
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Cinquantième séance – Mardi 18 avril 2000, à 20 h 30

Présidence de M^{me} Alice Ecuillon, présidente

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

Font excuser leur absence: *M^{me} Diane Demierre, MM. Alain Fischer, André Kaplun, Jacques Mino et M^{me} Evelyne Strubin.*

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

CONVOCATION

Par lettre du 5 avril 2000, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 18 avril et mercredi 19 avril 2000, à 17 h et 20 h 30.

1. Communications du Conseil administratif.

Néant.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Néant.

3. Proposition du Conseil administratif en vue de l'adoption du plan directeur communal des chemins pour piétons (PR-43)¹.*Suite de la préconsultation*

M. Mark Muller (L). Devant ces rangs garnis, pour ne pas dire au complet, je vais exprimer la position du groupe libéral sur le projet de plan directeur des chemins pour piétons. Comme je le disais à la séance de 17 h, c'est la première fois qu'une compétence municipale nous est accordée en matière de planification de l'aménagement du territoire.

Au moment où l'on va exercer cette compétence nouvelle, nous considérons devoir faire preuve d'un grand sens des responsabilités et penser à l'intérêt général. Pourquoi l'intérêt général? Parce que, en tant que Ville de Genève, nous représentons environ la moitié des habitants de ce canton, et également une partie importante de la superficie de celui-ci. On doit essayer de ne pas penser uniquement aux intérêts des habitants de la commune, mais également à ceux des personnes qui, travaillant en ville de Genève, habitent dans les autres communes du canton, voire dans les régions limitrophes.

Or la façon dont le Conseil administratif entend utiliser pour la première fois cette compétence nous inquiète et ne nous paraît pas répondre à cet intérêt général. Cela nous conforte dans notre opinion, qui dépasse de loin le cadre de la discussion de ce soir; nous considérons que, en matière d'aménagement du territoire et de circulation, les communes n'ont pas à avoir de compétences, mais seulement le droit d'émettre des propositions et des préavis.

¹ Proposition, 4075.

Proposition: plan directeur des chemins pour piétons

Cela me permet d'anticiper un tout petit peu sur un débat qui se déroule au niveau du Grand Conseil. Vous savez que le Grand Conseil débat de deux projets de loi visant à conférer aux communes des compétences décisionnelles en matière de circulation et de création de zones piétonnes. Nous annonçons d'ores et déjà ce soir que nous nous opposerons à ces deux projets de loi par tous les moyens à notre disposition.

Pour en revenir au projet de plan directeur des chemins piétonniers, le groupe libéral est favorable à l'amélioration du confort des piétons en ville de Genève. A ce titre, nous approuvons sur le principe certaines propositions figurant dans le projet, en particulier le volet N° 1 qui s'inscrit dans une certaine continuité, et également certaines propositions ponctuelles qui consistent notamment à améliorer la sécurité aux abords des écoles et les accès aux parcs publics, lesquels sont faits pour les piétons. En revanche, là où nous ne pouvons plus suivre, c'est lorsque cette volonté d'améliorer le confort des piétons se traduit par des restrictions de la circulation privée en ville de Genève. Lorsque je dis que cela se traduit par des mesures de restriction du trafic en ville de Genève, en réalité, j'ai plutôt l'impression que l'amélioration du confort des piétons n'est qu'un prétexte pour réduire cette circulation et que le piéton est un peu le cheval de Troie qui permettra de réduire la circulation par toute une série de mesures figurant dans ce plan directeur.

(La présidence est momentanément assurée par M. Bernard Paillard, vice-président.)

Je reviens à l'intérêt général, que j'évoquais tout à l'heure, pour rappeler un événement tout à fait récent. Vous savez que, pas plus tard que le 12 mars dernier, les cantons et le peuple suisses avaient à se prononcer sur une initiative populaire appelée «rétro-traffic» et rebaptisée «actif-traffic» en cours de campagne. Eh bien, Mesdames et Messieurs, il ne vous a certainement pas échappé que non seulement la totalité des cantons a balayé et proprement liquidé cette initiative populaire, mais que la totalité des arrondissements de la ville de Genève – je dis bien: la totalité des arrondissements de la ville de Genève – a également refusé cette initiative.

Celle-ci avait certes des objectifs extrêmement ambitieux, mais qui allaient exactement dans le même sens que le plan directeur des chemins piétonniers proposé ce soir, c'est-à-dire dans le sens d'une réduction importante du trafic motorisé en ville de Genève. On ne peut pas, comme le mentionne le projet, dire que Genève comporte 200 000 habitants qui sont des piétons! Il s'agit de 200 000 habitants qui sont des piétons mais également des usagers des transports publics et des automobilistes. Je rappelle que, dans le canton de Genève, il y a

environ 273 000 détenteurs de permis de conduire; on les oublie complètement en considérant les habitants du canton comme des piétons et en oubliant qu'ils ont d'autres casquettes. Ce sont par ailleurs des locataires – voire des propriétaires – des contribuables, des employés, des consommateurs... Autant de rôles et d'identités totalement oubliés dans ce projet de plan directeur.

Mesdames et Messieurs, la ville de Genève est le poumon de toute une région, et c'est un poumon que l'on tend à asphyxier avec ce projet. Pourquoi? Eh bien, tout simplement parce que l'accessibilité au centre-ville et la fluidité du trafic à cet endroit sont importantes, non seulement pour la vie et l'existence des commerces – vous savez que c'est un des aspects du problème qui nous préoccupent énormément – mais aussi pour permettre aux employés des nombreuses entreprises ayant leur siège en ville de Genève de se rendre sur leur lieu de travail. Il est également important pour les clients de ces entreprises de pouvoir se rendre en ville de Genève. En réduisant sensiblement l'accessibilité du centre-ville, c'est la survie, en ville de Genève, non seulement des petits commerces, comme certains ont tendance à vouloir le dire, mais également d'entreprises importantes que l'on remet en question. De cette manière, on les incite à s'expatrier à l'extérieur de la ville de Genève.

Ce sont des emplois qui sont en cause, d'où notre proposition d'étude d'impact social du projet. Ce sont également des rentrées fiscales pour la Ville de Genève que l'on remet en question, puisque vous savez qu'une partie des impôts payés par les travailleurs des entreprises en ville de Genève revient à notre Ville.

Je ferai quelques remarques, ensuite, pour dénoncer l'absence totale de vision globale de la problématique que l'on ressent à la lecture de ce projet. Absence de vision globale à trois niveaux: le premier, c'est bien entendu l'absence totale d'évaluation de l'impact économique et social du projet. J'en ai déjà parlé; je n'y reviendrai donc pas.

Deuxièmement, on oublie complètement que, outre ce projet de plan directeur, toute une série d'autres projets de plans directeurs sont actuellement à l'étude. Je veux parler du projet de concept de l'aménagement cantonal, d'un projet de concept de la protection de l'environnement et d'un projet – qui a d'ailleurs été adopté – de concept cantonal de l'énergie. Sur le plan strictement municipal, on discute très régulièrement d'autres projets de concepts ou de conceptions. Je pense en particulier aux cyclistes; on oublie complètement les cyclistes dans ce projet de plan directeur pour les piétons. Ce n'est pas que cela me chagrine particulièrement, mais, si l'on veut avoir une vision globale – que nous appelons de nos vœux – il ne suffit pas de se préoccuper du confort des piétons, il faut tenir compte de l'ensemble des modes de déplacement à la disposition des citoyens. Il y a les vélos, mais également les autres modes de transport que vous connaissez.

Le président. Merci de conclure prochainement, Monsieur Muller.

M. Mark Muller. Un autre élément dénote également une absence de vision globale: on sait parfaitement que, dès lors que l'on restreint le trafic à un endroit donné, ce trafic se déplace en périphérie; ce fait n'est pas du tout pris en compte dans le plan directeur en question. Je pense en particulier à une solution comme celle des parkings d'échange; on en a déjà parlé et, pour répondre à votre vœu, Monsieur le président, j'abrègerai mon intervention sur ce sujet-là.

En conclusion, Mesdames et Messieurs, nous accepterons le renvoi de ce projet en commission, parce qu'il mérite bien sûr d'être examiné, mais nous déposons devant le bureau un amendement qui demande qu'une étude d'impact économique et social soit malgré tout engagée, parallèlement aux travaux de la commission:

Projet d'amendement

«Art. 2 (nouveau). – Souhaite qu'une étude de l'impact économique et social des mesures proposées soit effectuée.»

Nous vous invitons à soutenir cet amendement.

(La présidence est reprise par M^{me} Alice Ecuivillon, présidente.)

M. Robert Pattaroni (DC). Je vais essayer d'être relativement bref. (*Remarque de M. Lescaze.*) Comment voulez-vous, Monsieur Lescaze, que l'on fasse si on ne parle pas à tour de rôle pour exprimer les points de vue de nos partis, lesquels peuvent parfois être convergents et parfois divergents?

A la séance précédente, comme vous l'avez probablement noté, Madame la présidente, notre parti s'est abstenu de se prononcer concernant la motion préjudicielle demandant le renvoi immédiat de la proposition à son auteur, parce que nous considérons que le confort des piétons en ville – nous sommes bien placés pour le savoir – est une vieille cause! M. Ketterer l'avait plaidée, M^{me} Burnand l'a plaidée, et M. Ferrazino la plaide à son tour. Nous ne considérons donc pas ce projet de plan directeur comme une rupture, une innovation; il s'agit simplement d'un ancien projet ajourné qui est de nouveau au goût du jour. D'ailleurs, nous ne l'avons pas considéré comme un ensemble de propositions précises, non, et

nous avons bien fait, puisque c'est dans un autre projet, que nous allons traiter ce soir si nous en avons le temps, que nous trouverons des propositions tout à fait précises.

C'est la raison pour laquelle il nous semble que mieux vaut entrer dans le vif du sujet; j'étais heureux d'entendre M. Mark Muller, parce que je me suis rendu compte qu'il avait aussi préparé une intervention pour entrer dans le vif du sujet, ce qui fait que nous sommes maintenant tous sur un pied d'égalité.

Ce qui, pour nous, est important – nous tenons à faire passer ce message, et tel est probablement aussi le cas pour le Conseil administratif – ce n'est pas qu'on ait un plan pour les piétons qui s'opposerait à un plan pour les transports publics ou à un quelconque autre plan – pour ne pas dire pour les voitures. Ce qui nous importe, c'est qu'il y ait un plan prévoyant de donner une certaine animation à la ville. Il est clair que, aujourd'hui, avec l'envahissement de certains véhicules – tous, y compris les vélos, pour ne pas parler des patins à roulettes – c'est sûrement une bonne chose que de s'arrêter un moment sur la cause des piétons, mais nous aimerions beaucoup que, lors de l'étude de cette proposition par la commission, on ne focalise pas avant tout sur les piétons mais sur l'animation. Faut-il le rappeler? En principe, non, mais la lecture du document du Conseil administratif permettrait de penser le contraire, car il contient assez peu d'éléments à ce sujet. Il n'offre pas une vision générale du problème et ne présente pas le but que veut atteindre le Conseil administratif en des termes comme ceux-ci: «Nous aimerions une ville vivante, animée, permettant à tout un chacun d'y vivre bien en fonction de ses différents rôles.» Certains y travaillent, d'autres s'y rendent pour leurs loisirs, d'autres y vivent, d'autres encore y font les trois. Nous aimerions bien que cette préoccupation soit prise en compte.

A notre sens, pour que la vie soit agréable en ville, il faut pouvoir y accéder de différentes manières – y compris à pied, on est d'accord. Il faut améliorer la circulation des piétons dans certaines rues, on est aussi d'accord, mais il faut qu'il y ait de la vie! Vous qui voyagez, Madame la présidente, je ne sais pas comment c'était à Prague, mais une ville comme Amsterdam, par exemple, est plutôt vivante. Cependant, je ne parle pas des quartiers où il y a toujours de la vie mais des quartiers commerciaux, vous pouvez vous rendre compte que, le soir, cela peut être mortel là-bas! Mortel! Je veux dire que l'on peut y marcher comme l'on veut, même en zigzag, personne ne nous dérange; c'est mortel! Pourquoi cela? Parce qu'il n'y a pas d'activités!

Nous nous soucions de ce que l'on puisse mieux marcher en ville, certes, mais surtout que l'on puisse mieux y vivre. Cela implique qu'il y ait des activités de loisirs, des cafés-restaurants, des activités commerciales aussi, des magasins. J'utilise à nouveau ce fameux mot de «magasin» qui semble irriter quelques-uns de nos collègues; à croire qu'ils ne vont pas dans les magasins, ces collègues, cela

Proposition: plan directeur des chemins pour piétons

est assez intéressant à noter. Nous aimerions donc beaucoup que l'on se préoccupe de trouver le moyen d'améliorer la situation pour les piétons, mais aussi pour tous ceux qui vivent en ville – y compris les piétons.

Prenons l'exemple des Rues-Basses. Les différents partis y sont souvent ensemble lors des périodes électorales. A 17 h 10, on peut marcher tranquille, il n'y a plus rien! Ce n'est pas le but, je pense! A 16 h 55, on est encore aux stands à distribuer de la bonne parole et, à 17 h 10, c'est le désert! Il n'y a alors pas de problème pour marcher, mais il n'y a pas de vie! Ce n'est sûrement pas cela que veut le Conseil administratif, mais on aimerait qu'il soit conscient que ce plan directeur des chemins pour piétons doit se placer dans la perspective d'une ville vivante! En effet, une ville morte n'est pas une ville! Rassurez-vous, je ne vais pas développer toute une thèse sur le problème de la ville, mais je sais qu'il y a de sérieux désaccords dans cette enceinte à ce sujet et j'ai souvent remarqué, Madame la présidente, que d'aucuns veulent une ville qui ne serait pas une ville mais un village! Nous, nous voulons une ville! Voilà, je suis à disposition pour répondre aux questions sur la définition de la ville.

Pour terminer, vous avez sans doute vu que, dans la proposition N° 43, on dit qu'il faut consulter les citoyens. C'est un terme à la mode aujourd'hui, «les citoyens», qui a été mis en piste en France; on sait ce que cela signifie d'un point de vue historique ou contemporain. Pour nous, les citoyens, ce sont tous les acteurs de cette vie, économique, sociale, de loisirs. Le grand processus capitaliste nous a merveilleusement été décrit tout à l'heure à propos de l'OMC. Si, par nos positions sur cette question, nous faisons en sorte que toute la vie commerciale quitte le centre-ville, le but ne sera pas atteint. Ce que nous voulons, nous, c'est que, même aux dépens du développement des centres commerciaux situés en périphérie – j'ose le dire – nous donnions une priorité au centre-ville. Je pense que notre message passe. Comme nous connaissons les conseillers administratifs et M. Ferrazino, il a dû être reçu cinq sur cinq. Si c'est dans cette optique que l'on veut améliorer la circulation des piétons, alors d'accord, mais encore une recommandation: consultons, oui, mais consultons tous les partenaires!

M^{me} Michèle Künzler (Ve). J'aimerais d'abord souligner tout le travail accompli, ainsi que le fait que la Ville a été pionnière en matière de projets pour les piétons; en effet, ce plan directeur n'est pas une nouveauté. On travaille sur ce sujet depuis 1995. M^{me} Burnand avait déjà déposé des projets; on a déjà fait un projet d'étude et cela se concrétise enfin. Je crois pour ma part que ce sujet est vraiment important et concerne tous les habitants de notre cité, ainsi que tous ceux qui la visitent. Il a également trait à la sécurité et au développement des cheminements piétonniers. Il s'agit aussi d'embellir notre ville.

Cela, c'est quelque chose qui nous tient à cœur. On verra quels sont les projets concrets lors du traitement de la proposition N° 49 qui figure à l'ordre du jour. Je rappelle que ce sont des questions qui tiennent vraiment à cœur à tous les habitants. Qu'il s'agisse de la place des Vingt-Deux-Cantons ou de celle du Pré-l'Évêque, les gens aimeraient voir certains endroits sous un autre jour.

D'autre part, tous ceux qui sont membres d'associations de quartier ou qui participent à des réunions de parents d'élèves se battent pour que l'on puisse traverser des rues à grand trafic, pour qu'il y ait des cheminements piétonniers confortables. C'est cela, le but de ce plan directeur, et rien d'autre! Je crois qu'il y a beaucoup de fantasmes à ce sujet qui sont exprimés dans la discussion. En fait, la réduction du trafic automobile est très faible, puisqu'il s'agit, au fond, dans de très nombreux endroits, d'aménager des zones à priorité piétonne, et «priorité piétonne» ne veut pas dire «absence de circulation automobile». Il faut donc voir ce qui se passe concrètement. De toute façon, ces mesures ne sont peut-être même pas suffisantes, en tout cas à mon goût.

Je crois que ce qu'il faut faire aussi, c'est remettre l'être humain au centre, et c'est ce que propose ce plan directeur. Cela pourrait justement plaire à certains de nos amis politiques. (*Remarques.*) Mais c'est clairement cela que l'on veut! Cela signifie que l'être humain en tant que piéton est pris en compte en priorité, car il est l'élément le plus faible dans la ville, dans la circulation. Certains se félicitent du rejet de l'initiative populaire pour la réduction du trafic en Suisse, mais je crois que, avec une campagne aussi détestable et aussi mensongère, il est normal que les gens aient refusé ce projet. En effet, la presse annonçait que l'on allait retirer le permis aux gens dès 65 ans, le donner seulement à partir de 25 ans et mettre l'essence à cinq francs le litre, ce que le comité d'initiative n'avait jamais proposé.

D'autre part, diminuer de moitié la circulation en ville de Genève laisserait tout de même en circulation plus de 100 000 voitures; ce n'est pas ce que j'appelle «aucune circulation». Je suis quand même frappée par la peur qui est toujours présente dès que l'on s'occupe de circulation. C'est la peur du manque, la peur d'avoir peut-être des commerces moins florissants. Or on a déjà souligné plus d'une fois que la proposition du Conseil administratif stipule que l'on veut de vraies rues commerçantes, des lieux de rencontre, pour renouer les liens sociaux, des rues où l'on a envie d'aller. C'est vraiment cela qui est important.

Certains disaient que la proposition N° 43 ne présentait aucun projet global. Il me semble quand même qu'il est indiqué qu'«il faut nous réapproprier les rues, les places, garantir l'attrait, l'animation, la sécurité de la ville». Je crois que c'est cela, le fondement même de cette proposition! Tout doit être fait dans la concertation, c'est ce qui y est stipulé! Je crois qu'il est impossible de refuser cela et je pense qu'il faut vraiment traiter ce projet de plan directeur en commission.

Proposition: plan directeur des chemins pour piétons

M. Roger Deneys (S). Tout d'abord, je tiens à présenter mes excuses les plus plates au groupe libéral qui s'est senti attaqué par mes propos lors de la séance de 17 h, alors qu'il s'agissait d'une métaphore, certes un peu exagérée. Je suis désolé; promis juré, je ne le referai plus, en tout cas pas ce soir.

Pour parler de l'essentiel, donc du plan pour les piétons, dès la première page de la proposition N° 43, on nous dit clairement qu'il est question de développement à long terme. Il s'agit d'envisager la cohabitation harmonieuse des différents modes de déplacement dont la voiture, les vélos et les piétons et, en l'occurrence, d'élaborer une stratégie qui permette aussi – je dis bien «aussi» – à ces derniers de bénéficier de conditions adéquates pour se déplacer.

La surface où nous nous déplaçons n'étant pas illimitée, il est bien clair que cette répartition de l'espace se fera peut-être au détriment de certains, même si, en fait, il ne s'agit pas d'enlever quoi que ce soit, par exemple aux automobilistes. Cependant, il est vrai que nous sommes bien obligés, d'une certaine manière, de partager ce qui ne l'a pas été pendant cinquante ans, car force est de constater que, depuis la Seconde Guerre mondiale, l'essentiel du développement de la société s'est fait autour de la voiture. Il s'agit donc en quelque sorte de procéder à un rééquilibrage en redonnant des droits aux piétons.

En ce qui concerne les différents volets de ce plan directeur pour les piétons, les socialistes appuient tout à fait les propositions de M. Ferrazino, lesquelles s'inscrivent dans la droite ligne de ce qu'avait proposé M^{me} Burnand. Nous sommes donc favorables à un renvoi de la proposition à la commission de l'aménagement, avec peut-être un petit bémol concernant les volets N^{os} 2 et 5, à propos des zones à priorité piétonne. Nous, socialistes, comme l'a dit M^{me} Künzler, avons un doute à ce sujet: il serait peut-être préférable dans certains cas de parler de places piétonnes ou de zones piétonnes plutôt que de zones à priorité piétonne. Il est certain que ces zones sont réalisables, mais elles nécessitent sans doute aussi un contrôle policier qui, actuellement, n'est pas exercé. Pour la qualité de vie des habitants, il pourrait être préférable de déterminer clairement que certains endroits seront fermés aux voitures. Donc, les socialistes sont favorables au renvoi à la commission de l'aménagement de cette proposition dans son état actuel, mais elle sera à discuter en fonction des auditions qui seront faites.

