
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Dix-septième séance – Mardi 10 octobre 2000, à 17 h

Présidence de M. Bernard Paillard, président

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

Font excuser leur absence: *M^{me} Alice Ecuillon, MM. Jean-Marie Hainaut, Bernard Lescaze, Pierre Maudet et Jean-Pierre Oberholzer.*

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

CONVOCATION

Par lettre du 28 septembre 2000, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 10 octobre et mercredi 11 octobre 2000, à 17 h et 20 h 30.

1. Communications du Conseil administratif.

M. Pierre Muller, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, à défaut d'être nombreuse, au moins cette assemblée est de qualité, et je m'en réjouis. La presse l'a relaté ce matin: j'ai donné hier une brève conférence de presse sur un sujet qui concerne véritablement le Conseil municipal et le Conseil administratif, à savoir la politique sociale du logement en Ville de Genève, ainsi que le document y afférent, le règlement de la Gérance immobilière municipale (GIM). Sachez que cette plaquette est à votre disposition. Normalement, vous l'avez déjà reçue dans vos boîtes aux lettres, accompagnée du règlement, mais si vous souhaitez obtenir d'autres exemplaires, je vous les ferai parvenir avec grand plaisir.

Vous aviez quasiment la primeur de cette annonce lorsque je vous la faisais à la séance du mois de septembre: le Conseil administratif a donné son accord à ce nouveau règlement de la GIM. Celui-ci était assorti d'une liste des immeubles à loyer libre qui a été auscultée – c'est le terme exact – et filtrée à plusieurs reprises. Comme je l'ai annoncé hier lors de la conférence de presse, 247 objets y figurent, dont les deux tiers à peu près ne sont cependant pas en loyer libre mais en loyer subventionné; en effet, cette liste d'objets à loyer libre peut parfaitement autoriser le subventionnement, ce qui est le cas. Il reste donc, grosso modo, une cinquantaine d'appartements véritablement en loyer libre en Ville de Genève.

Je suis très heureux d'arriver au terme d'un long processus engagé il y a quatre ans à la même époque, puisque c'est au mois d'octobre 1996 qu'un changement de règlement de la GIM avait occasionné une certaine levée de boucliers ici, dans le Conseil municipal, et donné lieu à la création de l'Association des locataires de la Ville de Genève. Tout cela est rentré dans l'ordre. Encore une fois, merci de votre collaboration. J'espère que vous réserverez un bon accueil à ce résultat, que je qualifie d'extrêmement positif pour la Ville de Genève et pour les locataires.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Le président. Nous avons une brève communication à faire: un photographe du *Courrier* va se déplacer parmi nous dans la salle afin de renouveler ses documents d'archives.

Quant au point 28 de notre ordre du jour, c'est-à-dire le rapport PR-63 A/ PR-64 A concernant le plan localisé de quartier et le plan d'extension du quartier de Contamines, je vous informe qu'il devra être traité en urgence en raison des délais légaux. Nous en débattons donc demain à notre séance de 17 h.

3. **Rapport de la commission sociale et de la jeunesse chargée d'examiner la motion de M^{mes} Corinne Billaud, Nicole Bobillier, Marie Vanek, MM. Didier Bonny, Jean-Pierre Oberholzer et Jean-Pascal Perler, renvoyée en commission le 3 juin 1998, intitulée: «Aides sociales de la Ville de Genève: quelle(s) solution(s) pour l'avenir?» (M-311 A)¹.**

Rapporteur: M^{me} Nicole Bobillier.

Sous la présidence de M. Jean-Pierre Oberholzer, la commission s'est réunie les 11 et 25 juin 1998, les 1^{er} et 22 octobre 1998, le 5 novembre 1998, le 28 janvier 1999, puis sous celle de M. Jean-Pascal Perler le 9 décembre 1999, le 13 janvier 2000, le 3 février 2000 et le 9 mars 2000.

M^{me} Jacqueline Meyer a assuré la prise des notes de séance, qu'elle soit remerciée pour leur précision ainsi que pour son efficacité.

Préambule

Il convient de rappeler ici que cette motion (voir annexe 4) est née d'un mouvement de mauvaise humeur de la commission sociale.

En effet, au printemps 1998, le département des affaires sociales, des écoles et de l'environnement, dirigé par M. Michel Rossetti, avait mandaté M. Yves Flüchiger (Observatoire universitaire de l'emploi) pour analyser les conséquences budgétaires d'une réforme du règlement de l'aide sociale en Ville de Genève.

C'est à la suite d'une conférence de presse donnée par le département que le Conseil municipal apprenait l'existence de cette étude. Nous étions alors dans une période de restrictions quasi draconiennes et un changement de règlement concernant les aides sociales pouvait apporter une réponse au besoin d'économies.

Seulement, ni l'article du journal, en omettant d'expliquer plus généralement l'étude, ni M. Rossetti, en sortant de son contexte une seule réflexion de l'analyse, ne permettaient de comprendre le bien-fondé de l'exercice.

On découvrait que, si l'on adoptait cet éventuel nouveau règlement, la notion de «prestataire» serait supprimée et que, allocataires et prestataires étant alors soumis au seul règlement relatif aux allocataires, 82 personnes seulement auraient droit aux allocations municipales.

¹ «Mémorial 156^e année»: Développée, 159.

Voilà qui nécessitait des explications. Devant le refus du magistrat de porter le «rapport Flückiger» à la connaissance de la commission, celle-ci a saisi le Conseil municipal de la motion citée en titre.

Séance du 25 juin 1998

Audition de M. Y. Flückiger et de son collaborateur, M. J.-M. Falter

Le professeur Y. Flückiger indique que l'étude avait pour but d'analyser les conséquences financières liées à l'adoption d'un nouveau règlement du Service social de la Ville de Genève. Dans un premier temps, le travail s'est effectué sur la base de la clientèle actuelle du Service social et, dans un second temps, en calculant le nombre de nouveaux «clients» susceptibles de recevoir une aide (sur la base des données fiscales) en cas d'adoption d'un nouveau règlement.

M. Flückiger présente les principaux points de l'étude:

1. définition d'un nouveau revenu déterminant en convertissant la fortune en revenu;
2. nouvelles conditions d'octroi pour les familles monoparentales;
3. abandon du statut de prestataire;
4. critères actuels d'intervention plus généreux pour les rentiers AVS/AI (ce point compensant le précédent);
5. l'augmentation générale des montants de l'aide.

Les prestataires sont les personnes qui reçoivent une aide complémentaire de la Ville de Genève. Dans le projet de nouveau règlement, il avait été prévu de supprimer cette catégorie. Le résultat ayant suscité une grande émotion, le projet de règlement a, depuis lors, été abandonné.

Petit rappel

Les allocataires, au moment de l'étude, représentaient une charge de 520 000 francs pour 191 clients.

Les prestataires sont ceux qui représentent une clientèle commune à l'OCPA (Office cantonal des personnes âgées) et à la Ville. Ils peuvent recevoir, de la part de la Ville, pour autant qu'ils en fassent la demande et résident sur son territoire, 155 francs par mois.

Le projet de nouveau règlement visait à supprimer cette catégorie afin de soumettre tout le monde au même régime.

Une autre étape avait pour but de rechercher si d'autres personnes pouvaient devenir bénéficiaires.

Avec l'aide de l'administration fiscale, le travail a porté sur la clientèle potentielle.

Tout le monde aurait été soumis au nouveau mode de calcul lié au nouveau règlement. Il pouvait alors paraître «plus sévère»; parallèlement, d'autres mesures avaient été rendues plus généreuses pour les rentiers AVS/AI.

Petite précision: on devient prestataire à partir du moment où l'on reçoit une rente de l'OCPA. L'allocataire, lui, ne perçoit rien de l'OCPA.

L'étude est basée sur 60 000 contribuables en ville de Genève ayant un revenu imposable inférieur à 100 000 francs (cela représente 2911 personnes susceptibles de recevoir une aide de la Ville).

Beaucoup de personnes ne demandent pas nécessairement l'aide de la Ville; ainsi, dans le calcul qui aboutit à 24 millions, n'est pas compris le 100%, de plus, les ménages fiscaux ne répondent pas toujours à la réalité.

Si l'on voulait donner une suite à cette analyse, il conviendrait:

1. de faire un état des lieux des aides cantonales et communales;
2. de tendre à une uniformisation des normes d'intervention;
3. de traiter le problème des indépendants pour lui-même;
4. d'établir un barème en matière d'aides sociales.

Parmi les questions de la commission, il convient de relever les suivantes.

Question (ci-après Q.). Suite au «rapport Flückiger», dans le projet de budget, le Conseil administratif a diminué le montant de la ligne budgétaire pour les prestations, a-t-on une idée sur les motivations?

M. Y. Flückiger (ci-après Y. F.). Mandaté pour étudier les répercussions d'un nouveau règlement, il n'a pas été fait de travail normatif. On ne peut pas prendre un seul élément de l'étude qui représente un ensemble, le résultat serait faussé. M. Flückiger ne pense pas que la proposition du magistrat soit extraite de l'étude.

Q. Qu'en est-il du nouveau règlement?

Y. F. répond que l'ordre de grandeur était suffisamment important pour qu'il soit abandonné.

Q. La diminution de la ligne budgétaire ne relève-t-elle pas de l'arbitraire?

Y. F. La volonté était de favoriser certaines parties de la population. Ce qui est frappant, c'est que, à travers une étude de quelques mois, il a été mis à découvert des informations qui ne l'étaient pas et qui auraient pu l'être depuis longtemps.

Dernière précision: l'analyse porte uniquement sur la clientèle et non sur le Service social.

Séance du 1^{er} octobre 1998

Audition de M. Guy-Olivier Segond, conseiller d'Etat chargé du Département de l'action sociale et de la santé (DASS)

M. Guy-Olivier Segond fait un exposé sur les différentes prestations financières servies à Genève. Dans le domaine de la politique sociale, elles sont de deux types:

- d'aides et de conseils;
- financières.

Les qualifications juridiques sont différentes entre ces prestations:

1. prestations de prévoyance sociale (rente AVS/AI), qui sont un droit individuel, un acquis. La somme versée est imposable et exportable;
2. prestations sociales (complémentaires aux rentes AVS/AI), qui sont un droit individuel, un acquis, imposable, non exportable;
3. prestations d'assistance, qui sont un devoir de la société envers des personnes démunies. La somme versée est remboursable, non imposable, non exportable.

Elles sont définies par un barème intercantonal décidé chaque année.

En 1998, la prestation garantie pour une personne reposait sur un revenu brut de 12 960 francs après paiement du loyer, de la cotisation à l'assurance maladie, des transports. Cette prestation est versée par l'Hospice général.

La population concernée qui rencontre des problèmes est surtout composée de:

- chômeurs en fin de droits (souvent des indépendants);
- chômeurs qui ont cotisé, qui reçoivent les prestations de l'assurance chômage mais dont celles-ci sont trop faibles par rapport aux charges de la personne.

Les revenus minimaux sont une notion nouvelle introduite en 1992 dans la législation genevoise par un vote du Grand Conseil. Le revenu minimum de réinsertion (RMR) remplacera l'essentiel de l'assistance en l'an 2000, passant ainsi du devoir social au droit individuel.

Le RMR imposable lié à une contre-prestation est préférable à une prestation d'assistance, non imposable mais remboursable. Les premiers bénéficiaires en seront les chômeurs en fin de droits, les familles monoparentales et, ensuite, les bénéficiaires de l'assistance publique.

La décision concernant le RMR a été prise le 31 janvier 1996 par le Conseil d'Etat. Les travaux préparatoires portaient sur:

Motion: aides sociales

- les statistiques de l'assistance;
- un rapport sur l'avenir de l'assistance;
- une évaluation du RMCAS (revenu minimum cantonal d'aide sociale);
- la préparation du projet de loi (celui-ci devait être déposé en janvier 1999 avec une entrée en vigueur en janvier 2000).

Le Conseil d'Etat a alors mis en place un groupe de travail, qui a rendu un rapport intitulé «Rapport Gruson». Les grands principes étaient les suivants:

1. réorganisation du canton en 22 secteurs géographiques desservis par un Centre d'action sociale et de santé (CASS), dont 8 en ville de Genève qui correspondent à des quartiers;
2. nécessité d'avoir une vraie décentralisation avec le pouvoir de décision accordé aux collaborateurs des services;
3. nécessaire intégration de tout ce qui est possible;
4. viser le guichet unique avec le principe du dossier unique et l'informatisation unique.

En février 1999, se mettait en place un réseau commun aux services publics et privés d'aide sociale, d'aide à domicile et de soins à domicile. Pour 2001, l'Office de la jeunesse et l'OCPA représenteront la seconde extension du réseau. Dès 2005, la troisième étape concernera tous les services qui servent d'autres prestations sociales.

Les questions de la commission sont nombreuses.

Question (ci-après Q.). Qui décide du montant minimum? Est-il adapté au coût de la vie?

M. Guy-Olivier Segond (ci-après G.O.S.) répond que tous les revenus minimaux sociaux sont calculés de la même manière: on prend la totalité des revenus de la personne, puis on fait la balance entre le montant et le revenu minimum. Il précise que l'Etat ne s'occupe pas des prestations communales qui s'ajoutent aux prestations cantonales. Il y a une certaine inégalité de traitement entre une personne habitant en ville de Genève ou à l'extérieur. Si elle se déplace, elle perd cette prestation.

Q. La commission insiste sur la comparaison du revenu identique entre actif et rentier. Ne conviendrait-il pas d'aider les actifs et, en premier lieu, les familles monoparentales plutôt que les personnes âgées?

G.O.S. conçoit que la situation des rentiers provoque certaines distorsions et, d'un point de vue politique, elle est anormale. La situation décrite plus haut va couvrir le besoin de ces deux premières catégories. C'est le problème de la Ville de Genève de savoir si elle veut accorder ou non un complément.

Q. Les bénéficiaires du RMR devront-ils s'acquitter des cotisations AVS?

G.O.S. répond que toutes les cotisations sociales seront prélevées sur ces montants.

Séance du 22 octobre 1998

Audition de MM. René Ecuyer, secrétaire AVIVO-Genève, F. Kaiser, président AVIVO-Suisse, G. Beili, président du comité «50^e AVIVO»

M. René Ecuyer rappelle que, l'année dernière, il était déjà question de supprimer la prestation communale de la Ville de Genève; l'AVIVO s'était manifestée contre cette mesure. Il faut savoir que les allocations en espèces ont remplacé les prestations en nature des années 50/60 (légumes, alimentation). Il y a quelques années, M. Segond a décidé de remplacer ce système par une allocation versée à tous les retraités.

A ce jour, M. Rossetti a l'intention d'être plus strict. L'AVIVO est bien décidée à adopter la même attitude que l'année précédente et s'opposera à cette suppression. Il prétend que la campagne menée par M. Segond va à l'encontre de la situation des personnes âgées.

M. Beili cite le livre «Vieillir en Suisse», dans lequel il est écrit «qu'il faut 2000 francs par mois, au minimum, pour vivre». Il y a un certain nombre de retraités qui, même avec les prestations complémentaires, n'arrivent pas à ce montant.

Question (ci-après Q.). Que comprend cette somme de 2000 francs?

M. René Ecuyer (ci-après R. E.). Il s'agit d'une somme où tout est compris.

Q. Par rapport à l'étude qui fait ressortir qu'un retraité est plus à l'aise, à revenu égal, qu'une personne active, quel commentaire inspire cette déclaration aux représentants de l'AVIVO?

R. E. souhaite tout d'abord que les comparaisons soient possibles. Ce qui est scandaleux, à ses yeux, c'est qu'un employé puisse gagner seulement 3000 francs par mois. La comparaison ne peut se faire, en aucun cas, par rapport à quelqu'un de sous-payé. Il est faux de prétendre que les gens qui touchent des prestations complémentaires soient privilégiés. Ils bénéficient simplement d'une vie décente. Genève a toujours été à la pointe du social. Pourquoi vouloir inverser cela?

Q. En aucun cas, il est souhaité d'enlever de l'argent aux personnes âgées; il conviendrait uniquement que les personnes actives dans le besoin puissent être aidées. Au vu de la situation financière actuelle, les montants à disposition ne

pourront pas être augmentés, éventuellement diminués, que pense l'AVIVO d'une modification allant vers l'automatisme des allocations?

R. E. réclame l'automatisme depuis toujours pour l'AVS. Il n'y a aucune raison de revenir au système de demande d'aide. Il ajoute qu'il n'est pas interdit de refuser cette aide, si l'on n'en ressent pas le besoin. Il précise que, jamais, il n'a été constaté que la Ville de Genève refuse ces prestations à celles et ceux qui en ont besoin et qui y ont droit; l'AVIVO prétend uniquement que le problème se situe au niveau des revenus de la commune. Enfin, une partie de la population ne contribue pas assez aux rentrées fiscales.

M. G. Beili aimerait parler d'équilibre en matière de budget. Ceux qui gagnent suffisamment, voire plus, ne sont pas prêts à faire un effort. L'AVIVO combattrait toujours la pratique qui veut que des économies soient faites «sur le dos» des plus faibles.

R. E. confirme que, fort heureusement, Genève se situe au-dessus du minimum vital.

Q. Quelle est la position de l'AVIVO concernant l'entrée en vigueur du RMR par rapport à la suppression des prestations de la Ville de Genève?

R. E. ne connaît pas le mécanisme du RMR. Il sait que le RMCAS est un droit mais que le bénéficiaire doit payer un impôt sur la somme reçue. Dans la plupart des cas, la personne ne peut pas payer cet impôt. Alors que faire? Augmenter la prestation?

Séance du 22 octobre 1998

Audition de M. Michel Rossetti, conseiller administratif en charge du département municipal des affaires sociales, des écoles et de l'environnement, et de Mme Kim Pretlot, administratrice du Service social de la Ville de Genève

M. Rossetti estime que la motion N° 311, renvoyée en commission le 3 juin 1998, a déjà reçu un élément de réponse concernant le premier considérant, le professeur Flückiger ayant été entendu depuis lors. A propos du second, il rappelle que le RMR entrera en vigueur en janvier 2000; quant au troisième, il est resté sans suite. Le quatrième, par contre, est important puisqu'il différencie la nécessité de la non-nécessité; question reprise par le Conseil administratif le 21 octobre 1998 afin de rechercher d'autres formules.

