-on alors avec la commission de l'aménagement? Ne va-t-on pas perdre une certaine vue d'ensemble du problème? Nous considérons qu'il faut y réfléchir à deux fois et, pour le moment, nous trouvons qu'il n'y a pas assez de raisons de dire oui à la motion préjudicielle proposant de créer une commission ad hoc pour le périmètre concerné par la motion N° 82.

M. Christian Zaugg (AdG/SI). Je suis un peu navré vis-à-vis de Michèle Künzler, mais la motion préjudicielle présentée soulève quelques questions d'organisation. Tout cela part certes d'un très bon sentiment et il est vrai qu'il y a de véritables enjeux d'aménagement du côté des Charmilles, mais le problème qui se pose, c'est que nous n'avons pas le don d'ubiquité! Nous sommes déjà tous mobilisés dans un certain nombre de commissions: ad hoc Saint-Gervais, aménagement et d'autres. Et quand donc cette nouvelle commission ad hoc se réunirait-elle? Cela nous crée franchement quelques difficultés et nous conduit, malheureusement, à adopter une attitude réservée vis-à-vis de cette proposition.

M^{me} Michèle Künzler (Ve). Je vous l'ai déjà expliqué auparavant; pour notre part, nous aurions pu renvoyer la motion N° 82 à la commission de l'aménagement. Mais celle-ci ne traite pas tous les problèmes liés également au social. Il est vraiment nécessaire de mettre sur pied une plate-forme de discussion plus large, parce que la question dépasse le périmètre de Planète Charmilles: il y aura tous les problèmes liés au développement de deux écoles, du cycle, de l'aménagement de toute la zone naturelle du bord du Rhône et, par ailleurs, il y a des problèmes de circulation. Je crois que tout cela dépasse ce qui se passe normalement dans le cadre de quartiers où il existe quelques plans d'aménagement.

Il y aura aussi les stations RER et les zones industrielles. Je propose de renvoyer également à la commission ad hoc, si elle est créée, la motion N° 106, déposée par le Parti libéral, sur les zones industrielles, parce que cela forme un ensemble! Ce qui est frappant dans ce quartier, c'est que la plupart des parcelles sont en mains publiques ou parapubliques. En fait, on crée des aménagements merdiques, si je peux me permettre ce terme! C'est à ce titre-là qu'il faut vraiment intervenir. En effet, les aménagements, les logements sociaux sont installés au bord de l'avenue de l'Ain, que traversent chaque jour 45 000 véhicules. D'autre part, une multitude de projets sont déjà en cours dans ce secteur – je crois que l'on

en compte 150 – et, ces dernières années, la population du quartier a augmenté de 25%. Il y a aussi des campagnes à protéger, comme les campagnes Cayla, Masset et Concorde.

C'est donc vraiment un ensemble de problèmes que l'on doit étudier concernant ce secteur et, à mon avis, il est essentiel de créer une commission ad hoc. On trouvera le temps de se réunir! Certaines commissions se réunissent actuellement beaucoup moins; la CADHER est en veilleuse. Si les gens qui s'intéressent à ce sujet veulent se réunir, ils en trouveront le temps. Il y a assez de gens habitant ces quartiers qui ont aussi envie de faire quelque chose.

M. Sami Kanaan (S). Je crois que l'on se trouve devant un cas assez intéressant où deux logiques se confrontent: la logique institutionnelle et administrative, qui est la nôtre ici d'habitude, selon laquelle le Conseil municipal, l'administration municipale, le département de l'aménagement et des constructions, le département des affaires sociales, et ainsi de suite, s'organisent par thème, en quelque sorte, c'est-à-dire par domaine d'activité. Par ailleurs, il y a l'autre logique, qui est celle de la vie de tous les jours, où les gens ne perçoivent pas nécessairement les problèmes selon cette optique, mais plutôt en fonction de leur vie quotidienne et donc forcément comme une combinaison de ces différents facteurs. La population comprend de moins en moins qu'on lui réponde: «Désolé, moi, je m'occupe du parc; cette question-là concerne un autre service.» Je ne fais aucun reproche aux services, c'est normal, c'est la tradition administrative qui le veut ainsi. C'est la même chose pour les commissions: une spécialisation partielle se fait, et la commission de l'aménagement traite des problèmes d'aménagement et de circulation, la commission sociale des affaires sociales, etc.

Or, dans le cas particulier de la motion N° 82 – j'aimerais vraiment insister sur ce que vient de dire ma collègue M^{me} Künzler – il y a une problématique générale. On pourrait bien sûr se dire que, dans tout quartier, il faudrait aborder les choses de manière globale. Mais il se trouve effectivement que, comme l'a dit ma collègue M^{me} Künzler, dans le cas des Charmilles, les choses sont allées très vite et de manière approfondie, pour ainsi dire, dans tous ces aspects: sociaux, d'aménagement urbanistique, de circulation. Il y a de vrais enjeux dans ce secteur – pas nécessairement des problèmes gravissimes ou urgentissimes – et un souhait local d'apporter une réponse si possible cohérente aux différents aspects des problèmes concrets de tous les jours.

Je crois que c'est à nous de nous adapter dans la mesure du possible à la logique extérieure, celle de la population. C'est à nous de prendre nos responsabilités et de nous organiser en conséquence. Il est vrai que cela peut servir d'expérience. Peut-être qu'un jour, je n'en sais rien – on verra comment évoluent les

débats politiques en ville – on se rendra compte qu'il n'est pas inintéressant d'appliquer cette logique à plusieurs quartiers en fonction de leur situation spécifique et qu'il y a peut-être plus de cohérence à aborder de la sorte les quartiers de cette ville, qui ont tous une identité forte et en général un périmètre bien défini, plutôt que de manière sectorielle. Je crois que, dans ce cas-là, l'interdisciplinarité se justifie réellement. J'invite donc sincèrement mes collègues à surmonter leur crainte des questions pratiques et à accepter l'idée d'une commission ad hoc pour le quartier des Charmilles. Je crois que la population appréciera cet effort, quitte ensuite à ce que chaque groupe se situe concrètement par rapport à ces différents enjeux.

M. Mark Muller (L). Le groupe libéral considère qu'il n'est pas opportun de créer une commission ad hoc pour traiter du présent sujet. Il existe une commission de l'aménagement et de l'environnement, composée de conseillers municipaux présents dans cette salle. Ce n'est pas parce qu'ils sont membres de la commission de l'aménagement et de l'environnement qu'ils ne sont pas capables d'appréhender des questions d'ordre social ou de tout autre type. L'aménagement du territoire en tant que tel est pluridisciplinaire, car il fait appel à des notions telles que l'environnement, l'économie, le social, les transports, le logement... C'est précisément dans le cadre de la commission de l'aménagement que nous devons examiner les problèmes liés à celui d'un quartier, en ayant effectivement à l'esprit des préoccupations de différents ordres. Telle est la première raison pour laquelle nous pensons que la création de cette commission n'est pas opportune.

La deuxième raison est celle qu'a développée M. Zaugg tout à l'heure: nous pensons qu'il faut essayer de limiter l'inflation de réunions et la création de commissions ad hoc. Il s'agirait là d'une création intempestive d'une telle commission. D'autres sujets mériteraient probablement encore davantage la création de commissions ad hoc. Si nous voulons en former une, essayons peut-être au moins, dans un premier temps, de réfléchir aux priorités et de créer, le cas échéant, une commission ad hoc pour les problèmes vraiment les plus urgents. Je crois que cette réflexion n'a pas eu lieu. Il nous paraîtrait donc précipité aujourd'hui de créer cette commission ad hoc, et nous proposerons – ou proposerions, dans l'hypothèse où la motion préjudicielle serait acceptée – plutôt le renvoi de la motion principale à la commission de l'aménagement.

M. Roman Juon (S). Pour revenir sur ce que mon collègue M. Kanaan a dit tout à l'heure et la suggestion, ou la remarque, peut-être désabusée de M. Pattaroni, je crois que les commissions ad hoc de quartier sont extrêmement intéressantes.

Nous sommes en train de plancher en ce moment sur un projet qui va encore plus loin que ce que demande la motion préjudicielle et qui consiste à demander au Conseil administratif – ou bien de décider nous-mêmes – que nous soyons beaucoup mieux représentés dans les décisions de celui-ci ou dans ce qu’il fait au niveau de la ville. Par exemple, le Conseil administratif invite les habitants pour discuter d’un aménagement public de quartier, il invite bien entendu les conseillers municipaux; on devrait nous pousser, de manière presque un peu plus «obligatoire», par le biais de commissions ad hoc par exemple, à nous impliquer beaucoup plus par rapport aux responsabilités pour lesquelles nous sommes élus. En effet, dans un parlement municipal, nous devrions représenter nos quartiers, et nous ne le faisons pas assez. Pourquoi n’aurions-nous pas aussi un jour des élections où nous représenterions notre quartier et où nous serions élus par celui-ci et non pas par toute la commune? Je crois que cela constituerait une bien meilleure approche des lieux que nous habitons et des gens que nous représentons.

M. Michel Ducret (R). Il est assez amusant de voir le groupe socialiste, près de dix ans plus tard, rejoindre les préoccupations du groupe radical et, je dois le dire, du groupe écologiste de l’époque, à propos de l’aménagement des Charmilles, ainsi que, par la motion préjudicielle de ce soir, de l’aménagement du secteur d’Aire, de la Concorde, etc. Dommage que ce soit si tard! En effet, si vous nous aviez écoutés et suivis à l’époque, on n’en serait certainement pas là, face à cette situation que vous déplorez. Cela étant, vous souhaitez maintenant un développement harmonieux des quartiers d’Aire, de la Concorde, des Charmilles, de Châtelaine, un développement harmonieux que vous avez condamné sans appel, absolument sans vouloir écouter ce que nous vous disions à l’époque, c’est-à-dire que la situation ne serait pas viable avec des densités de population pareilles et des aménagements tels qu’ils étaient proposés.

Maintenant, vous voulez rattraper le coup avec des propositions qui sont des fourre-tout où l’on demande d’une part de réviser le plan localisé de quartier et d’autre part de prendre des mesures sociales, de changer les lois. En effet, il faut changer les lois – évidemment! Il n’y a rien de plus simple! – et la frontière entre le domaine public et le domaine privé n’est plus chose respectable.

Nous, aujourd’hui, nous vous écoutons, perplexes. Nous écoutons également les Verts émettre la proposition de créer une commission ad hoc exprès pour ce secteur, alors que nous ne sommes même pas propriétaires du dixième des parcelles. Vous voulez faire une commission ad hoc... pourquoi pas une fondation, pendant qu’on y est? Une commission ad hoc qui fait quoi, Mesdames et Messieurs? Que proposez-vous ici? En fait, de nier tout bonnement les compétences de la commission de l’aménagement existante. Les quinze conseillers municipaux membres de la commission de l’aménagement ne seraient-ils par hasard pas

assez compétents? Vous surchargez les capacités des groupes politiques, car nous sommes à la limite de nos possibilités de participer à des commissions. Vous le savez pertinemment, nous l'avons déjà fait remarquer: à raison de deux conseillers municipaux par commission au minimum, il n'est plus possible pour les petits groupes politiques de participer à toutes les commissions.

Vous tentez de vous substituer aux compétences de l'administration, lesquelles sont bonnes, voire remarquables en matière d'urbanisme en ville de Genève, de même qu'à celles du Conseil administratif. C'est son devoir, et pas le nôtre, de se réunir et de se concerter. Si vous voulez aller dans le sens d'un meilleur aménagement du quartier en question, il s'agit de saisir le Conseil administratif d'une demande de proposition visant ce but et non de créer une commission ad hoc.

Enfin, vous court-circuitez les souhaits de votre propre majorité pour ce qui est de faire mieux participer les habitants des quartiers, car vous prenez leur place en créant une commission où vous allez vaguement auditionner qui vous voulez pour sortir un projet, lequel n'aura de toute façon pas un accueil plus favorable que s'il sortait des tiroirs de l'administration. C'est vraiment faire perdre leur temps aux conseillers municipaux et leur argent aux contribuables, et cela n'aboutira à rien de constructif. Mesdames et Messieurs, je vous invite à ne pas créer de commission ad hoc pour le présent objet.

Quant aux mesures concrètes en faveur de la qualité de vie de la population du quartier des Charmilles, il faudra peut-être faire un peu le détail dans les propositions de la motion N° 82. Certaines sont parfaitement acceptables, d'autres sont, hélas, les conséquences de ce que le groupe des proposant de cette motion lui-même a refusé d'admettre à l'époque où nous avons émis nos critiques sur l'aménagement de ce secteur. Nous ne pouvons pas mettre maintenant des emplâtres sur des jambes de bois, cela ne sert plus à rien. J'invite donc les auteurs de la motion N° 82 à découper leurs propositions de manière satisfaisante, afin que l'on puisse soutenir celles qui sont envisageables aujourd'hui et faire autre chose de celles qui ne sont pas acceptables. Je vous remercie de votre attention.

M^{me} Michèle Künzler (Ve). Excusez-moi d'intervenir une troisième fois, mais je pense qu'il est dommage d'avoir peur de perdre de l'argent, du temps et toute sorte de choses. Je crois aussi qu'il ne convient pas de découper la motion N° 82. Ce que nous demandons finalement, c'est un projet axé sur différents points en même temps, afin qu'il y ait une vision d'ensemble de la question. Il est clair que l'on peut envoyer cette motion à la commission de l'aménagement, mais l'on n'aura pas alors un point de vue global sur le problème. Je fais partie de ladite commission et je ne pense pas que ses membres soient spécialement plus incompétents qu'ailleurs.