M. Roman Juon (S). Tout d'abord, j'aimerais rappeler un fait à ce Conseil municipal. L'Association des habitants du centre et de la Vieille-Ville s'est battue pour les zones piétonnes en Vieille-Ville pendant une vingtaine d'années; on va justement fêter cela au mois de juin. Il y a même eu une initiative municipale à ce sujet. Il s'agit donc d'une affaire qui atteint maintenant son point culminant, ce qui est heureux. Il a fallu vingt ans pour y parvenir et, auparavant, d'autres personnes, des citoyens et des citoyennes, se sont certainement battues pour y arri-

ver. On ne peut donc qu'être satisfaits. On commençait à faire un complexe dans ce quartier, après les réaménagements du Bourg-de-Four, de la Treille et de la demi-lune. On pouvait craindre que nous soyons des privilégiés, que nous soyons vraiment les seuls à être servis, mais maintenant d'autres quartiers vont l'être aussi.

Je m'adresse à M. Ferrazino – à qui je peux dire ce que je veux puisqu'on s'entend bien – pour exprimer un petit regret. Avant son arrivée à la tête de son département, d'autres choses avaient été faites en faveur des piétons. Je pense à M^{me} Burnand et aux équipes qu'elle dirigeait. Il aurait quand même été de bonne guerre de les associer au projet; cela aurait été une façon de se souvenir que, pendant douze ans, elle aussi s'est engagée. Si ce projet de plan piétons a bien démarré maintenant, c'est parce que le travail avait été préparé en amont. On en a discuté et on a souvent croisé le fer avec la droite à ce sujet-là. Il y a quand même un certain nombre d'élus, par exemple Bernard Ziegler et Christian Grobet au niveau du Conseil d'Etat, sans qui nous ne serions jamais parvenus aux résultats actuels. Je ne prends pour exemples que le Bourg-de-Four et la place Château-briand, deux projets antérieurs dont les piétons ont profité.

Maintenant, c'est magnifique parce que cela part à la vitesse grand V et je souhaite que dans cinq ans – non pas dix ans, parce que je crois que c'est un peu trop long – on ait fait un bond absolument fantastique.

M. Alain Vaissade, conseiller administratif. Il m'apparaît important de rappeler dans cette enceinte que le problème dont nous délibérons ce soir avait été posé il y a plus d'une douzaine d'années. Rares sont les conseillères et conseillers municipaux d'alors à être encore présents aujourd'hui, puisqu'il y a beaucoup de mobilité parmi les conseillers municipaux. Ce débat a donc été lancé depuis plus d'une décennie déjà; la droite répète sans cesse qu'il faudrait savoir si, pour une meilleure mobilité en ville de Genève, il ne faudrait pas protéger davantage les commerçants que les habitants. M. Mark Muller a dit tout à l'heure que nous étions dans une ville – si vous me permettez, je vais préciser les chiffres – de 180 000 habitants la nuit et de 420 000 habitants le jour. Cela signifie qu'il y a 240 000 personnes qui y viennent la journée. Il ne faut donc pas s'étonner que, depuis plus d'une dizaine d'années maintenant, voire une vingtaine d'années, il y ait des problèmes de circulation dans notre cité, qu'elle soit embouteillée et polluée aux heures de pointe.

C'est une ville dangereuse où il ne fait pas bon être piéton ou cycliste, car on meurt, dans cette ville, d'être piéton et cycliste, écrasé par les voitures. Récemment, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, pas plus tard qu'il y a quinze jours, une conservatrice du Jardin botanique s'est fait écraser par un

Proposition: plan directeur des chemins pour piétons

camion. On meurt dans cette ville, il y a des accidents; on ne peut pas en rendre responsables les conducteurs, parce que nous sommes tous conducteurs à un moment donné. Cependant, nous sommes avant tout des piétons.

Le plan directeur proposé par le Conseil administratif a été élaboré pendant plus d'une dizaine d'années par les services municipaux et il est en train d'aboutir sous forme d'une résolution soumise au Conseil municipal; il n'a donc pas été fait à l'écart, uniquement pour les piétons.

Le Conseil administratif a aussi examiné les possibilités de développement des transports publics. Nous voulons que les trams puissent s'implanter en ville de Genève. Vous savez qu'il y a en ce moment de nombreuses oppositions à la réalisation de ce réseau de trams; vous n'allez pas me dire que ce sont ceux qui veulent la sécurité des piétons qui freinent le développement des trams! Il s'agit d'une politique d'ensemble. Nous voulons aussi que des parkings d'échange soient aménagés à la périphérie de la ville, de telle manière que ceux qui viennent y travailler puissent y laisser leur voiture dans de bonnes conditions.

Nous tenons aussi à souligner que ce plan directeur ne concerne pas seulement les résidents de Genève, mais aussi ceux qui viennent y travailler. Même si Genève est une grande ville internationale, c'est une ville de petite dimension où, en moins de dix minutes, on peut aller d'un point à un autre. Nous élaborons un plan pour les piétons dans cette perspective également.

Le plan directeur dont nous discutons en ce moment comprend cinq volets que nous vous demandons d'examiner en commission. Il fait part de la détermination du Conseil administratif dans ses projets d'action et son programme de législation, car nous voulons faire aboutir ces réalisations. Nous savons qu'il y a de nombreuses oppositions, que les partisans de la voiture veulent pouvoir l'utiliser même pour un trajet de 100 mètres et être seuls dans leur véhicule, pour leur confort. Nous lutterons contre cette attitude. Nous estimons que notre ville doit entrer dans le XXI^e siècle. Nous devons empêcher le comportement rétrograde de personnes complètement ringardes qui n'ont pas encore compris que l'on ne pourra justement plus circuler en voiture dans les villes dans les cinquante ans à venir, étant donné que 80% de la population mondiale résidera dans les villes d'ici 2050.

(La présidence est momentanément assurée par M^{me} Hélène Ecuyer, secrétaire.)

M. Bernard Lescaze (R). Le Conseil administratif vient de le dire clairement, il attache une très grande importance au programme du plan piétonnier

qu'il nous soumet. Il nous permettra malgré tout de ne pas être entièrement d'accord avec les conclusions qu'il propose, notamment avec le coût de ce programme. Quatre-vingts millions de francs pour développer la marche à pied en ville de Genève, il nous accordera que c'est là un coût exorbitant; je ne fais pas le compte du nombre de paires de chaussures que le Conseil administratif pourrait offrir à nos concitoyens avec cela!

Je constate que, sur un point au moins, on ne pourrait pas s'opposer directement à lui, puisque le programme électoral radical comportait également la création de places en partie piétonnes, de «piazzas» et de «piazzettas». En effet, ce que nous avons reproché à M^{me} Burnand et à la gestion socialiste, pendant trente-six ans, du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, c'est précisément d'avoir totalement négligé les places à Genève. On constate que, dans le programme qu'il nous donne aujourd'hui, M. Ferrazino a formulé la même remarque – de son côté, j'imagine, à moins qu'il ait lu attentivement le programme radical; lui aussi dénonce aujourd'hui ce manquement. Comment ne pas dire ici que nous avons, nous, souhaité un meilleur aménagement des Charmilles? Or nous avons été battus. Les socialistes ont fait partie de la majorité populaire qui, aujourd'hui, regrette probablement l'aménagement du quartier des Charmilles. Nous avons voulu des parcs, à la campagne Masset notamment, avec les Verts. Nous avons également été battus et, aujourd'hui, on le regrette. Ce que je constate pour ma part, c'est que, à ce moment-là, nous n'avons pas entendu de la part du Conseil administratif – qui, à l'exception de l'Alliance de gauche, représentait déjà des partis alors au pouvoir – de grandes protestations comme nous en entendons aujourd'hui.

Alors, aujourd'hui, c'est moi qui proteste quand j'entends un conseiller administratif dénoncer la droite. La droite, qui veut la voiture. Non, Monsieur Vaisade! Nous ne voulons pas seulement la voiture; nous voulons avant tout que la ville puisse continuer, économiquement, à vivre. Nous voulons avant tout que, dans cette ville, on puisse se promener, mais pas dans un désert. S'est-on assez plaint du centre-ville qui, le soir, n'offrait plus que des vitrines et des portes de banques fermées! Nous voulons une ville où, certes, il fasse bon vivre, mais qui rapporte également de l'argent à votre gouvernement, de façon que vous puissiez le redistribuer.

Que devons-nous constater? Que la grande affaire de l'aménagement de la ville ces dernières années a été la couverture des voies ferrées de Saint-Jean. Cela nous a coûté 100 millions de francs et, aujourd'hui, personne n'est satisfait! Ceux-là mêmes qui demandaient cette couverture et la voyaient comme une sorte de liaison entre le quartier de Saint-Jean d'une part et le quartier des Charmilles de l'autre sont déçus. Ceux qui imaginaient que, sur cette dalle bétonnée, on allait faire pousser des fleurs s'aperçoivent que l'on a fait pousser des baraques en bois

Proposition: plan directeur des chemins pour piétons

dignes de certains camps de concentration. C'est peut-être de l'architecture contemporaine, mais j'en connais de la meilleure, et qui ne coûte pas toujours aussi cher.

Il y a en tout cas deux choses que j'aimerais souligner de façon claire et précise, parce que nous allons étudier ce plan piétonnier en commission: les menaces envers la propriété privée, en zone de développement ou ailleurs, ne doivent pas se concrétiser. Vous ne pouvez pas imposer à l'intérieur d'espaces privatifs des plans et des cheminements piétonniers. D'ailleurs, vous le dites quand même, il faudrait à ce moment-là avoir recours à l'expropriation, ce qui, évidemment, nous coûterait beaucoup d'argent. Si nous avons encore la chance, en ville, d'avoir des espaces privatifs arborés, verdoyants, conservons-les! Ne transformons pas tout cela en espaces publics, car, à ce moment-là, vous n'aurez que quelques pelouses et gazons mités avec des blocs d'immeubles autour. Il faut accepter qu'en ville il y ait à la fois des parcs, des espaces publics et des espaces privatifs; c'est pour cela que j'ai demandé et que je continue à demander qu'en l'absence de consensus en ville sur l'utilisation de la zone de développement celle-ci soit pour l'instant laissée en l'état et qu'une autre génération, laquelle mettra peut-être toutes les forces en commun, puisse décider de l'avenir de cette zone. En effet, dans les communes suburbaines, si l'on mange une partie de la zone de développement, on peut toujours la recréer à côté. En ville, si l'on dévore la zone de développement, nous n'aurons plus aucune zone de réserve à part, à moins que vous ne vouliez supprimer la zone industrielle, mais je crois qu'au contraire la plupart des groupes ici sont favorables au maintien de zones industrielles en ville, cela en faveur, toujours, de notre économie locale.

La deuxième remarque que je voudrais faire, c'est que, si excellentes que puissent être les intentions à l'origine de ce plan piétonnier, vous n'allez pas, d'un seul trait de plume, modifier les habitudes acquises. C'est du droit le plus strict de M. le conseiller administratif Vaissade de penser que ces habitudes sont mauvaises, encore que cela dénote une forme de mépris envers certaines habitudes de ses concitoyens. Nous sommes tous d'accord d'avancer petit à petit dans cette voie, mais il ne sert à rien d'utiliser des termes désobligeants – je le répète, Monsieur Vaissade, puisque vous voulez me répondre – à l'égard de ceux qui, pour une raison ou une autre, ne peuvent pas toujours aller à pied. Je profiterai ici de rappeler à ce Conseil administratif ma propre expérience récente: ayant été immobilisé trois mois et me déplaçant avec des béquilles, j'ai pu m'apercevoir que, malgré tout ce que l'on racontait sur l'aménagement de la ville pour les handicapés, à l'heure actuelle, bien peu de choses sont faites pour ces derniers. Si vous êtes handicapé aujourd'hui et que 50 mètres représentent pour vous une distance insurmontable, ou presque, à franchir, eh bien, cette ville n'est pas faite pour vous.

Par ailleurs, je relève un oubli de votre part; il s'agit de quelque chose qu'on a rappelé sur les bancs de droite, mais cela simplifierait beaucoup les choses si votre position s'assouplissait sur ce point. Dans la plupart des villes qui nous sont citées en exemple, que fait-on? Tout à l'heure, notre collègue M. Pattaroni parlait d'Amsterdam, mais je prendrai l'exemple plus simple d'Annecy, qui est beaucoup plus proche, parce qu'il y a à Amsterdam une culture du vélo que nous n'avons pas encore en ville, malgré les efforts de l'Aspic. A Annecy, on est en train de construire un grand parking au centre-ville. Malgré tout, que vous le vouliez ou non, s'il y avait davantage de parkings, non pas au centre-ville mais à proximité de la petite ceinture urbaine, votre politique se justifierait bien davantage.

Elle permettrait d'ailleurs d'interdire davantage le stationnement sur certaines places en surface et de ne les réserver qu'à ceux qui se rendent dans des commerces déterminés. En effet, on pourrait aussi mener toute une réflexion sur ce point: pourquoi la chaussée publique est-elle à la disposition des gens pour y stationner leur voiture 23 heures sur 24? Je serais plutôt proche de votre opinion à ce sujet, mais, comme dans les grandes villes allemandes, comme à Annecy, comme dans toute autre ville, il faut prévoir des parkings pour que les gens puissent y laisser leur voiture.

L'on peut admettre qu'un jour – et peut-être un jour plus proche encore que ne le souhaite M. Vaissade – les gens en ville utilisent leurs jambes ou des transports collectifs, mais vous ne les ferez pas renoncer à leur voiture, parce que vous savez très bien que c'est un extraordinaire instrument de liberté, individuelle également, et que se rendre d'un point à l'autre, notamment dans la campagne que vous aimez bien, n'est pas toujours possible avec le train, l'autocar, etc. Donc, si 80% des gens habitent ou vont habiter les villes, vous serez obligés d'admettre que, dans ces villes, il faudra prévoir également des endroits pour le stationnement des voitures. Vous me direz, bien sûr, que l'on a raté l'occasion lorsque les gens avaient un cheval et une calèche: personne ne songeait alors à mettre son cheval dans la rue, et on lui construisait une écurie. Eh bien, effectivement, il faudra peut-être un jour modifier les lois pour imposer à tout détenteur d'un véhicule de disposer d'un endroit où parquer son véhicule.

Voilà une politique vers laquelle vous devriez tendre et ne pas seulement vous contenter de vos plans directeurs pour les piétons. Vous le constatez, je pense que votre plan est intéressant mais qu'il ne tient compte que d'une partie de la question, et qu'il convient d'avoir beaucoup d'autres idées, beaucoup plus imaginatives, pour résoudre l'un des grands problèmes de la société contemporaine.

(La présidence est reprise par M^{me} Alice Ecuivillon, présidente.)

Proposition: plan directeur des chemins pour piétons

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). J'ai écouté très attentivement les différents orateurs, mais j'ai été un petit peu surpris par certaines remarques de M. le conseiller administratif Vaissade, qui a donné une leçon à ses amis politiques.

Deux points m'ont étonné. Le premier concerne la sécurité des piétons dans la circulation et ce qui y a trait. En tant qu'ancien député, je me suis dit qu'il aurait pu développer ces éléments un peu plus en profondeur. S'il suit l'actualité politique, il sait que la gendarmerie genevoise est en sous-effectif; il lui manque actuellement 80 à 100 gendarmes. Il y a deux députés dans cette salle qui pourraient vous le confirmer. Quand vous circulez en voiture et que vous respectez les règles de circulation, dites-moi combien vous voyez de gendarmes dans la rue, par rapport à quinze ou vingt ans en arrière. Les gendarmes se promenaient dans les rues; vous pouviez les interpeller pour leur demander quelque chose. Maintenant, si vous n'avez pas un natel pour faire le 117, eh bien, vous n'en avez pas, de gendarme! Il faut le dire: ils en sont à 230, 240 heures supplémentaires, qui vont enfin leur être payées! Personnellement, je pense que, sur ce point, le Conseil administratif pourrait aussi tirer la sonnette d'alarme et dire: «Nous sommes prêts à faire des efforts, mais il faudrait que le Grand Conseil et le Conseil d'Etat se réveillent!»

L'autre point qui m'a également surpris de la part de M. Vaissade est le suivant: il affirme que, d'ici cinquante ans, on va être submergés par les voitures en ville... Il aurait pu être plus franc dans son intervention et dire: «J'ai pris une claque le 12 mars avec le refus au vote populaire de la réduction de 50% de la circulation automobile en Suisse.» Il était prévu qu'on retire leur permis aux gens à 65 ans! Comme cela, on avait résolu le problème du nombre de voitures. Dans la vie, quand on est un homme politique, il faut aller jusqu'au bout si l'on veut pouvoir assumer sa position et contredire des intervenants.

Il y a un autre élément: j'ai entendu mon éminent collègue et ami M. Bernard Lescaze parler de 80 millions de francs. Je me suis alors dit que, comme l'ensemble des partis ici plébiscitent les accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union européenne, on allait en gagner, de l'argent, Mesdames et Messieurs! En effet, il y aura les soumissions internationales. Si on demande à M. Bouygues, je suis sûr que l'on doit pouvoir s'en sortir avec 50 millions de francs. Sur les 73 millions de francs du Musée d'ethnographie, avec le change, on doit réussir à trouver 15 ou 20 millions de francs de rabais. Alors, votez les accords bilatéraux, et vous serez heureux; on sera pleins d'argent en République et Canton de Genève!

M. Sami Kanaan (S). M. Lescaze veut faire un procès politique à M^{me} Burnand et au département qu'elle dirigeait. Celle-ci n'a peut-être pas pris toutes les

initiatives que l'on aurait souhaité ni assez insisté sur certains sujets, car la résistance était rude, mais s'il est un domaine où elle a vraiment lancé le débat, ce qui a permis maintenant à M. Ferrazino d'aller plus loin, c'est bien celui du plan pour les piétons.

M. Vaissade n'a pas tort, lorsqu'il accuse la droite de s'y être opposé systématiquement par le passé. Je suis désolé, mais, sur ce plan, il s'agit clairement – malheureusement – d'un débat gauche-droite, à quelques nuances près. Il se trouve que vous, la droite, défendez les milieux qui passent leur temps à mener une guérilla avec énormément de moyens et de méthode contre toute tentative de développer une vision plus humaine du partage de l'espace et de la mobilité en ville. Selon vous, toute solution doit avant tout ne pas mettre en question l'espace dévolu à la voiture. A partir du moment où une solution est compatible avec cela, vous l'acceptez.

Vous nous parlez de parkings; dois-je vous rappeler, pour la énième fois, que Genève a déjà une densité de parkings au centre-ville qui dépasse celle de toutes les villes avoisinantes, en tout cas en Suisse? Ce sont des chiffres officiels et confirmés émanant de l'Office des transports et de la circulation (OTC) et non du Parti socialiste, de l'Aspic ou de l'Alliance de gauche. La densité des parkings au mètre carré, calculée par rapport à la population, aux emplois – vous pouvez prendre n'importe quel critère – est beaucoup plus importante qu'ailleurs. Simplement, les contrôles sont insuffisants, et il se trouve qu'il y a des habitudes.

Celles-ci, évidemment, ne sont pas complètement absurdes. Une partie des gens qui viennent en ville en voiture ont probablement des raisons tout à fait valables de le faire, s'ils ne disposent pas de transports collectifs pour parvenir jusqu'au centre. Cependant, en tout cas depuis la bordure du centre, on peut emprunter de nombreux transports collectifs qui vont jusqu'au centre; des parkings d'échange sont en train d'être construits – ils n'existaient pas à l'époque, soit. Vous savez tout aussi bien que nous que l'OTC a confirmé qu'une bonne partie des véhicules que vous voyez tous les jours en ville appartiennent à des gens qui se déplacent au centre même de la ville sur des distances d'environ 1 km, au sein même de l'agglomération urbaine, sur le réseau principal des TPG! S'il n'y avait que les gens qui doivent se déplacer en voiture pour des raisons de handicap physique, par exemple, moi, cela ne me dérangerait aucunement, les rues seraient débarrassées des voitures, mais la grande majorité sont des gens qui pourraient se passer de leur voiture; j'en connais personnellement. Il est vrai que ce sont des habitudes difficiles à changer.