De l'avis du magistrat, supprimer un élément du paysage social n'est pas des plus agréables. Il présente trois propositions que le Conseil administratif déposera en novembre 1998:

1. Evaluation du changement de taux de conversion de la fortune, soit 25 000 francs pour une personne seule et 40 000 francs pour un couple. Si les montants sont inférieurs, ils sont convertis en revenu. Si le «paquet» présenté par le Conseil administratif devait passer, cette modification du taux visant 350 personnes entraînerait une économie de 500 000 francs.
2. Limiter la fortune des prestataires à 10 000 francs provoquerait une économie de 2 millions.
3. Se diriger vers des prestations trimestrielles. Une personne seule recevrait 240 francs (au lieu de 450 francs). Voilà qui permettrait une économie de 4 millions dont un serait versé aux allocataires.

Après différentes questions de la commission, M. Rossetti résume la situation de la manière suivante:

- 4,45 millions pour le poste «Prestations»;
- 2,1 millions pour le poste «Allocations»;
- 2 millions de recettes supplémentaires en provenance de la succession Zell.

M. Rossetti se dit très préoccupé de l'ignorance dans laquelle se trouvent les services par rapport aux personnes qui pourraient souffrir d'une diminution de moyens.

La commission remarque que les comptes 1997, pour les prestations, s'élèvent à 6 millions. Même si l'on s'en tient au règlement, ce montant sera insuffisant. Comment cela va-t-il se passer?

M. Rossetti mentionne les effets du 2^e pilier, qui mettra plus d'argent à la disposition des retraités.

M^{me} Pretlot ajoute que la somme en réserve permettra d'intervenir pour des situations ponctuelles non prises en charge par l'OCPA.

En conclusion de cette audition:

- on se trouve au même point qu'à la fin 1997, il n'y a finalement pas de nouveau règlement, donc aucune raison de changer les lignes budgétaires;
- cette motion devrait être traitée en séance plénière et cela avant le vote du budget;
- ou bien, si le vote de la commission intervenait rapidement, la motion N° 311 devrait être traitée spécifiquement, dans le cadre du vote du budget.

N.d.l.r.: Comme vous pouvez le constater, la réalité dépasse la fiction puisque nous sommes en avril 2000 et que le RMR est toujours à l'état de projet.

Séance du 5 novembre 1998

Un commissaire propose de surseoir au vote. En effet, après prise de contact avec M^{me} Pretlot pour avoir plus d'indications au sujet des documents reçus, on s'aperçoit qu'ils sont étonnants: la rente AI et les prestations OCPA ont été additionnées, alors que c'est impossible.

Des explications complémentaires sont à demander au DASS ainsi qu'à l'OCPA. Cette proposition est acceptée, à l'unanimité des commissaires.

Séance du 28 janvier 1999

Le président informe que M. G.-O. Segond ne pense pas utile de revenir devant notre commission pour répondre à des questions de chiffres. Il conviendrait de s'adresser au Département cantonal des finances. La commission se demande si ce type de discussion n'est pas dépassé, dans la mesure où le RMR sera introduit en janvier 2000? (*N.d.l.r.*: En avril 2000, Anne notre sœur Anne n'a toujours rien vu venir!)

La grande question de la commission est de savoir comment fonctionner pendant la période qui la sépare de l'introduction du RMR?

Séance du 9 décembre 1999

Le président fait un état des lieux:

- motion ancienne, 3 juin 1998;
- nouvelle législature;
- nouvelle configuration de notre commission;
- nouveau magistrat,

d'où la nécessité d'avoir un résumé des documents concernant les travaux. Néanmoins, les anciennes et anciens commissaires ont l'impression que les questions posées ne trouveront jamais de réponses et que le tableau n'est pas exact. La commission décide de laisser, une fois de plus, en attente.

Séance du 13 janvier 2000

Remarque de la rapporteuse: il est intéressant de constater que, malgré les assurances de MM. G.-O. Segond et M. Rossetti, le RMR n'a toujours pas vu le jour. Il était annoncé pour le 1^{er} janvier 2000.

Nouveau report du vote.

La commission désire avoir en mains les modifications du règlement introduites par M. Manuel Tornare, nouveau magistrat en charge des affaires sociales.

Séance du 3 février 2000*Discussion*

La commission sociale et de la jeunesse, arrivant enfin au terme de l'examen de la motion N° 311 concernant l'avenir des aides sociales de la Ville de Genève, constate qu'il lui est bien difficile d'aller plus loin dans sa réflexion.

Depuis la parution du «rapport Flückiger» (septembre 1998), M. Manuel Tornare, successeur de M. Michel Rossetti aux affaires sociales, a introduit une modification au règlement du Conseil administratif relatif aux prestations financières du Service social (1.1.2000).

La commission pourrait, bien entendu, décider de faire un travail de fond sur ce règlement, l'information et le travail social dans son ensemble. Mais est-elle équipée pour cette tâche? Pour modifier le règlement, il faudrait que le Conseil municipal ait cette compétence, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Il a été plusieurs fois demandé des précisions sur:

- la possibilité d'une aide mieux ciblée;
- le profil des personnes qui auraient droit aux prestations municipales et qui n'en font pas la demande;
- le profil des personnes qui bénéficient déjà de ces prestations.

Après un débat nourri, la commission souhaiterait qu'une étude socio-économique soit faite pour aller plus à fond dans le ciblage des ayants droits. Elle désirerait connaître les deux catégories de personnes, plusieurs fois mentionnées par les commissaires, à savoir:

- celles qui bénéficient de la prestation municipale;
- celles qui ne la demandent pas, ainsi que les raisons qui les poussent à ne pas faire cette demande.

Si l'on souhaite clarifier cette situation, il faut que la lumière soit faite partout, non seulement sur ce que l'on désire vouloir éclairer mais également sur tous les paramètres et ne pas craindre de se répéter.

A la suite de cette discussion, la commission propose de modifier l'invite de la motion N° 311.

Séance du 9 mars 2000

Conclusion et vote

Un dernier débat animé vient clore l'étude de la motion N° 311. Plusieurs propositions sont faites suite à la volonté de modifier l'invite:

- demande d'un moratoire;
- nouvelle invite «version courte» dans laquelle il est demandé une recherche qui aurait pour but d'adapter le nouveau règlement du Service social (1.1.2000);
- nouvelle invite «version longue» plus détaillée par rapport aux délais et aux personnes ciblées;
- nouvelle suspension des travaux en attendant le rapport et le vote sur l'automatisme des prestations.

Premier vote

Quels sont les commissaires qui désirent attendre le rapport sur l'automatisme des prestations avant de rendre celui sur la motion N° 311?

7 oui (3 L, 2 R, 2 DC), 7 non (1 S, 2 AdG/TP, 2 AdG/SI, 2 Ve).

Proposition refusée.

Deuxième vote

Quels sont les commissaires qui acceptent un moratoire?

3 oui (L), 8 non (1 S, 1 DC, 2 AdG/TP, 2 AdG/SI, 2 Ve) et 3 abstentions (2 R, 1 DC).

Proposition refusée.

Troisième vote

Quels sont les commissaires qui acceptent une modification de l'invite de la motion N° 311?

13 oui, 1 abstention (DC)

Proposition acceptée.

Quatrième vote

Invite modifiée par la commission sociale et de la jeunesse:

«Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à effectuer une recherche socio-économique portant sur les ayants droit qui n'en font pas la

demande, cela dans les meilleurs délais, dans le but d'adapter le règlement du Conseil administratif relatif aux prestations financières du Service social de la Ville de Genève, modifié le 1er janvier 2000.»

Quels sont les commissaires qui acceptent la motion ainsi amendée?

8 oui (1 DC, 1 S, 2 AdG/TP, 2 AdG/SI, 2 Ve) et 6 abstentions (3 L, 2 R, 1 DC).

Proposition acceptée.

La commission sociale et de la jeunesse vous encourage, Mesdames et Messieurs, à faire de même.

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à effectuer une recherche socio-économique portant sur les ayants droit qui n'en font pas la demande, cela dans les meilleurs délais, dans le but d'adapter le règlement du Conseil administratif relatif aux prestations financières du Service social de la Ville de Genève, modifié le 1er janvier 2000.

M. Jean-Pascal Perler, président de la commission sociale et de la jeunesse (Ve). J'aimerais tout d'abord préciser que deux présidents ont siégé successivement à la commission sociale et de la jeunesse durant le traitement de la motion N° 311: M. Jean-Pierre Oberholzer, qui n'est pas encore présent ce soir, et moi-même. Sans couper l'herbe sous les pieds de la rapporteuse qui, je pense, donnera deux ou trois explications concernant son rapport, j'aimerais peut-être juste rappeler certains faits ayant trait à la motion N° 311.

Nous avons donc traité cette motion à partir du mois de juin 1998 et y avons depuis lors consacré dix séances de commission. Nous avons même auditionné un conseiller d'Etat, M. Segond. Cela veut dire qu'il est temps de voter cette motion, parce que je crois que nous en avons assez discuté. La commission sociale et de la jeunesse s'en est finalement bien sortie, je pense, surtout sur un point: je rappelle l'invite demandant qu'une étude soit réalisée sur la précarité en ville de Genève. La proposition PR-84, que la commission sociale et de la jeunesse est en train d'étudier actuellement, répond tout à fait à cette motion N° 311. C'est pour cela que j'invite le Conseil municipal à voter la motion amendée par la commission sociale et de la jeunesse.

M^{me} Nicole Bobillier, rapporteur (S). Il en aura fallu, du temps, pour que ce rapport arrive jusqu'ici! Il est vrai que c'est à la suite d'un mouvement d'humeur – mais de très mauvaise humeur – de la commission sociale et de la jeunesse que cette motion N° 311 a vu le jour. Pour celles et ceux qui n'auraient pas lu le rapport – nous en avons bien le temps, vu le rythme de notre travail – ou qui l'auraient oublié – on ne va pas leur en vouloir – je ferai un petit rappel.

Suite à une conférence de presse donnée par le département des affaires sociales, des écoles et de l'environnement, le Conseil municipal apprenait l'existence d'une étude menée par le professeur Yves Flückiger, de l'Observatoire universitaire de l'emploi, mandaté par M. Michel Rossetti au printemps 1998. Celle-ci avait pour but d'analyser les conséquences budgétaires d'une réforme du règlement de l'aide sociale en Ville de Genève. Le contenu de l'article ne permettant pas de se faire une idée précise de l'affaire, les membres de la commission sociale et de la jeunesse ont émis le désir de connaître la totalité de l'analyse et de rencontrer le professeur Flückiger, ce que le magistrat d'alors ne semblait pas souhaiter pour des raisons qui lui étaient propres. Une motion émanant de la commission permettait alors de réaliser ce souhait.

Je n'entre pas dans les détails, qui figurent tous dans mon rapport M-311 A. La commission s'est vite aperçue que le sujet était lié au revenu minimum de réinsertion (RMR) que le conseiller d'Etat Guy-Olivier Segond promettait comme un remède miracle; son entrée en vigueur, prévue au 1^{er} janvier 2000, avait déjà été

annoncée en 1998. La commission a examiné cet objet sous la présidence de deux conseillers municipaux, comme le disait tout à l'heure M. Perler, celle de M. Jean-Pierre Oberholzer en 1998, puis celle de M. Perler en 1999. La commission a voté en mars 1999. Nous sommes aujourd'hui au mois d'octobre 2000, et toujours pas de RMR à l'horizon. On en parle beaucoup, mais on ne le voit pas. Serait-il un proche parent de l'Arlésienne? N'ayant pas grand-chose à ajouter à ce rapport, je livre le tout à votre réflexion.

Premier débat

M. Manuel Tornare, conseiller administratif. Je crois que cette motion qui date de 1998 trouve enfin sa réponse; en effet, comme l'a dit M. Perler, ancien président de la commission sociale, elle va dans le sens des 100 000 francs qui vous ont été demandés dans la proposition PR-84, renvoyée en commission. Il s'agit d'une étude sur la précarité en ville de Genève. Vous savez – je l'ai souvent répété dans cette enceinte – qu'il y a une nouvelle forme de pauvreté en ville de Genève. Il n'y a pas que celle que l'on peut rencontrer chez les aînés, mais il en existe aussi une nouvelle forme de pauvreté qui peut toucher des enfants, des ados et des jeunes. Cette étude nous fournira donc un outil de travail très efficace pour répondre à la motion N° 311.

D'autre part, même si certains ne sont pas encore convaincus – mais je suis persuadé qu'ils le seront prochainement – je rappelle que la réforme du Service social, c'est-à-dire l'approche communautaire, va dans le sens de cette motion, même si, comme je l'ai répété l'autre soir à la commission du personnel du Service social de la Ville de Genève et aux syndicats, nous n'abandonnerons pas le travail et les dossiers individuels pour certaines prestations et allocations de la Ville de Genève. Je tenais à rassurer certains!

M. Daniel Künzi (AdG/SI). En ce qui me concerne, je suis un peu songeur. Quand on connaît un peu la santé des riches... – les gains boursiers ont augmenté de 40% l'année passée, tant mieux pour eux. Je suis quand même surpris que, en deux ans, cette commission ne soit finalement parvenue qu'à accoucher d'une demande de rapport. C'est déjà bien, mais c'est vraiment un accouchement laborieux. Face à cette lenteur, je souhaite que le conseiller administratif Manuel Tornare, lui, réponde par la célérité.

Mise aux voix, la motion amendée par la commission est acceptée à l'unanimité.

Elle est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à effectuer une recherche socio-économique portant sur les ayants droit qui n'en font pas la demande, cela dans les meilleurs délais, dans le but d'adapter le règlement du Conseil administratif relatif aux prestations financières du Service social de la Ville de Genève, modifié le 1^{er} janvier 2000.

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

4. **Rapport de la commission sociale et de la jeunesse chargée d'examiner la motion de MM. Jean-Pierre Lyon, Didier Burkhardt, M^{mes} Catherine Gonzalez-Charvet et Marie Vanek, renvoyée en commission le 14 septembre 1999, intitulée: «Pour l'automatisation du versement des prestations municipales aux personnes âgées» (M-394 A)¹.**

Rapporteur: M. Guy Savary.

Sous la présidence de M. Jean-Pascal Perler, la commission sociale et de la jeunesse a siégé à quatre reprises pour étudier la présente motion.

Nous remercions M^{me} Jacqueline Meyer pour l'excellente tenue des notes de séance.

Texte de la motion N° 394

Considérant que:

- les prestations versées par la Ville de Genève (155 francs par mois) aux bénéficiaires d'une rente AVS et d'une allocation cantonale aux personnes âgées sont allouées sur demande des ayants droit;
- il en résulte qu'un certain nombre de personnes qui seraient en droit de bénéficier des prestations municipales ne les reçoivent pas;

¹ «Mémorial 157^e année»: Développée, 758.

- le système du versement d'une allocation sociale importante sur demande du bénéficiaire est obsolète;
- c'est ainsi que le versement automatique de prestations sociales a été introduit, il y a de nombreuses années déjà, en ce qui concerne les allocations cantonales aux personnes âgées et les allocations d'études;
- le recours à l'informatique permet d'établir facilement des listes de personnes répondant à certains critères financiers découlant de leurs déclarations fiscales, de sorte que le versement automatique d'allocations ne pose pas de problèmes,

le Conseil municipal charge le Conseil administratif d'obtenir auprès de l'Etat la liste des personnes âgées résidant en ville de Genève qui répondent aux conditions d'octroi des prestations municipales aux personnes âgées et d'informer personnellement chacune d'elles sur la possibilité d'obtenir une prestation municipale de 155 francs par mois.

Audition de M. Manuel Tornare, conseiller administratif chargé du département municipal des affaires sociales, des écoles et de l'environnement

M. Tornare déclare que les prestations sociales municipales constituent un droit pour les personnes concernées, mais que celles-ci doivent en faire la demande; il n'existe pas d'automatisme dans ce domaine. Le règlement du Conseil administratif relatif aux prestations financières du Service social, au chapitre 2, page 3, en précise les modalités. Les bénéficiaires des 155 francs sont des gens du troisième âge et des prestataires de l'Assurance invalidité (AI).

Les commissaires reçoivent du conseiller administratif un tableau intitulé «Conséquences budgétaires pour l'automatisation du versement des allocations municipales aux personnes âgées». Selon ce document – et en vertu d'une estimation – les frais d'un passage au nouveau système de prestations préconisé se monteraient à 15 151 980 francs (voir annexe 1).

Selon M. Tornare, il s'agira bien sûr pour le Conseil municipal de prendre une décision politique. Il se demande s'il faut faire le bonheur des gens malgré eux. Le conseiller administratif veut que l'information soit mieux transmise par les acteurs proches des personnes du troisième âge (CASS, AVIVO, etc.). D'autre part, il faut que les personnes âgées ou handicapées soient abordées d'une façon plus polie.

Dans la brochure «L'OCPA (Office cantonal des personnes âgées) se présente», on se rend compte que ce service ne tient pas compte des 155 francs.

Suite à de nombreuses questions des membres de la commission, le magistrat répond que nous nous trouvons en face d'un débat idéologique. Par exemple, les prestations étaient automatiques en Allemagne de l'Est.

Une meilleure information devrait résoudre le problème en partie. Mais le fond du problème reste budgétaire.

Il s'agit surtout de prêter attention aux familles monoparentales, qui risquent de tomber dans une précarité et une marginalisation totales.

En ce qui concerne la différence entre prestations et allocations, il faut savoir que ces dernières sont beaucoup plus individualisées.

M. Tornare aimerait plutôt augmenter les allocations. Quant au délai de deux ans de résidence en ville de Genève pour obtenir des allocations, ce délai paraît décent selon le magistrat (les allocations cantonales sont versées tout de suite).

Un commissaire estime que l'information par rapport aux prestations devrait être communiquée systématiquement. Par ailleurs, d'autres communes versent aussi des prestations communales, par exemple Vernier.

Actuellement, la moitié des demandeurs virtuels dépose une requête, soit environ 3500 personnes, pour un montant de 8 millions de francs. Pourquoi les autres 3500 personnes restent-elles silencieuses? Pourrait-on procéder à une enquête pour identifier les raisons de la non-demande? De tels sondages s'avèrent possibles, mais évidemment cela suppose des frais supplémentaires.

Une voix s'élève au sein de la commission pour revendiquer l'automatisme des prestations, car la documentation ne touchera pas les personnes analphabètes ou les individus reclus chez eux. Le magistrat promet que l'information par voie orale sera également renforcée. L'information sera particulièrement ciblée pour les bénéficiaires de l'AI.

M. Tornare va organiser des rencontres entre l'Hospice général et le Service social de la Ville de Genève pour que l'information soit mieux traitée (la disparition des concierges n'aidant pas en ce qui concerne cette diffusion). Il est parfois constaté que les personnes âgées ou handicapées présentent une certaine gêne de solliciter une prestation ou craignent, à tort, que leurs descendants doivent rembourser les montants perçus.