Néanmoins, je pense que le périmètre concerné par la motion préjudicielle nécessite vraiment, à l'heure actuelle, que l'on fasse un projet d'ensemble. En effet, si l'on ne fait rien et que l'on n'a aucun projet, eh bien, tout va rester comme c'est le cas actuellement, c'est-à-dire que les logements se trouveront dans les lieux les plus mal situés, les zones industrielles seront parcellisées et pas forcément au bon endroit, le parc va devenir inadéquat... Je crois qu'il est vraiment stupide de ne pas agir maintenant.

Si, en dernier recours, on renvoie la motion N° 82 à la commission de l'aménagement, eh bien, tant mieux, mais où parlera-t-on alors des problèmes sociaux? J'avais déjà évoqué ce sujet à propos des équipements sociaux: en fait, comme équipements sociaux, il n'y a que le cimetière, dans le secteur des Charmilles! Il existe peu de choses dans le domaine social au centre même du quartier. Il est vrai qu'en haut du quartier la création d'une école de quatre classes a été votée à l'arraché par le Conseil municipal, et il manque une nouvelle école. On construira l'école allemande, mais on ne sait pas exactement où bâtir le cycle d'orientation. Nous sommes vraiment à un moment crucial, avant qu'il soit trop tard et que l'on s'empêtre dans un aménagement parcellisé et inconséquent.

M. Daniel Sormanni (S). Vous transmettez à M. Ducret, Monsieur le président, qu'il a la mémoire assez courte et sélective. D'ailleurs, si j'ai bien compris ses propos, il nous suggère de ne rien faire et donc de laisser en l'état la situation, laquelle est relativement difficile et dramatique dans le quartier des Charmilles, avec les conséquences que cela occasionnera dans l'avenir!

Il faut se remettre un peu en mémoire la genèse du projet. M. Ducret le sait très bien, parce qu'il est aussi un ancien membre du Conseil municipal, mais il est amnésique quand cela l'arrange. Il s'agit de se souvenir quand même des conditions dans lesquelles s'est organisé ce quartier et de la façon dont cela s'est fait. On constate que, une fois de plus, on était à un moment donné obligés d'opter pour un compromis. Je vous rappelle les difficultés concernant l'usine des Charmilles, qui s'appelait alors Ateliers des Charmilles et qui est aujourd'hui Charmilles Technologies, la vente des terrains y afférents et, finalement, la conséquence: la construction des logements suite à cette vente, laquelle était nécessaire à l'usine des Charmilles afin de lui permettre de se redéployer ailleurs et de conserver des emplois. Je pense que tout un chacun ici n'y est peut-être pas insensible. En tout cas, la droite économique nous dit toujours qu'elle est sensible à l'emploi, mais, si on l'avait écoutée, l'usine des Charmilles serait aujourd'hui fermée. La conséquence de cette vente des terrains à des prix relativement élevés afin de permettre à cette usine de se redéployer, c'est qu'il a fallu ensuite, pour rentabiliser le coût des terrains, avoir un projet urbanistique un peu trop important. On peut se demander s'il fallait accepter cela ou non. Il est certain que la

pesée d'intérêts à laquelle étaient confrontés à l'époque la population, le Grand Conseil et évidemment le Conseil municipal, représentait un problème très difficile à résoudre. Le Conseil municipal a accepté le plan localisé de quartier du bout des doigts, si je m'en souviens bien, et après de très longues palabres. En ce qui me concerne, je crois que, même si le type d'urbanisme de ce secteur nous semble aujourd'hui totalement exagéré, nous avons tout de même fait le bon choix, parce que nous avons sauvé quelques dizaines, voire quelques centaines d'emplois à l'usine des Charmilles.

Cela ne veut pas dire qu'il ne faut rien faire aujourd'hui. Je suis d'avis qu'il nous faut trouver des solutions et essayer d'aménager le quartier des Charmilles et ses environs ou d'en améliorer l'aménagement. C'est pour cela que je pense qu'il est quand même utile de créer une commission ad hoc et d'étudier soigneusement, en concertation avec les habitants du quartier – dont je suis – un aménagement qui puisse permettre un développement harmonieux à l'avenir.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Les quartiers dont nous parlons, et tout particulièrement celui des Charmilles, nécessitent immanquablement un intérêt tout particulier de notre part. Dès lors, il appartiendra à votre Conseil de déterminer si cet objet doit être traité à la commission de l'aménagement ou dans le cadre d'une commission ad hoc. Ce qui nous préoccupe en tout cas, au sein du Conseil administratif, c'est de pouvoir répondre à l'évolution sociale de ces quartiers sans que des aménagements nouveaux viennent contribuer à dégrader une situation déjà fort difficile.

De mon côté, cela fait des mois que je travaille sur le dossier des Charmilles, en relation avec la motion N° 82, puisque j'ai demandé à mes services de rencontrer les propriétaires concernés, afin d'envisager à quelles conditions ils pourraient renoncer à la construction des deux bâtiments prévus, qui borderaient la rue de Lyon et dont l'un se situerait en face de l'école de l'Europe. Je peux vous dire que le dossier est complexe, déjà d'un point de vue juridique, car les propriétaires de ces parcelles prétendent qu'ils sont au bénéfice d'une autorisation de construire non périmée, quand bien même elle n'a pas été renouvelée, parce qu'ils ont déjà créé les garages en sous-sol. Vérification faite, il s'avère qu'il n'a effectivement été délivré à l'époque qu'une seule autorisation, tant pour les sous-sols que pour les bâtiments. Il y a donc là une problématique juridique qui n'est pas simple.

L'aspect architectural aussi est relativement complexe, car, dans le plan localisé de quartier en force, les deux bâtiments industriels étaient prévus notamment en tant que pare-bruit pour les immeubles de logement se trouvant derrière eux. Cependant, il apparaît difficilement envisageable aujourd'hui de voir s'ériger

devant le petit préau de l'école de l'Europe un immeuble qui viendrait en front terminer cet aménagement. J'ai donc demandé aux propriétaires des parcelles en question d'examiner la possibilité de trouver une solution et de négocier.

Pour ne rien vous cacher, j'ai reçu il y a quelques jours une lettre datée du 16 juin émanant de leur architecte, laquelle donne également quelques éléments quant à l'aspect financier du dossier. Favre Guth SA, qui représente l'ensemble du projet d'immeubles artisanaux dénommé «Les Charmilles», a calculé le coût de l'indemnité qui, selon ce bureau d'architectes, correspondrait à la non-réalisation des deux immeubles – je dis bien: des deux immeubles – et s'élèverait à 9 967 600 francs! Il s'agirait donc de près de 10 millions de francs! Bien évidemment, comme vous pouvez l'imaginer, je suis en train de vérifier le calcul qui m'a été présenté. J'ai déjà vu un certain nombre d'éléments qui me permettent de dire que ces chiffres devront bien entendu être revus à la baisse.

Pour ma part, je pense qu'une solution négociée, en raison des différentes données que j'ai rappelées tout à l'heure, devrait concerner essentiellement l'immeuble situé devant l'école de l'Europe. L'autre immeuble, en haut de la rue de Lyon, pourrait néanmoins voir le jour avec des gabarits raisonnables.

Cela permettrait, en tout cas d'un point de vue financier, de trouver une solution beaucoup plus compatible avec ce que nous avons envisagé et également de répondre à un souci qui a toujours été celui de la Ville de Genève et qui, sauf erreur de ma part, a également été manifesté au sein de votre Conseil aujourd'hui, c'est-à-dire de conserver, dans la mesure du possible, toutes les parcelles que nous possédons, afin d'y développer des activités industrielles. En tout cas, la reprise économique que nous pouvons saluer actuellement nous montre que ceux qui se sont battus pour préserver les terrains industriels en ville de Genève avaient très largement raison, puisque nous sommes sollicités aujourd'hui de manière nouvelle, il est vrai, mais très importante, afin de répondre à des demandes d'activités industrielles. La Ville de Genève peut se féliciter d'avoir conservé ces terrains précisément pour répondre à cette offre. En matière d'aménagement, comme le disait M. Mark Muller, cela fait effectivement appel à toute une série de paramètres très larges et également à des notions qui ne doivent pas s'arrêter au court terme mais qui nous obligent à voir non seulement à moyen terme mais aussi à long terme, tout particulièrement en ce qui concerne la diversité des différentes activités économiques que nous pouvons abriter.

Etant donné que mon collègue Manuel Tornare et moi-même devons bientôt quitter cette enceinte, je tenais à vous donner ces éléments dans le cadre de la motion M-82. Nous nous attelons au dossier des Charmilles. Nous allons étudier la proposition qui nous a été faite et que je viens de mentionner, laquelle est manifestement inacceptable vu son montant; mais nous persistons à essayer de trouver une solution permettant de préserver les intérêts du quartier des Charmilles, ou en

tout cas de ne pas détériorer davantage une situation déjà très tendue, comme tout le monde le reconnaît aujourd'hui. Par conséquent, nous sommes prêts à aller devant la commission que vous choisirez pour vous tenir au courant de l'évolution de ce dossier et tenir compte des paramètres que vous pourrez nous indiquer.

M. Michel Ducret (R). Je suis très content d'entendre M. Ferrazino s'exprimer à ce sujet et dire que l'on ne va pas laisser la situation en l'état. En effet, pour notre part, nous n'entendons pas approuver le projet de ne rien faire aux Charmilles, ce qui laisserait comme héritage pour l'avenir des murs aveugles et des dalles de béton armé.

A l'attention de M. Sormanni, je rappelle que, nous, nous n'avons pas la mémoire courte. Nous avons simplement fait un choix entre deux problèmes sociaux; de toute façon, il y en avait deux: l'un était dû au chômage, l'autre au type d'urbanisme déficient que l'on allait promouvoir. Nous avons préféré regarder l'avenir, et M. Sormanni la situation immédiate. Je pense que, pour quelques centaines de francs de différence, le résultat eût été le même en ce qui concerne les Ateliers des Charmilles. Je vous rappelle d'ailleurs que l'amendement que nous avons déposé à l'époque avec le groupe écologiste consistait à demander une densité équivalente, mais avec un projet d'urbanisme beaucoup plus près du sol et des bâtiments beaucoup moins hauts; on pouvait certainement arriver alors à une solution agréable. Je vous signale aussi que la densité du quartier des Charmilles est équivalente à celle du Vieux-Carouge, ce qui montre que l'on peut parfaitement réaliser un projet urbanistique autrement qu'en hauteur et en fonction de la densité de population. C'était donc sur cette base que nous avons proposé un type d'urbanisme différent. Il ne consistait pas à diminuer la densité de population du quartier, ni à accorder moins d'argent pour le déménagement des Ateliers des Charmilles, mais il s'agissait simplement d'un autre urbanisme, à l'échelle humaine.

C'est cela que vous avez refusé. Voilà ce qu'il faut garder en mémoire. Le Conseil municipal a été pratiquement mis en demeure à l'époque par le président socialiste du Département des travaux publics d'alors d'accepter ce plan localisé de quartier, par une lettre arrivée en début de séance. C'est la conséquence d'un prix payé, jugé peut-être abusif par certains. Toujours est-il que le résultat est là. Et c'est maintenant, treize ans après, qu'il faut, selon vous, réparer les dégâts. Nous vous avons avertis et, moi, je ne suis pas prêt à recevoir des leçons du groupe socialiste sur ce sujet.

M. Sami Kanaan (S). Il y a en quelque sorte un mélange complet entre le débat sur la motion préjudicielle et celui qui porte sur le fond. En effet, on n'a

jamais vraiment parlé de la motion N° 82 en tant que telle. J'aimerais dire au préalable à mes collègues soucieux de la fréquence des séances que celles d'une commission ad hoc en remplacent d'autres à la commission de l'aménagement. En effet, si la motion N° 82 est renvoyée en commission – ce que j'espère, indépendamment de savoir dans laquelle – ce n'est pas une problématique simple qu'il faudra traiter, et il y sera donc forcément consacré plus d'une séance, le temps qu'on auditionne les personnes, institutions, associations et organismes concernés. En termes de nombre de séances, la création d'une commission ad hoc n'équivaut donc pas forcément à une augmentation.

Quant à la motion N° 82 elle-même, je remercie beaucoup le magistrat de nous avoir donné des éléments d'information; il a bien montré qu'il s'agit d'une question complexe où il faut agir, mais qu'il y aura des obstacles. Il a surtout abordé la problématique de l'aménagement du territoire, donc les droits à bâtir menacés dans ce débat. Il a raison de dire qu'il faut vérifier de très près les revendications des ayants droit, mais il est aussi évident qu'il doit y avoir moyen de négocier. Nous remercions donc M. Ferrazino d'avoir esquissé une proposition de négociation, car elle correspond exactement à ce que nous mentionnons dans la première invite de la motion. En effet, quelles que soient les motivations de l'époque, qui peut encore imaginer aujourd'hui construire le long de la rue de Lyon deux barres complètes de je ne sais plus combien d'étages, six ou sept sur rez-de-chaussée?

Je ne m'étendrai pas trop sur la situation au moment où a été voté le plan localisé de quartier, même si celui-ci est effectivement critiquable. Je ne siégeais pas encore au Conseil municipal, mais je sais à peu près ce qui s'est passé. Il faut dire qu'il y avait aussi à l'époque des pressions de toute sorte pour la création de logements sociaux, de logements à des prix abordables. Je rappelle que nous aurons bientôt à nouveau à faire face à ces pressions, parce que la demande de logement social est en augmentation, alors que la construction est en diminution. Chaque période de l'histoire, année par année, a ses raisons d'être; il faut donc peut-être se montrer prudents avant de critiquer de manière globale et sans nuances les décisions de l'époque.