A un moment donné, il faut trouver un bon équilibre entre les mesures incitatives et d'autres, un peu plus fortes. Si l'on continue de se contenter de donner des conseils, on n'arrivera nulle part. Donc, ne venez pas nous faire la morale parce

Proposition: plan directeur des chemins pour piétons

que nous sommes critiques aujourd'hui. La réalité sur le terrain est claire et nette: vous menez une guérilla permanente contre les tentatives de réduction du trafic – peut-être pas vous personnellement, mais un certain nombre de milieux que vous défendez ici, donc assumez-en les positions. La rue de Lausanne en est un exemple flagrant. Vous êtes proches de milieux qui ont les moyens de se payer deux pleines pages en couleurs dans la *Tribune* pour diffuser des informations complètement manipulées. Que peut faire la Ville face à cela? Si elle osait publier une pleine page dans la *Tribune* pour y répondre par des arguments objectifs, je suis sûr que vous seriez les premiers à déposer des recours à je ne sais quel tribunal pour dénoncer la partialité de la Ville.

Dernière chose, mais pas la moindre: je trouve totalement déplacées les remarques de M. Lescaze sur les baraques en bois de Saint-Jean qui ressembleraient à des camps de concentration. Je suis désolé, c'est malhonnête. Vous avez critiqué mon collègue M. Deneys avant, et avec raison, parce que l'image qu'il a utilisée était déplacée; apparemment, c'est la mauvaise soirée. Je vous prie d'arrêter d'utiliser ce genre de comparaisons totalement absurdes.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. L'intervention de mon collègue Alain Vaissade a permis de convaincre ceux qui en doutaient que la proposition qui vous est soumise ce soir émane bel et bien du Conseil administratif dans son ensemble. Certains laissaient croire qu'il s'agissait d'une proposition de celui qui vous parle, mais il s'agit bien d'une volonté clairement manifestée par le Conseil administratif de faire un effort tout particulier en matière d'aménagement urbain en faveur des piétons; je l'ai relevé tout à l'heure dans mon intervention préliminaire. Il est normal que certains automobilistes convaincus, comme semble l'être M. Lescaze, comprennent qu'un aménagement en faveur des piétons doit s'interpréter comme étant au détriment des automobilistes, mais ce point de vue quelque peu réducteur vis-à-vis de la proposition du Conseil administratif vient peut-être du fait, Monsieur Lescaze, que vous êtes convaincu qu'il faut tout faire pour que les automobilistes puissent disposer d'une place de parc. Cela, c'est votre plaidoyer *pro domo*; c'est votre plaidoyer en faveur de l'automobiliste. Toutes les études ont démontré que, si vous disposez d'une place de stationnement à domicile et d'une autre à votre travail, vous utilisez la voiture pour vous déplacer de votre domicile à votre travail.

Ce que nous vous demandons, Monsieur Lescaze, c'est de vous interroger sur le processus auquel nous sommes confrontés depuis les années soixante. La société a toujours évolué en fonction de cette donnée que vous avez indiquée: l'on évalue le nombre de voitures et on prend des mesures en conséquence. On a donc créé des parkings, des rues. On a toujours aménagé la ville en fonction du nombre de voitures que les citoyens possédaient et, comme Genève est la ville la plus

motorisée, c'est aussi l'une des villes où l'on a le plus de nuisances, puisque l'on a toujours donné suite aux conséquences qu'impliquait l'utilisation du véhicule automobile.

Je ne veux pas faire un débat gauche-droite – ce n'est pas du tout le propos; c'est un débat du bon sens, comme je l'appellerais. On peut tous se retrouver sur un point, à savoir: faut-il continuer à aménager la ville comme on l'a fait jusqu'à maintenant, ce qui provoque un engorgement de plus en plus intolérable et irrespirable, avec les conséquences que cela implique dans les quartiers et au centre-ville? Ou bien ne faut-il pas plutôt, comme le Conseil administratif vous le propose, aller à l'encontre de cette situation et prendre des mesures pour permettre une diminution du trafic automobile?

Cela, ce n'est pas aller à l'encontre de la voiture, c'est plaider en faveur d'une meilleure utilisation de la voiture. Aujourd'hui, je m'étonne d'entendre certains dire: «Les piétons, dans les parcs!» Ce n'est pas cela, la vision que nous avons des piétons! Ce sont des gens qui se rendent à leur lieu de travail, à leur domicile, qui vont en ville pour leurs loisirs, qui se déplacent! Ils ne vont pas se mettre dans des parcs, les piétons! Ils vont dans les rues de la ville, auxquelles ils doivent pouvoir accéder en sécurité. Parmi les piétons, il y a vos enfants, qui vont à l'école; ils doivent pouvoir être en sécurité. Parmi les piétons, il y a vos parents, qui sont peut-être dans des établissements médico-sociaux; ils doivent pouvoir s'y rendre et se déplacer en toute sécurité. Parmi les piétons, il y a vous et moi, et nous pouvons aspirer à une autre ville que celle que nous connaissons aujourd'hui.

Nous demandons simplement de redistribuer le domaine public de manière plus égale entre les différents partenaires. On ne peut plus continuer à aménager la ville en faveur de l'automobile à tout prix. Monsieur Lescaze, nous voulons simplement pouvoir, aujourd'hui, nous interroger sur une meilleure gestion des déplacements en milieu urbain. Je peux comprendre que, parmi les commerçants que vous dites représenter ce soir, certains expriment des craintes et pensent peut-être que leur chiffre d'affaires pourrait baisser si nous prenions des mesures ayant pour conséquence de rendre plus difficile l'accès des véhicules à leurs magasins. Je relèverai simplement un fait observé à peu près dans toutes les villes, et en particulier dans la nôtre, concernant la location des arcades situées dans des zones piétonnes. Le calcul est assez facile à faire à Genève, parce que l'on n'a quasiment pas de zones piétonnes; les seules dont on dispose sont de fausses zones piétonnes – pensez aux Rues-Basses. Eh bien, chez nous, c'est dans ces fausses zones piétonnes que les loyers des arcades sont les plus élevés. Alors, à moins de dire que les commerçants qui s'arrachent ces arcades sont des masochistes ou des gens qui ne savent pas compter, il faut quand même admettre qu'il y a un intérêt à aller ouvrir boutique dans des endroits auxquels les véhicules privés n'ont pas accès. La même situation se retrouve dans toutes les agglomérations euro-

Proposition: plan directeur des chemins pour piétons

péennes, nous le savons; le foncier prend de la valeur quand il côtoie un aménagement piétonnier. C'est donc la démonstration que les zones piétonnes, non seulement, ne vont pas à l'encontre des intérêts des commerçants, mais, au contraire, permettent en plus de répondre à leurs attentes.

Je voulais également vous répondre sur un autre point, Monsieur Lescaze. Peut-être lisez-vous la *Tribune* un peu comme la Bible et, quand M. Dupraz dit que cela coûtera 80 millions de francs, vous le prenez pour argent comptant. Il aurait été plus judicieux de nous interpeller à ce sujet; nous aurions pu vous dire que ces chiffres sont totalement farfelus. Vous les aurez certainement rectifiés vous-même en prenant connaissance du plan financier quadriennal (PFQ).

En effet, les 80 millions de francs dont M. Dupraz fait état comprenaient notamment l'aménagement de la plaine de Plainpalais, que vous réclamez au Conseil municipal depuis des années; vous aurez vu dans le plan financier quadriennal que le montant retenu pour l'aménagement de la plaine de Plainpalais avoisine les 15 millions de francs, que vous pouvez donc déjà soustraire aux 80 millions évoqués précédemment. Même s'il n'y avait pas eu de plan directeur pour les piétons, il y aurait eu l'aménagement de la plaine de Plainpalais et vous conviendrez avec moi que ce n'est vraiment pas très honnête de venir alourdir l'addition avec des aménagements qui étaient d'ores et déjà programmés. Il faut mentionner aussi la place du Molard – vous verrez en consultant le PFQ que les travaux prévus sont devisés à concurrence de 3 millions de francs – et la place des Nations, dont vous constaterez que l'aménagement coûtera environ 9,5 millions de francs, ainsi que les squares Pradier et de Chantepoulet. Vous nous avez aussi demandé l'aménagement de la place du Pré-l'Évêque; elle y est également.

L'aménagement de ces places-là aurait de toute façon fait l'objet de demandes de crédits devant votre Conseil municipal, indépendamment du plan directeur pour les piétons. Alors, n'utilisez pas des arguments malhonnêtes en essayant de faire croire que l'application de ce plan directeur se chiffrerait en dizaines de millions de francs. Encore une fois, parmi les différents volets qui le constituent, il y en a un qui prévoit de valoriser un certain nombre de places dans cette ville, ce que vous souhaitez tous, semble-t-il, que vous soyez piétons, automobilistes ou cyclistes. Or de tels aménagements ont un coût!

Ce que nous demandons, simplement, dans ce plan directeur, c'est un certain nombre de mesures pour la priorité piétonne – et c'est cela qui est nouveau. Forcément, si l'on est un peu focalisé sur la question, on peut se dire que les mesures pour la priorité piétonne sont des mesures contre la voiture. Eh bien, pas du tout. Vous devriez savoir que la législation fédérale nous limite en tout cas dans nos propositions en la matière, puisque, en plus des zones piétonnes, ce que nous pouvons proposer, ce sont des rues résidentielles. Les rues résidentielles sont des rues où l'ensemble des usagers cohabitent, qu'il s'agisse des piétons, des cyclistes ou

des véhicules, qu'ils soient privés ou publics. Simplement, nous dit le législateur fédéral, dans une zone résidentielle, il doit exister une priorité piétonne. La conséquence, c'est que les véhicules automobiles ne peuvent pas dépasser 20 km/h. Pour ma part, je dis que la création de zones à priorité piétonne au centre-ville, proposition que certains trouvent beaucoup trop timide, non seulement cela ne va pas à l'encontre de la voiture, mais cela permet d'essayer au moins de tendre à conjuguer les différents modes de transport, ce qui, aujourd'hui, ne se fait pas.

Alors, je conclurai ainsi: je m'étonne que certains fassent preuve de la véhémence que l'on a pu constater tout à l'heure, lorsque la Ville de Genève se propose de créer des zones à priorité piétonne, avec le retard que certains ont déploré mais que tout le monde constate en se promenant dans cette ville. Le retard que nous avons pris, Monsieur Lescaze, devrait même nous amener à être beaucoup plus ambitieux. C'est précisément parce que nous n'avons pas voulu déclencher une guerre des transports que nous avons proposé des mesures que je qualifierais de raisonnables, à défaut d'être modestes. Ces mesures ne desservent les intérêts de personne; bien au contraire, elles visent à permettre une réhabilitation de certains quartiers et de certaines places et à rendre en tout cas plus respirable notre centre-ville. Certains ont parlé tout à l'heure de poumon: je ne crois pas que ce soient les piétons qui puissent asphyxier les poumons des gens. C'est plutôt le trafic automobile que nous connaissons qui risquerait d'y parvenir.

L'intérêt que nous portons à ce sujet et les propositions que nous défendons ce soir permettent précisément d'arriver à une meilleure gestion de l'ensemble des déplacements en milieu urbain. Nous devons faire un effort tout particulier dans ce sens, car, si nous ne prenons pas, Monsieur Lescaze, des mesures effectivement énergiques en la matière, nous continuons en quelque sorte la fuite en avant. Il faut être à l'écoute de la population, il ne suffit pas de se décréter démocrate! Quand la population a dit non aux parkings de la place Neuve et de l'Alhambra, il s'agit d'en tirer des conclusions et d'arrêter de dire qu'il faut maintenant construire de nouveaux parkings au centre-ville. Trouvons d'autres solutions que celles-ci, qui ont déjà fait l'objet de rejets clairs de la part de la population.

M. Pierre de Freudenreich (L). J'imaginai bien que ce débat sur le plan directeur des chemins pour piétons allait déboucher – et c'est bien naturel – sur une vision globale de la circulation et de l'accès en ville de Genève et des problématiques liées aussi bien aux transports individuels qu'aux transports collectifs. Evidemment, dans un débat de ce type, on ne peut pas s'empêcher de réfléchir et de prendre en compte l'ensemble des paramètres. Le plan directeur en tant que tel n'est pas un élément suffisant; il s'intègre dans une logique qui se mesure à l'échelle cantonale.

Proposition: plan directeur des chemins pour piétons

Je rejoins volontiers le magistrat et l'ensemble des personnes qui se sont exprimées sur ce point; si l'on pouvait modérer la circulation automobile privée – et publique, finalement – au centre de la ville, dans l'hypercentre urbain, cela aurait des effets favorables au niveau de la santé publique, de la sécurité et du bien-être de la population. Il est évident que l'on s'accorde tous là-dessus, mais il y a bien sûr un certain nombre d'éléments à mettre en place avant d'arriver à cette conclusion.

Malheureusement – en ce qui me concerne, je le regrette, de même, je crois, que l'ensemble des membres de l'Entente, en tout cas dans sa formation actuelle – pour des raisons politiques et financières, nous n'avons pas pu boucler notre périphérique de la ville de Genève. Apparemment, ce ne sera malheureusement pas possible, mais on verra ce que l'avenir nous réserve. Il fallait boucler le périphérique pour permettre aux automobiles, aussi bien privées que publiques, de faire le tour de la ville de Genève en traversant la rade. La population en a décidé autrement et on est face à une réalité qui pose des problèmes. Je crois qu'il faudrait, à un moment donné, en prendre conscience et admettre que ne pas pouvoir assurer un périphérique autour de l'hypercentre de la ville de Genève avec des voies rapides pose un certain nombre de problèmes dont il faut tenir compte.

Même si l'on nous réserve un tram dans la rue de Lausanne – des transports publics, c'est parfait – l'axe principal de la ville de Genève passe toujours par le pont du Mont-Blanc ou le pont de la Coulouvrenière. Cette situation causera manifestement des embouteillages – d'ailleurs, cela «bouchonne» déjà. Cela n'est pas favorable à une bonne fluidité des transports, aussi bien publics que privés, piétons et automobiles au niveau de l'hypercentre. Evidemment, cette réalité n'est pas toute simple à aborder.

Il y a donc le problème du périphérique, qui n'est pas résolu et auquel il faudra un jour trouver une solution. D'autre part, il y a la problématique des parkings. On distingue les parkings de dissuasion, qui se trouvent aux extrémités du canton, et les parkings situés juste à l'extérieur de l'hypercentre; cette distinction constitue un élément que l'on doit également prendre en compte.

Aujourd'hui, on nous fait un certain nombre de propositions, mais, malheureusement, sans y intégrer des paramètres à mon sens très importants. Il faut notamment pouvoir répondre à une certaine demande des automobilistes en matière d'accès correct à une zone piétonne. Sans tenir compte de cet élément-là, on ne peut pas résoudre le problème. Vous ne pouvez pas demander à des gens de se parquer à Sécheron, à Plan-les-Ouates ou à Thônex et d'aller faire leurs courses dans l'hypercentre. C'est totalement déraisonnable, et tout le monde le sait. On constate aujourd'hui que, aux moments de la journée où la densité de la circulation est importante – c'est-à-dire entre 10 h et 14 h 30 ou 15 h – les par-

kings principaux permettant un accès aux magasins où l'on va faire ses courses et permettant aux commerces de faire leur office au centre-ville, c'est-à-dire entre autres le parking du Mont-Blanc, sont totalement saturés. C'est une réalité qu'on observe tous.

Il existe actuellement un projet caché dans les tiroirs de la Fondation des parkings, lequel propose un agrandissement du parking du Mont-Blanc. Nous pourrions évidemment apprécier la proposition de zones piétonnes de la Ville de Genève de manière tout à fait différente si le département de l'aménagement, des constructions et de la voirie ainsi que le Conseil administratif se disaient favorables, dans la mesure où ces zones piétonnes sont acceptées, à l'augmentation de la capacité du parking du Mont-Blanc et peut-être à une solution médiane à la problématique du parking de la place Neuve.

On en parlait tout à l'heure; M. Ferrazino, responsable du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, a de nouveau une lecture extrêmement restrictive et un peu particulière du scrutin populaire concernant le parking et la zone piétonne de la place Neuve. Nous ne votions à l'époque que sur l'octroi d'un droit de superficie à la société anonyme Parking de la place Neuve, c'est tout! On ne votait absolument pas sur une zone piétonne ni sur autre chose, mais, au cours de la campagne, un certain nombre de personnes – dont certaines sont extrêmement proches du magistrat qui s'est exprimé tout à l'heure – se sont fait en quelque sorte un plaisir de mélanger l'ensemble des paramètres. Finalement, le projet a été refusé, étant donné que la Ville de Genève était dans des conditions financières difficiles. On nous a fait croire à l'époque que cela allait coûter les yeux de la tête aux contribuables; c'est sur ce point-là que l'Alliance de gauche et le Comité référendaire, notamment, ont insisté pendant la campagne. Très bien! Vous utilisez des arguments discutables; toujours est-il qu'il n'était pas question de zone piétonne car, à l'époque, vous aviez créé une confusion. Tenez-vous bien, car vous le savez parfaitement: pour ce qui est des séparatifs, il y en avait pour 12 millions de francs. C'était évidemment vouloir confondre les genres d'évoquer cela lors des discussions sur la réalisation du parking. Maintenant, malheureusement, ni la zone piétonne ni le parking n'ont pu être réalisés.

Alors, Monsieur le magistrat, est-ce une volonté du législateur, ou du citoyen, de refuser une zone piétonne – parce que l'on peut considérer le vote sous cet angle – ou bien est-ce une volonté de refuser le parking? Je crois que c'est malheureusement un grand mélange des deux! En effet, un certain nombre de personnes des partis bourgeois se sont dit: «Quel enfer, nous allons devoir parquer nos voitures et nous ne pourrons plus aller dans la Vieille-Ville autrement qu'à pied!», et un certain nombre de personnes proches des lobbys du Parti des Verts se sont dit: «Quel enfer, c'est un aspirateur à voitures.» Donc, finalement, c'est un petit peu des deux.

Proposition: plan directeur des chemins pour piétons

Il est intéressant de constater que tout le monde est perdant, car, si nous pouvions compter sur un vrai début de zone piétonne à la place Neuve, avec un parking, nous pourrions aujourd'hui voter tranquillement un agrandissement du parking du Mont-Blanc et la réalisation d'une zone piétonne digne de ce nom dans l'hypercentre. Je suis convaincu que nous serions tous parfaitement satisfaits de la direction dans laquelle nous pourrions aller. Je regrette infiniment que les lobbys, aussi bien politiques qu'économiques et sociaux, se soient emparés de ces différents problèmes, car l'on se trouve actuellement face à un nœud que l'on ne pourra pas défaire.

En effet, les propositions faites par le Conseil administratif sont très bien, mais, évidemment, comme il n'y a aucune contrepartie, l'ensemble de l'économie privée, on peut le comprendre, va réagir de manière négative. Je voulais mentionner ces différents éléments, car il me semblait qu'il était important d'ajouter ce point de vue à l'ensemble du débat. Je vous remercie de m'avoir écouté.

La présidente. Jusqu'à présent, il y a eu quinze intervenants et il y a encore deux inscrits. J'aimerais vous rappeler que nous sommes en train de discuter la prise en considération d'une proposition et son renvoi en commission. Si on fait tout le travail de commission ici, on ne va pas s'en sortir et on sera obligés de prévoir chaque mois deux séances supplémentaires si vous voulez qu'on arrive à finir nos ordres du jour.

M. Roger Deneys (S). En tout cas, ce qu'il y a de sûr, c'est que, si l'on augmente le nombre de places de parc pour résoudre les problèmes, on n'est pas près de trouver des solutions. Aujourd'hui, les habitants des villes, que ce soit à Genève, à Bâle, à Zurich, à Paris, ont de moins en moins de voitures. Ce sont les habitants des périphéries qui utilisent des voitures et, en l'occurrence, nous sommes en train de sacrifier la qualité de la vie des habitants des centres-villes aux privilèges des personnes habitant à l'extérieur. Cela n'est pas admissible. En tant qu'entrepreneur, c'est avec beaucoup de plaisir que je peux vous dire que je maintiendrai mon entreprise, même si le quartier de la Jonction était piétonnier; il n'y a pas de problème. (*Applaudissements.*)

Quant au reste, j'aimerais dire que le problème essentiel est quand même celui de la répartition de l'espace. Il est important que l'Entente cesse de réagir systématiquement en «Neinsager» face à ces propositions, qui sont modestes, comme l'a dit M. Ferrazino – et c'est d'ailleurs bien ce que nous pourrions lui reprocher. Ce sont en effet des propositions très modestes quand on pense que, en une année, entre décembre 1998 et décembre 1999, il y a eu 4000 véhicules

de plus; nous sommes passés de 202 000 à 206 000 voitures. Vous l'aurez constaté si vous avez reçu les statistiques du mois. Cela veut donc dire que, en dix ans, nous comptons 40 000 véhicules de plus dans le canton, ce qui correspond à 20% d'augmentation. Expliquez-moi comment nous allons résoudre les problèmes d'espace dans un canton exigu où les habitants se sacrifient et où les trottoirs sont systématiquement squattés par les voitures. Quelles sont les solutions que vous proposez pour que les habitants de cette ville puissent vivre? Le premier début de solution, c'est le plan directeur pour les piétons. Et ce n'est qu'un début.