A la suite de l'amélioration du 2^e pilier, un modèle de calcul a-t-il eu lieu prévoyant une diminution des 155 francs? Pourquoi ne pas donner 100 francs à tout le monde plutôt que 155 francs à certains? M. Tornare juge qu'en dessous de 155 francs la somme devient ridiculement basse. Le calcul précité n'a pas été accompli.

Cette information, pourquoi ne passerait-elle pas par le processus fiscal? Réponse: on pourrait craindre que la démarche débouche sur un caractère répressif.

Quant aux allocations, le conseiller administratif a ajouté 500 000 francs au budget 2000 pour atteindre la somme de 1,6 million de francs.

Audition des motionnaires

Se présentent: M^{mes} Marie Vanek, Catherine Gonzalez-Charvet et M. Jean-Pierre Lyon

Les auteurs de la motion ont constaté que certains résidents en ville de Genève ne demandent pas les prestations sociales, alors qu'ils pourraient en bénéficier. Les raisons semblent diverses. Les motionnaires pensent que les personnes touchant des rentes de l'OCPA (Office cantonal des personnes âgées) ou de l'AI devraient recevoir automatiquement les 155 francs. D'après leurs estimations, il y aurait 8000 bénéficiaires de l'OCPA. Environ 3000 personnes «échapperaient» à ces prestations de l'OCPA. M. Lyon souhaite que les travaux de la commission apportent une clarification aux personnes qui s'interrogent sur leurs droits et quant à la lourdeur des procédures. M^{me} Vanek précise que la motion N° 394 a également pour but de ne plus remettre en question les 155 francs, comme ce fut le cas lors de l'étude du budget 1999.

Les personnes auditionnées approuvent un renforcement de l'information, par exemple par l'intermédiaire de dépliants plus visibles à l'Hospice général ou dans les CASS (Centres d'action sociale et de santé).

Un commissaire pose la question du libre arbitre des citoyens et citoyennes. Ne pourrait-on pas diminuer les prestations au profit des allocations? La somme de 155 francs semble déjà très basse aux yeux des motionnaires. En conséquence, ils s'opposent à toute restriction. Ils estiment que l'automatisme devrait s'appliquer à l'ensemble du domaine social, d'autant plus que beaucoup de personnes ont honte de revendiquer une aide financière. En ce qui concerne des dérapages éventuels, on pourrait instituer un contrôle régulier (tous les deux ou trois ans) pour vérifier la situation financière des prestataires. Un commissaire s'élève contre de telles investigations qui peuvent vite revêtir un caractère désagréable.

M. Rossetti, ancien conseiller administratif, avait voulu diminuer les prestations, car il estimait que certaines personnes n'en avaient pas besoin.

Discussion au sein de la commission

Un membre de la commission trouve inacceptable de diminuer les prestations d'un côté pour les distribuer à d'autres.

Pourrait-on connaître le montant des diverses aides de l'Hospice général?

Une autre opinion s'exprime pour suggérer à la commission sociale de ne pas se préoccuper des finances mais des problèmes sociaux et revendique une enquête approfondie au sujet des personnes qui ne réclament rien. L'information devrait parvenir à tout le monde, quitte à ce que tel ou tel individu renonce à toute requête.

En bref: vous avez droit à des prestations, désirez-vous les toucher ou non?

D'autres commissaires jugent que la personne doit avant tout se responsabiliser et effectuer, elle, le premier pas. Mais, rétorquent d'autres, l'Etat et la commune ne doivent-ils pas protéger et aider les faibles? N'est-ce pas la mission essentielle des CASS?

Audition de M^{me} Véronique Pürro, cheffe du Service social, et de M^{me} Kim Pretlot, administratrice du Service social

M^{me} Pürro veut placer la motion N° 394 dans un cadre global. Le Canton prévoit trois niveaux de prestations:

- assistance publique (Hospice général);
- revenu minimum garanti, versé aux chômeurs et chômeuses en fin de droit (via l'Hospice général);
- revenu minimum garanti aux rentiers AVS/AI (par l'intermédiaire de l'OCPA).

Les rentiers AVS/AI bénéficient d'un revenu fédéral d'aide sociale garanti; les prestations complémentaires AVS/AI fédérales sont définies par la Confédération; celles-ci s'ajoutent aux rentes AVS/AI. Ces revenus sont imposables et non remboursables. Bâle, Zurich et Genève ajoutent des prestations cantonales aux rentes fédérales. Genève accorde le taux le plus élevé en ce qui concerne ce complément, soit un minimum cantonal garanti de (prestations de l'OCPA):

- personne seule: 21 737 francs/an (avec loyer pris en charge jusqu'à 12 000 francs);
- couple: 32 791 francs/an (loyer jusqu'à concurrence de 13 800 francs).

En plus, les cotisations d'assurance maladie et les frais médicaux et pharmaceutiques sont pris en compte jusqu'à 25 000 francs pour une personne seule et 50 000 francs pour un couple.

L'abonnement aux TPG est gratuit.

Prestations financières de la Ville de Genève

Elles sont de trois types:

- sociales;
- allocations;
- aides financières ponctuelles.

Les aides précitées sont imposables et non remboursables.

Sociales

Cette rubrique s'applique aux prestataires de l'OCPA, soit 155 francs/mois pour une personne seule. Les comptes de la Ville de Genève (1998) indiquent une somme de 8 696 000 francs.

Allocations

Les personnes qui remplissent certaines conditions (délai de séjour, revenus, etc.) peuvent toucher des allocations qui vont de 155 à 390 francs/mois. Selon les comptes 1998, les allocations versées s'élèvent à 695 235 francs.

Aides financières ponctuelles

Les secours divers et aides financières ponctuelles (par exemple, participation à un déménagement) s'élèvent à 100 000 francs/an.

Le Service social de la Ville de Genève, en 1997, a mené une enquête auprès d'autres communes genevoises:

- 4 n'octroient aucune prestation complémentaire;
- 19 offrent une aide ponctuelle;
- 13 versent une aide mensuelle et ponctuelle;
- 8 attribuent une allocation mensuelle et une aide ponctuelle.

Les communes versent des aides et allocations en vertu d'un revenu déterminant. Il est parfois difficile de connaître les critères exacts d'attribution de ces aides de la part des communes.

Les personnes auditionnées insistent sur le fait que la motion ne vise que les personnes âgées, alors qu'elle devrait s'adresser aux rentiers AVS + AI. D'autre part, il existe une imprécision dans le quatrième considérant de la motion, à savoir que le droit ne se révèle pas automatique pour les prestations de l'OCPA.

Il s'agit de souligner que, pour obtenir des prestations de notre municipalité, il faut d'abord bénéficier d'une rente complémentaire cantonale et avoir un temps de résidence; les aides fédérales n'ouvrent pas la voie de l'aide municipale.

Le règlement municipal qui fixe les conditions pour être bénéficiaire a été modifié par le Conseil administratif de la façon suivante:

Article 6

Le délai de séjour a été ramené de 5 à 2 ans.

L'incidence financière restera marginale.

Article 7

Les personnes placées en institution n'ont plus droit aux prestations sociales. Les résidents reçoivent 300 francs d'argent de poche par mois.

Article 12

Suppression des allocations accordées aux chômeurs et chômeuses en fin de droit. Cela constituait une subvention indirecte à l'Etat (qui diminuait de ses prestations les montants de la Ville de Genève).

Article 23

Les allocations de famille passent de 50 à 100 francs par mois et par enfant, de la naissance jusqu'à 25 ans. Cela constitue une augmentation de 20 000 francs/an.

Questions

A la question de savoir quelle population ne demande pas les prestations municipales, la cheffe du Service social répond que l'on manque de statistiques et de données. Il s'agit de renforcer la coordination avec d'autres communes pour établir des statistiques sociales.

Le Service social veut développer des outils pour mieux cerner les gens concernés et mettre à disposition des services mieux adaptés.

Audition de M^{me} M. Humbert, directrice de Pro Senectute

Pro Senectute est un service privé, spécialisé pour les personnes âgées. M^{me} Humbert précise tout de suite que l'information existe, mais qu'elle ne passe pas partout; en conséquence, il faudrait promouvoir le droit à cette information, même si cela augmenterait le budget de la Ville de Genève. Cette amélioration n'empêcherait pas les personnes de garder leur libre choix. La directrice de Pro Senectute se félicite du passage de la notion de charité ou assistance à celle de prestation. Elle propose que l'OCPA informe, par écrit et en plusieurs langues, les

personnes qui pourraient bénéficier des prestations de la Ville de Genève. Ainsi, un papillon en couleur pourrait accompagner la décision des prestations complémentaires.

M^{me} Humbert souligne que l'AVIVO s'efforce de communiquer beaucoup d'informations. Il ne faut pas oublier que tout le monde ne se rend pas dans les CASS.

Elle plaide pour la continuation du versement des prestations municipales; souvent, ces contributions mettent du «beurre dans les épinards».

Pro Senectute informe systématiquement sa clientèle, tout en laissant le libre arbitre. Certaines personnes âgées n'y ont pas recours par analogie à la notion d'assistance. Il faut relever que Pro Senectute remarque qu'il existe un grand nombre de personnes âgées endettées et que les demandes d'aides financières ont augmenté.

En fin de séance, M. Perler, président, communique la teneur de deux messages échangés entre M^{me} Silvia Bono, directrice de l'OCPA, et lui-même (annexe 2).

Audition de M. Kamerzin, directeur de Pro Infirmis

M. Kamerzin rappelle en préambule que le système de la sécurité sociale suisse est très complexe. Les prestations complémentaires cantonales et les allocations de logement ne sont pas versées d'office. Il estime que les prestations municipales doivent être attribuées à la demande du bénéficiaire. Au plan fédéral, le minimum vital est un droit fondamental, mais il n'est pas écrit. La Confédération doit verser aux cantons les montants qui garantissent ce minimum vital. A Genève, il existe des prestations cantonales complémentaires; elles sont plus élevées que dans d'autres cantons.

A Genève, les personnes handicapées touchent des prestations légèrement supérieures que les personnes avancées en âge (notamment par le fait que l'invalidité n'a guère d'espoir de trouver un travail).

M. Kamerzin est satisfait de la procédure en ville de Genève (versements dans un délai de deux mois et rétroactivité).

Discussion

Tous les invalides demandent-ils les 155 francs à la Ville de Genève?

Pro Infirmis suit 710 situations. Les invalides n'ont en général pas de 2^e pilier et la majorité bénéficie des prestations communales. Les collaborateurs du service attirent l'attention des invalides sur leurs droits. Certains handicapés ne veulent pas recourir aux montants cantonaux ou municipaux.

Les prestations d'aide aux handicapés représentent un budget de 18 millions par année sur le plan suisse et de 600 000 francs au niveau cantonal. Sur le plan fédéral, les personnes à l'AVS ou à l'AI sont traitées de la même façon. A l'âge de l'AVS, l'invalidé maintient ses prestations.

Quid de l'information? Est-elle suffisante?

M. Kamerzin répond que les professionnels de l'action sociale sont tout à fait au courant. La population est informée par l'intermédiaire des services sociaux.

L'OCPA pourrait-il faire davantage lorsqu'il signifie une décision?

Le directeur de Pro Infirmis déclare que des personnes confondent les prestations et que d'autres ont honte de solliciter un secours financier.

Pour les handicapés, n'y a-t-il pas antagonisme entre intégration et ne pas trouver du travail?

Le but visé reste avant tout une réintégration sociale, c'est-à-dire avoir la vie la plus agréable possible et partager le temps libre avec d'autres personnes. L'action sociale va dans le sens que les invalides se prennent en charge par eux-mêmes. Pro Infirmis défend l'autodétermination; il existe des individus qui aiment rester seuls.

Une motionnaire explique que la motion vise à ce que tout un chacun reçoive l'information.

M. Kamerzin conçoit que l'information est primordiale, mais le côté automatique des prestations le gêne beaucoup. Il faut une bonne information, puis la personne concernée doit procéder elle-même à la requête.

Le directeur de Pro Infirmis estime que c'est à la Ville de Genève de veiller à l'information égalitaire pour toutes et tous. Finalement, M. Kamerzin distribue aux commissaires un tableau intitulé: «Normes d'assistance et d'aide sociale dans le canton de Genève pour une personne invalide» (annexe 3).

Débat de la commission

Un membre de la commission a surtout retenu que les personnes auditionnées ne militent pas pour l'automatisme, mais pour une amélioration de l'information.

Un autre commissaire aimerait un texte plus fondamental qui revienne à la notion d'envoi d'un document à tous les bénéficiaires potentiels pour qu'ils se déterminent sur la demande ou non de la prestation municipale.

Une autre voix déclare que c'est au Service social de la Ville de Genève d'informer les personnes; le Conseil municipal doit donner une impulsion dans ce sens.

Une remarque surgit: le titre de la motion aurait dû préciser «rentiers AVS et AI».

Amendement de la commission

Les membres de la commission sociale et de la jeunesse, à l'unanimité, sont d'accord de changer l'invite et de préciser «aux bénéficiaires de l'OCPA» au lieu de «personnes âgées».

Vote

La commission sociale et de la jeunesse, à l'unanimité des 14 membres présents, vous recommande, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, d'accepter l'invite amendée de la motion N° 394.

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal charge le Conseil administratif d'obtenir auprès de l'Etat la liste des personnes résidant en ville de Genève qui répondent aux conditions d'octroi des prestations municipales aux bénéficiaires de l'OCPA et d'informer personnellement chacune d'elles sur la possibilité d'obtenir une prestation municipale de 155 francs par mois.

M. Guy Savary, rapporteur (DC). Vu la situation actuelle et dans l'attente de savoir ce qui se passera à l'Etat, notamment avec le revenu minimum de réinsertion (RMR) qui pourrait avoir de grandes répercussions sur nos prestations et allocations municipales, la commission avait trois choix: le statu quo, l'automatisation des versements ou l'information intensifiée. Comme vous l'avez constaté, elle a opté à l'unanimité – le PDC se ralliera bien sûr à ce choix – pour l'information intensifiée.

L'information peut et doit être améliorée afin de devenir quasiment systématique. Ainsi, l'usager – ou le client, comme on peut l'appeler – pourra en toute connaissance de cause solliciter ou non les prestations municipales ou tout autre service assuré par le Service social de la Ville de Genève. En conclusion, quelle que soit d'ailleurs la destinée du Service social – vous savez qu'un débat fondamental a lieu actuellement au sein de la commission sociale et de la jeunesse concernant la prise en charge individuelle et/ou le travail de proximité et de réseau – l'information restera un point vital dans la relation entre le Service social et ses usagers.

Premier débat

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). Vu le climat régnant dans ce Conseil municipal, on pensait assister à une prise de conscience concernant cette affaire en fonction du dossier établi. AVS minimale, Office cantonal des personnes âgées (OCPA)... La Ville de Genève s'engage énormément dans cette affaire. Disons-le: 8300 personnes – je parle de la commune de Genève – touchent l'AVS, 4900 sont concernées par l'OCPA; une étude très importante est menée, et l'on peut affirmer qu'il n'y a pas d'abus sur ce plan.

Nous nous sommes donc demandé si l'on ne pourrait pas aider ces personnes, sans qu'il soit question de changer la somme ou quoi que ce soit, mais en prenant exemple sur l'AVS et l'OCPA. Il s'agirait d'un soutien automatique pour ces personnes qui sont, on peut le dire, du côté de la pauvreté. Nous avons déposé exprès la motion N° 394 à ce sujet afin qu'elle soit renvoyée à la commission sociale et de la jeunesse et que cette dernière puisse auditionner les responsables de l'Hospice général, de l'OCPA, du département de M. Tornare, cela afin de recevoir une information valable et pour que le Conseil municipal puisse poser des questions et aborder le problème.

Nous nous sommes, nous les motionnaires, complètement trompés! Nous avons demandé nous-mêmes le renvoi en commission, mais nous aurions mieux fait de renvoyer cet objet à M. Tornare; je suis sûr que la prise de conscience du problème aurait alors été différente. Prenez la première page du rapport et lisez le

dernier considérant de la motion: «le recours à l'informatique permet d'établir facilement des listes de personnes répondant à certains critères financiers découlant de leurs déclarations fiscales, de sorte que le versement automatique d'allocations ne pose pas de problèmes». Et quand vous voyez la motion amendée... S'il fallait renvoyer la motion en commission pour qu'elle soit amendée pareillement... C'est comme si nous n'avions rien fait! Moi qui me disais qu'avec une majorité de gauche depuis cinq ans cela allait être facile, je suis en train de me demander où nous sommes!

Voilà, Mesdames et Messieurs. En tout cas, notre groupe votera non à la motion amendée par la commission. Ce ne sera plus un oui unanime de la commission, car notre groupe votera non et j'insisterai là-dessus, je peux vous le dire. Je vous avertis: le Grand Conseil va examiner vendredi prochain la nouvelle loi concernant l'aide et les soins à domicile, ainsi que tout le problème de l'OCPA; cet objet va être renvoyé en commission. Un certain nombre de personnes travaillant à l'Hospice général et au Service social de la Ville vont se mobiliser pour venir assister à cette séance au Grand Conseil et entendre les remarques qui seront faites. Si nous votons cette motion amendée telle quelle, comme elle sera renvoyée au conseiller administratif Manuel Tornare, j'espère, je suis même sûr que lui – je le connais, j'ai été de nombreuses années conseiller municipal avec lui – va réparer l'erreur de la commission. Dorénavant, je vais attirer l'attention des motionnaires qui proposeront des renvois en commission; faites gaffe, parce que vous ne savez pas où vous allez.

M. Jean-Pascal Perler, président de la commission sociale et de la jeunesse (Ve). Monsieur le président, permettez-moi de répondre par votre entremise à Jean-Pierre Lyon quant à certains points. Sur le fond, je suis tout à fait d'accord avec lui pour ce qui est de l'automatisme du versement des prestations municipales. On pourrait se demander pourquoi elle n'existe pas.

Avant de développer mes arguments, précisons que l'AVS n'est pas automatique, il faut la demander. Il se trouve que, lorsque nous avons étudié la motion M-394 demandant l'automatisation du versement aux prestataires, nous sommes aperçus que, si la somme que l'on donnait aux ayants droit – dont on ne peut pas dire qu'ils soient les gens les plus riches de la cité, c'est pourquoi il n'y a aucune raison de leur enlever leurs acquis – devait être augmentée de façon à toucher plus de gens, il faudrait viser d'autres personnes que celles qui touchent cet argent aujourd'hui. En effet, les prestataires bénéficient déjà d'une AVS minimale et du soutien de l'OCPA; finalement, on ne toucherait donc pas vraiment les personnes qui en ont vraiment besoin. Voilà déjà un premier élément de réponse, ce qui signifie que ce n'est peut-être pas une bonne idée d'augmenter cette somme en l'état.