Cela dit, nous insistons sur le fait que plusieurs problématiques se posent dans le périmètre restreint, compris entre l'école de l'Europe – c'est-à-dire la promenade de l'Europe – et les bâtiments situés autour de celle-ci, y compris celui de Planète Charmilles, avant même de parler de l'ensemble de celui des Charmilles. Si l'on considère uniquement ce petit périmètre, on a cette problématique de l'aménagement du territoire déjà mentionnée, ainsi que celle des équipements socioculturels, tout aussi importante et à ne pas négliger. Je veux parler des équipements tels que les maisons de quartier ou d'autres types de locaux pour les jeunes. J'aimerais mentionner le fait que l'association des habitants de ce secteur,

créée récemment, a imaginé un projet; j'aimerais saluer ici l'effort bénévole de ces habitants qui ont pris le temps de réfléchir à une solution pragmatique pour un local autogéré ou en gestion accompagnée destiné aux jeunes du quartier. Le projet doit bien sûr être discuté, il faut peut-être l'améliorer, mais il s'agit de saluer cet effort. Il existe peut-être d'autres solutions.

Dans l'ensemble, les infrastructures sociales de ce quartier sont insuffisantes. Il y a de nombreux problèmes au niveau de la circulation, lesquels ont d'ailleurs souvent été abordés dans cette enceinte, qu'il soit question de l'avenue d'Aïre ou de la rue de Lyon. La rue de Lyon est censée être limitée à 50 km/h... Je vous recommande, Mesdames et Messieurs, d'aller voir de plus près à quelle vitesse y roulent les gens. Quant à l'avenue d'Aïre, elle est prétendument déjà en régime de modération de circulation, mais, là aussi, un danger permanent demeure pour les piétons, en particulier les enfants et les personnes âgées.

Je ferai une dernière remarque, pour répondre à M. Ducret qui nous dit qu'il n'est pas si simple de changer la loi. Non, il n'est jamais simple de changer la loi. Cela dit, en tant que Conseil municipal, il nous faut tenir compte ici de l'évolution de la situation par rapport aux lieux où évolue la vie. Il se trouve que les centres commerciaux sont devenus, que l'on aime cela ou pas, des lieux de concentration de population dépassant largement leur fonction primaire de lieux destinés à l'achat ou à la consommation. De nouveau, on peut apprécier cette situation ou pas, mais il se trouve que c'est la réalité. Ce sont des lieux où l'on se rend, où l'on passe un moment; on y va souvent en famille et il y a même des espaces de jeux. Les centres commerciaux sont d'ailleurs conçus pour attirer les gens, et je comprends cela; stratégiquement, c'est tout à fait cohérent.

Pendant, cela veut aussi dire que l'on privatise en quelque sorte le domaine public et que les responsables de ces centres, lesquels sont évidemment entièrement régis par des privés, se permettent de choisir eux-mêmes et en fonction de leurs intérêts immédiats quelles activités sont licites et lesquelles ne le sont pas. Dans le temps, il y avait le marché. Il existe encore des marchés, heureusement, mais autrefois c'était surtout eux qui jouaient un rôle social. On pouvait y récolter des signatures, s'y exprimer publiquement; ils relevaient du domaine public et les règles du jeu étaient démocratiques et transparentes. Actuellement, dans les centres commerciaux, c'est un directeur ou un gérant qui décide par exemple que tel jeune n'a pas une gueule qui lui revient, alors, on le vire, ou bien que tel récolteur de signatures n'a pas le droit de le faire parce que le sujet de sa pétition ne lui plaît pas. C'est une évolution inquiétante. Je ne me fais pas d'illusion sur le pouvoir du Conseil municipal de changer les règles du jeu, mais je dirai par contre que, par souci de la démocratie, nous devons au moins lancer la discussion; tel est le sens de la septième invite de la motion.

Comme vous voyez, il s'agit d'une problématique large, et c'est pour cela que, rien qu'en considérant ce périmètre, la création d'une commission ad hoc se justifie. Si l'on ajoute à cela les autres problèmes évoqués par M^{me} Künzler concernant les alentours immédiats de ce périmètre, c'est-à-dire l'enceinte de la Société genevoise d'instruments de physique (SIP), Tavano, l'avenir du périmètre du stade des Charmilles en fonction de ce qui se passera à la Praille et ainsi de suite, il y a vraiment de quoi occuper une commission pendant un moment, afin de répondre à un souci réel émanant de la population qui vit dans ce quartier.

Le président. Le vote aura lieu en deux temps. Je rappelle tout d'abord que nous avons affaire à une motion préjudicielle. Une motion préjudicielle est une motion ayant pour but d'éclaircir préalablement un point concernant l'objet principal. Tel est bien le cas ici, puisque la motion préjudicielle de M^{mes} Künzler et Ischi propose de créer une commission ad hoc concernant, au fond, l'aménagement du périmètre compris entre le Rhône, la rue de Lyon et l'avenue d'Aire. Nous allons d'abord voter la motion préjudicielle et ensuite la motion N° 82, qui, si la motion préjudicielle était refusée, pourrait toutefois être renvoyée à la commission de l'aménagement.

Mise aux voix, la motion préjudicielle est refusée à la majorité (quelques abstentions).

Préconsultation

M. Sami Kanaan (S). Puisque la création d'une commission ad hoc a été refusée, je demande le renvoi de la motion N° 82 à la commission de l'aménagement ainsi qu'à la commission sociale.

Mis aux voix, la prise en considération de la motion et son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement ainsi qu'à la commission sociale et de la jeunesse sont acceptés à la majorité (quelques oppositions et abstentions).

7. Motion de M^{me} Anne-Marie von Arx-Vernon, M. Didier Bonny, M^{me} Sophie Christen, MM. Michel Ducret, Alain Fischer, Bernard Lescaze, Pierre Maudet, Mark Muller et Robert Pattaroni: «Sur la politique de production de logements de la Ville de Genève» (M-83)¹.

PROJET DE MOTION

Depuis l'arrivée de plusieurs entreprises multinationales sur le sol genevois et avec la reprise économique, l'on constate un resserrement de l'offre de logements dans le canton, en particulier pour des appartements de grande taille.

Il devient urgent de prendre des mesures pour permettre la construction de tels logements. C'est en particulier le cas dans le secteur non subventionné, car les logements sociaux ne peuvent être mis à la disposition des fonctionnaires internationaux et des cadres d'entreprises multinationales à Genève.

En effet, la loi générale sur le logement et la protection des locataires impose des conditions de durée de résidence à Genève et des barèmes aux bénéficiaires des logements, conditions qui ne peuvent manifestement pas être respectées par ces personnes.

Le resserrement de l'offre de logements de grande taille rend également difficile la recherche pour les Genevois. Ces derniers sont autant de citoyens, de contribuables et de consommateurs qu'il est important de garder, voire d'attirer en ville. A défaut de mise à disposition de nouveaux logements, l'on risque de créer une pénurie, nuisible à tous points de vue.

A l'heure actuelle, il faut constater que la Ville de Genève n'a pas de politique favorable à la construction de grands logements non subventionnés en ville.

Au contraire, la Ville tend à réduire le nombre de logements pouvant être construits sur son territoire et à imposer un maximum de logements sociaux. De cette façon, elle ne contribue en rien à la lutte contre la pénurie de logements qui se profile.

Or, dans une perspective souhaitable pour la Ville de Genève d'un parc de logements équilibré entre toutes les catégories, il importe d'arrêter une politique permettant de répondre aux besoins.

Au vu de ce qui précède,

¹ «Mémorial 157^e année»: Annoncée, 4045.

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à procéder, sans retard et en collaboration avec l'Etat, à une analyse circonstanciée de la demande de logements, notamment dans le secteur dit «libre», c'est-à-dire non subventionné;
- à identifier les terrains qui se prêtent à la construction de logements en ville de Genève;
- à adopter une politique ouverte à la construction de nouveaux logements, en particulier de logements pouvant accueillir des fonctionnaires internationaux et des cadres d'entreprises multinationales.

M^{me} Anne-Marie von Arx-Vernon (DC). S'il est nécessaire d'avoir des logements sociaux à Genève, panacher l'habitat en ville l'est tout autant. S'il est important d'offrir un vrai choix de logements, eh bien, c'est pour garder cette richesse que constitue le mélange, le métissage social, et éviter tout ghetto. Tout le monde sait que c'est dans l'intérêt de chacun, et que ne pas faire de «concentration de genres» apporte une garantie de qualité de vie. En outre, pour maintenir sa vision et ses actions progressistes et humanistes, la Ville de Genève doit s'assurer du maintien en ville de citoyens qui y garantissent une fiscalité confortable. Il s'agit donc de leur offrir des logements leur donnant envie de vivre à Genève. C'est pourquoi, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, nous vous invitons à renvoyer cette motion, avec tous les détails qu'elle comporte, au Conseil administratif.

M. Mark Muller (L). Avant que l'Alternative nous propose un amendement qui viserait à arrêter la première invite après les termes «analyse circonstanciée», je souhaite dire quelques mots pour appuyer cette motion et vous proposer soit de la renvoyer immédiatement au Conseil administratif, soit de la renvoyer en commission afin de l'étudier au préalable entre nous. Nous sommes à la veille d'une pénurie de logements – d'après certains, nous y sommes déjà, et je crois que cette analyse est correcte. En tant que collectivité publique importante du canton, nous nous devons – avec l'Etat, bien sûr, car nous ne devons pas agir seuls dans ce dossier – d'examiner la situation et de proposer des solutions pour venir en aide à ceux qui cherchent un logement.

Il existe différentes catégories de demandeurs. Effectivement, certains sont des ménages modestes qui ont besoin de logements sociaux; il existe aujourd'hui à Genève une politique favorable à la construction de tels logements, et elle devrait suffire à répondre à la demande en la matière. Mais on observe aussi plusieurs autres aspects de la demande de logements, en particulier celui qui

Motion: politique de production de logements

est suscité par l'arrivée à Genève d'un certain nombre d'entreprises attirées dans le canton par l'Etat et par la politique de promotion économique que mène le Département de l'économie, de l'emploi et des affaires extérieures et le Conseil d'Etat.

Par souci de cohérence, afin d'accueillir ces entreprises de façon correcte et également de permettre aux Genevois – lesquels pâtissent en quelque sorte de l'arrivée de ces entreprises, puisque celles-ci sont de grosses consommatrices de logements – il convient aujourd'hui d'étudier les possibilités de produire de nouveaux logements. Nous sommes compétents, en Ville de Genève, pour examiner la question de notre commune, et le but de cette motion est de vous inviter à engager cette réflexion de façon globale; cela pourrait peut-être se faire à la commission de l'aménagement. Encore une fois, il s'agit d'un thème multidisciplinaire, et nous vous proposons donc de renvoyer cette motion à la commission de l'aménagement.

M. Michel Ducret (R). Je vais peut-être prendre le contre-pied de M. Mark Müller, mais je pense qu'il s'agit ici particulièrement d'un objet pouvant être étudié à la commission du logement, laquelle n'est, à ma connaissance, pas très chargée actuellement. Pour les raisons évoquées précédemment par les préopinants, ce serait une assez bonne manière de lui donner quelque chose à faire. C'est un bon sujet; il est vrai qu'il y a là pour notre ville de la substance fiscale que l'on ne peut pas négliger. Cet objet mérite donc au moins une étude un peu approfondie dans le cadre d'une commission, afin de voir ce que nous pouvons faire dans le cadre de la demande exprimée par cette motion, notamment en ce qui concerne l'analyse circonstanciée de la demande et des possibilités de mise sur le marché de nouveaux logements dans les quelques années qui viennent. C'est pour cela que notre groupe préférerait le renvoi de cette motion à la commission du logement plutôt qu'à celle de l'aménagement.

Préconsultation

M^{me} Sandrine Salerno (S). Je ne suis pas motionnaire; je pense que c'est clair. Comme le soulignait M. Mark Muller, ma collègue Virginie Keller Lopez et moi-même avons effectivement déposé un amendement au bureau. Je pense que vous l'avez tous reçu. Je vais en expliciter le sens par rapport à la motion. Le groupe socialiste est effectivement intéressé par cet objet, parce que nous savons toutes et tous qu'il va y avoir une pénurie en matière de logements, et cela d'ailleurs pas uniquement pour les fonctionnaires internationaux mais pour l'ensemble des personnes résidant en ville. En même temps, nous sommes sen-

sibles à l'argument du panachage de population et nous convenons qu'il est effectivement important d'avoir en ville des personnes d'origine, de statut, de classe sociale différents.

Cela dit, tout en étant attentifs à ces deux éléments, nous proposons en fait d'élargir le spectre de la motion et nous avons donc déposé un amendement modifiant la première et la troisième invite de la motion N° 83. Dans la première invite, nous supprimerions la partie suivante de la phrase: «notamment dans le secteur dit «libre», c'est-à-dire non subventionné». La deuxième invite resterait telle quelle. Quant à la troisième, elle serait également amputée d'une partie de la phrase. Notre amendement est donc ainsi formulé:

Projet d'amendement

«Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à procéder, sans retard et en collaboration avec l'Etat, à une analyse circonstanciée de la demande de logements;
- (*inchangé*)
- à adopter une politique ouverte à la construction de nouveaux logements.»

Nous pensons que notre Conseil et la commission vers laquelle cette motion sera acheminée pourront ainsi faire un travail intéressant en collaboration avec l'Etat, afin d'analyser le marché du logement de manière peut-être un peu plus approfondie que ne le fait déjà l'Office cantonal de la statistique, cela dans une perspective de panachage mais à l'intention de l'ensemble des résidents et locataires de la Ville.

M. Mark Muller (L). A titre personnel, j'accepte ce projet d'amendement. Effectivement, en supprimant ces deux membres de phrases dans la première et la troisième invite, on ne réduit pas le champ d'investigations que nous souhaitons confier au Conseil administratif; on met peut-être moins l'accent sur l'un des aspects de la demande de logement, mais je crois que la question posée reste ouverte et que l'objectif du panachage que nous appelons tous, je crois, de nos vœux pourra être atteint de la même manière. Le groupe libéral soutiendra donc cet amendement.