M. Alain Vaissade, conseiller administratif. Je voulais intervenir suite à ce qu'a dit M. Bernard Lescaze. Je le prie de recevoir mes excuses, parce que, pour qu'il intervienne contre ma position, j'ai dû à un moment donné le blesser. Je ne pensais pas que vous associer aux positions de la droite était blessant pour vous, Monsieur Lescaze; je ne pensais pas que vous vous sentiriez concerné par mes propos. Vous avez très bien pu exprimer que vous aviez une position plus nuancée. Vous savez, même à gauche, cela arrive: M. Lyon est intervenu tout à l'heure et on ne sait pas s'il n'avait pas une position de droite! Alors, ne vous frappez pas beaucoup, Monsieur Lescaze, je voulais simplement dire... (*Rires et brouhaha.*)

La présidente. Ah, vous faites fort!

M. Alain Vaissade, conseiller administratif. Non, je ne voulais pas faire fort, mais, à un moment donné, M. Lescaze, qui a senti que je l'attaquais, m'a un peu égratigné; il a dit que je trouvais que les citoyens avaient de mauvaises habitudes. Pas du tout! Je dis simplement qu'elles sont inappropriées et qu'il faut changer de comportement à l'avenir. Et puis, vous avez affirmé que j'avais un certain mépris vis-à-vis des citoyens. Je ne peux pas laisser passer cela. Je suis un magistrat et, même si des fois j'ai des mouvements d'humeur, je n'ai pas de mépris pour les citoyens. J'ai simplement dit que des citoyens qui sont parfois automobilistes peuvent avoir du mépris pour les habitants et les piétons. Et quand je dis «les automobilistes», qui est automobiliste? Tout le monde! Tous ceux qui ont un permis de conduire! Sauf ceux qui ont décidé... (*Brouhaha.*)

M. René Winet (R). Je suis piéton et automobiliste!

M. Alain Vaissade, conseiller administratif. Oui, Monsieur Winet, merci. J'ai compris, Monsieur Winet, que vous êtes aussi automobiliste. Je disais que les

Proposition: plan directeur des chemins pour piétons

automobilistes, parce qu'ils ont une machine dans les mains, laquelle produit une énergie qui les dépasse, ont souvent un comportement méprisant pour les piétons parce qu'ils se croient le centre du monde.

C'est cela, Monsieur Lescaze, que je voulais exprimer, et non pas des intentions malicieuses contre la droite. J'ai assisté depuis plus de treize ans, dans ce Conseil municipal, à des débats où les environnementalistes avaient du mal à se faire comprendre. Ce chemin, je l'ai en quelque sorte parcouru depuis treize ans. Ayant été à peu près à la place où vous êtes quand j'ai commencé comme conseiller municipal, je peux vous dire que, à cette époque où la droite était majoritaire, une simple motion demandant si on ne pouvait pas mieux accéder aux parcs publics en tant que piéton a nécessité plus d'une heure de débat pour un renvoi en commission et, lorsqu'elle est revenue en séance plénière, elle a été rejetée. Vous pouvez consulter le *Mémorial*. Donc, la position de la droite était effectivement assez dure il y a douze ans.

La présidente. Nous avons une proposition d'amendement de M. Mark Muller, pour ajouter un article 2 au projet de résolution. Je vous le lis: «Art. 2. – Souhaite qu'une étude de l'impact économique et social des mesures proposées soit effectuée.»

Mis aux voix, l'amendement ci-dessus est refusé à la majorité (1 abstention).

Mis aux voix, la prise en considération de la proposition et son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement sont acceptés à la majorité (2 oppositions et quelques abstentions).

(Applaudissements.)

La présidente. Chaque fois que vous applaudissez, vous perdez du temps. *(Redoublement des applaudissements.)*

Je sais que c'est la veille des vacances scolaires, mais alors, franchement, c'est l'école enfantine, ce soir! J'aimerais vous annoncer que la séance de la commission ad hoc Saint-Gervais prévue pour demain à 19 h est annulée.

4. Proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit complémentaire de 60 000 francs destiné à la construction d'une pataugeoire au parc Mon-Repos (PR-41).

Préambule

Le 18 février 1997, le Conseil municipal a accepté une motion intitulée «Pataugeons à la Perle du Lac» (M-200), demandant au Conseil administratif d'établir une proposition pour l'installation d'une pataugeoire dans le périmètre de la place de jeux du parc Mon-Repos.

Lors de la séance du Conseil municipal du 16 mars 1998, le Conseil administratif répondait d'une manière circonstanciée aux motionnaires (voir *Mémorial* N° 49 - 155^e année, pages 4570 et suivantes). En fonction de différents paramètres techniques et notamment de la grandeur de la pataugeoire, la construction d'un tel objet s'élève à un montant entre 240 000 et 420 000 francs. Par ailleurs, il convient d'ajouter à ce type d'opération les frais de fonctionnement y relatifs.

Après différents débats, votre Conseil acceptait, en date du 11 novembre 1998, le projet d'arrêté N° 383 déposé par M^{me} Marie Vanek, MM. Didier Burkhardt, Didier Bonny et Jean-Pascal Perler, intitulé «Pour que l'eau coule enfin dans la pataugeoire du parc Mon-Repos». Cet arrêté ouvre au Conseil administratif un crédit de 200 000 francs destiné à la construction de ladite pataugeoire. Les proposant n'ont inclus dans leur projet d'arrêté que le crédit d'investissement et les amortissements comptables.

Situation actuelle

Le Service des espaces verts et de l'environnement (SEVE), en charge de ce dossier, a effectué les études circonstanciées pour réaliser cette pataugeoire. Les autorisations nécessaires pour cette réalisation ont été obtenues en date du 26 août 1999.

En l'état, et après examen des différentes soumissions, l'estimation de cette opération se monte globalement à un volume d'investissement de 260 000 francs. Le montant voté en 1998 est donc insuffisant. Aussi, le Conseil administratif vous sollicite pour obtenir un crédit d'investissement supplémentaire.

L'implantation de cette construction est prévue à proximité de la place de jeux du parc Mon-Repos (voir plan annexé). Cette pataugeoire d'un diamètre de 15 mètres sera réalisée en béton. Un bassin tampon et une chambre de vidange seront construits à proximité de cet objet.

Estimation du coût des travaux (Base de prix: octobre 1999)

	Fr.	Fr.
A) <i>Travaux de génie civil</i>		
Installation de chantier	8 000	
Travaux de terrassement	22 000	
Couche de fondation	7 500	
Coffrage et bétonnage de la structure de la pataugeoire	49 000	
Armature et précontrainte	35 000	
Canalisation et réfection du tapis	11 000	
Total		132 500
B) <i>Travaux divers</i>		
Electricité	5 000	
Plomberie	7 000	
Installation de filtration	35 000	
Revêtement margelle	12 000	
Total		59 000
C) <i>Honoraires et frais divers</i>		
Honoraires ingénieurs	20 000	
Honoraires architecte	30 000	
Taxes et frais divers	8 500	
Total		58 500
D) <i>Frais de promotion</i>		
4% sur 250 000 francs		<u>10 000</u>
Coût total des travaux T.T.C.		260 000
<i>A déduire:</i>		
Crédit voté par le Conseil municipal le 11 novembre 1998		<u>- 200 000</u>
Demande de crédit complémentaire		60 000

Déroulement du chantier

L'ensemble de ces travaux est prévu sur une période de 3 à 6 mois et pourrait, suivant l'avancement des procédures, se réaliser dès la fin de l'été 2000.

Référence au PFQ (18^e programme financier quadriennal 1999-2002)

Cet objet sera inscrit au prochain plan financier quadriennal sous le numéro d'objet 90.68.

Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre

Le service gestionnaire de ce crédit est le Service des espaces verts et de l'environnement (SEVE).

Il en est de même pour le service bénéficiaire.

Budget prévisionnel d'exploitation

L'entretien, l'exploitation et le nettoyage de cette pataugeoire seront assurés par le Service des espaces verts et de l'environnement (SEVE). Ils entraînent une augmentation des charges annuelles d'exploitation de 70 000 francs. Ce montant se décompose de la manière suivante:

	Fr.
301 Frais de personnel (1/2 poste d'horticulteur) <i>affecté également aux pataugeoires de Montbrillant et de la couverture des voies CFF de Saint-Jean, etc.</i>	50 000
312 Eau	1 000
313 Produits de désinfection, filtration, etc.	10 000
314 Entretien par des tiers de l'objet immobilier	8 000
318 Expertises du Service cantonal d'écotoxicologie	<u>1 000</u>
Total	70 000

Ces frais de fonctionnement ont été portés en augmentation du budget 2000 lors du vote du Conseil municipal du 18 décembre 1999. Ces ressources seront utilisées dès que l'objet sera en exploitation. Quant à la charge financière comprenant l'intérêt au taux de 4,75% et l'amortissement au moyen de 10 annuités, elle se montera à 6397 francs.

Au bénéfice de ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet d'arrêté ci-après:

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit extraordinaire supplémentaire de 60 000 francs destiné à la construction d'une pataugeoire au parc Mon-Repos (en complément de l'arrêté N° 383 du 11 novembre 1998).

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 60 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation, soit de 2001 à 2010.

Annexes: 1 plan de la situation
1 plan de l'ouvrage

(Brouhaha et rires.)

M. Manuel Tornare, conseiller administratif. J'ai l'impression que cela va être difficile.

La présidente. Pas du tout!

M. Manuel Tornare, conseiller administratif. Non? Bien! Les travaux pour l'aménagement de cette pataugeoire vont donc démarrer dans les jours qui viennent; je rassure M. Bonny. En dépit des efforts qui seront entrepris, elle ne sera sans doute pas prête pour le début de l'été – cela, je le lui avais dit en répondant à une question orale – mais très certainement en cours d'été. La Ville répond donc ainsi au vœu du Conseil municipal exprimé à maintes reprises. Cependant, contrairement à une pratique courante, je me refuse, et le Conseil administratif également, à dépasser les crédits alloués par le Conseil municipal pour cet objet. D'où la demande de crédit complémentaire. Il faut noter que ce crédit comprend la somme de 10 000 francs affectés à la rubrique «Promotion», selon les nouvelles directives du Conseil administratif. Les frais de fonctionnement liés à l'entretien de cette nouvelle pataugeoire ont été intégrés, je vous le rappelle, au budget 2000 du SEVE. Je suis prêt à donner d'autres explications, mais à mon avis vous avez dans la proposition les réponses à toutes les questions que vous posez depuis un certain temps.

Préconsultation

M. Didier Bonny (DC). Permettez-moi tout d'abord de dire, Madame la présidente, que traiter ce Conseil municipal d'école enfantine, ce n'est pas très sympathique pour l'école enfantine, où l'on est bien plus sérieux... *(Applaudissements.)*

Cela étant dit, je voudrais dire que, quand j'ai vu cette proposition N° 41 dans mon enveloppe, j'ai été on ne peut plus surpris et même très étonné, puisque je ne pensais pas que l'on allait encore une fois reparler de cet objet qui m'est si cher et qui devient, il est vrai, de plus en plus cher.

Je n'arrive pas très bien à comprendre M. le conseiller administratif Tornare, mais comme il a dit qu'il allait répondre aux questions, il va probablement le faire, du moins je le souhaite. Je n'arrive pas à comprendre comment, lors du bud-

get 2000, vous aviez réussi à nous faire voter un budget de fonctionnement supplémentaire pour cette pataugeoire de quelques dizaines de milliers de francs quand même; ce n'était pas forcément très facile, il ne s'agissait pas juste de 5000 francs. D'autre part, comment ne s'est-on pas rendu compte – ou n'a-t-on pas voulu se rendre compte, je ne sais plus très bien, je dois dire – qu'il manquait 60 000 francs pour construire cette pataugeoire, alors qu'il est écrit dans la proposition que les autorisations ont été obtenues le 26 août 1999? Nous sommes le 18 avril 2000, et je ne comprends pas très bien pourquoi l'on a attendu autant de temps pour présenter cette demande de crédit complémentaire qui, je suppose – cela n'est pas écrit – a fait ralentir les travaux.

Une fois de plus ou pour une année de plus, les habitants des Pâquis et de Prieuré-Sécheron n'auront pas, ou que très partiellement, leur pataugeoire cet été. On peut d'ailleurs se demander s'il est judicieux de faire ces travaux en plein été, époque à laquelle les parcs sont justement le plus fréquentés. Je n'arrive pas à comprendre comment cela s'est passé, et je vous prierai, Monsieur le conseiller administratif, de répondre à cette question si cela est possible.

Quoi qu'il en soit, je suis quand même inquiet par rapport à ces 60 000 francs supplémentaires et à ce que va décider ce plénum ce soir. En effet, si cette proposition devait être renvoyée en commission – vous savez bien à quelle vitesse d'escargot nous avançons actuellement – je suppose qu'elle ne reviendra pas en séance plénière avant le mois de septembre. Cela veut-il dire que les travaux seront suspendus pendant ce temps, ou pas? Quoi qu'il en soit et dans l'attente de vos réponses, notre parti propose de voter ces 60 000 francs sur le siège de manière que cette pataugeoire puisse quand même être construite et utilisée en tous les cas en 2001. Il est vrai que j'ai de la peine à me réjouir pour cette année encore; on nous a fait le coup tellement d'années de suite que, maintenant – c'est le cas de le dire – «chat échaudé craint l'eau froide».

M. Manuel Tornare, conseiller administratif. Je ne veux pas parler au nom de mon prédécesseur. J'ai décidé – vous le savez, Monsieur Bonny – de mettre le turbo pour cette pataugeoire, mais je rappellerai, comme pour le nant Jargonnant du parc Bertrand, que j'ai demandé au SEVE de tenir compte des prescriptions d'Agenda 21 et, d'autre part, de regarder de plus près tout ce qui concerne la sécurité des enfants. Si vous lisez entre les lignes dans cette proposition, vous verrez que ce paramètre augmente quand même les coûts. Voilà donc pour les explications demandées.

Vous l'avez constaté, il y a aussi des questions liées à tout ce qui est désinfection, filtres, etc., bien évidemment. J'ai vraiment demandé à M. Beer, je le répète, que tout soit fait pour le mieux. Je ne dis pas que, dans le passé, cela n'a pas été

fait de la sorte, mais je crois que les prescriptions sont de plus en plus rigoureuses, et c'est une bonne chose. Quant à la sécurité des enfants, les normes sont également de plus en plus précises et rigoureuses.

Pour ce qui est du vote immédiat, c'est ce que je souhaite, Monsieur Bonny, et j'espère que le Conseil municipal vous suivra.

M. Pierre Reichenbach (L). Je ne vais pas vous parler de la moule zébrée ni des puces des canards! Je veux seulement me gausser d'un arrêté qui a probablement été désigné comme urgent, mais dont l'étude originelle n'a pas été entreprise avec suffisamment de sérieux. Aujourd'hui, pour boucler les comptes, le magistrat nous l'a dit, il a besoin de 60 000 francs de plus. Je le remercie des indications qu'il vient de nous transmettre. Alors, sur 820 millions de francs de budget, chers collègues, qu'est-ce que 60 000 francs?... Si on envisage de traiter tous les objets de cette manière-là, cela commence à m'inquiéter un peu.

En matière de prévision, j'étais intervenu lors de la prise en considération de l'arrêté relatif à la pataugeoire et j'avais osé affirmer que le montant était insuffisant. Je l'avais fait parce que j'imaginai bien qu'il y aurait quelque chose qui ne tournerait pas rond, et cela se vérifie.

En ce qui concerne le budget de fonctionnement, il sera voté à hauteur de 70 00 francs. Cela me laisse songeur et, d'avance, Mesdames et Messieurs, je prédis formellement une explosion des coûts de fonctionnement, surtout du fait de l'emplacement où la pataugeoire sera construite. Une pataugeoire coûte d'ailleurs toujours très cher. En effet, il faut en garantir la propreté, la salubrité, notamment pour éviter des irritations des yeux de nos petites têtes blondes et, près du lac, chers amis, il faudra éradiquer les canards et leurs puces ou mettre un filet sur la pataugeoire! J'ose vous prédire que, au parc Mon-Repos comme dans tous les endroits où il y a de l'eau, les canards vont aller se baigner. Je comprends donc pourquoi M. Tornare a voulu prendre toutes ces précautions en matière de désinfection. Selon mon idée de l'écologie, je ne vous conseille pas de faire crever les canards, mais peut-être les puces. Attention, cependant, au budget de fonctionnement qui va sûrement exploser.

M. Jean-Pascal Perler (Ve). Il y a des objets qui viennent et qui reviennent, et je crois que l'on en a un tout petit peu assez de reparler de cette affaire. Le Conseil municipal dans son ensemble a donné un avis de principe favorable à cette pataugeoire. Pour ce qui est des 60 000 francs de crédit supplémentaire, il me semble que les explications ont été assez claires de la part du magistrat. Les Verts seront donc d'accord de voter cette somme sur le siège, et que l'on construise enfin cette pataugeoire!

A part cela, les deux ou trois remarques de M. Reichenbach sont tout à fait justifiées, et je pense qu'il faudra peut-être y réfléchir un peu.

Une autre remarque sur laquelle j'aimerais revenir, c'est celle de M. Bonny concernant les travaux. Cette proposition nous annonce fièrement que les travaux vont enfin être réalisés à la fin de l'été 2000; à mon avis, c'est bien, mais c'est trop tard pour cet été. Il faudra donc se demander s'il n'est pas préférable de les reporter à cet automne, afin que la pataugeoire puisse ouvrir au printemps 2001, plutôt que d'avoir des travaux dans le parc pendant l'été.

M. Gérard Deshusses (S). Le groupe socialiste, quant à lui, tient à se féliciter de cette proposition qui permettra de créer cette pataugeoire au parc Mon-Repos. C'était vraiment un point important. Cela prouve que la liaison entre la population du quartier et le Conseil administratif se fait, même s'il faut du temps, et que le principe de la concertation est maintenant acquis. Cela dit, avec 60 000 francs de plus, eh bien oui, cela fera une pataugeoire à 260 000 francs. Quand on voit quelles sommes on est parfois prêts à dépenser pour d'autres dossiers, il nous apparaît important que les enfants d'un quartier comme celui-là soient aussi privilégiés. Mesdames et Messieurs, nous sommes prêts à voter sur le siège cette demande de crédit complémentaire, mais à la condition expresse que ces travaux soient entrepris dans les plus brefs délais et que les enfants du quartier profitent au plus vite de cette pataugeoire.

M. Alain Dupraz (AdG/TP). L'Alliance de gauche (Parti du travail et Progressistes), afin d'éviter des séances de commission coûteuses et la suspension des travaux pour cette pataugeoire nécessaire à la vie de ce quartier, est prête à voter ce crédit sur le siège.

M. Didier Bonny (DC). Je serai extrêmement bref. Même s'il est vrai que l'on n'a pas énormément de temps, je ne peux quand même pas résister à la tentation de dire à M. Deshusses, s'il m'écoute quelques secondes, quel plaisir j'éprouve à entendre ce qu'il vient de dire – et je pense qu'il y en a d'autres ici, dont M^{me} Vanek, qui se réjouissent probablement de la prise de position des socialistes – surtout quand on sait que l'on a dû lutter à trois reprises pour obtenir cette pataugeoire car les socialistes ont toujours voté contre. Je me réjouis donc que, maintenant, avec l'arrivée d'un conseiller administratif de l'Alternative à la tête, entre autres, des pataugeoires, la position des socialistes ait changé. Si cela avait été le cas auparavant, cette pataugeoire serait déjà construite depuis longtemps.

SÉANCE DU 18 AVRIL 2000 (soir)
Proposition: pataugeoire au parc Mon-Repos

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

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 sans opposition (2 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 du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit extraordinaire supplémentaire de 60 000 francs destiné à la construction d'une pataugeoire au parc Mon-Repos (en complément de l'arrêté N° 383 du 11 novembre 1998).

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 60 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation, soit de 2001 à 2010.

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

5. Proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 393 050 francs destiné à la construction d'un escalier de secours et d'un ascenseur monte-charge pour le restaurant scolaire Hugo-de-Senger, situé rue Rodo 3, parcelle 3032, feuille 44 du cadastre de la Ville de Genève, section Plainpalais (PR-42).

Exposé des motifs

L'ancienne école enfantine Hugo-de-Senger, dans laquelle est notamment installé le Théâtre des marionnettes, abrite au 2^e étage les locaux des cuisines scolaires de Plainpalais.