Deuxième point à relever: Monsieur Lyon, nous avons quand même procédé à quelques auditions comme celle de Pro Senectute ou de Pro Infirmis, afin de savoir ce qu'ils pensaient de l'automatisation. Il se trouve que la plupart des allocataires ne veulent pas recevoir l'argent automatiquement, mais veulent faire la démarche de le demander et montrer qu'ils ne sont pas des assistés. Les gens ne veulent pas être assistés malgré eux, c'est un fait, une réalité; je n'y peux rien, c'est comme ça.

Finalement, puisque la commission sociale et de la jeunesse s'est aperçue qu'il y avait des gens que l'on n'arrivait pas à toucher avec les prestations ni avec les allocations, elle a estimé qu'il fallait augmenter l'information. Reprenons la motion M-311 votée et renvoyée au Conseil administratif tout à l'heure: les motions M-311 et M-394 sont tout à fait complémentaires. Je vous invite donc, Mesdames et Messieurs, à voter assez rapidement la motion M-394 amendée par la commission.

M. Daniel Künzi (AdG/SI). Hélas, les pauvres ne se nourrissent pas d'enquêtes, bien qu'ils puissent les digérer. Evidemment, cette motion a quand même créé un trouble; en effet, elle demandait en substance l'automatisme des aides complémentaires, et l'on se retrouve maintenant avec un texte amendé qui demande l'automatisme de l'information! Ce n'est pas exactement la même chose! Quant à nous, Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants), nous ne pouvons pas nous opposer à ce que les personnes reçoivent une information qui leur permettrait enfin d'accéder à ces aides dont elles ont grand besoin. Nous voterons donc cette motion.

Cependant, nous ne sommes pas satisfaits; nous sommes même un peu en colère. Nous envisageons donc naturellement, dans un prochain avenir, de déposer à nouveau une motion semblable adaptée au goût du jour, c'est-à-dire à l'embellie des finances genevoises, pour une augmentation substantielle de l'aide aux personnes vivant dans la pauvreté à Genève.

M. Alain Fischer (R). J'interviens pour répondre à mes camarades de l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants). Je suis quand même étonné par le fait que, si l'on regarde le résultat du vote en commission, 14 personnes ont voté pour la motion amendée; si je ne me trompe pas, il manquait donc une personne et, par conséquent, j'imagine bien que le groupe SolidaritéS et Indépendants a voté la motion amendée, puisque l'un de ses deux commissaires était présent. Je pense que Pro Senectute et Pro Infirmis ont été auditionnés longtemps, la commission s'est penchée de longues heures sur ce dossier et n'a pas trouvé d'autre issue que l'amendement qu'elle a apporté à la motion. C'est pour cela que le groupe radical votera la motion ainsi amendée.

M^{me} Liliane Johner (AdG/TP). J'adhère tout à fait aux propos de mon camarade Jean-Pierre Lyon, mais il faut savoir que, au terme de ses travaux, la majorité de la commission n'aurait malheureusement pas voté l'automatisme des prestations municipales. Pour ne pas voir cette motion complètement refusée, nous avons donc choisi la voie de l'acceptation d'un amendement. Nous serons cependant très attentifs au fait que la mise en place du RMR pourrait entraîner la suppression des prestations municipales, et nous analyserons tout d'abord les montants de ces revenus minimaux. Nous le disons ici: il ne sera pas dans nos intentions d'accepter une diminution des revenus, ni de ceux des personnes âgées, ni de ceux des plus démunis.

M. Manuel Tornare, conseiller administratif. Comme l'a souligné Jean-Pierre Lyon – je le remercie de ses louanges; louanges en automne, critiques cet été – une meilleure information a déjà commencé à être diffusée au sein de mon département depuis le 1^{er} juin 1999. Je remercie encore Jean-Pierre Lyon de sa confiance. Voici une petite anecdote: savez-vous, Monsieur Lyon, que, lorsque la *Tribune de Genève* a décrit l'excursion sur le Léman des prestataires de la Ville – c'était au mois de septembre – le lendemain, de nombreux démunis ont pris contact avec le Service social et ont écrit à mon département pour dire qu'ils avaient droit à ces prestations? Ils ne les avaient jamais demandées, parce qu'ils n'étaient pas au courant qu'ils y avaient droit; cela prouve bien qu'une meilleure information est nécessaire, dans les CASS (centres d'action sociale et de santé) et auprès du public. Monsieur Künzi, je suis d'accord avec vous; il faut aussi faire en sorte que les fonctionnaires travaillant dans les CASS – tel est le but de la réforme du Service social – aillent sur le terrain pour se rendre compte si des besoins en prestations de ce type existent.

Je suis d'accord avec la remarque de M^{me} Liliane Johner: une épée de Damoclès est suspendue sur les prestations municipales. En effet, avec la réforme de la politique sociale de l'Etat – je ne parle pas de la Ville, mais bien de l'Etat – les trois lois actuellement en discussion au Grand Conseil pourraient être votées – je parle au conditionnel – avant la fin de l'année civile, il existe une menace de suppression des prestations offertes par les communes. Pourquoi? Parce que l'Etat voit d'un mauvais œil ce qui représente selon lui une inégalité de traitement d'une commune à l'autre. Il faudra donc peut-être trouver d'autres moyens communaux pour atteindre les personnes dans le besoin, et nous y veillerons. Tel est également le but de notre réforme, je le répète: aller vers les démunis et ne pas attendre les bras croisés derrière des bureaux que ces personnes viennent à nous. Voilà, Mesdames et Messieurs, ce que je voulais dire à propos de cette motion N° 394.

M. Pierre Reichenbach (L). Le groupe libéral acceptera la motion amendée par la commission et figurant dans le rapport M-394 A. Nous remercions M. Tornare de ces informations.

Mise aux voix, la motion amendée par la commission est acceptée à la majorité (1 opposition).

Elle est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal charge le Conseil administratif d'obtenir auprès de l'Etat la liste des personnes résidant en ville de Genève qui répondent aux conditions d'octroi des prestations municipales aux bénéficiaires de l'OCPA et d'informer personnellement chacune d'elles sur la possibilité d'obtenir une prestation municipale de 155 francs par mois.

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

5. **Rapports de majorité et de minorités de la commission ad hoc Saint-Gervais chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue:**
- de l'adoption du projet de résolution relative à la nécessité de la construction d'un parking et de sa dimension;
 - de l'ouverture d'un crédit de 230 000 francs, complémentaire au crédit de 300 000 francs, voté le 25 juin 1996, destiné à l'organisation d'un concours restreint d'architecture pour l'aménagement de places et de rues;
 - de l'ouverture d'un crédit de 700 000 francs destiné à l'information publique (PR-469 A/B/C/D)¹.

A. Rapporteur de majorité: M. Christian Zaugg.

La commission ad hoc Saint-Gervais, présidée par M. Roberto Broggin, s'est réunie à neuf reprises pour examiner lesdites propositions. Elle a auditionné le conseiller administratif en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, M. Christian Ferrazino; des représentants de son dicastère; M. Pierre-Alain Schusselé, administrateur de Charles Rochat & Cie; les Habitants associés de Saint-Gervais; M. Christian Kronegg, délégué du Service des constructions de Maus Frères SA; des locataires, membres de l'Association Espérance (27, rue Rousseau); M. Jean-Jacques Oberson, architecte, et l'entreprise Transitec, mandatée par la Ville pour étudier les problèmes de circulation dans le quartier de Saint-Gervais.

Le rapporteur tient à adresser l'expression de sa reconnaissance à M^{me} Saskia Petroff, secrétaire, sans qui ce rapport n'aurait pu être réalisé. Il remercie également M^{mes} Marie-Cécile Vérolet et Guenevere Psychère, qui ont pris, plus occasionnellement, des notes.

Séance du 16 septembre 1999

Il s'agit, pour l'essentiel, de la présentation des deux propositions du Conseil administratif faites par M. Christian Ferrazino, magistrat en charge du département concerné, qui vient accompagné de deux de ses collaborateurs: MM. Michel Ruffieux, directeur de la Division de l'aménagement et des constructions, et Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public.

Les grandes lignes du projet sont rappelées à la commission par MM. Gfeller et Ruffieux, qui relèvent que ces deux propositions répondent aux souhaits exprimés par le Conseil municipal lors de la précédente législature, à savoir:

¹ «Mémorial 156^e année»: Proposition, 4438.

- réhabiliter le quartier de Saint-Gervais;
- étudier la faisabilité d'un parking souterrain pour répondre aux problèmes de stationnement;
- rendre la place Grenus aux piétons en déplaçant les trémies d'accès et,
- via un concours d'architecture, présenter un crédit d'étude pour cet objet au Conseil municipal.

Ces desiderata ont été précisés dans le rapport intermédiaire N° 31 A de la commission ad hoc Saint-Gervais, qui indiquait les objectifs d'aménagement à poursuivre:

- «– la place Grenus devrait être restituée aux piétons, ce qui implique la suppression des trémies d'accès au parking de La Placette;
- le parking de la place Simon-Goulart devrait être supprimé et cette place devrait être réaménagée;
- la place de Saint-Gervais devrait être réhabilitée;
- les rues piétonnes ou accordant la priorité aux piétons devraient, dans la mesure du possible, être conçues sans trottoir et sans place de stationnement;
- un nouvel accès devrait être trouvé pour les camions desservant La Placette. Si cela s'avère nécessaire, la réalisation de ce nouvel accès pourra impliquer la suppression des logements de l'immeuble du XIX^e siècle appartenant à La Placette, situé dans la rue Rousseau. Au cas où la réalisation d'un nouvel accès pour les camions de La Placette impliquerait la démolition de l'immeuble, il conviendra, dans la mesure du possible, d'essayer d'en préserver la façade.»

Différents scénarios sont ensuite présentés à la commission en ce qui concerne le parage des véhicules en surface et/ou en sous-sol, qui font apparaître que la solution moyenne (augmentation du parking souterrain et suppression sensible de places extérieures), préconisée par le Conseil administratif dans la proposition N° 469, est la meilleure. Il est également indiqué que le coût global de l'ouvrage (parking et tunnels compris) est estimé à 29 millions de francs.

M. Ferrazino prend, lui, un peu de distance vis-à-vis du projet, qu'il estime surdimensionné et coûteux. Il ne voit pas la nécessité de créer de nouvelles places de stationnement et ne souhaite pas que l'immeuble de la rue Rousseau soit démoli. Il se prononce pour une diminution sensible du trafic automobile dans ce quartier et pour la réalisation de rues piétonnes ou résidentielles. M. Ferrazino conclut en invitant la commission à étudier les choses bien à fond en procédant à toutes les auditions utiles à la compréhension du problème. Il évoque l'existence d'une convention, établie en 1964 entre la Ville et La Placette, qui pourrait rouvrir la discussion en ce qui concerne les trémies d'accès au grand magasin.

Séance du 30 septembre 1999

Il s'agit d'une réunion au cours de laquelle le département de l'aménagement, des constructions et de la voirie a tenu à donner sa position de façon détaillée. M. Gfeller, puis M. Ferrazino, ont tour à tour pris la parole.

M. Gfeller poursuit sa présentation de l'aménagement futur du quartier de Saint-Gervais. Il tient à présenter les documents de base en fonction desquels la Ville élabore ses propositions. Les objectifs du Conseil administratif concernent les aspects de l'aménagement du domaine public, à savoir rendre la place Grenus aux piétons, réaliser un nouvel aménagement de la place Saint-Gervais créer d'une vaste zone piétonne sans trottoirs ni places de parc. Le document de base pour cette étude est le plan de Circulation 2000, qui précise les zones où les piétons auront la priorité. Au niveau de la Ville de Genève, il existe un autre document de référence: le plan directeur des zones piétonnes. Et, pour faire suite au plan de Circulation 2000, il existe aussi le plan Genève 2001. Il faut noter que l'on n'étudie pas le quartier de Saint-Gervais pour lui-même, mais dans un ensemble plus large. Ainsi, la priorité aux piétons à la place Cornavin est envisagée dans le cadre du projet de ligne de tram, de même pour la place Bel-Air. Le pont de l'Île est perçu comme une connexion avec la rive gauche et ses rues marchandes, etc. On se sert aussi des études faites dans le cadre du projet Au Fil du Rhône, notamment dans la partie concernant les voies de passage entre Saint-Gervais et le centre-ville. Un autre aspect important pour l'aménagement est d'étudier et de tenir compte de l'histoire du lieu. La ville ancienne de la rive droite était un pendant de la Vieille-Ville. Le faubourg de Saint-Gervais se présentait comme un lieu d'artisanat et d'industrie: indiennes et horlogerie. Le temple de Saint-Gervais témoigne du passé religieux de cette partie de la ville. Lorsque les fortifications ont été démolies, le Conseil d'Etat a décidé d'urbaniser les terrains ainsi libérés autour de Saint-Gervais. Par exemple, la gare se trouve aujourd'hui à l'emplacement d'une ancienne porte de la ville. Ce secteur a été assaini: la place Grenus a été créée lors de l'une de ces opérations d'assainissement. Le quartier a été sans cesse remanié: des passages ont été créés entre les immeubles. Un plan de site a été dessiné pour permettre une rénovation du quartier en concertation avec ses habitants. Ce plan a influencé la rénovation de certains bâtiments; certaines places résultent de ces opérations de rénovation, d'autres ont été créées pour ouvrir le quartier sur le Rhône. Enfin, on a continué à en créer au cours d'opérations d'assainissement plus récentes. C'est pourquoi on ne peut envisager un traitement uniforme de tous ces espaces publics: chaque lieu a son histoire. Les rues, elles, sont construites sur un même modèle: elles sont effilées, avec des trottoirs étroits et, maintenant, des places de parc. De nombreuses villes d'Europe connaissent ce type de rues et vivent très bien avec, alors que, à première vue, cela pourrait paraître peu pratique pour l'aménagement.

Proposition: quartier de Saint-Gervais

L'idée forte en matière d'aménagement de ce quartier est donc de rendre l'intérieur en priorité aux piétons. En Suisse, on n'est pas au point concernant les règles de circulation dans les zones de déambulation (Flanierzone - zone de tranquillité). La planification actuelle privilégie la création de rues résidentielles, dans lesquelles le piéton a la priorité sur l'automobiliste mais où les véhicules ont le droit de circuler sans entrave en limitant leur vitesse. L'autre option est liée à certaines rues, en fonction de la symbolique du lieu.

Le projet prévoit de mettre en place un système de boucle pour empêcher le trafic de transit dans la zone. Les commerçants étaient à l'origine de cette demande. Cela permettrait de préserver les rues majeures comme les rues Lissignol, des Etuves, etc. On pourrait aussi se montrer plus drastique en proposant une zone piétonne plus étendue. Dans ce cas, il faudrait supprimer les trémies d'accès pour les voitures et les camions.

Dans toutes les variantes que l'on a envisagées, une partie du quartier serait privilégiée au détriment d'une autre. Il faudra donc effectuer une pondération des intérêts particuliers.

La proposition N° 469 comporte la suppression de 165 places de parc en surface pour la mise en zone piétonne de la place Grenus, de la rue des Etuves, de la rue Rousseau et d'une partie de la rue Lissignol.

Les opérations concernant la rénovation des rez-de-chaussée des immeubles offrent des possibilités pour l'organisation de concours. Il faudra prendre en compte l'ensemble du quartier pour l'aménagement des places et des rues. Il existe trois possibilités de concours: 1) un premier type suppose la mise en discussion d'une problématique donnée entre un certain nombre de bureaux d'architectes qui débouche sur la création d'une sorte de plan directeur de quartier pour ensuite aménager les parties du quartier selon les règles du concours traditionnel; 2) le concours d'idées sur un thème général (que faire d'un quartier donné?); 3) un concours d'architecture sur un nombre restreint de lieux majeurs. C'est ce modèle qui a été choisi. Pour l'organiser, il faut un complément d'étude, son objectif étant de dégager les lieux majeurs et de tracer des cheminements à l'intérieur du quartier tout en assurant une circulation extérieure pour le transit.

M. Ferrazino pense qu'il serait bien de sérier les propositions. Il regrette qu'elles aient été présentées au Conseil municipal le 18 mai 1999. En effet, le nouveau Conseil administratif, dans l'état actuel de la politique qu'il poursuit, ne se reconnaît pas dans cette proposition. M. Ferrazino a lui-même fait campagne sur la base d'un moratoire sur tout nouveau parking au centre-ville; or, ici, c'est le contraire qui est présenté. La résolution a toutefois le mérite de susciter le débat, car problème il y a, et de permettre au Conseil administratif d'opérer des choix. Ainsi, par exemple, la place Grenus, devenant une zone piétonne, doit voir disparaître la grosse trémie d'accès au parking de La Placette qui l'enlaidit. Mais,

attention, il ne faudrait pas l'enlever de cet endroit pour la reconstruire telle quelle ailleurs. Un parking agrandi, en créant un certain nombre de places supplémentaires, pourrait certes amortir dans une certaine mesure le coût des travaux, mais il convient cependant d'avoir à l'esprit que la place de parc reviendrait à 98 000 francs, ce qui est un record! Devant cette situation, La Placette a envisagé de construire une entrée pour les camions en démolissant son immeuble locatif de la rue Rousseau mais avec le devoir, dû à une obligation légale, de recréer les logements supprimés, par exemple sur le terrain du Petit Jacob. Le problème demeure cependant, car la Ville ne cède habituellement ce type de parcelles qu'à des coopératives d'habitation pour faire du logement social. Le magistrat conclut en indiquant que le Conseil administratif a fini par trouver un accord avec le Département cantonal de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL) en ce qui concerne la rénovation des immeubles, qui sont, comme chacun le sait, dans un triste état. Ce compromis permet à la Ville d'obtenir tout de suite 15% de la somme fixée comme bonus à la rénovation et autorisera l'Etat à diminuer l'enveloppe globale s'il estime que les coûts prévus apparaissent trop élevés.

Ayant brossé un tableau complet de la situation, le magistrat estime qu'il est trop tôt pour parler de l'information et du concours. Il faut d'abord dégager les options: les accès de la place Grenus: la diminution des places de parc en surface doit-elle être compensée par des places en sous-sol ou le nombre total de places doit-il être diminué progressivement? Il faut aussi mener une discussion financière pour déterminer les conséquences de l'application de la convention entre la Ville et La Placette. Lors d'une rencontre avec le grand magasin, on avait envisagé la possibilité que les camions s'arrêtent devant le magasin et soient descendus par ascenseurs dans le sous-sol pour y être déchargés. Mais cela pose des problèmes pratiques et esthétiques par rapport aux installations de monte-charge.