S'agissant de la commission dans laquelle il faut renvoyer cette motion, nous ne considérons pas qu'il s'agit d'un problème relevant de la compétence de la commission du logement, laquelle, d'après ce que j'ai pu comprendre, s'occupe essentiellement de problèmes liés au règlement de la GIM (Gérance immobilière

municipale). Il s'agit là typiquement d'un problème d'aménagement du territoire, et non pas d'un problème de logement au sens strict, au sens où on l'entend lorsque l'on parle des travaux de la commission du logement. En effet, la question qui se pose est celle-ci: où allons-nous construire les logements dont la population a et aura besoin?

M^{me} Sandrine Salerno (S). J'interviens essentiellement pour dire que le Parti socialiste souhaiterait plutôt que cette motion soit renvoyée à la commission du logement.

M. Didier Bonny (DC). Je serai extrêmement bref, tout d'abord pour dire, en tant que motionnaire et au nom de M^{me} von Arx-Vernon, qui l'est elle aussi, que nous acceptons l'amendement proposé par le Parti socialiste. En effet, du moment que cette motion sera renvoyée en commission, nous aurons tout loisir d'en discuter dans ce cadre; nous n'allons donc pas chipoter sur cet amendement ce soir. L'important pour nous, c'est que la motion soit renvoyée en commission du logement, parce que cela touche quand même le logement. De plus, il est vrai que cela permettrait de répartir un peu le travail entre les commissions, comme l'a dit M. Ducret; la commission du logement est en effet très peu chargée, tandis que celle de l'aménagement est surchargée. Faisons donc du travail efficace et renvoyons cette motion à la commission du logement.

M^{me} Michèle Künzler (Ve). Quant à nous, nous sommes toujours d'accord d'engager une réflexion plus globale, mais il est clair que, en l'occurrence, la priorité ne doit en tout cas pas être de trouver des logements pour les riches, qui se débrouillent très bien eux-mêmes. Je crois que, s'il y a un manque en ville de Genève, c'est quand même de logements sociaux dont il s'agit. Je vous rappelle qu'il y a une diminution dramatique dans ce secteur, tous les HLM (habitations à loyer modéré) sont en train de perdre ce statut de HLM et deviennent des logements à loyer libre. On nous dit que la LDTR (loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation) produit des logements sociaux... Il est vrai qu'elle produit des logements à bas prix ou à prix moyen, mais ils ne sont pas forcément habités par les gens qui en auraient le plus besoin. Soyons clairs: il ne s'agit pas forcément là de ce que l'on peut appeler des logements sociaux.

En l'occurrence, je pense que l'on peut étudier la question et regarder où il faut construire. Il est vrai que cela n'est peut-être pas très clair actuellement. Avoir une politique ouverte à la construction du logement, pourquoi pas, mais pas à n'importe quel prix.

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). Je vais essayer d'être bref, parce que, si je regarde où nous en sommes dans l'ordre du jour, je ne sais même pas si nous en finirons la deuxième page demain! Mais je reste optimiste. Le groupe de l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) propose le renvoi de cette motion à la commission du logement. En effet, comme je l'ai dit lors de la séance précédente à M. Deneys au sujet de la parcelle du foyer de Sécheron et la villa Blanc, nous nous sommes aperçus que l'on s'achemine vers une pénurie de logements. Mais quelle signification cela a-t-il au niveau du problème social? C'est pour cette raison que le renvoi de la motion en commission du logement serait le plus efficace, vu que celle-ci est un peu en attente de projets à étudier.

M^{me} Liliane Johner (AdG/TP). J'interviens juste pour dire que nous acceptons cette motion telle qu'elle a été amendée par le Parti socialiste. Nous demanderons aussi son renvoi à la commission du logement.

M. Mark Muller (L). Je dirai quelques mots pour revenir sur les propos de M^{me} Künzler – vous lui transmettez, je vous prie, Monsieur le président. Elle a conclu en nous disant qu'elle était d'accord pour construire du logement «mais pas à n'importe quel prix». Je rappelle que la construction de logements sociaux a un prix pour la collectivité, alors que, dans le secteur libre, elle n'en a pas.

D'autre part, il est erroné de penser que les «riches», comme vous dites, trouvent facilement à se loger actuellement. Ils trouvent peut-être, mais dans le canton de Vaud. Je crois que c'est notre rôle aujourd'hui que de penser à des solutions pour retenir ces contribuables dans le canton, si ce n'est pas dans notre ville. Je viendrai présenter la motion à la commission du logement avec un certain nombre de chiffres. Vous constatez que la pénurie est particulièrement forte aujourd'hui en ce qui concerne les grands logements, pour les familles avec plusieurs enfants – peu importe qu'elles soient riches ou pas. Il y a une demande très forte dans ce segment-là de la demande et il ne faudra pas la négliger.

M. Robert Pattaroni (DC). On a entendu avec plaisir ce que l'on s'attendait à entendre à propos du logement, notamment du côté du Parti socialiste, à savoir qu'il faut être attentifs au besoin de logements sociaux. Vous l'avez entendu, nous avons dit oui, d'accord. Alors, maintenant, Monsieur le président, nous donnons rendez-vous aux socialistes prochainement, quand nous parlerons de la Roseraie. Vous connaissez l'histoire de la Roseraie: le projet prévoit de construire des loge-

ments très sociaux... et puis voilà que, tout à coup, certains – ce ne sont pas les socialistes, je le reconnais – disent: «Non, non, il faut garder des villas et construire moins de logements sociaux.» Je relève tout de suite la contradiction, afin que les gens soient à l'aise lorsque nous entamerons ce sujet.

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

Mis aux voix, la prise en considération de la motion amendée et son renvoi à la commission du logement sont acceptés sans opposition (1 abstention).

Mis aux voix, le renvoi de la motion amendée à la commission de l'aménagement et de l'environnement est refusé à la majorité.

8. Motion de M. Roman Juon: «Doublement des postes d'apprentissage à la Ville de Genève» (M-84)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- que les postes d'apprentissage sont souvent insuffisants pour nos jeunes;
- qu'un des meilleurs moyens pour prévenir la délinquance est encore aujourd'hui l'occupation professionnelle;
- que l'apprentissage doit aussi être soutenu par les collectivités publiques, comme le sont les formations de niveau dit supérieur,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de prévoir pour le budget 2001 une augmentation pour doubler le nombre d'apprentis à engager et de prendre des mesures budgétaires pour l'engagement de ceux-ci dès la rentrée d'apprentissage, en septembre 2000.

M. Roman Juon (S). Je ne vais pas être très long, puisque je suis déjà intervenu au sujet des postes d'apprentissage le 14 septembre 1999 avec l'interpella-

¹ «Mémorial 157^e année»: Annoncée, 4045.

tion N° 805, même si je ne sais pas avec quel succès, parce que l'on n'a quasiment pas d'informations, mais j'essaie d'en obtenir. Ayant l'honneur et la chance de travailler à la Ville de Genève, j'observe un peu ce qui se passe à ce propos dans les services où je travaille et ailleurs, et je dois dire que les changements sont quasiment nuls. Je n'en connais pas les raisons. J'aurais bien voulu que M. Pierre Muller soit là ce soir, parce que, la dernière fois que nous en avons parlé, il a été très positif sur cet objet qui ne devrait pas poser de problèmes. Néanmoins, en l'absence des conseillers administratifs et pour ne pas perdre de temps, abordons cette motion. Il s'agit en effet de faire en sorte que ce qu'elle demande, à savoir de doubler les places d'apprentis, soit effectif pour la rentrée de septembre. Il faut donc déjà envisager cela maintenant. Je vais défendre cette motion et vous demander de la voter ce soir.

Que se passe-t-il? Notre rôle, en tant que Ville de Genève – mais c'est aussi celui des privés, de tout le monde – est de favoriser l'apprentissage. Il n'est pas évident, selon les postes, de trouver de la relève. Mais, quand on aborde comme tout à l'heure des sujets tels que Planète Charmilles, où on trouve beaucoup de jeunes désœuvrés qui ne savent que faire ou, à la limite, qui ne veulent rien faire, on sait que le souci et le rôle de nos autorités, municipales entre autres, est d'aider à aiguiller ces jeunes auprès de tous les services compétents – cantonaux en particulier – pour leur placement et la création d'emplois. C'est la raison pour laquelle un Monsieur Jeunesse a été engagé.

La Ville de Genève, avec un potentiel d'environ 2300 employés fonctionnaires, a toutes les possibilités de former plus d'apprentis. Certains services le font volontiers; je crois que c'est le cas du Service des espaces verts et de l'environnement, où cela est peut-être plus facile parce qu'ils peuvent garder leurs apprentis pendant trois ou quatre ans. Pour d'autres services, il est clair que c'est plus difficile; il faut peut-être d'abord faire faire aux jeunes un apprentissage de quatre ans en deux fois, les envoyer dans différents services.

Pour cela, on n'a donc pas forcément besoin de commissaires extérieurs mais de commissaires intérieurs, c'est-à-dire de formateurs qui suivent ces apprentis; il faut donc augmenter un peu le nombre de ces formateurs. On a bien trouvé des fonctionnaires s'occupant de médiation en prenant le temps nécessaire pour cela sur leur temps de travail. En effet, je crois que cinq ou six médiateurs ont été engagés pour lutter contre les différentes formes de mobbing que l'on trouve dans les services de la Ville de Genève. Pourquoi ne peut-on pas trouver aussi des formateurs bénévoles qui, dans le cadre de leur service, auraient un peu de temps à consacrer à nos jeunes? Je crois que c'est essentiel. Un jeune placé, qui a du travail, qui fait ses huit heures par jour et sa semaine...

M. Roberto Brogginì (Ve). Huit heures par jour!

Motion: postes d'apprentis

M. Roman Juon. Oui, ces jeunes font huit heures par jour; toi, tu ne sais pas cela, mais c'est ainsi. De ce fait, ils se sentent beaucoup plus utiles et intégrés dans notre société qu'en traînant dans des allées d'immeubles à ne rien faire ou à être actifs d'une manière que l'on ne souhaite pas.

Je ne vais pas m'étendre davantage sur le sujet. Mes conclusions sont énoncées dans le texte de la motion, qui demande de prévoir dans le budget 2001 une augmentation permettant de doubler le nombre de nouveaux apprentis et de prendre les mesures budgétaires pour l'engagement de ceux-ci dès la rentrée d'apprentissage, en septembre 2000.

Je vous rappelle, pour mémoire, que M^{me} Micheline Calmy-Rey, conseillère d'Etat, s'était engagée à doubler le nombre d'apprentis dans son département. Elle a réussi. Cela veut donc dire que, si l'on veut, on peut le faire.

Préconsultation

M. Jean-Charles Lathion (DC). J'aurais bien aimé pouvoir m'exprimer devant le Conseil administratif. Pour qu'il y ait contrat d'apprentissage, il faut qu'il y ait un patron, un apprenti, une école professionnelle et, effectivement, l'Office d'orientation et de formation professionnelle, l'Etat, pour surveiller l'apprentissage. Je souhaiterais que, demain peut-être, lorsque le Conseil administratif sera présent in corpore, on puisse lui rappeler – c'est exceptionnel, mais c'est important pour les apprentis – les décisions qui auront été prises ce soir.

En consultant le *Mémorial*, j'ai pu constater que le thème des places d'apprentissage revenait souvent ces dernières années sous l'impulsion de notre collègue socialiste Roman Juon, qui est, rappelons-le, un ancien commissaire d'apprentissage; j'aimerais l'en remercier.

Engagé personnellement dans la formation professionnelle, je remarque ici que M. Juon relaie avec pertinence, par ses interventions, les efforts de la Confédération, du Canton et du Département de l'instruction publique pour promouvoir cette filière de formation et faire en sorte que les entreprises du secteur privé, de l'Etat et de la Ville de Genève s'y engagent. L'apprentissage a connu en Suisse, dans le début des années 90, un certain désengagement de la part des entreprises, ce qui a amené la Confédération à décréter deux arrêtés fédéraux urgents, l'un en avril 1997, l'autre en juin 1999. Elle a débloqué 60 millions de francs pour le premier, et 100 millions de francs pour le second. C'est dire l'importance que nous attachons dans notre pays à une filière qui a toujours été reconnue pour son efficacité.

Le Canton de Genève s'est engagé, avec les partenaires sociaux, dans de nombreux projets se rapportant à la promotion de l'apprentissage, de l'égalité entre hommes et femmes dans cette filière, à l'amélioration de la qualité de la formation et du suivi de l'apprentissage, à la mise en place de formations de pointe liées aux nouvelles technologies dans les domaines de l'informatique et du dessin notamment, à la préparation de l'apprentissage, etc. Le Conseil d'Etat, par l'intermédiaire de la présidente du Département de l'instruction publique, M^{me} Martine Brunschwig Graf, et de la présidente du Département des finances, M^{me} Micheline Calmy-Rey qui, comme l'a rappelé tout à l'heure mon collègue Roman Juon, est plus spécialement chargée de l'Office du personnel de l'Etat, a marqué auprès des chefs de service sa volonté politique d'ouvrir davantage cette voie de formation. L'objectif que s'est fixé l'Etat était de doubler les effectifs d'apprentis. Les résultats sont là, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, jugez-en par vous-mêmes: alors que l'on comptait 183 apprentis en 1996 dans les différents services de l'Etat, ils étaient 235 en 1999 et sont 258 aujourd'hui. Leur nombre a pratiquement doublé, conformément aux objectifs du Conseil d'Etat.

Qu'en est-il pour la Ville de Genève? Eh bien, on est passé de 38 apprentis en 1996 à 41 en 1999 et à 50 cette année. On constate que la Ville de Genève a entendu le message de la Confédération, du Conseil municipal et du Conseil administratif. Toutefois, nous pourrions encore faire mieux, si le Conseil administratif exprimait très clairement auprès des chefs de service une volonté politique ferme qui pourrait servir d'exemple non seulement aux autres communes, mais également au secteur privé.