L'association responsable de cette structure prépare quotidiennement dans ces locaux plus de 300 repas, qui sont en partie livrés dans trois autres réfectoires du quartier, mais surtout consommés directement sur place par plus de 150 personnes qui fréquentent les lieux: enfants, animatrices parascolaires, commissaires et personnel de cuisine.

Si à l'origine les dispositions de sécurité étaient suffisantes, l'augmentation constante du nombre d'élèves qui mangent au restaurant scolaire nécessite aujourd'hui une adaptation et une mise en conformité à la législation en vigueur.

Selon la norme de protection incendie et les directives de l'Association des établissements cantonaux d'assurance incendie (AEAI) qui ont force de loi (LC I, L 5 05, titre IV, art. 121), le réfectoire et les locaux annexes, desservis par une seule cage d'escalier, ne permettent pas de recevoir plus de 99 personnes simultanément.

Cette restriction d'usage a fait l'objet d'un courrier du Service de sécurité et salubrité des bâtiments du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL) et a nécessité le transfert des élèves des degrés primaires de l'école de la Roseraie, qui venaient précédemment manger à cet endroit, dans le nouveau restaurant scolaire des Allobroges. Ce dispositif provisoire, mis en place en urgence d'entente avec l'ensemble des partenaires concernés, n'est toutefois pas suffisant en regard du nombre croissant d'enfants présents et annoncés.

Pour tenter de trouver une solution à cette situation difficile, le Service des écoles et institutions pour la jeunesse a envisagé, dans un premier temps, le déplacement des cuisines scolaires de Plainpalais à un autre endroit plus accessible. Malheureusement, les surfaces existantes tant à l'école Hugo-de-Senger que dans d'autres bâtiments scolaires du quartier n'offrent pas la possibilité de déménager

ce réfectoire pour augmenter sa capacité d'accueil. La création d'une issue supplémentaire et la construction d'un escalier de secours en façade constituent, en l'état, la seule solution envisageable.

Par ailleurs, dans le cadre de cette opération, le Service des écoles et l'Association des cuisines scolaires de Plainpalais ont prévu d'améliorer le dispositif de livraison des matières premières, ainsi que le transport des repas livrés dans les autres réfectoires desservis par cette cuisine, en remplaçant la plate-forme élévatrice installée dans la cage d'escalier existante par un ascenseur monte-charge intégré à la nouvelle construction.

Grâce à la réalisation prévue, les locaux des cuisines scolaires de Plainpalais doubleront leur capacité d'accueil et pourront recevoir jusqu'à 200 personnes.

Obligation légale et de sécurité

Le nombre croissant des élèves occupant le restaurant scolaire Hugo-de-Senger a motivé le Service des écoles et institutions pour la jeunesse de la Ville de Genève à s'inquiéter des prescriptions concernant les normes de sécurité applicables à cet objet.

La réponse du 23 août 1998 de M. Charles Laval, chef du Service sécurité-salubrité au DAEL, qui a été consulté, est formulée comme suit:

«Les prescriptions de l'Association des établissements cantonaux d'assurance incendie (AEAI), entrées en vigueur le 1^{er} août 1997, précisent, à l'article 47.1 d de la norme, que, pour tous les locaux destinés à recevoir 100 personnes ou davantage, 2 issues de secours et 2 escaliers sont nécessaires.»

Description de l'ouvrage

L'ascenseur et l'escalier de secours trouvent leur place naturellement sur le pignon borgne de l'ancienne école et sont disposés de manière à s'adapter à l'espace relativement étroit entre les deux façades existantes.

L'ensemble à construire est entièrement métallique, zingué à chaud. L'escalier est protégé sur toute sa hauteur par un treillis de petites mailles également zingué. Cette protection offre ainsi une sécurité optimale contre une éventuelle escalade de l'ouvrage.

A côté de l'escalier est situé un ascenseur monte-charge de type Smart MRL 002 de 450 kg. Sa cabine de 100/125 cm permet l'acheminement d'un cha-

riot de nourriture accompagné d'une personne entre le niveau du préau et le restaurant scolaire situé au 2^e étage. Il facilitera l'acheminement des marchandises vers la cuisine et l'expédition des repas préparés vers les autres restaurants scolaires au moyen de camionnettes. Il permettra également aux personnes handicapées de rejoindre le niveau du restaurant scolaire.

Le choix de ce type d'ascenseur offre les avantages suivants: pas de local de machine, pas de superstructure, gain de surface grâce à la fixation des rails seulement sur un côté et, surtout, coût très raisonnable.

Bien que cette construction ne nécessite l'abattage que d'un seul arbre, le SEVE a décidé d'abattre les quatre peupliers présents, ces derniers menaçant de tomber dans le préau de l'école, comme cela s'est déjà produit pour l'un d'entre eux.

Caractéristiques de l'ouvrage et descriptif des travaux

- Abattage de quatre peupliers, dessouchage et évacuation.
- Remise en état de l'emplacement.
- Terrassement.
- Construction du socle en béton armé.
- Echafaudage.
- Ouverture de la sortie de secours dans le mur pignon au 2^e étage.
- Alimentation électrique en utilisant un tube vide existant depuis la chaufferie du bâtiment scolaire voisin.
- Construction de l'escalier.
- Ascenseur monte-charge type Smart MRL 002 du rez-de-chaussée au 2^e étage.
- Menuiserie, raccord des boiseries du réfectoire.
- Peinture.
- Nettoyage de fin de chantier.

Estimation du coût

<i>Position CFC</i>	Fr. TTC	Fr. TTC
1 <u>Travaux préparatoires</u>		15 960
11 Abattage d'arbres	13 000	
13 Dépose des barrières côté accès	1 000	
19 Honoraires d'architecte	1 960	

SÉANCE DU 18 AVRIL 2000 (soir)
Proposition: restaurant scolaire Hugo-de-Senger

<i>Position CFC</i>	Fr. TTC	Fr. TTC
2 <u>Bâtiment</u>		332 500
20 Terrassement, remblayage	12 500	
21 Installation de chantier, échafaudage, béton, béton armé, construction métallique	221 000	
22 Porte extérieure du réfectoire, raccords des boiseries	5 000	
23 Installation électrique	4 000	
26 Ascenseur monte-charge	43 000	
27 Peinture, finitions diverses	2 000	
29 Honoraires architecte et ingénieur civil	45 000	
4 <u>Aménagements extérieurs</u>		4 900
42 Pose d'un tapis bitumeux, remise en place des barrières à l'entrée	4 300	
49 Honoraires d'architecte	600	
5 <u>Frais secondaires et comptes d'attente</u>		13 640
51 Cadastre, géomètre	3 000	
52 Reproduction de documents,	500	
56 Bouquet de chantier, panneau publicitaire	2 500	
58 Réserve pour imprévus et divers	7 640	
Sous-total 1:		367 000
55 Prestations du maître de l'ouvrage Honoraires de promotion construction (4% du sous-total 1)		14 680
Sous-total 2:		381 680
54. Intérêts intercalaires sur le crédit de construction * (sur sous-total 2)		
$\frac{381\,680 \times 10 \times 4,75\%}{2 \times 12} =$		7 554
Fonds municipal d'art contemporain, 1% du sous-total 2		3 816
Total du crédit demandé:		393 500

* Pour des raisons techniques liées au programme Eurozoom, l'intervalle de temps sur lequel se fonde le calcul effectif des intérêts intercalaires est le suivant: du 1^{er} janvier de l'année au cours de laquelle le crédit est voté à la date de la mise en exploitation des locaux. L'estimation ci-dessus a été faite sur cette base.

Validité des coûts

Les prix indiqués sont ceux du mois d'octobre 1999 et ne comprennent aucune variation.

Prix du m³ SIA

Le volume construit est de 200 m³, ce qui donne un rapport de 1662 francs le m³ SIA, ce qui est courant pour un ouvrage de ce type. Cette information est à prendre avec une certaine prudence, la référence du m³ n'ayant pas de rapport dans ce cas avec un volume ou une surface utile.

Autorisations de construire

Ce projet a fait l'objet d'une requête en autorisation de construire APA N° 16390, déposée le 21 octobre 1999 et délivrée le 24 janvier 2000. L'abattage des 4 peupliers a fait l'objet d'une requête le 29 juillet 1999, et l'autorisation a été obtenue le 6 août 1999, à la condition que le programme de replantation convenu entre le SEVE et le Service des forêts, de la protection de la nature et du paysage soit respecté.

Délais

Le délai référendaire écoulé, les travaux pourront démarrer 2 mois après le vote du Conseil municipal et dureront entre 3 et 4 mois. La date de mise en exploitation prévisionnelle est octobre 2000.

Régime foncier

La parcelle 3032, feuille 44, section Plainpalais, est propriété privée de la Ville de Genève.

Plan financier quadriennal (PFQ)

Cet objet est prévu sous le N° 30.77 du projet de 19^e plan financier quadriennal 2001-2004 pour un montant de 500 000 francs.

Budget prévisionnel d'exploitation et charge financière

- Charges annuelles (électricité, etc.):	1 000
- Contrat d'entretien de l'ascenseur:	2 000
Charge financière annuelle sur 393 050 francs comprenant les intérêts au taux de 4,75% et l'amortissement au moyen de 30 annuités	24 845
Soit au total:	27 845

Gestion financière - Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre

Le service gestionnaire du crédit de construction est le Service d'architecture. Le service bénéficiaire est le Service des écoles et institutions pour la jeunesse.

Au bénéfice de ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet d'arrêté ci-après:

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 393 050 francs destiné à la construction d'un escalier de secours et d'un ascenseur monte-charge pour le restaurant scolaire Hugo-de-Senger, situé rue Rodo 3, parcelle 3032, feuille 44 du cadastre de la Ville de Genève, section Plainpalais.

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 393 050 francs.

Art. 3. – Un montant de 3816 francs sera prélevé sur le crédit indiqué à l'article premier et attribué au Fonds municipal d'art contemporain institué par l'arrêté du Conseil municipal du 10 février 1950.

Art. 4. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 30 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation, soit de 2001 à 2030.

Annexe: plan de situation.

M. Manuel Tornare, conseiller administratif. Dans le quartier de Plainpalais, comme partout ailleurs en ville et surtout dans les quartiers populaires, la fréquentation des restaurants scolaires est en hausse, vous le savez. Cela pose des problèmes de structure. Comme je l'ai annoncé à la commission sociale, mon département a bien l'intention de s'attaquer à ces problèmes afin de trouver des solutions. La commission sociale se souviendra certainement des principes que j'entends faire appliquer dans la gestion des restaurants scolaires et qui, je dois le dire, ont été bien acceptés lors de l'assemblée générale des restaurants scolaires.

Dans le cas de la proposition N° 42, il ne s'agit pas d'un problème de structure mais bien d'une question d'équipement, de locaux et surtout de sécurité. Selon les normes cantonales en vigueur, le restaurant scolaire ne pourrait accueillir au maximum qu'une centaine d'enfants. Impossible de les loger ailleurs, que ce soit dans la même école ou dans une école avoisinante. D'où l'option actuelle d'installer un second escalier, ce qui permet *de facto* de doubler la capacité d'accueil de cette structure. Par ailleurs, l'installation d'un monte-charge permettra d'acheminer plus aisément les marchandises du rez-de-chaussée vers le deuxième étage, où se trouve le restaurant scolaire. Le transport sera également facilité pour des repas préparés dans les cuisines de l'école Hugo-de-Senger mais destinés à être livrés à d'autres établissements scolaires. De plus, les personnes handicapées pourront ainsi rejoindre plus facilement le deuxième étage. Dans le cadre de ces travaux, l'abattage de quatre peupliers est nécessaire. Ces arbres seront bien évidemment remplacés dans le cadre du programme de replantation faisant l'objet d'un accord entre le SEVE et le Service cantonal des forêts. Voilà pour les explications, Mesdames et Messieurs; à nouveau, je suis prêt à répondre à vos questions.

Préconsultation

M. Olivier Coste (S). En étudiant cette proposition du Conseil administratif, on s'aperçoit qu'elle répond à un double souci: améliorer un service en pleine expansion, qui fournit une alimentation régulière et si possible équilibrée à un nombre grandissant d'enfants confiés à l'institution scolaire toute la journée et, également, garantir la sécurité dans cette activité.

Le nombre de repas à servir est en augmentation: on a mentionné les chiffres de plus de 300 repas par jour et de plus de 150 enfants sur place, qui vont bientôt passer à 200. L'histoire des cuisines et restaurants scolaires de la ville, qui s'inscrit dans une tradition et une logique associatives, fait que l'on trouve et que l'on développe une cuisine collective au deuxième étage d'une ancienne école. Ce n'est certainement pas la solution la plus rationnelle, mais c'est une réalité. Pour

le moment, c'est par l'intermédiaire d'une longue plate-forme élévatrice prévue pour des chaises roulantes que s'effectuent les livraisons des aliments et leur expédition vers d'autres lieux, ceci au milieu d'un escalier utilisé par les élèves des classes spécialisées de l'école Hugo-de-Senger. Ces travaux sont donc indispensables, car ils répondent à des normes de sécurité, avec un certain retard, du reste, puisque ces directives sont entrées en vigueur en 1997 déjà.

Le groupe socialiste renverra donc la proposition N° 42 en commission des travaux, mais avec la recommandation, cependant, d'étudier le coût supplémentaire engendré par une ouverture indispensable au premier étage. En effet, construire un ascenseur monte-charge direct du rez-de-chaussée au deuxième étage, c'est méconnaître deux aspects liés à l'utilisation de ce bâtiment, qui abrite quatre salles de classe au premier étage. Il faut donc prévoir un accès supplémentaire à ce niveau, aussi bien pour des élèves en fauteuil roulant – il y en a déjà dans l'école – ou des handicapés momentanés quand il y a la série des jambes cassées à ski, que pour faciliter l'acheminement du matériel d'entretien du concierge, dont la plus grosse machine pèse 120 kg. D'ailleurs, la dimension de la plate-forme, qui est de 1 m sur 1,25 m, est un peu «limite» pour ce type de transport, ainsi que pour celui des chariots de la cuisine.

De plus, en tant qu'enseignant dans cette école et au nom de tous mes collègues et d'un certain nombre de parents d'élèves inquiets, je demande que l'on profite de ces travaux pour améliorer l'accès à l'école et éviter que de nombreux véhicules de livraison continuent à traverser le préau et à y manœuvrer. Par une modification du régime de stationnement à la rue Rodo et par un aménagement de cet accès, les véhicules pourraient arriver directement devant le nouvel ascenseur. Ces modifications ont un coût que nous demandons d'évaluer en commission des travaux, afin que nous puissions voter un amendement à cette proposition quand elle nous reviendra en plénum. Nous espérons qu'elle pourra être étudiée rapidement afin que les travaux soient réalisés dans les meilleurs délais.

M. Manuel Tornare, conseiller administratif. Madame la présidente, j'entends des conseillers municipaux demander que je rappelle quels sont les principes que je veux insuffler aux gérants des restaurants scolaires et dont j'ai parlé à la commission sociale. Je les rappelle rapidement, parce que cela peut intéresser un certain nombre d'entre vous.

Le premier principe est celui du prix unique. Je ne trouve pas normal qu'il y ait des prix différents d'un quartier à l'autre, comme je l'ai répété lors de l'assemblée des restaurants scolaires. Je suis en train de faire la tournée des restaurants scolaires pour y manger entre midi et 14 h. (*Remarque de M. Hediger.*) On y mange très bien, Monsieur Hediger!

Deuxième principe: une seule facturation. En effet, les parents reçoivent actuellement une facture des associations et une autre du Groupement intercommunal pour l'animation du parascolaire (GIAP). Cela n'est pas lisible pour eux et cela complique le travail.

Troisième principe: la qualité et la quantité. C'est parfois inégal d'un restaurant à l'autre. Pour ce qui est de la quantité, il est vrai que les cuisines ne prévoient pas toujours une quantité suffisante quand il y a beaucoup d'enfants, et je ne trouve pas normal que ceux-ci soient privés sur ce plan. Quant à la qualité, j'ai demandé que des instructions précises soient données aux cuisiniers pour qu'il n'y ait pas de nourriture transgénique. Cela plaira certainement aux écologistes, mais ils n'écoutent pas. On va aussi, Monsieur Perler, engager l'an prochain une diététicienne à 50%. Pour les restaurants scolaires, il y en a une au niveau d'Eurest SA, qui fournit en nourriture une partie des restaurants scolaires, mais à mon avis elle est juge et partie, puisqu'elle est engagée par cette entreprise. Je préférerais donc engager une diététicienne neutre à 50%; M^{me} Teubet, qui s'occupe de cela au niveau de l'Etat, travaille à 50% et n'a pas le temps de s'occuper de tout, et donc des restaurants scolaires.

Le quatrième principe concerne l'amélioration du cadre dans lequel les enfants prennent ces repas. En effet, j'ai été frappé de constater que, dans certains restaurants scolaires, le cadre n'est pas très agréable pour eux car il est bruyant. J'ai demandé aux associations, qui ont souvent une petite, voire une grande provision – certaines associations ont même parfois 900 000 francs de provision, vous voyez ce que je veux dire – de faire un effort afin de rendre l'environnement beaucoup plus agréable pour les enfants.

Voilà donc ces principes; pour l'instant, nous ne parlons pas de municipalisation.

Mis aux voix, la prise en considération de la proposition et son renvoi à la commission des travaux sont acceptés à l'unanimité.

6. Proposition du Conseil administratif en vue du bouclage du crédit de 110 000 francs pour la journée du 22 septembre 1999 «En ville, sans ma voiture?», sans demande de crédit complémentaire (PR-45).

Préambule

Le 16 juin 1999, le Conseil municipal a accepté la motion N° 405 de M^{me} I. Brunier et MM. R. Deney, R. Juon et J.-J. Perler, conseillers municipaux, «Pour une journée sans voiture «sans voiture»».

Le 29 juin 1999, le Conseil municipal a accepté la proposition N° 11 du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 110 000 francs pour la journée du 22 septembre 1999 «En ville, sans ma voiture?».

Le 15 septembre 1999, le Conseil municipal a accepté la question écrite N° 7 de M. J.-L. Persoz, conseiller municipal, «En ville sans ma voiture?» - au-delà du slogan la transparence».

A Genève, les Villes de Genève, Lancy, Vernier, Thônex, Meyrin et Carouge ont participé.

M. André Hediger, alors maire, a présidé le groupe de travail chargé d'organiser la manifestation.

84% des personnes interrogées se sont déclarées favorables à la reconduction d'une telle journée, moyennant une meilleure information de l'organisation de cette manifestation. Certains effets de cette expérience sont quantifiables (cf. ci-dessous), d'autres échappent aux statistiques.

La présente proposition décrit l'ensemble des prestations des services municipaux et cantonaux qui relèvent du budget ordinaire ou du crédit d'investissement. Elle établit le décompte final du crédit d'investissement accordé le 29 juin 1999.

Dans la proposition N° 47, le Conseil administratif présente l'organisation de la journée européenne du 22 septembre 2000 et les moyens à mettre en œuvre.

Exposé des motifs

Moyens mis en œuvre le 22 septembre 1999

En Villes de Genève, Lancy, Vernier et Meyrin, un périmètre a été réservé aux piétons, aux cycles et aux transports en commun. En Ville de Carouge, la population a été incitée à se déplacer autrement qu'en voiture.

La Ville de Genève a choisi de fermer deux «rues marchandes» à la circulation, du Rhône et de Coutance, afin de tester – un jour durant – ce qu’il adviendrait si leur statut passait à celui de «rue piétonne», ainsi que le périmètre de la Rôtisserie, dont l’actuel statut de «rue résidentielle» est l’objet d’un essai. Les enseignements de ce test seront utiles dans les études actuelles. Ces trois rues ont été fermées aux véhicules individuels en transit, mais sans empêcher l’accès des ayants droit et des livraisons, de 7 heures à 21 heures, afin que les piétons puissent redécouvrir l’usage de ces rues commerçantes du centre-ville. A chaque accès des périmètres fermés, des panneaux explicatifs indiquaient les itinéraires d’évitement à adopter et les parcs de stationnement proches, des gendarmes, des agents de ville et des aides du Corps des sauveteurs auxiliaires tenaient un rôle d’informateur et de négociateur.

L’utilisation des Transports publics genevois était gratuite et des véhicules supplémentaires ont été mis en service. La régie a participé à la campagne de promotion en restituant une partie de la compensation de la gratuité à la réalisation de l’information.

La Fondation des parkings a offert la gratuité de l’usage des parcs-relais de Moillesulaz, de Bernex, de Pré-Bois et du Bachet-de-Pesay.