Il est demandé pourquoi la Ville propose des rues résidentielles en lieu et place de rues piétonnes.

M. Gfeller indique qu'il n'y a pas de préjugé en faveur de l'une ou de l'autre. On cherche à satisfaire les objectifs et les besoins de chaque quartier. Il faut en analyser la structure pour savoir si l'on est en présence d'un quartier résidentiel, mixte ou d'activités. Il faut aussi garantir l'accès des véhicules des habitants et déterminer les déplacements des deux-roues, des piétons, des ambulances et autres véhicules de secours. S'il s'agit d'un quartier résidentiel sans livraisons et sans stationnement privé, on peut alors créer une rue piétonne. Mais cela est quasiment impossible au centre-ville. Dans les quartiers proches du centre, on étudie les variantes dans des groupes de travail et de concertation. Dans les zones en développement, les choses sont prévues dans les plans d'origine. Il ne faut pas oublier que les usagers ne respectent pas toujours les règles et qu'il faut souvent installer des chaînes ou des bornes. A Genève, il conviendrait de mettre ces différents problèmes à plat entre les différents services.

M. Ferrazino indique, pour conclure, que la définition de la zone piétonne figure dans la loi sur la circulation routière, mais que, à son avis, elle doit être réactualisée, car elle ne correspond plus à la réalité.

Séance du 7 octobre 1999

La commission entreprend, à cette occasion, de faire le tour du quartier de Saint-Gervais, pour un bain de concret, avec de nombreux arrêts devant les endroits sensibles.

Séance du 28 octobre 1999

La commission a décidé de recevoir et d'entendre M. Pierre-Alain Schusselé, administrateur de Charles Rochat & Cie (Marjolaine), ainsi que des représentants des Habitants associés de Saint-Gervais (HASG): M^{mes} Christine Wagnières et Isabelle Matter.

M. Pierre-Alain Schusselé se présente: instigateur à l'origine du projet d'agrandissement du parking de La Placette à 526 places supplémentaires (projet abandonné aujourd'hui), il est, en tant que responsable des immeubles en restauration N^{os} 6, 8 et 10 de la place Grenus et 9 de la rue Rousseau, l'animateur d'une réflexion menée conjointement avec la Ville de Genève concernant l'aménagement de ces lieux et du quartier plus généralement. M. Schusselé rappelle qu'il a déjà été auditionné par la commission ad hoc Saint-Gervais en 1995. Après avoir distribué à ses membres une plaquette intitulée *Réhabilitation du quartier de Saint-Gervais*, il présente la genèse de sa démarche et les raisons qui l'ont conduit à demander à être entendu une nouvelle fois aujourd'hui par la commission:

- Responsable des immeubles N^{os} 6, 8 et 10 de la place Grenus et 9 de la rue Rousseau, sa préoccupation première a été de trouver des solutions pour assurer le confort des habitants de ces habitations: il s'agit principalement de remédier aux nuisances dues au parking de La Placette (fermé la nuit et donc destiné uniquement aux visiteurs), situé à la place Grenus, dont les rampes d'accès constituent une «hérésie» à cet endroit. M. Schusselé rappelle différentes solutions envisagées dans ce but:
- a) creuser un tunnel qui passerait sous les immeubles de la place Grenus, après démolition de ceux-ci en vue d'une reconstruction ultérieure, et qui conduirait au parking de La Placette. Cette solution n'a pas été retenue, et les immeubles en question sont actuellement en cours de restauration; c'est donc plutôt l'idée de leur réhabilitation qui a primé;

b) à la suite de cette première éventualité non retenue, on a conçu l'idée d'un parking complémentaire à celui de La Placette, sous la place Grenus, dont l'accès serait assuré par des tunnels, également souterrains. Puis est intervenu le plan de Circulation 2000, qui vise à éviter le trafic de transit dans des «poches» de quartier sans nuire à l'accessibilité de ces derniers. Il est donc apparu pertinent, à la lumière de ce document, de refouler le trafic et le stationnement automobiles de surface. L'Association du faubourg de Saint-Gervais, regroupant des commerçants et des habitants du quartier, a été la seule à entrer en matière quant à cette démarche. La construction d'un parking et de tunnels souterrains y conduisant s'inscrit dans l'idée générale de la réhabilitation du quartier.

La préoccupation de l'aménagement de la place Grenus s'est ainsi étendue à l'ensemble du quartier de Saint-Gervais, et la réflexion porte aujourd'hui également sur les points suivants:

- l'aménagement de la place Simon-Goulart en aire de détente et de dégagement pour le temple de Saint-Gervais;
- l'aménagement du quai des Bergues en promenade;
- la requalification des places de Saint-Gervais, Grenus, Chevelu et des Bergues;
- une destination prioritairement piétonne de l'ensemble des voiries du périmètre.

Il restait alors à convaincre le groupe Placette, à qui une convention assure une concession d'utilisation du domaine public jusqu'au milieu du siècle prochain, et qui n'est pas en position de demandeur vis-à-vis de ce projet. La Placette a accepté d'entrer en matière, à condition que la demande de permis qu'elle a déposée pour le réaménagement de l'accès des livraisons à l'emplacement de l'immeuble N° 27 de la rue Rousseau trouve une issue favorable (lettre de Maus Frères SA datée du 1^{er} octobre 1997 et signée par M. Kronegg, cf. p. 8 de la plaquette distribuée par M. Schusselé). M. Schusselé rappelle que cet emplacement a également été choisi par le groupe Ville-Etat pour résoudre le problème des livraisons du grand magasin, celui qui avait été initialement envisagé à la rue de Coutance n'ayant pas été retenu en raison de la circulation des TPG dans cette rue. Le principe de la reconstruction éventuelle, si nécessaire, de l'immeuble du N° 27 de la rue Rousseau a été admis par la commission ad hoc Saint-Gervais en juin 1996.

Aujourd'hui, M. Schusselé est surtout venu présenter à la commission un calcul du coût de réalisation du projet d'un parking souterrain de 300 places sous la place Grenus qui permettrait de dégager des places en surface et de déplacer les trémies d'accès situées actuellement sur la place Grenus; ce projet est compatible aussi avec l'idée d'aménager un nouveau quai d'approvisionnement de La Pla-

cette au N° 27 de la rue Rousseau. M. Schusselé distribue la copie d'un texte qu'il adresse à la commission ad hoc Saint-Gervais et au Conseil municipal, où sont exposés la genèse de sa démarche telle qu'il vient de la retracer et le résultat du calcul des coûts de réalisation de ce parking.

Le prix de construction s'élèverait à un total de 33 700 000 francs, soit:

- 12 500 000 francs pour les voies d'accès;
- 20 000 000 de francs pour le parking (300 places);
- 1 200 000 francs pour l'aménagement de la place Grenus.

M. Schusselé insiste sur l'évidence qu'aucune étude sur le financement de ce projet ne peut être initiée sans détermination politique et signale qu'ont participé à l'étude pour l'établissement de ce coût: la Fondation des parkings, Perret Constructions SA et Zschokke Entreprise Générale SA (cf. plaquette p. 23). Bien qu'initiateur, à l'instigation surtout de M. Ketterer et de M^{me} Burnand, de l'ensemble du projet, M. Schusselé s'est toujours adressé à des spécialistes (architectes, ingénieurs, constructeurs) et les a consultés notamment quant aux emplacements à choisir et aux moyens de procéder (cf. plaquette p. 23). Il s'est inspiré, lors de la réflexion menée dans ce cadre, de ce qui a été réalisé à la place des Terreaux, à Lyon.

Il est demandé à M. Schusselé de commenter les différentes variantes proposées en page 6 de la proposition N° 469.

M. Schusselé rappelle que le projet d'agrandissement à 500 places du parking actuel n'a plus cours aujourd'hui. La variante réduite prévue maintenant se limite à une extension de 304 places. M. Schusselé, après de nombreuses relectures des différentes variantes envisagées, pense que c'est la deuxième qui est la plus adéquate, étant entendu que la démarche viserait à supprimer des places en surface pour les transférer en sous-sol de la place Grenus.

M^{me} Wagnières commence par excuser l'absence de M. Nicolas Frey, retenu pour des raisons professionnelles, et distribue un petit dossier préparé par l'HASG, qui retrace les principales démarches, remarques et prises de position de l'association quant à l'aménagement du quartier de Saint-Gervais. M^{me} Wagnières en résume rapidement les grandes lignes.

L'HASG a été fondée en 1980; deux groupes de travail ont été formés alors: le premier s'occupe du patrimoine et de l'habitat (et traite entre autres sujets du tissu social de Saint-Gervais), et le deuxième de la circulation et de la qualité de vie dans le quartier. La problématique à l'ordre du jour est celle de la construction ou non d'un parking complémentaire à celui de La Placette. A ce propos, M^{me} Wagnières rappelle que l'autorisation de construire le magasin de La Placette date de 1963. En 1977, les habitants du quartier déposent au Conseil

municipal une pétition exprimant leur mécontentement face aux nuisances dues entre autres au parking de La Placette. En 1981, l'HASG élabore un premier plan visant à supprimer la circulation de transit dans le quartier et à réaménager celui-ci pour le rendre plus agréable et éviter qu'il ne soit étouffé par les automobiles. En 1983, deux architectes mandatés par l'HASG prévoient de déplacer le long de La Placette la trémie de la place Grenus, mais ce plan a été rendu caduc par celui de Circulation 2000; son existence montre cependant que l'HASG s'était déjà investie à l'époque vis-à-vis de ce problème, même si aujourd'hui la situation a évolué et que cette proposition n'est plus valable.

M^{me} Wagnières signale que l'HASG représente un groupe de base, un noyau solide d'habitants de Saint-Gervais; il y a bien sûr du va-et-vient, des départs et l'arrivée de nouveaux habitants, mais la position de l'HASG est restée la même au cours des années: l'association est favorable à l'aménagement de la place Grenus en zone piétonne et défavorable à la création de nouvelles places de parking en sous-sol. Les habitants de Saint-Gervais sont presque toujours des personnes de condition modeste bénéficiant de la possibilité d'habiter des HLM ou recevant des aides au logement et qui, dans leur grande majorité, ne possèdent pas de voiture. M^{me} Wagnières donne son propre exemple: dans son immeuble, seules deux familles sur treize disposent d'un véhicule. Il leur est aisé d'ailleurs d'utiliser d'autres moyens de transport, la région étant bien desservie par les TPG. La création d'un parking complémentaire ne présente donc pas un grand intérêt pour les gens du quartier.

En 1987, les plans établis par M. Janos Farago prévoyaient la création de 200 places de parking sous la place Grenus et le déplacement des trémies d'accès à la rue Grenus, devant le magasin Bally. Ce projet a donné lieu à une nouvelle pétition, jugée fondée (12 oui, 1 non, 2 abstentions) dans son rapport du 4 février 1987 par la commission des pétitions, qui l'a renvoyée au Conseil administratif. Depuis vingt ans, environ une fois par année, diverses autorités ont reçu des représentants des habitants du quartier et leur ont demandé s'ils maintenaient toujours leur position négative face à l'agrandissement du parking de La Placette; la réponse de l'HASG n'a jamais changé, l'association y a toujours été opposée. C'est en 1995 que les habitants du quartier ont été entendus par les autorités pour la dernière fois.

M^{me} Wagnières rappelle que le nombre de places existant déjà en sous-sol dans le quartier est assez élevé, que le parking de La Placette en compte plus de 300, l'ensemble de la zone en totalisant 3290 en sous-sol (à noter que le parking du Seujet, qui appartient à la Fondation des parkings, est en général relativement vide). En outre, le parking du Mont-Blanc ne se situe pas très loin et convient bien pour les personnes souhaitant faire des achats dans le quartier, celles-ci pouvant se déplacer à pied pour se rendre dans les divers commerces. Les petits commerçants ne sont donc pas défavorisés par la situation actuelle, mais ce n'est évidem-

ment pas le cas de La Placette, qui est pourtant le seul grand magasin du centre-ville à posséder un parking en sous-sol.

L'HASG a rencontré des représentants de La Placette à plusieurs reprises, notamment afin d'évoquer le problème de l'accès pour les livraisons du magasin. Dès 6 h du matin en effet, les camions qui vont décharger leur marchandise commencent à se succéder à la place Grenus; il est vrai que le quai de déchargement actuel n'est plus adéquat pour les besoins de La Placette et qu'il suffit d'une voiture mal garée pour bloquer tous les camions. L'autorisation de construire pour La Placette délivrée en 1996 par M. Philippe Joye n'était pas doublée d'une autorisation pour l'accès des camions. M^{me} Wagnières souligne que La Placette doit trouver une solution à ce problème qui soit à la fois plus efficace pour le magasin et plus adéquate pour le quartier, condition nécessaire pour permettre ensuite l'aménagement de ce dernier en zone piétonne. L'énorme trémie de la place Grenus est une aberration et cause beaucoup de nuisances. M^{me} Wagnières évoque ensuite une étude, datant de 1988 mais toujours valable aujourd'hui, réalisée par l'EPFL sur mandat du Département de justice et police: il y est montré que 80% des gens circulant dans le quartier se rendent à La Placette (qui bénéficie aussi d'arrêts de bus situés devant ses portes) et que, vu le coût élevé de son parking, les personnes travaillant toute la journée dans la région ne s'y garent pas.

M^{me} Wagnières souhaite enfin évoquer la question des immeubles propriété de la Ville, étant elle-même locataire d'une librairie de bandes dessinées au 9 de la rue des Etuves. Depuis des années, la Ville promet de procéder à des travaux dans ses immeubles, travaux qui à ce jour n'ont pas encore été réalisés, obligeant les commerçants et les habitants à vivre une situation d'indécision assez difficile. Les immeubles de la rue des Etuves sont actuellement dans un état assez défec-tueux et n'offrent à leurs habitants que des conditions de logement précaires. Les loyers HLM de ces bâtiments une fois rénovés devront aussi rester abordables pour les gens du quartier: si ces immeubles en régime HLM sont destinés en principe à des ménages gagnant moins de 90 000 francs par an, il faut savoir que, parmi les habitants de Saint-Gervais, le salaire annuel pour une famille ne se monte souvent pas à plus de 60 000 francs. Enfin, il serait bon d'insonoriser les cafés situés à la rue des Etuves, lesquels sont très bruyants et dérangent les habitants du lieu.

Séance du 18 novembre 1999

La commission auditionne M. Christian Kronegg, délégué du Service des constructions de Maus Frères SA, ainsi que M^{mes} Véronika Steinacker, Dominique Rey, MM. Arnaud Frauenfelder et Jo Nyenama, représentants de l'Association Espérance.

M. Kronegg remercie la commission d'avoir répondu favorablement à sa demande d'audition. Il est venu présenter le point de vue de La Placette concernant le réaménagement du quartier de Saint-Gervais et la proposition N° 469 du Conseil administratif. Depuis sa dernière audition par la commission, deux faits nouveaux sont à noter: en premier lieu, les élections ont eu lieu et la composition des membres de la commission a changé, les commissionnaires présents aujourd'hui ne l'ont donc pas encore entendu; en deuxième lieu, depuis deux ans a été entreprise la rénovation de La Placette, qui durera jusqu'en septembre 2000, marquant ainsi le début d'une «troisième génération» dans l'histoire du magasin depuis son ouverture au milieu des années soixante.

M. Kronegg annonce que deux immeubles appartenant à La Placette, aux N°s 29 de la rue Rousseau et 12 de la rue Cornavin, qui étaient squattés depuis des années, sont actuellement en phase finale de rénovation; il s'agit d'une opération qui a coûté près de 2,5 millions de francs et qui sera terminée dans un mois, permettant à des habitants de s'y installer entre cette date et mars 2000 déjà. Il s'agira donc d'immeubles locatifs, et les loyers en seront bon marché; seul le rez-de-chaussée sera occupé par des boutiques, qui loueront elles aussi cet emplacement à La Placette. M. Kronegg rappelle que, lorsque celle-ci a déposé sa demande de permis pour l'aménagement d'un accès-camions à l'emplacement du N° 27 de la rue Rousseau, plusieurs associations ont fait recours contre cette requête en l'accusant de vouloir démolir nombre d'immeubles; le fait qu'une décision à ce sujet tarde à être prise permet au grand magasin de montrer ses bonnes intentions, puisque, sur les quatre bâtiments dont Maus Frères est propriétaire dans ce secteur - à savoir les N°s 27 et 29 de la rue Rousseau et les N°s 12 et 12 bis de la rue Cornavin - deux sont déjà presque entièrement rénovés. M. Kronegg signale que les squatters qui y logeaient auparavant ne payaient pas de loyer, contrairement aux nouveaux habitants qui vont s'y installer; cette rénovation est donc aussi une bonne opération pour La Placette.

M. Kronegg informe la commission qu'il a eu des contacts avec M. Pierre-Alain Schussel, la «cheville ouvrière» du projet de réaménagement du quartier de Saint-Gervais, qui l'a tenu au courant des développements suivis par la question. M. Kronegg tient à ce propos à souligner la place importante qui revient au grand magasin dans l'ensemble de ce projet et rappelle que, personnellement, il ne travaille pas exclusivement pour La Placette à Genève mais pour Maus Frères et le groupe Manor, qui ont des projets dans toute la Suisse et dont Genève ne constitue pas l'unique pôle d'intérêt. M. Kronegg a eu des contacts dès 1987 avec M. Farago, dont la proposition était de créer un parking supplémentaire sous la place Grenus, sans aménager une rampe spéciale pour les camions mais en modifiant la rampe actuelle pour leur faciliter l'accès. La convention liant la Ville de Genève à La Placette stipule que cette rampe doit pouvoir donner accès éventuellement à un parking sous la place Grenus; c'est à cet effet qu'elle a été construite

sur des pieux qui permettent de creuser tout autour sans causer de danger, et c'est pour cette raison qu'elle ne descend pas directement, mais progressivement, pour mener au sous-sol.