C'est la raison pour laquelle le PDC appuie avec conviction le projet de motion qui vous est proposé. Nous espérons que cela sera rappelé demain au Conseil administratif, car, encore une fois, pour pouvoir engager des apprentis, il faut qu'il y ait des employeurs, et les employeurs, en la circonstance, c'est bien le Conseil administratif.

M. Michel Ducret (R). La Ville de Genève peut essentiellement offrir, comme possibilités, des formations administratives, qui se trouvent justement dans un domaine où les jeunes se dirigent trop souvent. Les apprentis manquent ailleurs, cruellement en fait, notamment dans le bâtiment et les métiers manuels. Le risque, en doublant le nombre de places d'apprentissage à la Ville de Genève, c'est de créer un effet de concurrence qui attirera encore davantage de jeunes vers des professions plus «propres» au détriment des métiers manuels. Pour certaines professions d'ailleurs, c'est une ouverture vers un pseudo-métier dont on aura de moins en moins besoin dans l'économie – je pense au secrétariat, par exemple.

Motion: postes d'apprentis

Dès lors, le groupe radical craint de soutenir autrement que du bout des doigts une bonne intention qui n'aboutira, hélas, à rien de positif; mais nous ne voulons pas être fermés à cette idée. Je vous rappelle que, dans tous les cas, ce qui est important, c'est de disposer de maîtres d'apprentissage qui soient disposés à réellement enseigner, à participer à la formation et pas seulement à trouver une main-d'œuvre corvéable plus ou moins à merci, ce qui n'est plus tout à fait le cas maintenant, mais qui l'a été trop souvent dans nombre d'établissements.

M. Jean-Pierre Oberholzer (L). Le groupe libéral ne peut que se réjouir que les collectivités offrent des places d'apprentissage et cherchent à en augmenter le nombre. Néanmoins, pour aller dans le sens de ce qu'a dit M. Lathion, si, pour avoir des places d'apprentissage, il faut aussi des employeurs, les cinq magistrats absents maintenant – je suis tenté de dire: enfin entre nous! – ne peuvent garantir, au mieux, que cinq places d'apprentissage! En effet, vous devez avoir des répondants qui sont des maîtres d'apprentissage, qui justifient l'existence d'un certain nombre de places d'apprentis. Moi-même, comme patron, je ne peux pas engager 50 apprentis dans mon cabinet, quand bien même me prendraient l'envie et la fantaisie de le faire. L'Office d'orientation et de formation professionnelle me l'interdit bien, n'est-ce pas! Il se posera donc un problème au niveau des collectivités, c'est-à-dire qu'il s'agira de savoir qui seront les répondants pour ces apprentis. On n'a peut-être pas encore épuisé tous les diplômés à mettre en ballant pour pouvoir former des apprentis, c'est fort probable; mais il s'agit quand même d'une question qu'il faut se poser.

Par ailleurs, j'ai été un petit peu surpris des propos tenus par le motionnaire, selon lesquels on cherche partout à revaloriser la filière de l'apprentissage. On élève quand même passablement le niveau d'exigence dans ce domaine; je crois que nous sommes quelques employeurs ici à avoir des apprentis, et nous avons constaté que, pour pouvoir suivre certains apprentissages, il fallait notamment un niveau de connaissances relativement élevé et avoir atteint un certain stade dans la scolarité obligatoire. A titre personnel, cela fait deux mois que je rencontre des candidats, et je suis un tout petit peu inquiet; je n'ai pas encore fait mon choix, mais j'avoue que cela va consister, je crois, à ne pas choisir! Franchement, je suis un peu stupéfait de ce problème.

Quand on dit que l'on va régler le problème de la délinquance aux Charmilles en proposant une formation à ces jeunes qui traînent et qui «zonent», je me pose une petite question sur leur niveau. Je ne veux pas dire qu'ils sont tous dans cet endroit, mais je m'inquiète un peu du niveau de capacité de ces gens-là. Je pense que, pour répondre à ce problème de délinquance, ce ne sont pas des places d'apprentissage qu'il faut offrir, mais une structure destinée aux jeunes âgés de 15 à 18 ans, qui les remette à niveau de façon qu'ils puissent reprendre plus tard

une filière dans le monde du travail. Ce ne sont pas tant les places d'apprentissage qui manquent que le niveau de capacité des candidats à l'apprentissage, lequel est trop faible. Franchement, en tant qu'employeur – et j'en connais quelques-uns ici sur nos rangs qui partagent cet avis – on voit que le niveau de ces candidats ne donne pas très envie de les engager ou suscite certaines inquiétudes quant à l'issue de leur apprentissage. Néanmoins, le groupe libéral soutiendra cette motion.

M. Jean-Charles Lathion (DC). Effectivement, l'apprentissage offre une palette de formations qui peuvent permettre à des jeunes de trouver une solution. Cependant, comme l'a dit M. Oberholzer tout à l'heure, un certain nombre de formations présentent des exigences, et ce que nous souhaitons, au niveau de la formation professionnelle en tout cas, c'est que les jeunes puissent choisir librement leur apprentissage et que cela soit considéré comme une voie parallèle à celle des études académiques, d'où la création des hautes écoles spécialisées notamment. La politique du Département de l'instruction publique vise à profiler l'apprentissage non pas comme une fin en soi, mais comme une filière ouverte aux perfectionnements professionnels.

J'aimerais ici rassurer le groupe radical. M. Ducret semblait dire tout à l'heure qu'il pourrait s'établir une concurrence dans la création de places d'apprentissage dans le bâtiment en raison du doublement de celles offertes par la Ville de Genève. Voici une énumération des postes d'apprentissage existant actuellement à la Ville de Genève; vous verrez que le bâtiment n'a rien à craindre. Nous avons des assistants en information documentaire, des cordonniers, des employés de commerce, des employés de bureau, des horticulteurs, des informaticiens, des mécaniciens en automobile, des mécaniciens en véhicules lourds, des menuisiers, des peintres en bâtiment, des pépiniéristes, des photographes... Vous constatez que le panel est assez varié.

Comme le proposait tout à l'heure M. Juon, il faut qu'il y ait à l'intérieur des services des personnes qui s'engagent à former les apprentis. Cela prend du temps, une certaine disponibilité est nécessaire. Pour cela, on a besoin de consignes claires et il faut que des moyens soient débloqués, notamment par l'employeur, en l'occurrence le Conseil administratif.

M. Roman Juon (S). Je dirai quelques mots pour répondre à M. Oberholzer. Je suis tout à fait conscient du problème que vous posez par rapport à la «mise en route» de certains jeunes en difficulté, ce que j'appelle l'intégration professionnelle. Il serait intéressant de savoir si la Ville et les employeurs de manière générale ont des disponibilités. En effet, quand les apprentis ont fait un stage dans des

Motion: postes d'apprentis

entreprises d'intégration – moi-même, j'ai travaillé avec plusieurs ateliers – et qu'une place d'apprentissage leur est proposée après une année d'essai dans celles-ci, eh bien, c'est l'idéal! Mais je crois que ce qui est important ce soir – et d'ailleurs la discussion semble aller dans ce sens-là – c'est de donner un signal à notre Conseil administratif, et à M. Alain Vaissade en particulier, pour qu'il sollicite ses troupes. Ce n'est pas lui que j'accuse, mais il est responsable de son département et notamment du Service des ressources humaines. Je pense que ce service et ses responsables pourraient faire un effort beaucoup plus important. Il ne s'agit pas de faire une simple petite missive au sujet des apprentis, qui dirait: «Répondez si vous en voulez un ou pas», mais il s'agit d'affirmer: «Il faut prendre quelqu'un.» Je crois que ces responsables doivent donner le ton pour engager et placer des jeunes.

M. Gérard Deshusses (S). J'aimerais signaler à M. Oberholzer – vous lui transmettez, Monsieur le président – que le groupe socialiste et moi-même sommes tout à fait d'accord avec ses propos: il faut bien offrir à nos enfants et à nos adolescents une école de qualité qui soit exigeante. Mais, pour cela, il ne faut pas créer une école imposant un système à options à des enfants qui ne savent pas encore quoi choisir, une école qui de la sorte réduit son offre éducative comme le temps de travail des élèves. Il ne faut pas réduire l'école, Monsieur Oberholzer, il faut au contraire garantir un *fondamentum*, et c'est ce à quoi vous faisiez allusion tout à l'heure. Or ce *fondamentum* n'est plus assuré maintenant, et je le regrette. Nous souhaiterions que la présidente du Département de l'instruction publique s'en souvienne et le rétablisse. Telle n'est pas la tendance des réformes actuellement en cours de réalisation.

M. Jean-Pascal Perler (Ve). Les Verts sont évidemment tout à fait positifs par rapport à cette motion. Il faut absolument que les jeunes trouvent un emploi à la sortie de la scolarité obligatoire. M. Lathion disait qu'il fallait donner un message au Conseil administratif demain, parce que, ce soir, ce dernier brille par son absence. En ce qui me concerne, je lui ferai part de deux messages: premièrement, il doit vraiment insuffler une certaine énergie à ses services pour qu'ils engagent des apprentis; deuxièmement, il s'agit de donner, le cas échéant, aux chefs de service une formation continue, afin qu'ils puissent engager des apprentis.

Mise aux voix, la motion est acceptée sans opposition (1 abstention).

Elle est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de prévoir pour le budget 2001 une augmentation pour doubler le nombre d'apprentis à engager et de prendre des mesures budgétaires pour l'engagement de ceux-ci dès la rentrée d'apprentissage, en septembre 2000.

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

9. Motion de MM. Roger Deneys, Sami Kanaan et M^{me} Virginie Keller Lopez: «Pour une journée sans voitures plus audacieuse et plus concrète» (M-85)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- que le 22 septembre de cette année aura lieu – comme en 1999 – la «journée sans voitures»;
- que la journée sans voitures 1999 n'a pas permis de constater de véritable diminution du trafic;
- que la crédibilité de cette journée repose aussi sur les résultats concrets que chaque citoyenne et citoyen peut observer;
- que, à l'occasion de cette journée, des municipalités françaises ont eu le réflexe de tester des mesures de modération du trafic;
- que les Genevoises et les Genevois attendent parfois depuis de nombreuses années un certain nombre de mesures;
- qu'il est peut-être difficile de prendre lesdites mesures pour une seule journée,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à profiter de la journée sans voitures du 22 septembre 2000 pour organiser, en plus des projets déjà mis sur pied, trois mesures concrètes et provisoires de modération du trafic pendant toute la semaine comprenant cette journée, soit du lundi 18 au dimanche 24 septembre 2000:

1. rue des Deux-Ponts: création d'une voie de circulation réservée aux transports publics dans chaque sens entre le pont Sous-Terre et le pont de Saint-Georges;

¹ «Mémorial 157^e année»: Annoncée, 4045.

Motion: journée sans voitures plus audacieuse

2. pont du Mont-Blanc: création d'une voie de circulation réservée aux transports publics dans chaque sens et création de pistes cyclables également dans chaque sens;
3. place Neuve: fermeture à la circulation, en s'inspirant du projet proposé pour 1993 dans le document C2000 et celui de la votation du parking de la place Neuve.

M. Sami Kanaan (S). Je regrette que le magistrat le plus concerné ne soit plus là, puisque l'on parle de la journée sans voitures, thème qui l'intéresse beaucoup, pour autant que je sache; mais nous ferons quand même le débat. Il faut se rappeler que cette motion a été déposée il y a quelques mois déjà, comme la plupart de celles qui sont à l'ordre du jour de ce soir. A l'époque, nous ne savions pas encore exactement quelle serait la forme exacte de la journée sans voitures de cette année en ville de Genève. Nous n'avions d'ailleurs même pas encore mené la discussion finale sur l'évaluation de la journée sans voitures de l'année dernière.

Le souci du groupe socialiste, avec cette motion, est en quelque sorte de concrétiser le but profond des journées sans voitures. A ce que nous avons compris, celles-ci visent à sensibiliser largement toute la population, les acteurs économiques, etc., aux modes de transports alternatifs autres que la voiture en milieu urbain et, parallèlement, de faire des tests, des opérations pilotes. Cela a pour but d'ouvrir un débat pour voir comment on peut se déplacer autrement qu'en voiture, quelle que soit d'ailleurs la raison de se déplacer, que cela soit pour des motifs professionnels, de transit, de loisirs, etc.

Au moment où nous avons conçu et déposé cette motion, nous étions très soucieux d'aller plus loin que l'année dernière. En effet, à la limite – je pense que même certains élus de l'Entente seront d'accord sur ce point – il ne sert à rien de simplement bloquer le trafic dans deux ou trois rues ou de faire semblant de le bloquer – en réalité, il y a peu de rues réellement fermées lors de cette journée, même pour cette année. Cet aspect de la journée sans voitures a essentiellement un effet négatif en premier lieu sur les gens, lesquels n'ont pas remarqué l'information y relative, se laissent piéger et réagissent assez mal.

Nous étions donc soucieux d'utiliser cette idée de projet pilote pour tester des solutions qui montrent justement qu'il existe des alternatives viables, en particulier au niveau des transports publics et des vélos. Les piétons sont moins directement concernés, puisque l'on parle ici des rues et pas des trottoirs. Cela dit, afin que ces opérations pilotes aient un sens, nous trouvons qu'il fallait les mener à bien sur une durée un peu plus longue qu'une journée, c'est-à-dire pendant une période représentative de l'activité diverse pouvant s'exercer dans une rue.

Nous avons donc choisi un laps de temps d'une semaine pour monter trois opérations pilotes. Les trois endroits de la ville que nous avons retenus pour ce faire ne relèvent évidemment pas d'un choix totalement innocent, puisque ce sont des lieux illustrant bien la situation en matière de circulation en ville de Genève. Nous aimerions signaler que les trois propositions contenues dans cette motion correspondent à des idées déjà discutées à maintes reprises, parfois même déjà presque votées dans le cas de la place Neuve; nous n'inventons donc rien de particulièrement révolutionnaire, je dirais même que nous ne faisons qu'amener des idées qui devraient déjà en être au stade de la réalisation définitive, donc bien plus loin que celui de l'opération pilote. Malheureusement, les choses ne vont pas toujours aussi vite qu'on le souhaite.