Les médias Radio Lac et Léman bleu ont apporté leur soutien en diffusant des spots publicitaires et en réalisant divers entretiens. Deux conférences de presses ont été relayées par les autres médias locaux (*Tribune de Genève*, *Le Temps*, *Le Matin*, Radio suisse romande notamment). Par ailleurs, Radio-Lac a couvert la journée par sa présence à la place du Molard.

Des affiches publicitaires ont été placardées. Des affichettes et des papillons ont été disposés. Un «tous ménages» a été distribué en Ville de Genève. Un site Internet a été créé pour l’occasion. Des animations (stands, expositions, parcours à vélo, etc.) se sont déroulées tout au long de la journée.

Plusieurs services municipaux ont été mis à contribution pour la logistique, la surveillance et l’information publique, ainsi que pour l’observation des passants. L’Etat de Genève a également contribué à la mise en place logistique et à la surveillance, ainsi qu’à l’observation des effets sur l’environnement. Diverses associations de parents d’élèves et d’habitants ont également soutenu la manifestation.

Bilan de la journée

En janvier 2000 est paru une brochure qui relate le déroulement de la journée et en tire un bilan.

Pour toutes les personnes interrogées, le bilan est favorable et l'opération pourrait être renouvelée, même si certaines réserves sont exprimées. Plus d'information et plus tôt, la gratuité des transports publics, plus de places de stationnement sont notamment demandés.

Des réductions de trafic plus ou moins importantes, de l'ordre de 5 à 15% ont été enregistrées en Ville de Genève, alors que ces diminutions de trafic étaient en général inférieures à 5% en périphérie genevoise, sauf sur quelques axes où des différences de 5 à 15% ont été enregistrées.

Dans les parcs-relais, en périphérie de l'agglomération, il n'a pas été observé de différences significatives de fréquentation. En revanche, dans les garages collectifs du centre-ville, les réductions de trafic et de fréquentation de ceux-ci, sensibles notamment entre 9 heures et 18 heures, laissent à penser que certaines habitudes liées aux activités et aux achats ont été modifiées ce jour-là. Aucun transfert des clients des grands commerces n'a été constaté vers l'extérieur du canton. Au contraire, les axes d'accès aux principaux centres commerciaux français sont ceux qui ont enregistré des diminutions de trafic.

Pour les Transports publics genevois, d'une manière globale, une hausse de 2% des usagers a été relevée. La gratuité de leurs services ne semble pas avoir suscité une importante hausse de leur utilisation. En ce qui concerne les conditions de circulation et la vitesse de leurs véhicules, un plus grand confort et une meilleure vitesse commerciale ont été remarqués dans les secteurs fermés à la circulation, même si le passage des motos, à l'intérieur de ces secteurs, a été fortement critiqué.

Concernant la qualité de l'air, l'examen des résultats des stations mobiles installées dans les rues du centre-ville concernées conduit au même constat que celui des résultats des stations fixes, les concentrations des polluants primaires (monoxyde d'azote et monoxyde de carbone) ont été légèrement inférieures le 22 septembre par rapport au 23 septembre. Pour le dioxyde d'azote, les concentrations sont un peu plus élevées le 22 septembre.

Au niveau des résultats obtenus du point de vue du bruit, on peut dire que le fait de supprimer le trafic dans la rue de la Rôtisserie, à l'exception de celui des livraisons et des cycles, a eu pour effet, dans la journée, d'obtenir une réduction des émissions sonores de l'ordre de 1 dB(A). Plus même, l'interdiction totale de circuler dès 11 heures a permis d'atténuer le bruit (Leq horaire) de 2,4 dB(A) et, de ce fait, d'atteindre le niveau des valeurs légales de limites d'émission du secteur.

Une centaine d'usagers a été interrogée le 22 et le 29 septembre, le mercredi d'après, dans les périmètres fermés de la ville, sur la base d'un questionnaire semi-directif, traitant d'une part de la journée et de sa signification, mais également de l'opinion vis-à-vis des problèmes de pollution et de transports.

Le 90% des personnes avait entendu parler de la manifestation avant le 22 septembre.

Le 18% a joué le jeu, 73% déclarant se déplacer déjà de façon écomobile auparavant pour aller au centre-ville.

Le 84% des personnes interrogées pense qu'une telle journée serait à renouveler.

Les principales critiques relevaient la faible ampleur du périmètre et la courte durée de la journée, ainsi que le manque d'information.

Les principaux aspects positifs mis en évidence étaient une amélioration de la qualité de vie dans la rue, mais également la prise de conscience collective plutôt que l'action individuelle et la possibilité d'entamer une réflexion sur sa manière de se déplacer. La gratuité des transports publics a été apprécié, même si de nombreuses personnes n'ont malheureusement pas eu connaissance d'une telle mesure.

Beaucoup de personnes interrogées ne voient pas d'inconvénients à une telle journée, mais elles auraient souhaité une meilleure organisation par l'organisation de manifestations, par la mise en valeur des périmètres fermés.

La plupart des commerçants interrogés trouve l'amélioration de la qualité de vie dans les rues fermées positive, mais, en même temps, plusieurs estiment avoir vu leur chiffre d'affaire diminuer ce jour-là. D'une façon générale, les commerçants s'interrogent sur la place de la voiture en ville, partagés entre la crainte de voir disparaître une partie de leur clientèle et le désir de voir se définir des rues plus attrayantes et plus agréables à vivre, appelant une nouvelle clientèle.

Les utilisateurs de leur automobile ce jour-là ont été sensibles à cette manifestation, mais ont surtout mis en avant la nécessité d'utiliser leur véhicule pour des raisons professionnelles ou d'achats.

Les aspects logistiques de la journée ont dans l'ensemble relativement bien fonctionné, mais doivent être améliorés, doivent surtout être anticipés. Si les médias locaux ont répondu présents, les délais d'organisation fort réduits n'ont pas permis une campagne de sensibilisation suffisamment importante. Nombre de mesures de compensation, telle la gratuité des Transports publics genevois ou de certains parcs de stationnement, sont demeurées discrètes. Les services techniques n'ont pu être mobilisés que tardivement, mais ont, malgré tout, su apporter un soutien logistique capital. Dans les autres villes européennes, l'expérience a montré que la réussite de l'opération dépendait largement de l'effort d'information.

Prestations de l'Etat et de la Ville de Genève

La Ville de Genève a mis à disposition le chargé de l'information du Conseil administratif, le conseiller en communication, les services des départements des sports et de la sécurité, ainsi que de l'aménagement, des constructions et de la voirie. Le Corps des sauveteurs auxiliaires a également été volontaire.

Le Service d'aménagement urbain a établi les plans, a assuré, dans le cadre de son budget, la conception de l'information «tous ménages» et a mené un sondage d'opinion. Il a assuré, avec les services concernés, la rédaction et l'édition de la brochure de bilan.

La Section du matériel de fêtes de la Division de la voirie a prêté ses éléments, pour un montant d'environ 2600 francs, non facturé, la manifestation bénéficiant de la gratuité.

Les services d'urbanisme, d'entretien du domaine public et d'aménagement urbain et d'éclairage public ont mis sur pied des stands à propos de l'«écomobilité», des mesures en faveur des piétons et des cycles.

L'Etat de Genève a également mis ses départements à contribution. Le Service cantonal d'écotoxicologie a assuré le secrétariat de la manifestation et a effectué les mesures relatives au bruit et à la qualité de l'air. Le Service de Voirie et nettoyage du canton a mis à disposition la signalisation temporaire de déviation. L'Office des transports et de la circulation a surveillé l'évolution de la circulation avant et pendant la manifestation.

La régie des Transports publics genevois a contribué à la promotion de la journée, ainsi qu'à l'offre de transport. Elle a pris en charge 50% de la compensation financière de la gratuité des déplacements, estimée globalement à quelque 100 000 francs, le solde étant à la charge de la Ville de Genève.

La Fondation des parkings a accordé la gratuité des parcs-relais de Moillesulaz, de Bernex, de Pré-Bois et du Bachet-de-Pesay.

Réponses aux motions, postulats, questions écrites, pétitions, etc.

La présente proposition répond à la question écrite N° 7 de M. J.-L. Persoz, conseiller municipal, «En ville sans ma voiture?» - au delà du slogan la transparence», présentée le 15 septembre 1999 au Conseil municipal.

Boucllement du compte sans demande de crédit complémentaire

PFQ 102.51	Fr.
Crédit, selon proposition de crédit N° 11, votée par le Conseil municipal le 29 juin 1999	110 000
Dépensé	<u>110 000</u>
Différence	0.00

Conclusion

La présente proposition de boucllement de compte terminé concerne une opération qui est bouclée avec une dépense finale égale au crédit voté.

Au bénéfice de ces explications, nous vous invitons, Mesdames, Messieurs les conseillers, à approuver le projet d'arrêté ci-après:

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article unique. – Approuve le boucllement du compte relatif au crédit de 110 000 francs pour la journée du 22 septembre 1999 «En ville, sans ma voiture?» (proposition N° 11).

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je dirai deux mots, Madame la présidente, pour signaler que le boucllement de crédit qui vous est soumis ce soir correspond à la somme que vous aviez votée l'année passée pour nous permettre d'organiser la journée sans voitures du 22 septembre 1999. Vous vous souviendrez que le Conseil administratif s'y était pris un petit peu tard, puisque nous étions venus devant votre Conseil très peu de temps avant la journée en question. Une motion nous avait demandé à l'époque de prendre un certain nombre de mesures pour que cette journée soit véritablement sans voitures. Nous avons alors, dans la précipitation de l'année passée, proposé un crédit de

110 000 francs qui visait d'une part à participer au manque à gagner des Transports publics genevois, puisque nous avons souhaité que les transports publics soient gratuits ce jour-là, moyennant une contribution de la Ville, ce qui avait été accepté; d'autre part, nous avons demandé que votre Conseil puisse voter une somme permettant de développer une information auprès de la population.

Les critiques formulées suite à cette journée du 22 septembre 1999 étaient doubles, très schématiquement parlant. D'une part, et à juste titre, on nous avait reproché de ne pas avoir fourni une information aussi large que l'on aurait pu le souhaiter. Cela est juste, j'en conviens, et d'ailleurs on en a tiré les conséquences dans la mesure où le crédit que nous vous demandons pour cette année est plus élevé précisément parce qu'il intègre une ligne beaucoup plus importante en matière d'information. La deuxième critique est également légitime: on a dit que le périmètre que nous avons choisi n'était pas suffisamment grand pour permettre d'évaluer les conséquences d'une telle journée. Renseignement pris auprès des différentes villes qui ont joué le jeu l'année passée, il est vrai que Genève ne brillait en tout cas pas par son ambition, puisque nous nous limitions vraiment à un périmètre extraordinairement restreint. Cela avait d'ailleurs déjà permis à certains de s'en offusquer, mais je crois que, indépendamment de la grandeur du périmètre que l'on choisira, il y aura toujours à peu près les mêmes oppositions, et qui viendront d'ailleurs des mêmes personnes.

Cette année, nous avons souhaité, vous l'avez vu, discuter sur la base d'un périmètre plus large, puisque nous sommes en train d'en délimiter un mesurant plus du double de celui qui avait été adopté l'année passée.

Je vous rappelle toutefois ce que nous avons dit alors, à savoir que les mesures les plus belles n'ont guère d'intérêt si on ne se donne pas les moyens de les faire respecter. Cela signifie que nous avons besoin de compter sur l'aide de la police et des agents de ville, afin de pouvoir trier les véhicules devant circuler par les rues incluses dans le périmètre et de savoir s'il s'agit d'ayants droit ou de véhicules de transit ne devant justement pas traverser ce périmètre. Nous menons en ce moment des négociations avec la police et nous pouvons compter sur des forces supérieures à celles de l'année passée, même si elles ne sont pas à la hauteur des espérances que nous formulions. Elles devraient cependant nous permettre de doubler en tout cas le périmètre retenu pour l'année passée. Nous avons d'ailleurs d'autres idées, mais là j'anticipe sur la prochaine proposition, la proposition N° 47, qui est inscrite à l'ordre du jour.

S'agissant du bouclage de crédit, vous pourrez voir qu'il correspond exactement à la somme que vous aviez votée. Nous n'avons pas dépensé davantage que ce qui avait été décidé et je vous laisse le soin soit de renvoyer cette proposition en commission pour l'examiner, soit de la voter directement. A vous de voir.

Préconsultation

M. Pierre Losio (Ve). Je voudrais simplement dire que nous ne sommes pas dupes des conditions dans lesquelles s'est déroulée la première journée sans voitures, le 22 septembre 1999. Nous avons salué la volonté exprimée alors, même si elle ne s'est peut-être pas concrétisée de la manière la plus achevée, comme l'aurait souhaité le Conseil administratif, et nous comprenons très bien les raisons de cet état de fait. D'autre part, quand on reçoit un projet de boucllement de crédit sans dépassement, on se réjouit et on a tous envie de voter cela sur le siège. Néanmoins, pour la bonne forme et pour respecter les procédures qui ont toujours été celles du Conseil municipal concernant les boucllements de crédit, nous demandons le renvoi de cette proposition à la commission des finances.

M. Sami Kanaan (S). Je m'associe aux remarques du préopinant, mais j'ajouterai que, en plus des questions de procédure et de forme, nous avons tout de même au moins deux raisons de renvoyer cette proposition à la commission des finances. D'une part, elle arriverait en principe en même temps que la proposition N° 47 pour la journée sans voitures du 22 septembre 2000, si celle-ci est aussi renvoyée, ce qui permettrait de bien faire la comparaison entre l'opération passée et l'opération à venir, laquelle ne peut être que meilleure.

Mais il y a aussi un point particulier qui m'agace profondément à propos de la journée sans voitures de 1999 et dont j'aimerais bien que l'on tienne compte pour l'opération 2000; je veux parler d'une certaine arrogance des TPG. En effet, il faut oser demander une somme telle que celle qu'ils ont demandée, presque par chantage, en posant comme condition de leur participation le versement d'une somme considérable à leur bénéfice! Pourtant, la gratuité des transports ce jour-là ne changeait quasiment rien pour l'immense majorité des gens qui, de toute façon, ont des cartes orange, vermeil ou autres et qui, par conséquent, n'ont même pas pu profiter de cette gratuité. Comme le mentionne la proposition du Conseil administratif, il est loin d'être avéré que le nombre de personnes ayant circulé gratuitement ce jour-là justifie la somme demandée. Cela mérite un examen complémentaire car, malheureusement, cette manière de procéder des TPG semble se refléter dans de nombreux autres domaines. Vous savez peut-être que les TPG en sont à facturer des retards de bus lorsqu'une maison de quartier organise une parade d'enfants pour l'Escalade. On en est là! Et je vous dis que leurs tarifs dans ce domaine sont prohibitifs. Je crois que nous avons là un moyen comme un autre de rappeler aux TPG qu'ils sont un service public et non pas une compagnie visant un bénéfice. Nous votons donc pour le renvoi à la commission des finances.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). J'aimerais rappeler que, quand la proposition pour une journée sans voitures était arrivée, il y a une année, le groupe libéral s'était un peu étonné de ce qu'elle propose un financement sur la base d'un crédit d'investissement et non d'un crédit de fonctionnement et avait souligné que cette dépense allait évidemment revenir chaque année et que l'idée de l'amortir sur cinq ans était parfaitement incompatible avec la finalité même de cette opération, laquelle consistait en une dépense faite en une seule fois et reprise d'année en année. On peut d'ailleurs constater que le même schéma a été repris en ce qui concerne la proposition N° 47 pour la journée sans voitures du 22 septembre 2000.

Je tiens à dire ici que ce qui constitue les dépenses de la journée sans voitures ne peut pas ressortir du patrimoine de la Ville de Genève, dès lors qu'il s'agit exclusivement de dépenses. En contrepartie des dépenses, les mauvaises langues diront qu'elles ont reçu de la propagande; des personnes plus ouvertes diront qu'elles ont peut-être constaté une modification de leur état d'esprit, mais une modification de l'état d'esprit ne peut pas constituer un poste du bilan, quand bien même cela pourrait être considéré comme un actif aux yeux d'aucuns. Cette remarque pour dire que ce bouclement de crédit est une relative aberration au niveau comptable et, de ce point de vue là, j'aimerais effectivement que la commission des finances s'interroge avec insistance à ce sujet pour savoir s'il est encore acceptable que la proposition N° 47 fasse l'objet d'une inscription à l'inventaire du patrimoine de la Ville et non dans ses dépenses. Voilà ma remarque de principe.

Ma deuxième remarque est la suivante: on nous dit que le crédit voté était de 110 000 francs et que la dépense a été de 110 000 francs. «Sur cette base-là, nous dit le Conseil administratif, fort de la constatation qu'il n'y a pas de dépassement de crédit, je vous suggère de la voter sur le siège.» C'est une suggestion faite du bout des lèvres, j'en conviens, mais c'est tout de même un peu léger de nous dire que le crédit était de 110 000 francs et que la dépense n'a pas dépassé ce montant, ce d'autant plus que l'on nous informe que les TPG ont pris en charge 50% de la compensation financière de la gratuité des déplacements, estimée globalement à quelque 100 000 francs, le solde étant à la charge de la Ville de Genève, de sorte que je ne sais pas quel est le montant qui a été pris en charge. L'autre somme citée se monte à 2600 francs. Les autres sommes sont précisées; elles procèdent du budget de fonctionnement. Alors, quant aux 110 000 francs, moi, j'ai envie dire que c'est une enveloppe dans laquelle on a puisé, qui a peut-être un solde, qui n'en a peut-être pas, mais, effectivement, ce n'est pas un bouclement de crédit comme nous avons l'habitude d'en voir lors de n'importe quel investissement. Je jette moins la pierre au Conseil administratif du fait de la rubrique «crédit: 110 000 francs, dépensé: 110 000 francs» qu'en raison de la constatation évidente à laquelle on arrive, selon laquelle il ne peut s'agir d'un crédit d'investissement

mais bien d'un crédit de fonctionnement, l'essentiel de celui-ci ayant été pris en charge par le budget de fonctionnement, à commencer par le seul élément de patrimoine éventuel qu'aurait été l'établissement de plans distribués à tout ménage et dont il est bien précisé que cela a été financé par le budget de fonctionnement.

Alors, cette proposition de boucllement donne véritablement raison au groupe libéral qui vous avait dit il y a une année: «Sur la journée sans voitures, nous ne sommes pas d'accord, mais en ce qui concerne le principe du financement, réfléchissez à deux fois, parce que, manifestement, cela n'a aucun sens de prétendre qu'une journée sans voitures puisse être inscrite au bilan de la Ville de Genève.»

Sur cette base-là, le groupe libéral renverra cette proposition à la commission des finances et s'interrogera effectivement sur l'opportunité qu'il y a peut-être de persister dans l'erreur.

La présidente. Monsieur Froidevaux, vous maintenez votre proposition de voter sur le siège? C'est une vraie proposition?

M. Jean-Marc Froidevaux. Je crois, Madame la présidente, que vous avez été raisonnablement inattentive, ce qui n'est pas grave; il est tard. La proposition du groupe libéral rejoint celle de l'ensemble de ceux qui se sont exprimés à l'instant, laquelle consistait à renvoyer la proposition à la commission des finances.

Mis aux voix, la prise en considération de la proposition et son renvoi à la commission des finances sont acceptés à l'unanimité.

7. Proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 472 500 francs pour l'étude des mesures d'aménagement urbain liées à la pétition N° 61 du conseil de quartier de la Jonction «Amélioration de la sécurité des déplacements dans le quartier de la Jonction» (PR-46).

Préambule

Le 27 janvier 1998, le Conseil municipal a renvoyé la pétition N° 61 du conseil de quartier de la Jonction au Conseil administratif «... afin qu'il prenne les mesures appropriées que celui-ci a déjà commencé à étudier avec la commission de l'aménagement du conseil de quartier de la Jonction et les services de l'Etat».

Le 27 janvier 1998, le Conseil municipal a accepté les conclusions du rapport N° 318 A de sa commission des pétitions chargée d'examiner la pétition N° 61 du conseil de quartier de la Jonction «Amélioration de la sécurité des déplacements dans le quartier de la Jonction».

Les services techniques de la Ville de Genève et du Département de justice et police et des transports ont rencontré le conseil de quartier de la Jonction et les associations locales d'habitants, de commerçants et de parents d'élèves à plusieurs reprises pour établir un programme d'intervention en matière de circulation et d'aménagement urbain, à court et à long terme.

Les propositions qui nécessitent uniquement des mesures de circulation réalisables à court terme sont déjà en cours de mise en œuvre.

Les propositions qui nécessitent des mesures de circulation et d'aménagement urbain plus complexes, à moyen terme, font l'objet de la présente demande de crédit d'étude.