Ce projet resta quelque temps dans des dossiers au fond d'un tiroir jusqu'à ce que M. Schusselé le réactive en proposant la construction d'un parking de 525 places. Cette proposition fut tout d'abord, il faut bien le dire, plutôt mal reçue par La Placette, mais intéressa cependant le Département des travaux publics. Le litige portait, et chacun le comprendra, sur la suppression de la grande trémie centrale et son déplacement dans un site moins sensible. Les choses n'en restèrent heureusement pas là et la Ville obtint de La Placette une entrée en matière et la recherche d'une solution alternative. (A ce point de son exposé, M. Schusselé présente un plan schématique du sous-sol du grand magasin avec tous les niveaux que celui-ci comprend; c'est là que sont situés la zone de livraison des marchandises, ainsi que quatre monte-charge). Une première idée a consisté à aménager des rampes d'accès dans la rue Grenus, mais les services de la Ville et M^{me} Burnand ont repoussé ce projet, estimant qu'on ne pouvait pas supprimer les trémies de la place Grenus pour en créer d'autres dans la rue du même nom. Une nouvelle série d'études a donc été initiée, prévoyant de creuser une rampe d'accès sous le N° 27 de la rue Rousseau et nécessitant de démolir l'immeuble qui s'y trouve car il est impossible de construire en souterrain sous un vieux bâtiment. M^{me} Burnand et M. Ruffieux, étant d'avis qu'une solution devait être trouvée sur les propres terrains de La Placette, ont opposé un nouveau refus à ce projet qui aurait nécessité une dérogation du règlement du plan d'utilisation du sol de la Ville de Genève; M^{me} Burnand a fait elle-même la proposition de compromis suivante:

- l'autorisation de démolir l'immeuble N° 27 de la rue Rousseau serait donnée, mais celui-ci serait ensuite reconstruit et affecté à des locaux commerciaux et non plus à des logements;
- le N° 12 bis de la rue Cornavin pourrait être détruit sans qu'on le reconstruise par la suite (cet immeuble se situe en effet dans une sorte de cour, il est de petite dimension et en mauvais état).

Cependant, cette proposition entraînant une perte de surfaces de logement n'était pas conforme à la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de logements; elle resterait néanmoins envisageable si La Placette, en contrepartie, prenait en charge par l'intermédiaire de sa Caisse de pension une opération de construction sur la parcelle dite «du Petit Jacob» aux N°s 1 et 3 de la rue du Cendrier. A ce sujet, M. Kronegg remet au président une lettre de M^{me} Burnand datant de 1995 et traitant de cet objet, dont copie sera distribuée ultérieurement aux membres de la commission pour information. Il signale que la concession d'utilisation du domaine public qui serait octroyée à La Placette à la rue Rousseau ne concernerait pas une occupation en surface mais souterraine. Le groupe Maus

Frères en accepte le principe, bien qu'à son avis l'opération de construction sur la parcelle du Petit Jacob puisse aussi bien être prise en charge par un autre superficiaire que la caisse de pension de La Placette.

M. Kronegg insiste sur le fait que la demande préalable de démolition des immeubles aux N^{os} 27 de la rue Rousseau et 12 bis de la rue Cornavin ne peut recevoir d'accord valable que si le projet de création d'un nouveau parking présenté par M. Schusselé est accepté également, seul l'intérêt public pouvant justifier une telle opération de démolition.

Il est demandé à M. Kronegg si La Placette a eu un contact avec M. Ferrazino.

M. Kronegg répond que, en effet, suite à des déclarations du magistrat qui ont inquiété Maus Frères, La Placette a demandé une rencontre et qu'une réunion a eu lieu. S'est posé alors le problème du traitement de la façade du N^o 27 de la rue Rousseau. Deux idées ont été retenues: l'une était de proposer un concours d'architecture, l'autre de confier un mandat à un architecte comme M. Oberson, qui a étudié le problème de la parcelle du Petit Jacob. Celui-ci, mandaté par La Placette, a estimé qu'il ne fallait pas conserver la façade et faire du pastiche, mais créer un immeuble contemporain dont le style se situerait entre celui des immeubles du XIX^e siècle et celui du bâtiment de La Placette datant des années soixante, comme cela a été réalisé avec succès pour les immeubles rénovés aux N^{os} 29 de la rue Rousseau et 12 de la rue Cornavin. M. Ferrazino, alors l'un des avocats du groupe des trois associations (ASLOCA, HASG et Action patrimoine vivant), ayant fait recours contre ce projet, qui a été envoyé en commission de recours, La Placette a estimé en conséquence qu'il valait mieux le laisser de côté en attendant la fin des travaux de la commission ad hoc Saint-Gervais à ce sujet. Une réunion a ensuite été organisée sous la forme d'une visite sur les chantiers de rénovation des deux immeubles de La Placette; des représentants du groupe recourant, tels que M^{me} Deuber-Pauli et M. Ferrazino, y ont été invités.

M. Kronegg, en conclusion, souligne le fait que, de toute façon, que le projet de M. Schusselé soit accepté ou pas (auquel cas La Placette entreprendrait la rénovation de son immeuble au N^o 27 de la rue Rousseau et demanderait l'autorisation de démolir celui du N^o 12 bis de la rue Cornavin), on devra réaliser des travaux dans ce secteur. La Placette n'est pas demanderesse dans cette affaire, elle dispose d'un parking qui lui convient, mais, comme il l'a expliqué, M. Kronegg signale qu'elle est quand même intéressée par la demande d'aménagement d'un accès-camions au N^o 27 de la rue Rousseau, solution où elle trouverait un profit. M. Kronegg espère que des décisions, dans un sens ou dans l'autre, seront prises rapidement.

A-t-on envisagé une autre possibilité, quant à la création d'un accès pour les camions, que celle du N^o 27 de la rue Rousseau?

M. Kronegg répond par l'affirmative: pas plus tard qu'au début de cette année, M. Grobet voulant s'assurer que toutes les possibilités avaient été envisagées, M. Oberson en a étudié d'autres, notamment à la place Simon-Goulart et à la rue Cornavin; il a aussi envisagé la construction d'un ascenseur conduisant à un accès souterrain, et non d'une trémie, mais cette solution se serait avérée dangereuse et aurait entraîné un coût énorme. Bien que techniquement possible, elle était du point de vue urbanistique hors de question, et économiquement impensable. M. Kronegg estime que la solution proposée à la rue Rousseau est la seule qui corresponde à l'exploitation du grand magasin et qui ne soit pas trop mégalomane. Les autres projets se chiffrant à des dizaines de millions de francs s'avèreraient beaucoup trop onéreux.

La suppression des trémies de la place Grenus et son réaménagement en zone piétonne ne seraient-ils pas un «plus» pour La Placette?

M. Kronegg répond que La Placette s'est vraiment montrée intéressée par ce projet, puisqu'elle a déjà dépensé près de 300 000 francs en études à ce sujet. La possibilité d'amélioration de l'accès-camions au magasin est pour Maus Frères avantageuse: en effet, depuis trente ans, La Placette a doublé son chiffre d'affaires, et elle pourrait à cette occasion bénéficier d'un accès de livraison mieux adapté à la situation actuelle. M. Kronegg résume en disant que, si La Placette n'est ni en position de demanderesse ni initiatrice du projet de réaménagement, elle est intéressée par celui-ci, car elle y trouve des «plus» malgré les inconvénients que cela entraînerait pour elle (un chantier autour du magasin pendant deux ans où la poussière pourrait gêner les clients, etc.).

Quel est le taux d'activité, la répartition et le tonnage des véhicules de La Placette?

M. Kronegg ne peut donner de chiffres à cet instant précis, mais il signale que, le vendredi, les camions sont deux fois plus nombreux à venir livrer que les autres jours de la semaine, de même que pendant la période du 15 novembre au 15 décembre. La moyenne quotidienne en semaine est d'environ 30 camions de toutes tailles, mais, certains jours de novembre, ce chiffre peut augmenter jusqu'à 96 véhicules! Dès 6 h du matin, les livraisons commencent, par des véhicules n'appartenant pas à La Placette mais à des transporteurs; ce ne sont pas des 28 tonnes, qui de toute façon ne pourraient pas accéder jusqu'au magasin par les rues adjacentes trop étroites, mais des semi-remorques. Les livraisons du Restaurant Manora se font sur le trottoir de la rue Cornavin avant le passage des premiers bus et celles du supermarché sur le trottoir de la rue Rousseau, là où plus tard dans la journée viennent stationner les taxis. M. Kronegg affirme qu'à 8 h 15, lorsque lui-même arrive pour rejoindre son bureau, les camions sont nombreux à attendre de pouvoir accéder au parking.

La concession accordée par la Ville à La Placette prenant fin dans les années 2050, ce grand magasin a-t-il une stratégie de rechange en cas de non-renouvellement?

M. Kronegg dit que, dans ce cas, La Placette renoncera à son parking. Le magasin de Lausanne, par exemple, n'en a pas non plus. Ce serait dommage, mais il existe d'autres parkings à proximité que les clients pourront utiliser. La Placette ne prévoit par ailleurs pas d'augmenter sa surface de vente dans son magasin genevois, ce dont elle n'a pas besoin, mais pense plutôt en construire d'autres à Berne et à Neuchâtel.

Est-il possible de transformer l'actuelle entrée de la rue Rousseau en voie d'accès pour les camions en déplaçant la surface de vente au N° 27 de la même rue?

M. Kronegg répond par la négative. Sous le rez-de chaussée Rousseau de La Placette, il y a déjà le parking, et l'immeuble au N° 27 correspond à une typologie d'habitation. Il serait impossible d'en faire une surface commerciale; d'ailleurs entre cet immeuble et le bâtiment de La Placette se trouvent les ascenseurs du magasin, ainsi que le système de chaufferie; enfin, les étages du N° 27 de la rue Rousseau ne sont pas au même niveau que ceux du magasin. On ne pourrait donc créer à cet endroit un prolongement de ce dernier.

Audition des représentants de l'Association Espérance

Les représentants d'Action patrimoine vivant ne s'étant pas présentés, le président fait entrer ceux de l'Association Espérance, qui distribuent aux membres de la commission un document présentant les objectifs, l'historique et les réalisations de l'association, un résumé de ses positions quant au projet de réaménagement du quartier, ainsi que des propositions pour d'autres solutions envisageables. Les représentants de l'Association Espérance ont demandé à être auditionnés par la commission ad hoc Saint-Gervais, notamment à propos du projet de démolition de l'immeuble qu'ils habitent en vue de construire un accès-camions pour La Placette.

L'Association Espérance a été fondée en 1995 et regroupe des habitants de l'immeuble du N° 27 de la rue Rousseau, actuellement squatté par eux. Les buts de cette association sont résumés dans le document distribué. Ses représentants souhaitent mettre l'accent sur les aspects de la vie en commun, la solidarité, l'entraide au quotidien qui caractérisent ce lieu d'habitat associatif. L'immeuble squatté est géré par ses habitants eux-mêmes, et ils se partagent les différentes charges que cela entraîne: ainsi chacun peut prendre conscience des responsabilités à prendre et acquérir des notions de responsabilité civique. Un des buts est

aussi d'offrir un logement bon marché à des étudiants ou à des personnes en formation pour qui il est difficile de se loger à Genève, en raison du coût élevé des loyers. Les représentants de l'Association Espérance signalent que, jusqu'à maintenant, l'immeuble qu'ils habitent est squatté, mais que cela peut changer.

L'Association Espérance est en accord avec le projet en question, mais elle estime contestable l'une des options retenues, qui est de déplacer les trémies de la place Grenus au N° 27 de la rue Rousseau en supprimant les logements situés à cet endroit. Les représentants de l'Association Espérance avancent trois arguments principaux pour expliquer leur désaccord face à cette idée:

- du point de vue urbanistique, créer un accès-camions au milieu d'une zone piétonne ou résidentielle ne serait pas cohérent;
- du point de vue écologique, quelles seraient les conséquences de l'existence de cette trémie d'accès et de la circulation des camions à travers le quartier? Y a-t-il eu une étude d'impact à ce sujet? Il semble que non;
- du point de vue social: à Saint-Gervais, on trouve encore une zone importante correspondant à des surfaces d'habitation. Si on réaffecte des bâtiments pour en faire des zones commerciales, on diminue les surfaces d'habitation.

Les représentants de l'Association Espérance insistent sur le fait que ces arguments ne sont pas nouveaux et que la démolition du N° 27 de la rue Rousseau n'est pas nécessaire à l'aménagement d'une zone piétonne. Ils estiment que rien ne fonde ce lien ni ne justifie cette relation de causalité, si ce n'est sans doute une certaine convergence d'intérêts économiques entre les différentes parties en jeu.

D'autres solutions pourraient être envisagées. Permettre aux camions de livraison l'accès à La Placette depuis les rues du Temple, de Chantepoulet ou des Terreaux-du-Temple serait plus cohérent, car il s'agit de rues importantes et non de rues piétonnes. On ne provoquerait donc pas ainsi de graves nuisances pour le quartier, on en préserverait l'esthétique et on se conformerait au plan de Circulation 2000. Quant à l'immeuble du N° 27 de la rue Rousseau lui-même, il contribue à apporter une réponse à la forte demande de logements bon marché à Genève et correspond au caractère populaire du quartier de Saint-Gervais.

Les représentants de l'Association Espérance estiment donc qu'il faudrait maintenir à l'immeuble concerné son statut de logement associatif. Des demandes ont été adressées à La Placette dans ce sens par l'Association Espérance à de multiples reprises. Cette conception de la vie en communauté est un facteur qui permet de donner de la vie au quartier et s'inscrit dans la ligne du projet présenté devant le Grand Conseil par les Verts en faveur des logements associatifs. En Allemagne et au Canada notamment, ce mode d'habitation n'intéresse pas que des étudiants mais également des habitants venus d'horizons plus variés.

Les représentants de l'Association Espérance, pour répondre à des questions relatives à leur statut, insistent sur le fait qu'ils ont, à plusieurs reprises, essayé de régulariser leur situation en écrivant à La Placette, mais qu'ils n'ont jamais reçu de courrier en retour. Ils soulignent aussi que leur association contribue à la vie du quartier et en fait profiter tous ses habitants, sans distinction d'âge; elle organise notamment depuis quatre ans le Bal des fous, pour lequel elle dispose d'une autorisation, ainsi que la Fête à Théo. Ses membres ont plusieurs fois participé à des séances de l'association de quartier, s'occupent de trouver des logements bon marché pour des personnes intéressées, accueillent parfois des gens en détresse et ont mis sur pied depuis deux ou trois ans des cours de français gratuits dans le squat, etc. Il faut donc prêter attention aux prestations qu'offre ce mode de vie communautaire, qui est une action sociale ayant sa valeur mais ne coûtant rien. Concernant le montant des loyers, les représentants de l'Association Espérance signalent que s'il devient trop élevé pour l'actuelle population de Saint-Gervais, le tissu social de celui-ci va se modifier, ce qui serait dommage. Est-ce cela le but à atteindre ou veut-on au contraire préserver la vie de quartier et son caractère populaire?

Il leur est demandé s'ils seraient prêts, le cas échéant, à être relogés ailleurs dans le quartier.

Les membres de cette association n'y seraient pas opposés, à condition qu'on leur permette de poursuivre leur mode de vie communautaire.

Séance du 25 novembre 1999

La commission a décidé de recevoir M. Jean-Jacques Oberson, architecte, puis l'association Action patrimoine vivant.

Le président fait entrer M. Oberson. La commission ad hoc Saint-Gervais a souhaité l'auditionner, car il a réalisé plusieurs études dans le quartier de Saint-Gervais, notamment concernant le problème du N° 27 de la rue Rousseau. Il a en effet envisagé la possibilité d'y construire une trémie d'accès pour les camions de livraison de La Placette ainsi que la démolition de l'immeuble situé à cet emplacement.

M. Oberson place au rétroprojecteur divers documents dont il s'aidera pour illustrer ses propos tout au long de son audition. La Placette l'avait effectivement mandaté pour réfléchir sur l'opportunité de créer au N° 27 de la rue Rousseau un accès-camions desservant le grand magasin. M. Oberson estime qu'il n'y a pas lieu pour lui d'évoquer à nouveau, maintenant, les enjeux de cette question qui est liée au projet d'assainissement du quartier de Saint-Gervais en général. Lui-même avait déjà réalisé auparavant une étude concernant la parcelle du Petit

Jacob, à l'angle des rues Rousseau et du Cendrier, ce qui lui a permis de mieux connaître le quartier. La rue Rousseau était un fossé de l'ancien oppidum gaulois et plus tard elle a représenté, d'un point de vue architectural, comme une «cou-ture» entre deux étapes d'assainissement de la ville. M. Oberson évoque à ce propos les opérations d'assainissement qui ont eu lieu au XIX^e siècle et qui visaient notamment à ouvrir des «îlots» urbains datant du Moyen Âge pour en faire des espaces publics plus vivables et agréables. Le percement de la place Grenus en est un exemple. La rue Grenus appartenait d'ailleurs à l'ancien tissu médiéval du quartier, mais l'opération d'assainissement qui, au XIX^e siècle, avait pour but de continuer l'«arc Grenus» ne s'est pas faite. A la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, dans le cadre du développement urbain qui a marqué cette période, on a aussi construit des bâtiments à la rue Cornavin.

Quant à ceux des N^{os} 27 de la rue Rousseau et 12 bis de la rue Cornavin, ils constituent une sorte de «mélange» entre le tissu médiéval auquel ils appartenaient et le style des restructurations du XIX^e siècle. Ils sont donc placés dans une situation de tension entre deux opérations: celle des assainissements du XIX^e siècle et celle de l'aménagement des bâtiments appartenant à La Placette, qui a tendance à se substituer au tissu médiéval. On peut remarquer que l'immeuble situé au N^o 27 de la rue Rousseau a une typologie d'avant le XIX^e siècle, alors que sa façade date du début du XX^e et que les deux côtés de cette même rue Rousseau ne sont pas harmonisés du point de vue architectural. M. Oberson signale en passant qu'il y aurait là une autre discussion à mener sur le rapport existant entre la façade du magasin de La Placette et celle des immeubles adjacents. En résumé, les N^{os} 27 de la rue Rousseau et 12 bis de la rue Cornavin sont dans une situation difficile et pas très confortable – bien que dans la Vieille-Ville on s'accommode de conditions de ce genre – et se caractérisent architecturalement par la «collision» de deux époques. Il se pose donc à leur sujet un problème urbanistique qui n'a pas encore été réglé.

C'est cela qui a amené M. Oberson à entrevoir, comme solution possible audit problème, le projet de créer au N^o 27 de la rue Rousseau une situation de «collage» architectural plus nette. L'aménagement d'une entrée-camions à cet endroit pourrait s'inscrire dans ce projet en offrant à ces véhicules un accès simple, situé sur l'espace public. M. Oberson souligne que, en tant qu'architecte, il n'a pas à étudier ni à se prononcer sur la question de la circulation de ces poids-lourds dans la région, problème afférent aux conditions de vie dans le quartier.