Prenons le cas de la rue des Deux-Ponts, qui est d'ailleurs l'un des axes majeurs de la circulation de transit. Beaucoup de pendulaires traversent par là un quartier d'habitation, et nous avons souvent reçu des pétitions de ses habitants contre les excès et les nuisances du trafic dans cette rue. Nous souhaitons que l'on teste la création d'une voie de circulation réservée aux transports publics dans chaque sens. C'est partiellement le cas en direction de la rive droite, mais pas dans l'autre sens. Nous demandons aussi la création de pistes cyclables, et par ce terme nous entendons des pistes cyclables protégeant réellement les cyclistes et ne les exposant pas aux dangers du trafic automobile.

Dans le cas du pont du Mont-Blanc, nous avons le même objectif, et je crois que nous ne faisons qu'anticiper des projets de toute manière déjà en discussion. Par conséquent, autant utiliser l'occasion de la journée sans voitures pour tester, «grandeur nature», dirais-je, l'impact des propositions contenues dans notre motion. Nous pourrions alors prendre des mesures concrètes et non pas seulement en discuter théoriquement.

Pour ce qui est de la place Neuve, nous innovons encore moins que dans les deux autres invites de cette motion dont je viens de parler, puisqu'un certain nombre de milieux étaient d'accord, lors de la votation du 27 septembre 1998, de fermer entièrement ou presque la place de Neuve au trafic automobile. Il s'agit d'ailleurs d'un projet inclus dans le document de Circulation 2000, qui est tout sauf révolutionnaire. Finalement, il nous semble que c'est une proposition relativement modérée. Si les gens qui disent qu'il faut d'abord tester une mesure avant de l'appliquer de manière définitive sont sincères... eh bien, oui, la journée sans voitures constitue une excellente occasion de le faire.

Je ne voudrais pas anticiper sur la discussion qui aura lieu – pas aujourd'hui, mais prochainement, concernant le rapport sur les motions N^{os} 365, 366, 367 et 368 touchant aussi les questions de circulation et de transport. Idéalement – on nous croit ou on ne nous croit pas – nous, socialistes, aimerions dépasser la crispation, qui n'est malheureusement pas seulement existante mais croissante, quant

à ces questions. Effectivement, on voit apparaître de nouvelles pétitions de commerçants qui se braquent entièrement et de manière très radicale, très ferme, contre les mesures de restriction de la circulation actuellement prévues en ville de Genève. Il est vrai que la Ville de Genève mène une politique un peu plus volontariste qu'il y a un certain temps, et nous la saluons; mais, de notre point de vue, elle est encore trop timide.

Je rappelle que, par exemple dans le cas des zones limitées à 30 km/h, la Ville de Genève pourrait faire beaucoup plus de demandes. L'Etat a toujours fait savoir que, comme cela correspond à ses objectifs, les demandes de zones limitées à 30 km/h émanant de la Ville de Genève, à moins qu'elles ne soient complètement en contradiction avec les objectifs cantonaux, seraient assez facilement avalisées s'il n'y avait évidemment pas de blocages dus à des recours. Nous constatons malheureusement que ces blocages ont tendance à augmenter et que les recours se multiplient. Je vous donne l'exemple de la rue de Lausanne, et il y en aura probablement d'autres; il y a aussi le plan «Tout doux, les Pâquis», qui est toujours bloqué par des recours.

Il est vrai que nous sommes un peu fatigués, dans le groupe socialiste, d'entendre inlassablement les mêmes arguments, prétendument pertinents, prétendument rationnels, contre toute mesure de modération de circulation; mais cela ne nous empêchera pas de persévérer. L'argument principal, fatal, dit-on, pour contrer nos propositions, c'est toujours celui du commerce. Sur ce point, je ne peux que vous inviter à regarder ce qui se passe ailleurs. Genève a une densité de places de parc au centre-ville qui dépasse tout ce qui se fait en Suisse et en Europe. Vous pouvez les compter par mètre carré, en fonction du nombre d'habitants ou du nombre d'emplois: quel que soit le critère utilisé, nous avons déjà largement plus de places de parc qu'à peu près n'importe où ailleurs en Europe. C'est un fait objectif, comme le montrent les chiffres.

En outre, toutes les zones piétonnes créées ont partout favorisé le commerce. Je ne comprends pas les commerçants qui s'obstinent à croire qu'une avalanche de voitures devant leurs magasins favorisera le commerce. Quant aux centres commerciaux de la périphérie, souvent cités en exemple, on nous dit que les emplois vont encore davantage se déplacer dans ce secteur. Je ne sais pas si vous avez remarqué la nature des centres commerciaux les plus récents. Ils sont de plus en plus grands, comme les modèles américains, et personne ne songerait à laisser passer les voitures à travers ceux-ci. L'intérieur d'un centre commercial est une zone piétonne; le seul véhicule autorisé en principe, à part les poussettes pour bébé, ce sont les chariots pour les courses. (*Remarque.*) Les patins à roulettes sont tolérés dans le meilleur des cas. De mon point de vue, le centre-ville est comme un grand centre commercial – entre autres, ce n'est évidemment pas sa seule fonction, et heureusement. A qui viendrait-il l'idée de laisser les voitures envahir

un centre commercial qui devrait être avant tout favorable à ceux qui ont envie d'y faire des courses, et donc aux piétons? Je pense que la Ville de Genève doit faire mieux et ne pas chercher à imiter de manière primaire les centres commerciaux de la périphérie; elle en a les atouts.

L'autre argument classique contre les mesures de modération de la circulation en ville se base sur l'absence de mode de transport alternatif. Effectivement, nos transports régionaux sont insatisfaisants, il n'y a pas de transports nocturnes dignes de ce nom à part le vendredi et le samedi, et encore. La densité du réseau des transports publics, de même que les fréquences, le confort des véhicules sont insuffisants, etc. Je suis entièrement d'accord, même si deux ou trois décisions intéressantes ont été prises récemment dans ce sens, comme c'est le cas pour la ligne La Praille-Eaux-Vives. Mais, si vous examinez concrètement les motivations des personnes qui se déplacent en voiture et leurs trajets, vous constaterez la chose suivante: la plupart de ces automobilistes que vous pouvez voir tous les jours en ville de Genève circulent entre deux points entièrement couverts par le réseau principal des transports publics genevois, c'est-à-dire en milieu urbain, au sens étroit du terme, et sur des distances de moins de 3 km, qui se feraient beaucoup plus rapidement et confortablement à pied, à vélo ou en utilisant les transports publics.

Un autre argument habituel concerne les personnes handicapées, les personnes âgées, etc. Nous n'avons jamais prétendu que ces personnes n'avaient pas droit à la voiture, en supposant qu'elles puissent l'utiliser. Mais, de nouveau, si l'on se contentait de supprimer les véhicules qui viennent au centre-ville simplement pour des raisons de travail, alors que leurs propriétaires habitent en milieu urbain, ou bien pour des courses, alors qu'il y aurait d'autres moyens de transport pour les faire, eh bien, rien que cette mesure-là allégerait le trafic d'un tiers, voire de 50%.

Une fois que l'on a surmonté ces arguments, on en vient à l'argument réel: la liberté de chacun de choisir son mode de transport. Mais là, Mesdames et Messieurs, on mélange deux choses, c'est-à-dire le but et le moyen. Oui, on peut discuter quant au but d'assurer la mobilité et le droit de choisir le mode de déplacement que l'on souhaite. Mais la voiture est un moyen; c'était effectivement, à une certaine époque, un moyen d'émancipation et de liberté. Malheureusement, cette période est terminée et, vu la densité du trafic, il se trouve que cette explication n'est plus pertinente et que la voiture est avant tout un facteur de nuisances, de perturbations et de ralentissement, que cela soit au niveau de la consommation d'espace, de la pollution de l'air ou de la pollution par le bruit. D'une ville qui se prétend à la pointe du développement durable, et c'est un discours qui, à ma connaissance, est partagé par l'ensemble des groupes politiques, et d'une Ville et d'un Etat qui se veulent à la pointe de l'Agenda 21 – on n'arrête pas de créer des

délégations à l'Agenda 21, des groupes de travail, des commissions, des documents, des concepts cantonaux de l'environnement – eh bien, nous attendons des actes allant dans ce sens.

Pour reparler de cette motion, j'en reviens à la modestie de ses objectifs, finalement, par rapport...

Le président. Monsieur Kanaan, il vous reste une minute.

M. Sami Kanaan. Je suis motionnaire, Monsieur le président. De toute façon, je vais conclure. Une minute me suffit amplement.

Le président. Monsieur Kanaan, en tant qu'auteur de la motion, vous pouvez intervenir autant de fois que vous voulez mais chaque fois dix minutes au maximum.

M. Sami Kanaan. Ah, je vous remercie de cette correction; je suis d'accord. Je vous rassure, je n'interviendrai en principe pas plus qu'une fois. Je voulais simplement souligner, pour terminer, la modestie de cette motion, qui se contente de proposer des opérations pilotes précises permettant de mesurer concrètement les effets de mesures qui, en principe, sont raisonnables pour la Ville de Genève.

Préconsultation

M. Alain Fischer (R). Les motionnaires, en proposant cette motion, engagent le Conseil administratif à se montrer plus audacieux et plus concret! Tant qu'à faire, autant qu'ils proposent de fermer l'aéroport international de Genève-Cointrin, histoire qu'on rigole encore et que cela soit audacieux! Bon, blague à part, ce n'est peut-être pas raisonnable. Hormis le fait d'avoir organisé une journée sans voitures le 22 septembre 1999, on n'a pas encore à ce jour entendu citer les coûts réels de cette opération, soit par le département de M. Hediger, soit par les Transports publics genevois ou par quiconque était impliqué dans cette aventure. Partant de cette constatation, nous refusons de recommencer une action de ce genre en ne sachant pas combien cela coûte réellement. Nous disons donc non à cette motion et nous ne la renvoyons même pas au Conseil administratif.

(La présidence est momentanément assurée par M. Guy Dossan, deuxième vice-président.)

M. Christian Zaugg (AdG/SI). Dieu sait si l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) est en faveur d'une journée sans voitures, et je crois que M. Ferrazino l'a bien démontré. Mais là, c'est véritablement la fuite en avant. On a l'impression que le Parti socialiste a envie de «doubler» M. Ferrazino en proposant ni plus ni moins que de fermer le pont du Mont-Blanc. Il s'agit là d'une proposition assez irréaliste. Enfin, on ne va pas se montrer trop mauvais joueurs, mais, franchement, c'est du bout des lèvres que nous demandons de renvoyer cette motion à la commission de l'aménagement.

M. Michel Ducret (R). La première invite de cette motion, concernant la rue des Deux-Ponts, signifie en fait le report du trafic à la rue de l'Ecole-de-Médecine, avec un nouveau pont, comme prévu par l'OTC (Office des transports et de la circulation), dans le cadre de Mobilité 2005. Quant à la deuxième invite, relative au pont du Mont-Blanc, la proposition était prévue dans C2000 – qui n'est pas un simple document mais bien un plan approuvé par le Conseil d'Etat, je le rappelle – de même que la nouvelle traversée de la rade, refusée par les groupes auxquels appartiennent les motionnaires. La fermeture de la place Neuve à la circulation, faisant l'objet de la troisième invite de la motion, était prévue dans le plan C2000 avec la création d'un parking: autre mesure que les motionnaires de ce soir avaient refusée.

Cette motion signifie en fait une fois de plus le refus d'assumer les conséquences des choix politiques qui sont effectués à un moment donné par rapport à des plans de circulation visant les buts souhaités. Vous, socialistes, vous refusez la moitié des mesures proposées et vous n'en prenez que l'autre moitié. Il n'est malheureusement pas possible d'agir ainsi et, tant que vous vous obstinez dans cette direction, on n'aura jamais de solution crédible, viable, acceptable par l'ensemble de la population de Genève et du bassin genevois. Ce qui importe n'est pas seulement le petit problème de ce qui se passe devant la fenêtre de tout un chacun – chacun a trop de voitures devant chez lui – mais d'être conscients que nous sommes membres d'une communauté.

Enfin et surtout, Mesdames et Messieurs, la circulation est, et restera, dans tous les cas un système complexe. Décréter des mesures par-ci, par-là ne suffit pas. Il faut en examiner les conséquences; celles-ci, par les blocages en amont des mesures proposées, vont fortement gêner non pas seulement la circulation privée, mais aussi et surtout l'efficacité des transports publics auxquels devraient précisément recourir les personnes censées se déplacer les jours concernés par la motion.

Mesdames et Messieurs, ce n'est pas en paralysant de manière indirecte les transports publics que vous incitez les Genevois à changer de mode de déplacement.

(La présidence est reprise par M. Bernard Paillard, président.)

M^{me} Michèle Künzler (Ve). La position des Verts va vous surprendre, je pense, parce que l'on ne peut pas spécialement nous taxer d'«autophiles». Mais nous allons refuser cette motion, parce que nous pensons qu'elle est finalement totalement contreproductive. Je crois que la journée sans voitures doit être un moment de fête où l'on a envie d'être délivrés une fois de la voiture, de passer un bon moment. Il est vrai que, selon nous, les mesures de circulation doivent se prendre à long terme. Une semaine, c'est assez pour organiser la gabegie et dégoûter tout le monde d'avoir moins de circulation ou des endroits plus paisibles; en effet, les gens se diront que cela cause des embouteillages. Le plus important pour nous finalement, c'est de prendre des mesures à long terme et de réellement diminuer la circulation au centre-ville, pas de faire du bluff pendant une semaine. Les mesures proposées par cette motion auraient, je pense, des résultats tout à fait négatifs, parce que les gens seraient découragés et trouveraient la circulation embouteillée et l'ambiance peu sympathique.