Les demandes qui concernent des mesures de circulation et d'aménagement du réseau routier principal ou du réseau de transports collectifs à plus long terme font déjà et feront l'objet de démarches particulières.

Exposé des motifs

Dès 1995, le conseil de quartier a mené une démarche de sensibilisation des habitants et des usagers du quartier de la Jonction lors de plusieurs débats publics.

M. G. Ramseyer, conseiller d'Etat chargé du Département de justice et police et des transports, a reçu une délégation du conseil de quartier de la Jonction le 5 mars 1997 et a demandé à son Office des transports et de la circulation d'examiner ses demandes en collaboration avec la Ville de Genève.

M^{me} J. Burnand, alors conseillère administrative chargée du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, a également reçu une délégation du conseil de quartier de la Jonction le 13 mars 1997.

En septembre 1997, le conseil de quartier de la Jonction a déposé, sous forme de pétition, son projet d'aménagement du quartier de la Jonction au Conseil municipal.

Les mesures à développer

Mesures de circulation et d'aménagement à court terme

Une quinzaine de mesures de circulation concernent principalement le marquage de «kit-école» ou la signalisation des écoles, l'implantation de nouveaux

passages protégés ou des mesures en faveur des cycles, afin d'apporter plus de sécurité sur le chemin de l'école ou de favoriser les relations entre les différents lieux d'intérêt du quartier.

Ces mesures sont actuellement étudiées par le Département de justice et police et des transports, avec la Ville de Genève, dans le cadre des procédures courantes d'adaptation du réseau routier. Certaines d'entre elles feront l'objet de mesures légales de la compétence du Département de justice et police et des transports.

Certaines de ces améliorations, qui nécessitent des travaux, font déjà l'objet du rapport du Conseil municipal N° 395 A/B, accepté par le Conseil municipal le 18 mai 1999, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan piétons de la Ville de Genève:

- avenue du Mail - rue Du-Bois-Melly, trottoir traversant;
- boulevard Saint-Georges - entrée du terrain des anciens Services industriels de Genève, passage protégé avec une avancée de trottoir et un îlot;
- boulevard Saint-Georges - rue Michel-Simon, passage protégé avec une avancée de trottoir et un îlot.

La création d'un cheminement piétonnier en prolongement du quai des Arénieres est réalisée dans le cadre de la proposition N° 367 de restauration de la passerelle du bois de la Bâtie, acceptée le 10 novembre 1998.

Mesures d'aménagement faisant l'objet de la présente demande de crédit d'étude
Aménagements liés à la création d'une zone 30 km/h

Dans les quartiers proches du centre, la conception Circulation 2000 prévoit l'introduction généralisée du régime de circulation à 30 km/h. La Ville de Genève avait souhaité que la mise en place de ce régime se fasse quartier par quartier, au gré des demandes. C'est le cas ici.

La création d'une zone 30 km/h doit faire l'objet d'un dossier technique en vue de sa mise à l'enquête publique. Les services techniques de la Ville de Genève, avec leurs experts, et de l'Office des transports et de la circulation collaborent dans l'établissement du dossier. L'office assure la procédure.

L'étude des mesures d'aménagement directement liées à la création de la zone 30 km/h, telles que la protection des accès et sorties des périmètres concernés, incombe à la Ville de Genève. La signalisation de ces zones est à la charge de l'Etat de Genève et les marquages routiers à celle de la Ville de Genève, dans le cadre du budget ordinaire.

Certains accès et sorties peuvent n'être que signalés, d'autres feront l'objet de travaux plus importants, notamment à proximité des boulevards.

Aménagements en faveur des cheminements piétonniers

Une dizaine d'interventions ponctuelles nécessitent non seulement une mesure de circulation, telle qu'évoquée plus haut, mais des travaux de voirie plus importants, principalement pour améliorer la protection de traversées piétonnes ou les abords des écoles.

Réaménagement du boulevard Carl-Vogt

Le boulevard Carl-Vogt représente la rue principale du quartier, du rond-point de la Jonction à la place des 23-Cantons. Son flanc nord est composé d'immeubles de logements qui forment un ensemble protégé. Nombre d'activités commerciales ou de consommation animent le rez-de-chaussée. Une arborisation majeure valorise l'ensemble. Les réalisations récentes de l'Université et du parc de l'Ancien-Palais amènent encore plus de passants. La ligne de bus 1 est appelée à se développer à court terme et, à plus long terme, le tramway ne sera pas loin.

Tous ces éléments se conjuguent en faveur de la revalorisation de ce boulevard.

Aménagement de la place du Cirque, du côté du boulevard Saint-Georges et des rues du Diorama et des Rois

La place du Cirque est un lieu significatif, reconnu, avec son platane, des affectations commerciales et culturelles importantes, au nord de la plaine de Plainpalais.

A l'occasion de la réalisation d'une branche de tramway, l'est de la place a été réaménagé et, présentement, la volonté est d'étudier le réaménagement de la partie ouest, en lien avec des rues intérieures du quartier: le boulevard Saint-Georges, les rues du Diorama et des Rois.

Mesures de circulation et d'aménagement d'importance cantonale

Dans ses réflexions, le conseil de quartier de la Jonction avait également examiné le problème des nuisances de bruit et de sécurité sur les grandes artères, ainsi que le problème du renforcement des transports collectifs.

Cette approche est compréhensible, car le quartier de la Jonction, comme tous ceux placés entre le centre et la périphérie urbaine, dans la ceinture médiane de la

ville, est tout à la fois un ensemble habité et qui reçoit des personnes actives. C'est un quartier traversé par des artères qui font partie du réseau primaire, qui nécessitent des mesures d'assainissement contre le bruit et des interventions de voirie majeures.

Pour le Conseil administratif, le débat ne peut être réduit à l'échelle du quartier, mais doit traiter de l'évolution du réseau routier principal et des infrastructures de transports collectifs. Par ailleurs, les mesures et les travaux ne peuvent qu'être importants. C'est pourquoi la présente demande de crédit d'étude ne traite pas des propositions qui concernent le réseau primaire ou le réseau des transports collectifs, laissant cela à des propositions qui sont déjà inscrites dans le programme financier quadriennal, tel que le réaménagement de la rue des Deux-Ponts, ou qui sont déjà traitées par l'Etat de Genève, telle que la branche de tramway «Acacias».

Concertation et information publique

L'examen des diverses propositions du conseil de quartier de la Jonction a été effectué au sein d'un groupe de travail qui réunissait les administrations et les organisations suivantes:

- Service d'aménagement urbain et d'éclairage public;
- Service d'urbanisme;
- Service d'entretien du domaine public;
- Office des transports et de la circulation;
- Conseil de quartier de la Jonction;
- Coordination enfants du quartier de la Jonction;
- La Jonction des commerçants;
- Association des parents d'élèves du quartier de la Jonction.

Celui-ci s'est réuni à douze reprises et a établi un rapport de conclusions et de recommandations. Une présentation publique a été organisée.

La Maison de quartier de la Jonction a accueilli les réunions du groupe de travail.

Les études mentionnées seront menées en relation avec le groupe de travail. Leur réalisation fera l'objet d'une information publique.

Réponses aux motions, postulats, questions écrites, pétitions

La présente proposition complète la réponse du Conseil administratif au Conseil municipal du 14 avril 1999 aux conclusions de la commission des péti-

tions concernant la pétition N° 61 du conseil de quartier de la Jonction, acceptées par le Conseil municipal le 27 janvier 1998.

Dans le cadre des réflexions du groupe de travail, un nouveau passage protégé à feux a pu être ajouté dans le rond-point de la Jonction, en réponse à la pétition N° 8 du conseil de quartier de la Jonction, intitulée «Rue des Deux-Ponts: halte aux nuisances», acceptée par le Conseil municipal le 13 mars 1996.

Récapitulation des frais d'étude et d'information publique

<i>Aménagement urbain</i>	Fr.
– Aménagements liés à la création d'une zone 30 km/h (10 000 francs par aménagement)	90 000
– Aménagements en faveur des cheminements piétonniers (5 000 francs par aménagement)	40 000
– Réaménagement du boulevard Carl-Vogt	200 000
– Aménagement de la place du Cirque, du côté du boulevard Saint-Georges et des rues du Diorama et des Rois	100 000
<i>Information publique</i>	<u>20 000</u>
Sous-total I:	450 000
55 Prestations du maître de l'ouvrage	
Honoraires de promotion	
– aménagement urbain (5% du sous-total I)	<u>22 500</u>
Total du crédit demandé:	<u>472 500</u>

Programme financier quadriennal

Cet objet est prévu sous le N° 101.73.01 «Aménagement, construction et voirie. Etudes de l'environnement urbain complémentaire à immeubles, équipements et plans localisés de quartier 2002» du projet de 18^e programme financier quadriennal.

Charge financière

La charge financière annuelle sur 472 500 francs au taux de 4,75% se montera à 22 444 francs. Si cette étude est suivie d'une réalisation, le montant de l'étude sera ajouté à celui du coût de la réalisation et amorti en conséquence. Si ce n'est pas le cas, les frais d'étude seront amortis en 5 annuités.

Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre

Le service gestionnaire de ce crédit est le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public.

Le service bénéficiaire est le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public.

Au bénéfice de ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet d'arrêté ci-après:

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

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

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 472 500 francs pour les frais d'étude des mesures d'aménagement urbain liées à la pétition N° 61 du conseil de quartier de la Jonction «Amélioration de la sécurité des déplacements dans le quartier de la Jonction».

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 472 500 francs.

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

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

Annexe: carte.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. J'interviendrai très brièvement, vu l'heure tardive. Vous aurez pris connaissance de cette proposition de crédit d'étude, laquelle répond d'ailleurs à une pétition acceptée au début janvier 1998 par votre Conseil et visant à améliorer la sécurité des déplacements dans le quartier de la Jonction.

Un programme d'intervention a été déterminé par les services de la Ville et de l'Etat avec le conseil de quartier de la Jonction et les associations intervenant tant en matière de circulation que d'aménagement urbain. Le crédit d'étude qui vous est présentement soumis vise à la fois des aménagements liés à l'introduction d'une zone limitée à 30 km/h dans le quartier de la Jonction et des aménagements concernant des cheminements piétonniers, tout particulièrement pour la protection de traversées piétonnes et notamment aux abords des écoles, ainsi qu'un réaménagement du boulevard Carl-Vogt et de la place du Cirque.

Je vous suggère, pour ne pas mener le débat en séance plénière, de renvoyer cette proposition de crédit d'étude à la commission de l'aménagement, où nous pourrions répondre à toutes les questions que vous pourriez poser.

Préconsultation

M. Alain Marquet (Ve). Je voudrais tout d'abord vous dire en préambule que nous tenons à relever un point très positif, à savoir que la pétition N° 61 renvoyée par le Conseil municipal au Conseil administratif en janvier 1998 – janvier 1998! – fait enfin l'objet d'une proposition. Il fallait peut-être un changement de législation pour cela; en tout cas, c'est bienvenu.

Dans le détail mais sans aller trop loin, j'aimerais relever un certain nombre de points qui pourraient peut-être faire l'objet d'une étude plus approfondie de la part de la commission. Il est mentionné à un endroit un terme que nous avons malheureusement rencontré trop souvent et qui évoque les mesures prévues en faveur des cyclistes. Nous espérons que, à l'occasion de l'étude de cet objet, on tordra enfin le cou définitivement à la fâcheuse habitude qui a consisté, pendant des années, à marquer des pistes cyclables en pointillés et à les terminer dès qu'un possible conflit avec les automobilistes se pointait à l'horizon. Il nous faut maintenant de vrais parcours cyclistes urbains, complets, qui ne soient pas interrompus sans arrêt.

J'ai pu lire – et vous l'avez dit aussi, Monsieur Ferrazino – qu'il était question d'introduire une zone limitée à 30 km/h, mais force est quand même de constater qu'il s'agit de quatre morceaux de zone limitée à 30 km/h, puisque le quartier reste morcelé en autant d'îlots, et je regrette personnellement cette absence d'unité qui ne manquera pas d'attirer les critiques des usagers, automobilistes ou

piétons, qui se plaindront du changement incessant de réglementation de la circulation au fil de leur progression dans l'espace urbain concerné. C'est malheureusement une réalité sur les voies de circulation appartenant au réseau primaire et, sur ce plan, nous avons encore des initiatives à prendre.

Je me suis aussi interrogé sur la concordance entre l'énoncé de la page 4 concernant les nuisances dues au bruit et le fait qu'on affirme que la demande de crédit ne concerne pas le réseau primaire. Dans la rue des Deux-Ponts, située en réseau primaire, on serait censés ne pas pouvoir intervenir et, en même temps, le dessin adjoint à la proposition que vous nous faites montre que l'aménagement du boulevard Carl-Vogt déborde largement sur la rue des Deux-Ponts. J'ai trouvé dans le plan financier quadriennal, à la page 41, un montant de 100 000 francs destiné à l'aménagement de la rue des Deux-Ponts d'ici 2002, alors je me demande un peu ce qu'il va advenir de cette rue d'ici là. Vous savez que c'est un endroit sensible. Je ferai juste remarquer, entre parenthèses, qu'il n'était pas si urgent de refaire le revêtement de la rue des Deux-Ponts comme on nous l'avait demandé en 1998. A l'époque, je crois que l'on nous demandait un montant de 335 000 francs dans ce but, mais cela pouvait attendre. Je crois que la rue des Deux-Ponts est un endroit très sensible au sujet duquel il faudra absolument que la proposition N° 46 présente des décisions claires, pour le bien-être des habitants qui ont le malheur de vivre en bordure de ces zones limitées à 30 km/h morcelées dans le quartier mais qui sont quand même des usagers du quartier.

Je me suis aussi donné la peine de me replonger dans la demande initiale du conseil de quartier. Certaines demandes ont été prises en compte dans la proposition du Conseil administratif; d'autres ont été écartées – cela, il faut le dire, après étude, après concertation avec les services. C'est une attitude louable qu'il faut encore encourager, bien que cette concertation ait duré fort longtemps. Tout cela permettra sans doute de réaliser une bonne part des aménagements demandés par les habitants.

Pour l'anecdote, la *Tribune de Genève* s'est plu à relever aujourd'hui que M. Tornare souhaitait voir abattu le mur du cimetière des Rois le long du boulevard Saint-Georges. Sans vouloir lui enlever la primeur de cette idée, il se trouve que les grands esprits se rencontrent, puisque le conseil de quartier avait déjà fait cette proposition en 1995-1996. Nous la voyons enfin aboutir; elle est à son point culminant, comme l'a dit M. Juon tout à l'heure pour un autre objet. Je peux vous assurer que les habitants et les usagers du quartier de la Jonction ne peuvent que se réjouir de votre proposition, Monsieur le conseiller administratif.

M. René Grand (S). Je ne ferai que continuer les louanges de mon collègue M. Marquet, pour dire que le quartier de la Jonction est enfin satisfait de voir que

les points d'aménagement vraiment discutés sérieusement et longuement avec tous les protagonistes possibles arrivent enfin à une réalisation qui, espérons-le, va contribuer à augmenter le confort des habitants.

En son temps, donc, la pétition des habitants avait fini par aboutir à un passage pour piétons sur le rond-point de la Jonction, où l'on voyait les étudiants qui couraient après leur bus en enjambant les barrières. Je suis encore étonné aujourd'hui qu'il n'y ait pas eu d'accident mortel. Dieu merci, c'était un commencement, et on voit fleurir – c'est peut-être le printemps – des bandes jaunes pour les piétons sur diverses places du quartier. Cela veut dire que, effectivement, les choses avancent; j'en remercie le Conseil administratif.

Voici quelques précisions en plus: la Maison de quartier de la Jonction me demande de signaler qu'elle a aussi participé aux discussions du groupe de quartier, non pas seulement comme hôte mais aussi en tant que protagoniste, par l'intermédiaire de l'un de ses animateurs.

J'aimerais relever enfin quelque chose qui me semble très important par rapport aux discussions que l'on a eues tout à l'heure concernant les automobilistes, les commerçants, etc.; il faut noter que la «Jonction des commerçants» a participé à ces colloques afin de définir ce plan pour le quartier. La «Jonction des commerçants», ce sont surtout les commerçants du boulevard Carl-Vogt, qui ont organisé la fête du quartier au mois de septembre l'année passée. C'est donc vraiment un challenge qu'ont relevé avec succès les habitants, les commerçants et ceux qui veulent habiter un quartier convivial.

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). J'ai écouté les deux précédents orateurs qui se sont exprimés à propos des problèmes liés à tout ce secteur, mais je m'interroge quant à la future application de mesures et à l'amélioration qui pourrait réellement être apportée.

Je vous donne un exemple: en début d'année, depuis le début du boulevard Carl-Vogt jusqu'à la Jonction, y compris dans toutes les rues adjacentes, on a créé des zones bleues pour le stationnement, posé des parcomètres, etc. On a demandé aux habitants qu'ils prennent un macaron pour pouvoir laisser leur voiture dans ces zones bleues, mais je peux vous dire que, pour ce qui est de l'application de ces mesures, rien ne se fait! Il y a donc des habitants qui se posent des questions. On promet un certain nombre de choses; ils paient une taxe annuelle de 180 francs pour pouvoir parquer leur voiture dans ce secteur et éviter un grand nombre de déplacements – avant, en effet, ils devaient déplacer leur véhicule souvent car c'étaient des places limitées où la durée du stationnement était à nonante minutes – et puis aucun contrôle n'est effectué au niveau des zones bleues et des disques de stationnement de ceux qui n'habitent pas ce quartier. Dans tout

le secteur du boulevard Carl-Vogt où il y a des parcomètres, on ne fait jamais de contrôle. Quelqu'un m'a dit: «Cela fait deux semaines que j'utilise une des places avec parcomètre. Il n'y a personne qui contrôle; je n'ai jamais eu d'amende.» On parle d'améliorer la sécurité; des associations de quartier, comme l'a dit M. Grand, ont fourni des efforts dans ce sens, mais quelle va être l'application de ces mesures par la suite? Eh bien, on va peindre deux ou trois passages piétons, entre autres, mais, au niveau de la sécurité et de la conception de la vie des habitants, je suis assez sceptique quant à ce qui va suivre.

J'espère donc que la commission de l'aménagement va insister sur ces séries de points concernant ce secteur qui a changé depuis le début janvier et pour lequel les mesures prévues ont été appliquées au mois de mars. Si vous y voyez un changement, eh bien, vous êtes forts, Mesdames et Messieurs, parce que, moi, j'y habite et je n'ai rien vu!

M. Guy Dossan (R). Je ferai deux petites remarques. Je comprends tout à fait les soucis des gens qui habitent la Jonction, principalement la rue des Deux-Ponts. Il est vrai que c'est une rue extrêmement passante, tout le monde le sait – et c'est un euphémisme. Le problème, c'est qu'il y a une réalité que l'on ne peut quand même pas tout simplement occulter: il s'agit peut-être d'une situation mal considérée il y a quelques années, mais c'est malheureusement la rue sur laquelle aboutit l'autoroute de contournement! En effet, la voie centrale de la bretelle qui passe par Arare et le Bachet-de-Pesay arrive malencontreusement à la Jonction. Je comprends donc tout à fait qu'il y ait de la circulation dans la rue des Deux-Ponts, c'est malheureusement une réalité, mais si l'on commence à y faire des aménagements, cela veut simplement dire que l'on va déplacer le problème. Il faudra bien faire passer ailleurs la circulation de l'autoroute de contournement, si elle ne peut plus passer, ou moins, par la rue des Deux-Ponts! On n'aura donc jamais que repoussé le problème plus loin, soit au quai Ernest-Ansermet, soit aux Acacias, à la rue François-Dussaud, peut-être plus à Genève mais à Carouge; l'on se dit que, avec un peu de chance, les Carougeois se débrouilleront. Cela, c'est malheureusement une réalité que l'on a l'air d'occulter un peu quand on parle d'aménagement à la rue des Deux-Ponts.

L'autre problème que j'aimerais soulever, c'est que l'on parle beaucoup d'aménagement cyclable. Là aussi, nous sommes d'accord, mais, comme on l'a relevé plusieurs fois, si l'on dépense des sommes assez importantes pour ces aménagements cyclables, il serait souhaitable que les cyclistes les utilisent. Or, si vous prenez le carrefour qui est juste avant le pont de Saint-Georges, donc au bout de la rue des Deux-Ponts, vous serez surpris du nombre de cyclistes qui ne respectent pas les feux pourtant installés pour eux, avant de tourner à gauche ou d'aller sur le pont de Saint-Georges! Cela veut dire que l'on a dépensé de l'argent pour

pas grand-chose, puisque la plupart des cyclistes passent au rouge. C'est regrettable, même s'il est vrai que le feu est un peu long. Alors, oui, dépensons de l'argent pour les pistes cyclables et ce genre d'aménagements, mais soyons attentifs aussi à ce que les cyclistes les utilisent, sinon cela ne sert à rien!