M. Oberson rappelle qu'il a eu un rendez-vous avec les recourants opposés à la démolition de l'immeuble au N^o 27 de la rue Rousseau (des représentants d'Action patrimoine vivant et de la Société d'art public). Ceux-ci lui ont demandé s'il n'était pas possible de prévoir la construction d'un ascenseur pour véhicules

lourds au lieu d'une rampe. M. Oberson a donc fait des recherches dans ce sens; il faudrait alors construire deux ascenseurs pour que les camions puissent continuer à livrer La Placette au cas où l'un tomberait en panne, dont chacun mesurerait 9 m de largeur sur 15 m de longueur. Le problème serait aussi de savoir où installer un tel dispositif. Trois lieux ont été envisagés: la rue Cornavin, la place Simon-Goulart et la rue Grenus. Il faut avoir conscience du fait que cette installation devrait être couverte pour des raisons de sécurité, et donc que, même si on la construisait en verre et qu'on en faisait ainsi quelque chose d'assez esthétique, elle occuperait beaucoup de place. Il serait par conséquent très dommage de la construire sur la place Simon-Goulart, où se trouvent deux bistros et des arbres. Dans la rue Grenus également, cette entrée-ascenseurs aurait un gros impact du point de vue de l'espace qu'elle occuperait, et il serait dommage d'envisager cette solution. La rue Cornavin, précisément la petite place triangulaire située devant le Restaurant La Nasse, se prêterait le mieux à ce projet en raison justement de la géométrie triangulaire de cet emplacement, mais il est quand même permis de se poser des questions quant à une telle éventualité: on serait dans l'obligation de construire un tunnel de dimensions très importantes pour conduire les véhicules depuis cette entrée jusqu'au parking lui-même, ce qui représenterait une opération périlleuse, bien que possible.

Si vraiment on envisageait de construire un ascenseur pour les poids-lourds et non une rampe, M. Oberson est d'avis que ce serait au N° 27 de la rue Rousseau que cette solution serait la plus acceptable. Il insiste néanmoins sur le fait que lui-même ne s'occupe pas, à ce sujet, de questions financières, et ne connaît pas sur ce plan la faisabilité finale de ces différentes variantes présentées. Il a en effet été mandaté comme conseiller et non en tant qu'architecte et il ne voudrait pas empiéter sur le projet de l'architecte Saugey. Il s'agit pour lui de réfléchir à créer un élément de transition entre le style de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e à la rue Rousseau et celui de La Placette, questionnement suscité aussi par le manque d'harmonisation architecturale qui caractérise la rue Rousseau.

M. Oberson estime qu'il ne faudrait pas construire une entrée-camions au N° 27 de cette rue en gardant la façade du bâtiment qui s'y trouve; cette structure de façade ne supporterait en effet probablement pas une telle opération et constituerait de toute façon une «opération-gadget» pour ce qui est de la conservation du patrimoine. M. Oberson est donc de l'avis qu'il faut recréer un immeuble en suivant un projet d'architecture de transition et il illustre cette idée par un dessin au rétroprojecteur où l'on remarque bien le registre sur lequel il propose de travailler. Il s'agirait d'un immeuble comportant une surface commerciale avec un local au-dessus et éventuellement des habitations à un niveau supérieur. L'accès-camions pourrait être pourvu de portes amovibles, ce qui ne serait cependant pas simple techniquement. Une telle opération permettrait aussi d'assainir la cour

située derrière les immeubles en transformation dans la rue Rousseau; donc, même s'il est clair que l'on y perdrait quelque chose, il y aurait aussi des avantages à gagner.

M. Oberson conclut en soulignant que ce point évoqué par lui aujourd'hui à propos du N° 27 de la rue Rousseau est extrêmement complexe.

Il est demandé à M. Oberson comment il envisage l'aménagement des trémies-voitures permettant l'accès au parking de La Placette.

M. Oberson répond qu'ils s'agirait de trémies de relativement petites dimensions, il serait donc possible de prévoir des tunnels assez longs les reliant au parking. Il évoque l'emplacement de la parcelle du Petit Jacob: des ingénieurs ont étudié la possibilité d'y construire un bâtiment à côté de l'ancienne école ménagère, qui reprendrait la typologie d'immeubles du Moyen Age et dont l'accès se trouverait du côté de la rue Rousseau. Une trémie-voitures pourrait donc être aménagée à cet endroit; utiliser la rampe existante devant le Mövenpick, en la dédoublant, serait une autre possibilité. M. Oberson rappelle par ailleurs qu'il existe peu d'exemples de trémies destinées à la fois aux voitures et aux camions. Il souligne que lui-même a commencé à analyser ce problème et celui de la rue Rousseau d'un point de vue neutre, pour en arriver à la proposition qu'il nous présente aujourd'hui et qui lui paraît un projet intéressant.

Un dernier éclaircissement est demandé à M. Oberson en ce qui concerne les rampes d'accès pour les camions à la rue Rousseau.

M. Oberson répond qu'il s'agirait d'un accès de plain-pied; le camion entrerait, puis descendrait une rampe en forme d'escargot. Il y aurait alors des arrangements possibles pour que La Placette puisse construire à cet endroit, dans le domaine public. M. Oberson s'aide d'un dessin au rétroprojecteur pour montrer comment la rampe commencerait au bord de l'espace public, alors que, depuis dehors, on n'en verrait pas la continuation. Lui-même a aussi imaginé d'autres variantes, peut-être plus facilement réalisables, comme l'aménagement d'une plate-forme mécanique de livraison à cet emplacement. Il laisse au président un exemplaire de l'étude qu'il a réalisée à ce sujet et dont copie sera distribuée ultérieurement aux commissaires, et rappelle encore une fois à propos de l'ascenseur-camions que, si celui-ci devait être construit, ce ne serait ni à la place Simon-Goulart, ni à la rue Cornavin, mais bien plutôt au N° 27 de la rue Rousseau où il mènerait à un quai de livraison situé sous la rue, donc en partie sur le domaine public. Mais, à force de réfléchir et de discuter, d'autres solutions pourront peut-être être envisagées.

Remarque: la commission a regretté l'absence de l'association Action patrimoine vivant.

Séance du 16 décembre 1999

La commission reçoit M. Christian Ferrazino, conseiller administratif, entouré de M. Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public, et de MM. Glayre et Guillaume-Gentil, ingénieurs à la maison Transitec.

Après la première étude réalisée par Transitec en 1997, il est apparu, à la lumière de la discussion avec les représentants de ce bureau, qu'elle pouvait être complétée sur la base d'autres hypothèses sans préjuger pour autant de la décision finale à prendre. M. Ferrazino trouve opportun de présenter dès aujourd'hui à la commission cette étude complémentaire, même si ses conclusions ne sont pas encore connues. Cela permettra en effet d'orienter la discussion vers d'autres directions également, et l'étude n'étant pas bouclée mais à un stade intermédiaire, il est ainsi laissé à la commission la possibilité d'intervenir auprès des mandataires de la Ville afin que ses suggestions soient éventuellement intégrées dans la suite de l'étude menée par Transitec.

Les ingénieurs de l'entreprise Transitec exposent ensuite les grandes lignes de leur analyse.

M. Glayre explique à la commission que le stationnement constitue une problématique très délicate et une composante incontournable de la politique des transports urbains. Le stationnement sur la voirie a une grande importance dans le cas de Saint-Gervais, puisque les 371 places en surface qui s'y trouvent couvrent environ 3700 m², ce qui correspond aux deux tiers d'un terrain de football et donc à une consommation d'espace considérable. Concernant le stationnement en général, il faut encore souligner qu'il s'agit d'un paramètre important dans le choix du mode de transport adopté par les gens, puisque ceux qui se rendent à leur travail en voiture le font car ils savent pouvoir y trouver une place de parc. La politique de gestion du stationnement est un domaine très compliqué: il existe en effet différentes zones dont les tarifs varient, l'offre étant diversifiée, et leur surveillance n'est pas évidente; en la matière, les règles théoriques sont difficilement maîtrisables sans l'aspect pratique du contrôle effectif du stationnement.

M. Guillaume-Gentil signale que les données contenues dans l'étude de Transitec en 1997, concernant notamment l'offre et la demande dans la possibilité de stationnement, sont récentes et ne sont pas encore modifiées: elles sont donc utilisables actuellement pour l'établissement d'un diagnostic fiable. Pour ce qui est de l'offre: environ la moitié des places de parc à Saint-Gervais sont privées et situées dans des garages ou des arrière-cours. Les quelque 700 places restantes sont publiques. M. Guillaume-Gentil illustre ses propos à l'aide d'un plan des différentes sortes de places de parc disponibles dans le quartier. Si l'on excepte le quai

des Bergues où elles sont limitées à 30 minutes, il s'agit uniquement de places limitées à 90 minutes, celles qui sont destinées à la livraison étant comprises dans le décompte total.

Au moyen d'un graphique placé au rétroprojecteur, M. Guillaume-Gentil expose les données concernant l'utilisation du parking de La Placette en semaine. Celle-ci n'est possible que de jour, le parking étant fermé la nuit. Le taux maximum d'occupation est atteint vers 13 h 30, où environ 90% de la surface du parking est utilisée par les voitures en stationnement. Si l'on tient compte du fait que l'on a toujours besoin d'une marge de places disponibles d'au moins 5 à 10%, on peut considérer que le parking de La Placette est saturé en moitié de journée. A ce moment-là, 60% des usagers stationnent pendant plus d'une heure et demie, il s'agit donc d'usagers de moyenne durée (entre une heure et demie et quatre heures), ceux de courte durée stationnant moins d'une heure et demie et ceux de longue durée plus de quatre heures. Les 371 places sur voirie à Saint-Gervais, quant à elles, sont occupées par des usagers différents dont on peut identifier en cours d'enquête à quelle catégorie ils appartiennent puisqu'on les reconnaît à leur numéro de plaque. Un premier type d'usagers quitte le quartier peu à peu dès l'aurore, vers 6 h. Dès 9 h et jusqu'au soir, le stationnement en surface est en saturation; vers 13 h-14 h, 65% des usagers sont en stationnement illicite; ils occupent donc plus de place que ceux qui utilisent les possibilités de garer de façon licite, ce qui pose d'évidents problèmes de contrôle. Les usagers de courte durée (les clients des magasins) représentent 70% du total mais occupent en fait peu de place – un tiers de l'offre environ – puisqu'ils ne restent pas longtemps. Ce n'est pas le cas des quelque 120 usagers de longue durée, qui sont parqués dans le quartier pour un laps de temps variant entre quatre et quinze heures; bien que peu nombreux, ils occupent 15% de l'offre de stationnement.

Pour les résidents du quartier, la situation n'est pas facile. Pour les 1700 résidents environ, on compte 450 véhicules, ce qui correspond à un taux très faible (265 véhicules pour 1000 habitants, c'est-à-dire environ la moitié de la moyenne suisse) pouvant s'expliquer par la composition socio-économique de Saint-Gervais. La situation de nuit est la suivante: sur les 450 résidents possédant un véhicule, 40% environ, c'est-à-dire 280 à 290 d'entre eux, sont repoussés hors du quartier pour garer car ils ne bénéficient pas d'une place de parc privée. De jour, le système des macarons n'étant pas appliqué à Saint-Gervais, les résidents se voient dans la nécessité de quitter le quartier le matin (seuls 15% d'entre eux y restent la journée); la situation actuelle les pousse donc à utiliser fréquemment leur véhicule.

En ce qui concerne les objectifs à atteindre, il s'agit de les définir selon les différentes catégories d'usagers. Pour les 3900 usagers quotidiens de courte durée – les clients des magasins aux alentours – on envisagerait de maintenir le

niveau de satisfaction actuel. Il en va de même pour ceux de moyenne durée (1000 par jour environ), qui constituent une sorte de «catégorie-tampon» entre celle des clients des commerces et celle des pendulaires. En ce qui concerne les 200 usagers de longue durée, le but est de diminuer l'offre, ceux-ci occupant énormément de place, étant donné qu'ils stationnent longtemps; ils sont d'ailleurs la principale «cible» visée par les transports publics. Il s'agit enfin de trouver une solution pour les habitants, de jour, afin qu'ils puissent stationner soit en parking soit sur la voirie. Quant au taux de véhicules garés de nuit, on ne veut pas le laisser exploser, donc il ne faudrait pas tolérer davantage d'usagers nocturnes mais maintenir la situation actuelle.

Au niveau de la récupération de l'espace en surface afin d'en faire un espace public, il existe deux scénarios:

- le premier consisterait à libérer les 23 places de la rue Grenus et les 26 de la rue Rousseau, ce qui donne un total de 49 places supprimées. C'est assez peu.
- le second prévoirait de supprimer également des places à la rue Paul-Bouchet et à la rue Lissignol (28), sur la place triangulaire de la rue Cornavin devant La Nasse et sur la place Simon-Goulart, ce qui équivaldrait à un total oscillant entre 87 et 120 places supprimées.

Diminuer les possibilités de stationnement sur la voirie de 49 à 87 places, sans modifier la gestion ni l'offre quantitative du stationnement dans le parking de La Placette, entraînerait une diminution de 15 à 20 ou 22% des usagers de courte durée; l'objectif de maintenir le niveau de satisfaction actuel de ce type d'usager n'est donc pas atteint. On diminuerait de 10 à 20% le nombre d'usagers de moyenne durée; là non plus, l'objectif les concernant n'est pas atteint. La diminution du taux des utilisateurs de longue durée ne serait que de 10 à 15%: on irait donc en direction de l'objectif recherché, mais selon une assez faible proportion. En outre, étant donné que dans la majeure partie des cas les pendulaires arrivent dans le quartier avant les clients des magasins, les devançant pour occuper les places disponibles. Ce scénario entraînerait également une diminution de 15% du taux d'utilisation de l'offre de stationnement par les habitants du quartier, qui seraient donc les plus touchés (ceux-ci ne pouvant occuper le parking de La Placette, il est évident que la suppression uniquement de places en surface, sans autres mesures, les désavantagerait lourdement). Enfin, une telle solution diminuerait de 15 à 25% le taux d'activité nocturne. L'objectif recherché concernant la satisfaction des usagers ne serait donc atteint que pour une seule catégorie d'entre eux. Il y a aussi un risque: vu l'importance du parking illicite aujourd'hui déjà, supprimer des places sur la voirie équivaldrait presque à encourager le stationnement «sauvage».

M. Guillaume-Gentil explique que deux paramètres fondamentaux sont à prendre en compte en matière de politique de stationnement: il s'agit première-

ment du nombre de places disponibles sur la voirie ou en parking, donc d'une donnée quantitative, et deuxièmement de la gestion du stationnement: son contrôle, l'établissement de systèmes comme celui des macarons, sa limitation, etc., c'est-à-dire une donnée plutôt quantitative. On a vu que diminuer le nombre de places sur la voirie en n'agrandissant pas le parking de La Placette et sans rien changer d'autre ne permet pas d'atteindre les objectifs visés. Il reste à tester la possibilité d'augmenter le nombre de places du parking de La Placette en diminuant celui sur la voirie. Quant à la gestion du stationnement, il est clair que l'état actuel, de jour, ne satisfait pas les résidents. On pourrait envisager alors de mettre sur pied un système d'abonnements pour résidents dans le parking de La Placette, ou de macarons pour les places sur la voirie, ou même les deux. Il faudrait d'autre part améliorer le contrôle pour éviter l'affluence des usagers illicites. Ces deux aspects sont peut-être à coupler: on viserait donc à accorder des facilitations aux habitants du quartier tout en renforçant le contrôle contre le stationnement illicite. Un paramètre n'a cependant pas été retenu: la possibilité d'abaisser la limite de stationnement de 90 minutes en vigueur actuellement; cette limite n'étant déjà pas respectée, il est apparu inutile de la réduire encore davantage.

M. Guillaume-Gentil souligne ensuite que, si l'on croise les paramètres du nombre de places disponibles d'une part et de leur mode de gestion d'autre part, on obtient les quatre scénarios suivants:

- A1) Au niveau quantitatif, suppression de places sur la voirie, statu quo dans le parking de La Placette. Au niveau qualitatif, facilitations à trouver pour les résidents.
- A2) Au niveau quantitatif, suppression de places sur la voirie, statu quo dans le parking de La Placette. Au niveau qualitatif, facilitations à trouver pour les résidents et amélioration du contrôle du stationnement.
- B1) Au niveau quantitatif, suppression de places sur la voirie et agrandissement du parking de La Placette. Au niveau qualitatif, facilitations à trouver pour les résidents.
- B2) Au niveau quantitatif, suppression de places sur la voirie et agrandissement du parking de La Placette. Au niveau qualitatif, facilitations à trouver pour les résidents et amélioration du contrôle du stationnement.

Il s'agit de prévoir quels effets découlent respectivement de ces quatre scénarios, afin de se demander comment faciliter le stationnement diurne des résidents et si cela doit se faire en parking, sur la voirie ou les deux. Cet aspect du problème est déterminant.

M. Ferrazino invite la commission à se poser, en conséquence, un certain nombre de questions relatives au stationnement dans le quartier de Saint-Gervais:

- faut-il instaurer des zones bleues dans ce secteur?

- doit-on rendre accessible, de nuit, le parking de La Placette aux résidents?
- est-il souhaitable d'introduire un système de macarons dans ce quartier?

Et, pour conclure, M. Gfeller rappelle à la commission que ce système, qui prévaut aux Eaux-Vives, donne entière satisfaction aux habitants et que les zones bleues ainsi que celles qui sont destinées au stationnement de courte durée permettent une grande rotation des véhicules dans ce quartier.

Les commissaires revendiquent, à l'issue de cette séance, une bonne période pour «digérer» toutes ces informations.

Séance du 10 février 2000

La commission, la tête bien pleine mais reposée, est prête à entendre, en présence de MM. Christian Ferrazino, conseiller administratif, et Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain, les résultats de la recherche conduite par l'entreprise Transitec.

En voici, exposées par M. Guillaume-Gentil, les conclusions:

- Méthodologie retenue en fonction des objectifs de satisfaction des usagers préalablement définis: ces objectifs à plusieurs niveaux (selon le type d'usager) diffèrent de ceux visés il y a deux ans lors d'une précédente étude menée par Transitec sur Saint-Gervais. Ils sont aujourd'hui les suivants:
 - a) Satisfaire les besoins actuels des 3900 usagers de courte durée (moins d'une heure et demie)
 - b) Maintenir au statu quo le taux de satisfaction des 1000 usagers de moyenne durée (entre une heure et demie et quatre heures), surtout ceux qui stationnent à Saint-Gervais entre une heure et demie et deux heures et demie pour faire leurs achats.
 - c) Diminuer le nombre des 200 usagers de longue durée (plus de quatre heures), qui sont surtout des pendulaires. Ceux-ci devraient pouvoir utiliser les transports en commun.
 - d) Accroître le taux de satisfaction des 350 usagers habitant Saint-Gervais.
 - e) Maintenir le taux de satisfaction des usagers stationnant dans le quartier dans la soirée (activités nocturnes).