Il faut aussi étudier le report de circulation sur les quartiers que ces mesures causeraient, car c'est à ces endroits aussi qu'il est important d'avoir un endroit convivial où les diminutions de trafic se font réellement sentir.

D'autre part, j'aimerais souligner l'attitude paradoxale des motionnaires, et certainement d'autres personnes présentes ici – il n'y a pas si longtemps, cela fait à peine quelques mois – au moment où nous avons fait une motion pour demander que l'on profite de l'occasion de la rénovation de ces grandes voies, justement la rue des Deux-Ponts et le pont du Mont-Blanc (proposition N° 410), pour envisager une réduction de la circulation. Tout le monde, à part les Verts, avait voté d'une seule main pour laisser la situation en l'état. Maintenant, on essaie de nouveau de dire: «Prenons des mesures différentes et faisons des essais.» Je suis tout à fait d'accord, mais pensons-les à long terme et évaluons toutes les conséquences que ces mesures peuvent entraîner dans la vie quotidienne des gens.

M. Roger Deneys (S). J'ai bien entendu les remarques formulées par les Verts et par l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants). Pour nous socialistes, il ne s'agissait pas de faire de la surenchère par rapport à ce que proposait M. Ferrazino, car, quand cette motion a été déposée, nous ne savions rien des pro-

positions de celui-ci. L'année passée, j'avais même déposé un texte à ce sujet un peu en urgence, parce qu'il semblait que le Conseil administratif ne ferait rien pour la journée du 22 septembre 1999. Il s'agissait donc plutôt d'anticiper et de s'assurer que quelque chose de concret se réaliserait, et non pas de faire de la sur-enchère.

Quant au reste, la commission de l'aménagement s'est rendue à Strasbourg – merci, Madame von Arx – et cela nous a donné l'occasion de voir que, dans cette ville, il a été décidé de renoncer à la journée du 22 septembre. Cela peut paraître relativement paradoxal, dans la mesure où Strasbourg est régulièrement citée comme modèle pour son aménagement urbain et ses transports publics. On peut donc se demander pourquoi cette ville a renoncé à cette journée sans voitures. En l'occurrence, ils ont peut-être l'impression que c'est une «journée prétexte».

Cette impression est partagée par un certain nombre de personnes au sein du Conseil municipal, et nous aimerions, nous, socialistes, l'effacer. Nous souhaiterions que cette journée serve évidemment à faire la fête, à se dire: «Il est très bien de ne pas prendre sa voiture aujourd'hui», mais aussi que nous puissions utiliser cette semaine, cette journée, dans un sens plus large, comme période de réflexion. Il s'agit de se demander comment l'on pourrait réaménager, réorganiser la ville et prendre les mesures expérimentales qui s'y rapportent.

La question du coût de ces mesures, évoquée par M. Fischer, est effectivement problématique, encore que, justement, c'est peut-être sur ce point que l'on peut nous reprocher de ne pas avoir été assez ambitieux et que les Verts auraient pu présenter un amendement, par exemple pour demander que l'on étale ces mesures sur un mois plutôt que sur une semaine, sachant que si l'on instaurait une mesure pendant une semaine on aurait pu l'amortir sur un mois, cela aurait coûté moins cher. Mais il est vrai que, justement, pour ce qui est d'instaurer quelques aménagements à la rue des Deux-Ponts ou sur le pont du Mont-Blanc, si on le fait trop longtemps, on va nous accuser de bloquer le trafic. On nous accuse déjà de le faire, alors que ce n'est pas le cas, puisqu'il ne s'agit que d'une semaine et que c'est provisoire. Mais, si on le fait pendant trop peu de temps, on nous dit que cela va juste bloquer le trafic et ne rien changer.

Nous avons donc discuté et réfléchi, et nous nous sommes dit qu'une semaine représenterait peut-être une sorte de période intermédiaire qui nous donnerait le temps de prendre des mesures et de procéder à des marquages – je vous rappelle que faire des marquages ne coûte pas forcément cher. En l'occurrence, on pourrait par exemple créer une voie pour les TPG à la rue des Deux-Ponts; je pense que c'est vital pour eux, car il s'agit bien d'un axe sur lequel ils sont systématiquement pénalisés par le trafic automobile privé. Attribuer aux transports publics genevois une voie sur cet axe ne serait qu'une marque de reconnaissance pour leurs mérites.

C'est pour cela que j'invite en tout cas l'Alternative, au lieu de penser que nous faisons de la surenchère, à au moins renvoyer cette motion à la commission de l'aménagement. Mais cela veut vraisemblablement dire qu'il ne se passera rien cette année, que nous n'aurons que du papier et des prospectus et qu'il y aura un premier bilan peut-être un peu mitigé. Mais nous espérons que nous pourrons profiter de cette période pour réaliser des tests, des mesures expérimentales qui se poursuivront à long terme, selon les souhaits de M^{me} Künzler, parce que je suis convaincu qu'elles réussiront.

M. Georges Queloz (L). J'ai écouté attentivement les propos de M. Kanaan, et je dois dire que je suis très inquiet. De deux choses l'une: ou bien c'est une catastrophe de l'envoyer siéger au Conseil administratif de la Banque cantonale de Genève, parce qu'il n'a aucun sens de la manière dont fonctionnent l'économie et les activités dans cette ville, ou alors c'est une très bonne chose, parce qu'il va bientôt changer d'avis.

La santé, dans le domaine des activités et de l'économie de cette ville, pour pouvoir financer aussi bien le social que la culture – j'ai déjà eu l'occasion de le dire – eh bien, c'est un petit peu comme la circulation du sang: si elle est bloquée, vous ne pouvez pas faire marcher vos doigts, ni vos pieds, c'est bien connu. Je voudrais aussi dire que je ne sais pas ce que doit penser la population qui a donné à l'Alternative une majorité dans ce Conseil, puisqu'elle a déjà dépensé maintenant plus de 300 000 francs pour la journée sans voitures. Je voudrais simplement rappeler à cette assemblée que cette somme représente beaucoup plus d'argent que celle que la Ville a dépensé en vingt ans pour la lutte contre le sida, par exemple.

M. Sami Kanaan (S). Monsieur le président, j'apporterai un bref complément à ce qu'a dit mon collègue Deneys. C'est amusant comme l'histoire peut évoluer. Il n'y a pas si longtemps que cela, lors de la législature précédente, le groupe socialiste se faisait durement critiquer par ses collègues de l'Alternative, parce qu'il était beaucoup trop mitigé, timide, modéré, prêt au compromis. On nous a accusés de compromission dans ce domaine, parce que nous n'étions pas opposés d'emblée et absolument au projet de la place Neuve. Nous avons finalement décidé de nous y opposer, mais il est vrai que nous l'avons fait bien après les autres, j'en rends justice à mes amis de l'Alternative. Maintenant, nous serions tout à coup les extrémistes en quelque sorte, qui venons avec des mesures – que ne nous a-t-on pas dit? – «irréalistes», «provocatrices», je ne sais plus, «incohérentes», et voilà que ce sont mes collègues de l'Alternative qui se montrent très modérés... Eh bien, c'est amusant, parce que ces tendances suivent un peu les déplacements de magistrats; il est intéres-

sant de constater à quel point, selon qu'il y a tel ou tel magistrat dans tel ou tel domaine, cela peut influencer les positions.

Ce qui est frappant dans cette discussion c'est que l'on n'est pas en train de proposer – dans la présente motion en tout cas – la suppression du trafic automobile en ville de Genève. Je veux dire que, comparées aux motions figurant dans le rapport qui sera discuté prochainement et portant les N^{os} 365, 366, 367 et 368, les propositions avancées par notre motion sont nettement plus modérées! Il s'agit juste d'assurer aux transports collectifs, à titre d'essai, la place qui leur revient naturellement et qui serait la conséquence logique de ce qu'a rappelé mon collègue Ducret quand il a dit que, pour offrir une alternative crédible aux automobilistes, il faut des transports collectifs efficaces. Nous proposons de donner les moyens aux transports publics de prouver, à titre d'essai, leur efficacité, pour voir ce que cela donne, et, comme par hasard, on est quand même contre cela! C'est intéressant!

Quant à la journée sans voitures, étant donné le moment où nous traitons cette motion, nous ne nous faisons pas d'illusion: même si elle passait la rampe de ce Conseil, elle serait de toute façon inapplicable cette année, vu la préparation nécessaire à quelque mesure que ce soit. Ce serait en fait l'occasion de faire ce que M. Fischer souhaite, c'est-à-dire une évaluation en bonne et due forme de ce que l'on peut raisonnablement réaliser dans le cadre d'une journée sans voitures. Si cette motion était renvoyée en commission, et en l'occurrence à celle de l'aménagement, cela nous permettrait de nous pencher sur les résultats de la journée sans voitures de 1999, laquelle n'a jamais été évaluée par notre Conseil – je concède que c'est regrettable – que cela soit au niveau de l'impact, du coût ou de tous les aspects liés à cette opération. Cela permettrait aussi de faire le point sur les préparatifs de la journée sans voitures de cette année, voire de les évaluer, puisque le temps que la commission de l'aménagement traite cet objet à la rentrée, ladite journée aura peut-être déjà eu lieu. Par conséquent, on pourrait ainsi préparer – mieux, si possible – la prochaine opération, quelle que soit sa forme, en collaboration avec le magistrat et les services concernés.

J'aimerais donner encore un exemple concernant la rue des Deux-Ponts. La pétition N^o 61 des habitants du quartier, dont vous vous souvenez probablement et qui a été traitée par notre Conseil le 27 janvier 1998, avait aussi été envoyée au Grand Conseil. Celui-ci, avec l'appui du Conseil d'Etat, avait conclu à l'époque que c'était à la Ville de Genève de proposer des mesures, et non pas à lui de prendre l'initiative et que le Conseil d'Etat et l'OTC suivraient. La Ville de Genève, je le rappelle, a un droit d'initiative, je dirais même qu'il s'agit d'un devoir, en matière de circulation, et j'aimerais insister sur ce point: il est de sa responsabilité vis-à-vis de la population de proposer, là où elle le juge utile et pertinent, des mesures de toute sorte. Je ne comprends donc pas très bien les réticences que l'on peut avoir par rapport à cette motion.

Ma dernière remarque concerne le report de circulation sur les quartiers. La discussion à ce sujet pourra éventuellement être développée en même temps que la motion N° 105, qui traite des quais sans voitures le dimanche ou un autre jour de la semaine. Dans le cas de la motion N° 85, je ne comprends absolument pas dans quelle mesure il peut y avoir un report de circulation dans les quartiers, puisque, je le répète, on se contente de donner aux transports publics et aux pistes cyclables la place qui leur revient. C'est pourquoi je pense qu'il existe des malentendus quant à cette motion. Apparemment, nous n'étions pas très clairs, j'espère que nous allons clarifier cela et que, tous ensemble, nous renverrons cet objet à la commission de l'aménagement, comme il se doit.

Le président. Je donne la parole à M. Deneys. (*Protestations.*)

M. Roger Deneys (S). Je pense que, après mon intervention, on arrêtera. Je voudrais encore préciser, en ce qui concerne les commerçants, l'aspect suivant de la motion: je trouve qu'elle vise à transformer le type de mobilité des Genevoises et des Genevois, et non pas à supprimer cette mobilité. En l'occurrence, les commerçants feraient mieux de s'associer aux mesures proposées et de prendre leurs responsabilités pour assurer un développement durable du commerce au centre-ville. C'est bien en prenant des mesures qui favorisent l'usage des transports publics, de la marche et du vélo, que l'on va assurer le développement économique du centre-ville, parce que nous n'allons pas pouvoir lutter contre les centres commerciaux encore pendant des dizaines d'années en faisant des autoroutes à cet endroit. Ce n'est pas possible! Donc, dans ce sens-là, les milieux de l'Entente feraient mieux de s'associer à ces mesures.

Ce que je pense quant à moi, c'est qu'il faudrait à un certain moment évaluer l'effet de ces mesures par rapport aux commerçants, notamment en faisant peut-être comme à Strasbourg, c'est-à-dire en créant une commission ad hoc composée d'experts qui évaluent l'impact desdites mesures sur les chiffres d'affaires. Mais vraisemblablement, à long terme, celles-ci représentent la seule manière de garantir le développement économique du centre-ville.

M^{me} Michèle Künzler (Ve). Nous disons oui à une mobilité différente, nous sommes totalement d'accord... Mais il est vrai que, pour ce qui est de cette motion N° 85, en l'occurrence, c'est plutôt du bluff. Pendant une semaine, on fait semblant d'avoir une mobilité différente et on crée réellement des nuisances – ne me faites pas croire que supprimer deux voies normalement destinées à la circulation automobile sur le pont du Mont-Blanc ne reportera pas du trafic ailleurs. On n'y a pas vraiment réfléchi. La commission de l'aménagement a déjà consacré

pas mal de temps au problème de la circulation automobile; on va encore en consacrer avec l'examen du plan piétons, je crois que l'on est plus que saturés. Peut-être faudra-t-il plutôt présenter une autre motion, demandant le bilan de la journée sans voitures, mais je ne pense même pas qu'il vaille la peine de renvoyer en commission la motion N° 85. Ce n'est peut-être pas une affaire de magistrat, mais il ne faut pas essayer d'adopter des manières de faire qui ont sans doute réussi à d'autres pour récolter des voix...