M. Roger Deneys (S). J'interviendrai brièvement concernant les cyclistes. Il est vrai que certaines bandes cyclables sont particulièrement mal placées. Vous êtes sans doute au courant du fait qu'une cycliste est décédée il y a deux semaines. D'après la *Tribune de Genève*, on déplore trois cyclistes blessés ce week-end. Les aménagements cyclables sont malheureusement nécessaires, mais tout dépend de l'endroit où ils sont situés. Dans certains cas, ce sont plutôt des voies suicidaires pour cyclistes, mais, par malchance, quand ceux-ci circulent sur les trottoirs, ils se font aussi traiter en squatters non désirés. Il est vrai que l'on devrait peut-être supprimer certains aménagements au milieu de la chaussée, mais, en l'occurrence, tel n'est pas l'objet de cette proposition.

Je n'y vois rien qui concerne la rue des Deux-Ponts. On parle donc du reste du quartier. Par contre, il est certain que certains aménagements cyclables, notamment les contresens, devraient être isolés du reste de la circulation.

Mis aux voix, la prise en considération de la proposition et son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement sont acceptés à la majorité (1 opposition).

La présidente. Etant donné l'heure avancée, je vous transmets une information concernant les comptes, que avez reçus aujourd'hui. Pour vous donner l'occasion de les étudier, nous ne les traiterons que le 2 mai. Ce n'est donc pas la peine de revenir avec votre document à la séance plénière de demain. Ce sera votre tâche de vacances.

Comme nous n'avons pas pu traiter de questions orales tout à l'heure, je vous propose, vu la présence des conseillers administratifs, de lever la main pour vos questions. Tenez bien la main levée, s'il vous plaît!

8. Propositions des conseillers municipaux.

La présidente. Nous avons reçu un projet d'arrêté urgent de M^{me} Liliane Johner, MM. Sami Kanaan, Alain Marquet, Guy Savary et Christian Zaugg. Ce projet d'arrêté porte le numéro 5 et est intitulé «Rencontre internationale de l'Appel de Bangkok à Genève».

9. Interpellations.

Néant.

10. Questions.

orales:

M. Guy Savary (DC). J'ai deux questions à poser. Tout d'abord, j'aimerais m'adresser aux grammairiens et aux philologues émérites présents dans cette salle; en effet, j'ai un doute quant à une question de langue française. En passant l'autre jour devant l'ancienne mairie de Plainpalais, j'ai vu une grande et belle plaque portant l'inscription «Agents de ville et domaine publique», «publique» avec «que» à la fin. J'ai donc ouvert mon dictionnaire, en me demandant: «Est-ce du vieux français? Du français de fonctionnaires?» Je n'ai trouvé aucune référence. Je me suis même renseigné auprès de spécialistes, mais personne n'a pu me dire comment on pouvait accorder «public» et sa désinence féminine «publique» avec le substantif masculin «domaine». Par conséquent, je demande au Conseil administratif de me dire si cette inscription est correcte? Si ce n'est pas le cas, je crois qu'il faudrait changer de plaque, bien qu'elle soit belle et neuve, parce que cela ferait un peu moche s'il y avait sur celle-ci une faute d'accord de l'adjectif aussi criante.

Ma deuxième question s'adresse à M. Vaissade; vous lui transmettez, je pense... Ah non, il est là. Monsieur Vaissade, il y a quelques mois, d'après mes souvenirs, nous avons voté l'unification du MAMCO (Musée d'art moderne et contemporain). Cela impliquait le départ du Musée de l'automobile de Jean Tua et un amendement à la motion N° 312 avait été déposé selon lequel il fallait se préoccuper du transfert de ce musée, moyens financiers à l'appui, si possible. J'aimerais savoir où l'on en est quant à cette question de nouveaux locaux et à ce transfert du Musée de l'automobile.

M. Alain Vaissade, conseiller administratif. Pour ce qui est du musée de M. Jean Tua, j'ai résilié la convention de mise à disposition des locaux. Le Conseil administratif a aussi prévu un déménagement de ce musée dans les bâtiments sis à la rue Giuseppe-Motta, où se trouve en ce moment Mottattom. La situation est plus ou moins bloquée. Vous allez de toute façon en discuter demain lors d'une délibération du Conseil municipal, je pense.

Il me semble qu'il y a là une possibilité qui nous échappe. Nous tenons compte de l'amendement que vous aviez déposé, Monsieur Savary, lequel nous demandait d'essayer de trouver un arrangement constituant une porte de sortie pour M. Jean Tua. Nous trouvions que l'endroit où se trouve Mottattom était assez approprié, parce que M. Jean Tua possède une parcelle située à côté de celui-ci. Lorsque nous lui avons accordé l'utilisation du Bâtiment d'art contemporain (BAC), nos services avaient négocié avec lui en évoquant le fait qu'il pourrait peut-être céder en échange à la Ville de Genève cette parcelle, qui se trouve sur la pénétrante de verdure. En réalité, cet échange n'a pas eu lieu. Cependant, si M. Tua pouvait déménager son musée dans ce bâtiment situé à proximité de sa parcelle, il pourrait peut-être faire une extension du musée sur celle-ci.

Voilà où l'on en est. On n'a donc pas beaucoup avancé, parce qu'il est très difficile de trouver les mètres carrés nécessaires pour pouvoir ouvrir un nouveau musée de l'automobile; en effet, je ne pense pas que M. Tua veuille seulement un dépôt pour ses voitures. Voilà, Monsieur le conseiller municipal. Nous n'avons pas pris de décision brutale, avec un avocat ou un notaire qui vient faire exécuter l'évacuation. En tout cas, on n'a pas demandé au procureur de le faire.

M^{me} Marie Vanek (AdG/SI). Ma question s'adresse à M. Hediger. A la commission des pétitions, nous avons été saisis de la pétition N° 17 de l'association La Courbe, qui désire tenir une buvette près du skate-park. Elle n'a pas reçu de réponse de vos services. On aimerait savoir quelle est votre position par rapport à cette demande.

M. André Hediger, conseiller administratif. Tout d'abord, si l'association La Courbe n'a pas reçu de réponse de mes services, c'est parce qu'elle n'a jamais fait de demande. On m'avait parlé de cette question en son temps, en m'informant que l'association La Courbe allait m'écrire pour me soumettre une requête; or je n'ai jamais vu cette lettre. Alors, que les choses soient claires: une pétition a été adressée à la commission des pétitions, où elle est à l'étude en ce moment, et vous me demandez quelle est ma position par rapport au projet de l'association La Courbe! Je ne suis pas opposé à cette buvette. Du reste, cette association tient déjà une buvette dans son container. Je n'ai jamais fait de remarque ni engagé mes collaborateurs à obtenir la fermeture de la buvette de La Courbe. Si l'association La Courbe veut une buvette sans alcool, il n'y a aucun problème. Vous pourrez consigner cela dans votre rapport de la commission des pétitions.

Mes inquiétudes sont tout autres: elles se portent sur les accidents qui pourraient se produire au skate-park. Une infirmière est là de temps à autre, mais pas

en permanence. Jusqu'à ce jour on n'a constaté que quelques foulures de poignets et de chevilles. Mais, sachant comment les skaters s'entraînent sur ces pistes, je crains qu'il ne se pose une fois un gros problème: l'assurance de la personne accidentée pourrait considérer que l'accident ne justifie pas son intervention. Vous savez que les assurances disposent de clauses de «réserve». Ainsi, quand je faisais de la varappe, mon assurance accidents ne me couvrait pas, estimant qu'il s'agissait d'un sport téméraire. J'ai donc du prendre une assurance complémentaire. Il se pourrait que, dans le cas du skate, l'assurance ne prenne pas en charge un accident survenu dans l'exercice de ce sport et se retourne contre la Ville. Mon inquiétude se porte davantage sur ce risque-là que sur la buvette, Madame Vanek.

M. Alain Marquet (Ve). Ma question s'adresse à M. Ferrazino. Le 19 mai 1999, à l'occasion de la motion N° 397 sur l'installation des antennes de téléphonie mobile sur le territoire de la ville de Genève, nous avons appris que le Conseil administratif avait adopté une sorte de moratoire à ce sujet. Celui-ci redevient d'actualité, si tant est qu'il ait pu cesser de l'être. J'aimerais savoir si ce moratoire est respecté, comment il est appliqué et si, effectivement, aucune antenne de téléphonie mobile n'a été installée depuis lors sur le territoire de la ville de Genève.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Merci, Monsieur Marquet, de me donner l'occasion de donner des précisions quant à la préoccupation qui est effectivement la nôtre, au sein du Conseil administratif, concernant ce sujet. D'ailleurs, vous l'avez relevé, le Conseil municipal nous avait mis en garde sur ce point à l'époque. Je vous répondrai en deux temps.

D'une part, en ce qui concerne les bâtiments propriétés de la Ville de Genève, il n'y a, à ma connaissance, pas eu d'installation d'antennes de téléphonie mobile, conformément à ce qui avait été demandé par le Conseil municipal.

D'autre part, en ce qui concerne les bâtiments privés pour lesquels des autorisations d'installations extérieures sont sollicitées, la compétence en ce domaine incombe au Département cantonal de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL), mais la Ville préavise. M. Moutinot m'a demandé pourquoi je faisais en quelque sorte un double travail avec lui dans le cadre de mes préavis. Eh bien, j'ai tenu à ce que, au sein du Service de l'énergie, une personne responsable s'assure que, dans chaque cas où des privés sollicitent le DAEL pour la pose d'une antenne de ce type, nous puissions estimer les nuisances qui en découlent pour le voisinage. Des normes juridiques très strictes ont été édictées à ce sujet et, dans le cadre des préavis que nous sommes amenés à donner, nous portons notre attention principalement sur cet aspect-là plutôt que sur l'aspect architectural, qui n'est pas pour autant négligé.

Je crois donc que nous répondons aux attentes du Conseil municipal. Le Conseil administratif est particulièrement vigilant en la matière.

M. René Grand (S). Ma question s'adresse à M. Ferrazino. J'ai la chance de découvrir un nouveau quartier, du côté du parc Voltaire, où je viens d'emménager. J'ai remarqué que la chaîne qui bloquait le passage entre la rue Cavour et la rue de la Dôle a disparu, il y a de cela plusieurs semaines. Je ne sais pas s'il s'agit d'un vol ou si elle a été enlevée pour nettoyage. Le danger, c'est qu'il commence à y avoir des voitures et des motos qui stationnent dans ce passage réservé aux piétons. Si cela devenait une habitude, ce serait certainement très préjudiciable, puisque, juste à côté, se trouve une maison pour personnes âgées, Les Marronniers.

D'autre part, je vous demanderais aussi de noter que, au numéro 1 de la rue des Charmilles, il y a depuis plusieurs mois, sur le trottoir, un chantier avec des planches qui n'ont pas été enlevées. Si vous pouviez savoir de quoi il s'agit, et quand ce chantier sera terminé...

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je répondrai aux deux questions que vous me posez après m'être renseigné. Concernant la chaîne, je constate que certaines disparaissent; je me renseignerai auprès de la Voirie pour connaître les raisons de cet état de fait. Les bornes qu'on installera seront peut-être plus difficiles à faire disparaître que les chaînes que nous connaissons aujourd'hui.

S'agissant du chantier de la rue des Charmilles, je me renseignerai et j'espère pouvoir vous donner la réponse demain.

M. René Winet (R). Ma question concerne le quartier des Eaux-Vives et s'adresse à M. Tornare. Depuis de nombreuses années, un site archéologique s'étale au parc La Grange. Ma question ou mes questions sont les suivantes: quel est l'objectif de cette fouille? Jusqu'à quand cette partie du parc restera-t-elle fermée à la population? En résulte-t-il des frais pour la Ville de Genève?

M. Manuel Tornare, conseiller administratif. Monsieur Winet, comme vous le savez certainement, il s'agit de ruines romaines; en effet, à l'origine, la ville se situait à cet endroit. Votre collègue M. Lescaze sera plus précis que moi à ce sujet. Il s'agit de fouilles archéologiques menées auparavant sous la conduite

de M. Charles Bonnet et maintenant de M. Jean Terrier. Je m'y suis rendu cet été. Le Service cantonal d'archéologie aimerait recouvrir ce site, mais je n'ai pas encore fait ma religion sur ce point, car je trouve qu'il pourrait être intéressant pour les touristes et les Genevois que celui-ci ne soit pas entièrement recouvert. J'aimerais toutefois encore consulter certains historiens, dont Bernard Lescaze!

M. Bernard Lescaze (R). Ma question s'adresse à M. Ferrazino. J'aurais voulu vérifier la véracité d'un bruit qui court – qui court peut-être avant d'avoir transpiré – notamment dans certains milieux du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, selon lequel la Ville de Genève aurait fait l'acquisition de l'immeuble «Rhino» ou était sur le point de le faire. Si cette information était exacte, j'aurais voulu connaître le montant de la transaction et savoir à quelle destination cet immeuble serait affecté par le Conseil administratif. S'agirait-il de logement social, de squat permanent? M. Ferrazino peut-il nous donner des informations à ce sujet?

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Avec grand plaisir, Monsieur Lescaze! Vous avez parlé du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement; eh bien, son président a effectivement contacté mon collègue Manuel Tornare et moi-même pour nous faire part de la situation et du dossier y relatif. Le propriétaire de «Rhino» est sur le point d'obtenir une autorisation de rénover ces deux immeubles; il s'agirait, comme vous le savez, d'une rénovation de type HCM, pour laquelle l'aide des pouvoirs publics est censée durer dix ans. Passé ce délai, l'immeuble tombe dans la catégorie des immeubles à loyers libres et, par conséquent, le propriétaire est à nouveau libre de pratiquer non pas les loyers qu'il veut, mais des loyers qui ne sont plus forcément à caractère social.

Devant cette situation et face à la volonté manifestée par les habitants actuels, lesquels sont sur les lieux depuis une dizaine d'années, on nous a demandé si la Ville était intéressée à acquérir ces immeubles, dans la mesure où elle a fait savoir, par l'entremise de certains conseillers administratifs notamment, qu'elle souhaitait relancer une politique d'acquisition foncière. Sa politique d'acquisition foncière ne viserait-elle pas des objets de cette qualité, dans de tels quartiers, etc.? Eh bien, Manuel Tornare et moi-même avons proposé au Conseil administratif d'examiner le dossier. Il serait déraisonnable de ne pas le faire, ce d'autant – et je sais que vous appréciez le patrimoine, Monsieur Lescaze – que les immeubles dont vous parlez sont de grande qualité. Lorsque nous avons examiné ce dossier, le Conseil administratif s'est déclaré favorable à un examen plus attentif.

Nous suivons donc très attentivement ce dossier et notre détermination nous amènera bien évidemment, le cas échéant, à soumettre une proposition au Conseil municipal, Monsieur Lescaze, car nous n'avons pas d'enveloppe budgétaire de réserve nous permettant de faire des transactions en vue d'acquérir des immeubles. (*Remarque de M. Mark Muller.*) Non, non, Monsieur Muller, nous n'avons pas de cagnotte! Il était inutile de le rappeler, puisque vous le saviez. Simplement, tout dépend bien évidemment des conditions d'acquisition de cet immeuble. En résumé, pour répondre à votre préoccupation, le Conseil administratif souhaiterait saisir le Conseil municipal d'une proposition de crédit d'acquisition de ces deux immeubles, afin de pouvoir les intégrer au patrimoine de la Ville de Genève et de trouver, également, une solution qui ménagerait les intérêts des uns et des autres. Cela permettrait peut-être d'éviter un conflit ouvert, lequel semble devoir éclater si aucun accord n'est trouvé entre les différentes parties intéressées. Nous risquons donc d'en reparler prochainement, mais, pour l'heure en tout cas, au moment où je vous parle, il n'y a aucun élément plus concret qui me permette de vous donner des réponses plus précises.

M^{me} Liliane Johner (AdG/TP). Ma question s'adresse à M. Tornare et également à M. Ferrazino. J'ai été interpellée par un habitant de la rue des Cèdres, qui me dit que le bruit court que les cèdres de cette rue, justement, vont être abattus pour que l'on y fasse un parking. Cela est-il vrai?

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Nous allons nous renseigner, Madame Johner. Je peux vous dire que, parmi mes dossiers, aucun n'implique l'abattage d'arbres de cette qualité-là. (*Remarque.*) Oui, mais ce n'était pas le mien, celui de Rive! Je dis «dans mes dossiers!» Je me renseignerai, tant auprès du Service d'aménagement urbain qu'auprès du service concerné de M. Tornare, pour savoir ce qu'il est prévu d'aménager dans cette rue et ce qui a été programmé à ce sujet.

M. Armand Schweingruber (L). J'ai une question à poser à MM. les conseillers administratifs, soit à M. Vaissade, soit à M. Ferrazino, à eux de choisir. Le problème que je soulève n'a pas l'importance du débat sur l'Organisation mondiale du commerce que nous avons mené tout à l'heure, mais je pose quand même ma question.

Il m'arrive de temps en temps d'aller au concert au Victoria Hall, une belle salle que j'apprécie, mais, quand je lève les yeux vers la façade, je suis choqué. Il s'agit de la statue, qui représente la muse de la musique. Je ne suis pas choqué

parce qu'elle est nue – cela avait suscité la protestation des familles bien-pensantes il y a un siècle, mais on a eu le temps de s'y habituer – mais parce qu'elle est affreusement sale. Je me demande si on ne pourrait pas lui faire prendre une bonne douche, pour qu'elle retrouve sa jeunesse d'antan.

M. Alain Vaissade, conseiller administratif. Effectivement, Monsieur le conseiller municipal, nous avons le projet de restaurer cette statue. Elle n'est pas seulement sale, mais aussi altérée par la pollution. Nous avons donc saisi le département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, pour qu'il fasse étudier les conditions de sa restauration. M^{me} Koelliker, conseillère à la Conservation du patrimoine, y attache une importance toute particulière.

M. Roger Deneys (S). Ma question s'adresse à MM. Vaissade et Ferrazino; elle concerne l'esplanade située à côté du Théâtre du Grütli. J'ai régulièrement constaté ces derniers mois que, régulièrement, il n'y avait plus de chaînes du tout à cet emplacement, ou en tout cas pas suffisamment, puisque cette esplanade devenait une extension des parkings voisins, notamment lors des représentations. Je ne sais pas comment cela se fait; en effet, il me semble que, l'année passée, il n'y avait pas du tout de voitures qui se parquaient là, mais, maintenant, c'est systématique. Est-ce que je peux avoir une explication sur ce changement par rapport à l'année passée?

M. Alain Vaissade, conseiller administratif. Nous allons nous renseigner sur ces chaînes qui ont disparu. J'ai reçu une information à l'instant, M. Hediger s'étant montré très sensible au problème des planches à roulettes à cet endroit. M. Meister, l'ancien directeur du Théâtre du Grütli, y avait mis deux tonnes de cailloux pour que les planchistes ne puissent plus s'y adonner à leur sport. Il y a eu alors énormément de problèmes. Maintenant, ce sont les chaînes qui disparaissent et des voitures qui se parquent en ces lieux. Je vais donc me renseigner et regarder ce que l'on peut faire.

La présidente. Je vous remercie; je vous souhaite une bonne nuit et vous donne rendez-vous demain à 17 h. Pour ceux qui seraient déjà en vacances, je leur souhaite de bonnes fêtes de Pâques et de bonnes vacances!

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif	4122
2. Communications du bureau du Conseil municipal	4122
3. Proposition du Conseil administratif en vue de l'adoption du plan directeur communal des chemins pour piétons (PR-43). Suite de la préconsultation	4122
4. Proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit complémentaire de 60 000 francs destiné à la construction d'une patageoire au parc Mon-Repos (PR-41)	4146
5. Proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 393 050 francs destiné à la construction d'un escalier de secours et d'un ascenseur monte-charge pour le restaurant Hugo-de-Senger, situé rue Rodo 3, parcelle 3032, feuille 44 du cadastre de la Ville de Genève, section Plainpalais (PR-42).....	4157
6. Proposition du Conseil administratif en vue du boucllement du crédit de 110 000 francs pour la journée du 22 septembre 1999 «En ville, sans ma voiture?», sans demande de crédit complémentaire (PR-45) ...	4167
7. Proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 472 500 francs pour l'étude des mesures d'aménagement urbain liées à la pétition N° 61 du conseil de quartier de la Jonction «Amélioration de la sécurité des déplacements dans le quartier de la Jonction» (PR-46).....	4176
8. Propositions des conseillers municipaux	4189
9. Interpellations	4190
10. Questions	4190

La mémorialiste:
Marguerite Conus