M. Christian Zaugg (AdG/SI). On nous parle de développement durable, mais il n'y a véritablement rien de durable dans ce que l'on nous propose. Nous sommes confrontés ici à une démagogie totale. (*Applaudissements des radicaux.*) Il n'y a rien de construit. Et Dieu sait si, du côté de l'Alliance de gauche, nous sommes pour la «piétonnisation» du centre-ville, mais on n'avance pas comme cela! Je veux dire que des objets comme cette motion N° 85 sont des coups d'esbroufe, des coups d'épée dans l'eau; cela ne rime à rien. Je dirai même que c'est presque une entreprise de sabotage de ce que fait en ce moment M. Ferrazino qui nous a bien dit que cette motion-là n'était pas du tout sa tasse de thé. Dès lors, nous acceptons la perche qui nous est tendue par nos amis les Verts et refusons donc cette proposition.

M. Alain Marquet (Ve). Je voudrais brièvement dire, Monsieur le président, que ceux qui se réjouiraient peut-être un peu trop vite de voir dans ce débat un début de divorce au sein de l'Alternative en seraient pour leurs frais. Il est bien entendu que, sur le fond, concernant le concept sous-tendu par cette motion, nous sommes parfaitement d'accord et nous serions même d'accord, je crois, on peut le dire, pour la reconduction de ce projet 52 fois par année, si vous voyez ce que je veux dire.

Néanmoins, il y a un problème de forme. Comme l'a déjà dit M^{me} Künzler tout à l'heure – je l'exprimerai peut-être en termes un peu plus doux – il manque à nos yeux un objet essentiel dans cette motion: l'éventualité de pouvoir étudier des mesures compensatoires. Ce que nous craignons, c'est qu'une mesure prise de façon abrupte provoque un report modal qui créerait des désagréments chez les opposants à la possibilité que de telles mesures deviennent un fait réel. Cela créerait un phénomène de rejet durable qui ne serait pas profitable à la mise hors circulation des automobiles du centre-ville sous-entendue et souhaitée par la motion.

M. Bernard Lescaze (R). A l'évidence, cette motion est purement et simplement démagogique, et ses auteurs savent très bien qu'elle n'a aucune chance d'entrer en vigueur cette année, ne fût-ce que pour quelques jours. On vient de

perdre près d'une heure à discuter de la motion N° 85. La position de tous les partis de l'Entente est la même: vous, socialistes, ne pourrez pas diminuer réellement la circulation en ville sans mettre en place les mesures d'accompagnement que nous réclamons depuis longtemps. Sur tous les bancs, sauf du côté socialiste, il a été dit que cette motion serait refusée. Je ne sais pas quel est le baroud que vous voulez mener ce soir, mais pour que les gens soient au clair et que la population sache qui propose des mesures irresponsables, coûteuses – en effet, elles ne sont pas chiffrées – je demanderai ce soir un vote à l'appel nominal.

M. Sami Kanaan (S). M. Lescaze m'ôte les mots de la bouche, parce que j'allais effectivement proposer de voter par appel nominal, dans la mesure où je crois qu'il est important que l'on inscrive dans le *Mémorial* les positions d'aujourd'hui, lesquelles sont assez surprenantes. On se fait accuser de faire du bluff et de la démagogie; que cela vienne des bancs de l'Entente, c'est la routine de ce Conseil, dirais-je, mais venant des collègues de l'Alternative... Ils peuvent éventuellement être sceptiques quant aux mesures proposées, mais accuser les socialistes de bluff et de démagogie pour mieux masquer leur embarras de refuser une motion de ce type... C'est assez intéressant. Rien n'aurait empêché le groupe des Verts, d'habitude si proluxe en amendements de toute sorte et puisqu'il n'a qu'un problème de forme, de déposer un amendement, soit maintenant en séance plénière soit en commission.

Simplement, il se trouve que nous abordons finalement le cœur de la problématique dans ce domaine. Si l'on veut faire avancer la cause du transfert modal et de la modération de circulation, eh bien, ce sera forcément au prix d'un déplacement de priorités sur les surfaces disponibles. La surface routière n'étant pas extensible de manière illimitée, plus de place pour les transports collectifs, pour les piétons ou les cyclistes signifie forcément – je le reconnais, c'est clair – moins de place pour les voitures. Il est vrai que ce n'est pas très populaire. Ce que je crains ce soir, c'est que mes collègues de l'Alternative aient succombé au syndrome de l'initiative pour réduire de 50% le trafic motorisé en Suisse, qui a malheureusement enregistré un score très négatif. Depuis, je le remarque à plusieurs niveaux et notamment au Grand Conseil, on commence à avoir peur. Eh bien, nous, nous n'avons pas peur et nous continuons à défendre nos positions, parce que nos convictions ne changent pas du jour au lendemain en fonction de situations conjoncturelles. Nous soutenons l'appel nominal.

M. Roger Deneys (S). J'aimerais quand même répondre aux propos de l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants), dans la mesure où je trouve que, nous accuser de faire de la démagogie à propos des propositions contenues dans notre motion, c'est quand même un petit peu facile. En effet, c'est déjà ce

que reproche l'Entente à la journée du 22 septembre: de faire beaucoup de bruit pour rien. En l'occurrence, je crois que le risque vient de ce côté-là. Alors, ne venez pas nous dire que, en prenant de telles mesures, on risque de se mettre à dos la population. Vous savez très bien que les milieux automobiles, les milieux de commerçants du centre-ville vont tout faire pour saboter cette journée sans voitures, et ce n'est pas à cause de ces mesures-là qu'elle sera critiquée.

Ces mesures constituent le seul moyen pour les habitants de la ville de voir dans la journée sans voitures autre chose que la distribution de petits prospectus et la possibilité de pouvoir emprunter gratuitement les transports publics, ce qui est le minimum des minimums. Je vous inviterai au moins à discuter d'autres mesures un peu plus concrètes que nous pourrions prendre pour les autres années, et c'est tout. Je crois qu'il n'y a pas de démagogie en cela, et qu'il faut vous rendre compte qu'il y a des villes qui renoncent à cette journée parce qu'elles trouvent que ce n'est que de l'esbroufe. Il faudra bien se décider à un certain moment. Veut-on faire de l'esbroufe ou des réalisations concrètes? Si vous me dites qu'il n'est pas possible de fermer le pont du Mont-Blanc pendant une semaine, on ne va jamais le fermer! En effet, je ne sais pas comment vous allez changer d'avis si vous ne testez pas ces mesures que nous proposons. Il va falloir les essayer à un certain moment. Quant au report de trafic, il s'observe lors des Fêtes de Genève ou des fêtes comme celle de ce soir, où l'on ferme des quartiers. On peut donc bien regarder ce qui se passe pendant une semaine, compter les voitures et ensuite adapter notre plan. On ne le réalise pas pour toute l'année d'un coup de baguette magique, comme cela, hop! Je vous invite donc à renvoyer quand même cette motion en commission.

Le président. Deux groupes politiques ont demandé l'appel nominal. Etes-vous suivis? (*Plus de quatre conseillers municipaux lèvent la main.*) Vous l'êtes, merci. Nous procéderons donc à l'appel nominal sur la prise en considération de la motion, puis nous voterons, le cas échéant, son éventuel renvoi en commission.

Mise aux voix à l'appel nominal, la motion est refusée par 36 non contre 13 oui (4 abstentions).

Ont voté non (36):

M^{me} Anne-Marie von Arx-Vernon (DC), M. Roberto Brogгинi (Ve), M^{me} Renate Cornu (L), M^{me} Eustacia Cortorreal (AdG/TP), M^{me} Barbara Cramer (L), M^{me} Linda de Coulon (L), M. Guy Dossan (R), M^{me} Michèle Ducret (R), M. Michel Ducret (R), M. Alain Dupraz (AdG/TP), M^{me} Alice Ecuwillon (DC), M. Alain Fischer (R), M^{me} Monique Guignard (AdG/TP), M^{me} Catherine Hämmerli-Lang (R), M^{me} Monica Huber Fontaine (Ve), M^{me} Liliane Johner (AdG/TP), M^{me} Michèle

Motion: journée sans voitures plus audacieuse

Künzler (Ve), M^{me} Ruth Lanz (AdG/SI), M. Jean-Charles Lathion (DC), M. Bernard Lescaze (R), M. Alain Marquet (Ve), M^{me} Christina Matthey (Ve), M. Jacques Mino (AdG/SI), M^{me} Isabel Nerny (AdG/SI), M. Jean-Pierre Oberholzer (L), M. Paul Oberson (Ve), M. Robert Pattaroni (DC), M. Georges Queloz (L), M. Pierre Reichenbach (L), M^{me} Alexandra Rys (DC), M. Guy Savary (DC), M. Armand Schweingruber (L), M. Damien Sidler (Ve), M^{me} Evelyne Strubin (AdG/SI), M. René Winet (R), M. Christian Zaugg (AdG/SI).

Ont voté oui (13):

M^{me} Nicole Bobillier (S), M. Olivier Coste (S), M^{me} Diana de la Rosa (S), M. Roger Deneys (S), M. Gérard Deshusses (S), M. René Grand (S), M. Sami Kanaan (S), M^{me} Virginie Keller Lopez (S), M. Jean-Pascal Perler (Ve), M. Jean-Charles Rielle (S), M^{me} Sandrine Salerno (S), M. Alain-Georges Sandoz (AdG/TP), M. Daniel Sormanni (S).

Se sont abstenus (4):

M^{me} Hélène Ecuyer (AdG/TP), M. Jacques François (AdG/SI), M^{me} Marie-France Spielmann (AdG/TP), M^{me} Marie Vanek (AdG/SI).

Étaient excusés à la séance ou absents au moment du vote (26):

M. Didier Bonny (DC), M^{me} Marie-Thérèse Bovier (L), M^{me} Sophie Christen (L), M. Alain Comte (AdG/TP), M. Philippe Cottier (DC), M. Pierre de Freudenreich (L), M^{me} Diane Demierre (L), M^{me} Fatiha Eberle (AdG/SI), M. Jean-Marc Froidevaux (L), M. Jean-Marc Guscetti (L), M. Jean-Marie Hainaut (L), M. François Harmann (L), M. François Henry (L), M^{me} Vanessa Ischi (Ve), M. Guy Jousson (AdG/TP), M. Roman Juon (S), M. André Kaplun (L), M. Daniel Künzi (AdG/SI), M. Pierre Losio (Ve), M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI), M. Pierre Maudet (R), M. Guy Mettan (DC), M. Souhail Mouhanna (AdG/SI), M. Mark Muller (L), M. Jean-Luc Persoz (L), M. François Sottas (AdG/TP).

Présidence:

M. Bernard Paillard (AdG/SI), président, n'a pas voté.

Le président. Monsieur Queloz, vous avez la parole, mais nous sommes en procédure de vote; je vous prierai donc d'être bref!

M. Georges Queloz (L). Monsieur le président, je trouve qu'il est inadmissible qu'il y ait si peu de monde dans cette salle, et surtout en raison d'un

feu d'artifice. Je demande que cet appel nominal serve de contre-appel. (*Applaudissements.*)

Le président. Monsieur Broggin, vous avez la parole, mais on ne va pas faire un débat là-dessus. Allez-y, Monsieur Broggin.

M. Roberto Broggin (Ve). Cela concerne le point suivant de l'ordre du jour, la motion N° 86. J'annonce déjà, de concert avec les deux autres motionnaires, que nous retirons cet objet.

Le président. Bon, je vous remercie, mais, enfin, nous en sommes pour le moment à la question de savoir si l'appel nominal, comme cela vient d'être proposé par M. Queloz, va servir ou non de contre-appel. Le bureau – et moi personnellement – décide que oui! (*Applaudissements.*) Les personnes qui sont parties avant la fin de la séance ne recevront pas de jeton de présence. MM. Comte et Sotras sont présents, mais ils ne souhaitaient pas prendre part au vote.

Le point suivant de l'ordre du jour, la motion N° 86, est retiré, selon le désir que vient d'exprimer M. Broggin.

10. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

11. Interpellations.

Néant.

12. Questions.

Néant.

Séance levée à 22 h 55.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif	246
2. Communications du bureau du Conseil municipal	246
3. Clause d'urgence sur la résolution de MM. Olivier Coste, Jean-Charles Rielle, M ^{me} Michèle Künzler, MM. Alain Marquet, Jacques Mino, M ^{mes} Marie Vanek, Marie-France Spielmann, M. Didier Bonny et M ^{me} Michèle Ducret: «Solidarité avec les gens du voyage» (R-23)...	246
4. Projet d'arrêté de M ^{mes} Marie Vanek, Liliane Johner, Linda de Coulon, MM. Roman Juon, Alain Fischer, Jean-Charles Lathion et Roberto Brogginì: «Pour un soutien financier à l'Académie de musique» (PA-9)	247
5. Motion de MM. Sami Kanaan, Alain Marquet, M ^{mes} Marie Vanek, Liliane Johner et M. Guy Savary: «En faveur du quartier des Acacias: coordination des plans de circulation entre Carouge et Genève» (M-112).....	249
6. Motion de MM. Roman Juon et Sami Kanaan: «Pour des mesures concrètes en faveur de la qualité de vie de la population du quartier des Charmilles» (M-82).....	255
– Motion préjudicielle de M ^{mes} Michèle Künzler et Vanessa Ischi: «Pour un développement harmonieux des quartiers d'Aire, de la Concorde, des Charmilles et de Châtelaine» (M-117).....	259
7. Motion de M ^{me} Anne-Marie von Arx-Vernon, M. Didier Bonny, M ^{me} Sophie Christen, MM. Michel Ducret, Alain Fischer, Bernard Lescaze, Pierre Maudet, Mark Muller et Robert Pattaroni: «Sur la politique de production de logements de la Ville de Genève» (M-83) ...	273
8. Motion de M. Roman Juon: «Doublement des postes d'apprentissage à la Ville de Genève» (M-84).....	279
9. Motion de MM. Roger Deneys, Sami Kanaan et M ^{me} Virginie Keller Lopez: «Pour une journée sans voitures plus audacieuse et plus concrète» (M-85)	286

10. Propositions des conseillers municipaux	302
11. Interpellations	302
12. Questions	302

La mémorialiste:
Marguerite Conus