Un premier scénario consistant à supprimer des places sur la voirie sans prendre d'autre mesure ne permettrait pas d'atteindre ces objectifs; Transitec s'est donc penchée sur le plus large éventail de scénarios possible, afin de déterminer lequel était à son avis le plus adéquat et d'émettre des recommandations à ce sujet.

L'objectif principal étant la récupération d'espace, deux paramètres ont été pris en compte: le nombre de places de stationnement (accroissement du nombre de places dans le parking de La Placette? Suppression réduite de places sur la voirie?), et leur gestion (durée de stationnement autorisée, stationnement payant ou pas, système de macarons, contrôle).

- Nombre de places de stationnement: pour la récupération d'espace sur la voirie, Transitec étudie la possibilité de supprimer un nombre moyen de 87 places et procède à une analyse de sensibilité quant aux éventualités extrêmes de suppression de 49 et 120 places. Sur les 371 places sur la voirie existantes actuellement, il ne resterait donc que 284 places. Quant au parking de La Placette, deux variantes sont étudiées: le statu quo et une augmentation de 170 places environ. Selon cette dernière possibilité, le nombre de places disponibles passerait de 327 à 500. Le total des places dans le quartier pourrait donc soit diminuer de 87 places, si le parking de La Placette n'est pas agrandi, soit augmenter de 86 places, si on augmente la capacité de celui-ci (toujours en supprimant 87 places sur la voirie).
- Gestion des places de stationnement: diminuer la durée de stationnement autorisée à trente minutes ou une heure paraît aléatoire. Les usagers stationnant entre une heure et une heure et demie sont en effet très nombreux. Faciliter le stationnement pour les habitants du quartier peut se faire en leur délivrant des abonnements pour le stationnement nocturne en parking et/ou des macarons pour le stationnement diurne sur la voirie. Une amélioration du contrôle du stationnement permettrait en outre d'éviter le parking illicite (actuellement le fait de trois quarts des usagers de courte durée).
 - 4 scénarios envisagés par Transitec:
 - A1) – suppression de places sur la voirie
 - statu quo dans le parking de La Placette
 - facilitations accordées aux habitants
 - A2) – suppression de places sur la voirie
 - statu quo dans le parking de La Placette
 - facilitations accordées aux habitants
 - renforcement du contrôle du stationnement
 - B1) – suppression de places sur la voirie
 - augmentation de la capacité du parking de La Placette
 - facilitations accordées aux habitants
 - B2) – suppression de places sur la voirie
 - augmentation de la capacité du parking de La Placette
 - facilitations accordées aux habitants
 - renforcement du contrôle du stationnement

Le dénominateur commun de ces quatre scénarios est l'objectif d'améliorer la situation des habitants de Saint-Gervais. Ce point ne peut être envisagé de la même manière pour la situation de jour et de nuit. De jour, les habitants du quartier peuvent aujourd'hui acheter des macarons pour aller stationner dans les quartiers du Grand-Pré et des Pâquis. 110 d'entre eux ont adopté cette solution. Le parking de La Placette ayant un taux d'occupation diurne supérieur à 90%, il n'offre pas de possibilité pour eux. Il s'agirait d'instaurer un système de macarons dans le quartier même de Saint-Gervais. Sur les 450 véhicules qui y sont immatriculés, 12% environ, soit une soixantaine de voitures, y stationnent la journée; il s'agirait donc de pouvoir délivrer 60 macarons. L'emplacement de ces zones bleues préconisé par Transitec se concentre plutôt dans les rues à l'intérieur du quartier et non sur les axes à forte circulation et les importantes voies d'accès. Que l'on supprime 49, 87 ou 120 places sur la voirie, il serait possible d'offrir un nombre de places (de 83 à 96) en zone bleue de 30 à 60% supérieur au besoin effectif des usagers potentiels de macarons.

Pour la situation nocturne, c'est surtout la soirée qui est déterminante. On observe en effet à ce moment-là une saturation sur la voirie due au cumul des habitants et des visiteurs se rendant aux activités nocturnes dans la région. Le parking de La Placette étant fermé la nuit, il reste quasiment vide. Les habitants du quartier sont donc contraints, pour 100 à 120 d'entre eux, ce qui est assez peu, d'aller stationner dans les quartiers et parkings voisins (Jonction, Cygnes, Cornavin). Dans ces parkings, des abonnements de stationnement nocturne (de 18 h ou 19 h à 9 h ou 9 h 30) peuvent être achetés pour un prix mensuel variant entre 70 et 100 francs. Si l'on vise le rapatriement des habitants de Saint-Gervais dans le quartier, on pourrait préconiser l'ouverture nocturne du parking de La Placette, plus proche de leur domicile, afin d'y instaurer le même système. Cela permettrait également de détendre la situation en début de soirée, mais nécessiterait l'aménagement d'un accès piétonnier au parking autre que celui de La Placette, qui est bien sûr fermé durant la nuit.

- Evaluation des quatre scénarios retenus par Transitec: tous prévoient une récupération d'espace (suppression de places sur la voirie), un système de macarons pour les habitants et l'ouverture du parking de La Placette pendant la nuit, l'extension de celui-ci et le contrôle du stationnement sur la voirie demeurant des données variables selon le scénario.

Le scénario A1 entraînerait une diminution de 30% du nombre d'usagers de courte durée, de 20 à 25% du nombre d'usagers de moyenne durée et de 20% (pourcentage peu important et donc insatisfaisant) du nombre d'usagers de longue durée. La situation des habitants serait améliorée de nuit, vu la possibilité de garer dans le parking de La Placette, mais pas ou peu de jour, l'absence d'un contrôle suffisant du stationnement ne permettant qu'une récupération théorique

et non effective de places sur la voirie. Le taux de satisfaction des visiteurs nocturnes serait maintenu ou augmenté. Les différents objectifs visés, notamment en ce qui concerne les usagers de courte et moyenne durée, ne peuvent être atteints en adoptant le scénario A1, qui n'a donc pas été retenu par Transitec.

Le scénario A2 entraînerait une augmentation de 5% du nombre d'usagers de courte durée, une diminution de 40% du nombre d'usagers de moyenne durée et de 45% du nombre d'usagers de longue durée. Le taux de satisfaction des habitants augmenterait notablement, le contrôle du stationnement sur la voirie améliorant leur situation de jour (davantage de possibilités de trouver une place). Les visiteurs en soirée seraient également satisfaits. Cependant, ce scénario pose le problème d'une diminution drastique du nombre d'usagers de moyenne durée. Malgré ce désavantage, il a été retenu par Transitec comme le plus adéquat pour le quartier de Saint-Gervais.

Le scénario B1 maintiendrait le statu quo quant aux usagers de courte durée, entraînerait une augmentation de 5% du nombre d'usagers de moyenne durée et une diminution de 20% du nombre d'usagers de longue durée. Mais, de nouveau, la réduction de ceux-ci reste faible et les habitants, vu l'insuffisance de contrôle du stationnement, auraient de la peine à trouver une place sur la voirie de jour (les 170 places supplémentaires du parking de La Placette attirant essentiellement des usagers de courte et moyenne durée). La récupération effective d'espace optimale n'est pas atteinte avec le scénario B1. Cependant, Transitec ne l'exclut pas.

Le scénario B2 entraînerait une augmentation de 35% du nombre d'usagers de courte durée, une diminution de 15% du nombre d'usagers de moyenne durée et de 45% du nombre d'usagers de longue durée. La forte augmentation du nombre d'usagers de courte durée, due au cumul du renforcement du contrôle sur la voirie et de l'extension du parking de La Placette, risquerait de générer une nette intensification du trafic dans le quartier, ce qui serait contraire aux objectifs visés; Transitec a donc rejeté ce scénario.

Le bilan ci-dessus a donc conduit Transitec à préconiser le scénario A2, car il témoigne d'une politique de stationnement volontariste et assure d'une récupération d'espace effective. Le scénario B1, si ultérieurement on renforçait le contrôle du stationnement, rejoindrait le B2 et le risque d'explosion de la circulation dans le quartier. Il n'a donc finalement pas été retenu, même s'il serait plus favorable que le A1 aux usagers de moyenne durée. L'ordre de grandeur du nombre de places à supprimer sur la voirie oscille entre 50 et 100, ce qui ne ferait varier que de 10% environ la part des usagers insatisfaits; ce n'est donc pas un paramètre déterminant.

Transitec propose aussi certaines actions possibles à court terme, tant que le parking de La Placette ne sera pas ouvert de nuit (autorisation du magasin à obte-

nir, aménagement d'un accès piétonnier indépendant de celui-ci) et que le renforcement du contrôle du stationnement ne sera pas effectif. Il faudrait alors éviter d'introduire un système de macarons à Saint-Gervais et de procéder à une suppression massive de 50 à 100 places sur la voirie; on ne peut que prévoir, pendant une période transitoire, une suppression ponctuelle d'environ 20 places. En outre, une campagne d'information sur les possibilités d'abonnement nocturne dans les parkings du Seujet, de Cornavin et des Cygnes s'avère souhaitable.

M. Ferrazino remercie la maison Transitec et ses représentants pour la célérité de leur travail, qui a permis à la commission ad hoc Saint-Gervais d'examiner le problème du stationnement dans le quartier en toute connaissance de cause. Le magistrat estime que le scénario B1 s'exclut de lui-même, car l'adopter reviendrait à s'interdire tout contrôle du stationnement. Il manifeste d'autre part son étonnement devant le prix de 70 à 100 francs des abonnements de stationnement nocturne dans les parkings voisins du quartier; ce prix est concurrentiel et, de plus, ces parkings disposent actuellement de nombreuses places vides la nuit. Il y a donc envers les habitants de Saint-Gervais un manque d'information à ce sujet auquel il s'agit de remédier. L'argument de l'éloignement de ces parkings par rapport au domicile de ce type d'usagers ne tient pas, vu que les 110 habitants ayant actuellement des macarons pour Grand-Pré et les Pâquis doivent aller garer nettement plus loin de chez eux que s'ils se rendaient aux parkings des Cygnes ou du Seujet.

M. Ferrazino souligne que, si cette étude menée par Transitec soulève des questions importantes soumises à la commission ad hoc Saint-Gervais (faut-il ou non augmenter la capacité du parking de La Placette? etc.), il reste à régler le problème de la suppression de la trémie d'accès au parking située à la place Grenus. La solution serait-elle d'aménager un accès (entrée et sortie) à la rue du Cendrier? Cela engendrerait des travaux importants, longs et coûteux, et nécessiterait d'obtenir de la Winterthur, propriétaire de l'actuelle trémie dans cette rue, l'autorisation de son utilisation et de son réaménagement. On peut aussi envisager de réaliser cet accès à l'emplacement de la parcelle du Petit Jacob, sous le futur immeuble que la Ville y érigera et dont il occuperait le rez-de-chaussée. Cet accès étant plus proche du parking de La Placette que celui de la rue du Cendrier, sa réalisation et celle du tunnel seraient moins coûteuses. Le problème des camions demeure néanmoins. Il serait impossible de les faire entrer et sortir par l'accès de la rue du Cendrier ou celui du Petit Jacob, car ces véhicules sont trop lourds et volumineux; il faudrait en effet creuser un tunnel occupant un espace trop important en sous-sol, où se trouvent déjà des canalisations, et qui ne pourrait rejoindre le parking en passant sous les immeubles de la rue Rousseau. On pourrait envisager d'aménager un couloir-camions et un système d'élévation par ascenseur à la rue de Coutance; le magistrat rappelle à ce propos la volonté de l'OTC de supprimer le trafic de transit dans cette rue et de la réserver à la circulation des trans-

ports en commun. La Placette avait signalé son accord avec un éventuel agrandissement de son parking, à la condition que l'on aménage un accès-camions à la rue Rousseau, ce qui entraînerait la démolition d'un immeuble du XIX^e siècle. M. Ferrazino est opposé à une telle éventualité: on ne peut démolir un immeuble du XIX^e siècle sous prétexte d'aménager une zone piétonne sur la place Grenus! S'il existe, donc, une solution pour l'accès au parking des véhicules, il reste un problème à résoudre quant à celui des camions. Le Conseil administratif demande à la commission d'étudier les variantes envisageables et de les lui soumettre ensuite pour solliciter auprès de lui des crédits d'étude.

Une discussion s'engage, au cours de laquelle M. Gfeller précise à la commission que c'est à partir d'un accroissement de 300 places du parking de La Placette qu'il faudrait alors envisager la construction d'une deuxième trémie d'entrée et de sortie. M. Ferrazino, pour conclure, entend bien rappeler à tout un chacun l'existence du droit de superficie qui lie La Placette à la Ville de Genève et, en particulier, son article 10 qui stipule que le grand magasin doit consentir, en tout temps et sans indemnité, à toute modification de la rampe d'accès dictée par des raisons d'utilité publique.

Séance du 17 février 2000

Discussion et vote

Après un bref historique tracé par le président de la commission, les différents partis sont appelés par lui à manifester leur position.

Le groupe démocrate-chrétien rappelle qu'il est pour la fermeture de la place Grenus aux voitures et son réaménagement en zone piétonne, ce qui implique la suppression de la trémie d'accès située à cet endroit. Il est également d'avis, pour enlever des places de stationnement en surface, d'agrandir raisonnablement le parking de La Placette pour les compenser. Le groupe démocrate-chrétien émet, par ailleurs, des réserves en ce qui concerne la démolition éventuelle de l'immeuble de la rue Rousseau dans le but d'y installer une rampe d'accès pour les poids lourds; il souhaite que l'on revienne sur le choix du site. Il désire, pour conclure, une étude plus globale, et ne suit donc pas les conclusions de l'entreprise Transitec qui préconise la solution A2.

Le rapporteur, qui s'exprime au nom de l'Alternative, présente alors un nouveau projet de résolution qui veut être une solution de rechange à la proposition du Conseil administratif.

En voici la teneur:

«Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à intervenir auprès du Département de justice et police et des transports afin de supprimer les places de stationnement en surface, selon les conclusions du

rapport N° 31 A, et de les affecter aux artisans et résidents du quartier par le biais de macarons, ainsi qu'aux livraisons;

- à intervenir auprès du bénéficiaire du garage actuel (Prima SA) pour que celui-ci soit placé sous le régime des garages collectifs jusqu'à l'échéance de la convention liant la Ville de Genève et Prima SA des 18 décembre 1964 et 2 juillet 1965;
- à favoriser la réalisation d'un nouvel accès de livraison des véhicules de La Placette;
- à prendre toutes les dispositions nécessaires pour rendre la place Grenus aux piétons;
- à prendre des mesures concrètes afin d'empêcher le stationnement illicite et le trafic de transit.»

Le groupe libéral estime que l'arrêté 1 de la proposition N° 469 prévoyait, en organisant un concours restreint d'architecture, une solution plus souple que celle qui apparaît dans la mouture de l'Alternative. Il considère également que la meilleure manière de rendre la surface aux piétons est de mettre les places de parc en sous-sol et il manifeste un certain scepticisme, compte tenu de l'importance des effectifs, en ce qui concerne un contrôle restrictif du stationnement dans le quartier de Saint-Gervais.

Le groupe radical soutient la proposition N° 469 sous sa forme actuelle. Ce projet s'inscrit dans le cadre du plan de Circulation 2000, qui prévoit l'existence d'un parking public dans le quartier de Saint-Gervais en vue d'y favoriser les activités commerciales, et mérite donc, à ce titre, d'être appuyé. Il n'est pas sûr, par contre, que la solution qui préconise une rampe d'accès à la rue Rousseau soit la plus pertinente.

Les partis membres de l'Alternative ayant annoncé qu'ils soutenaient le projet de résolution modifiée, le président le met aux voix: l'Alternative l'accepte et l'Entente le refuse.

Le Parti démocrate-chrétien demande néanmoins que l'on revienne en arrière afin de pouvoir se prononcer point par point. Cette proposition est acceptée et la commission décide alors de reprendre le canevas et la résolution initiale contenue dans le projet du Conseil administratif.

Vote du projet de résolution

La suppression de la première invite du projet de résolution en page 26 de la PR-469 est acceptée par 7 oui de l'Alternative contre 5 non de l'Entente (absence de M. Ducret).

La suppression de la deuxième invite du projet de résolution en page 26 de la PR-469 est acceptée par 7 oui de l'Alternative contre 5 non de l'Entente (absence de M. Ducret).

L'invite: «- à tenir compte de l'étude réalisée par la maison d'ingénieurs-conseil en février 2000, selon la variante A2;» (invite constituant un ajout au projet de résolution de la PR-469) est adoptée par 7 oui de l'Alternative contre 4 non de l'Entente, avec 1 abstention PDC (absence de M. Ducret).

L'invite amendée par l'Alternative: «- à intervenir auprès du Département de justice et police et des transports afin de supprimer les places de stationnement en surface, selon les conclusions du rapport N° 31 A, et de les affecter aux artisans et résidents du quartier, par le biais de macarons, ainsi qu'aux livraisons» est sous-amendée comme suit (modifications en italique): «- à intervenir auprès du Département de justice et police et des transports afin de supprimer *un certain nombre de places* en surface, selon les conclusions du rapport N° 31 A, *et d'en affecter le solde* aux artisans et résidents du quartier, par le biais de macarons, ainsi qu'aux livraisons, *en zone bleue*». Ainsi sous-amendée, cette invite est adoptée par 8 oui contre 3 non des groupes radical, libéral et PDC, avec 2 abstentions des socialistes.

L'invite amendée par l'Alternative: «- à intervenir auprès du bénéficiaire du garage actuel (Prima SA) pour que celui-ci soit placé sous le régime des garages collectifs jusqu'à l'échéance de la convention liant la Ville de Genève et Prima SA des 18 décembre 1964 et 2 juillet 1965» est adoptée par 9 oui (2 DC, 2 socialistes, 2 AdG (TP), 1 AdG (SI), 2 Ve) contre 1 non du groupe libéral, avec 3 abstentions des radicaux et des libéraux.

L'invite amendée par l'Alternative: «- à favoriser la réalisation d'un nouvel accès de livraison des véhicules de La Placette» est sous-amendée comme suit, sur proposition du Parti libéral: «- à assurer la réalisation d'un nouvel accès de livraison des véhicules de La Placette». Ainsi sous-amendée, cette invite est adoptée par 12 oui contre 1 non du groupe radical, sans abstention.

L'invite proposée par l'Alternative: «- à prendre toutes les dispositions nécessaires pour rendre la place Grenus aux piétons» est adoptée à l'unanimité. Sur proposition du Parti libéral, sa disposition comme première invite du nouveau projet de résolution est acceptée à l'unanimité.

L'invite proposée par l'Alternative: «- à prendre des mesures concrètes afin d'empêcher le stationnement illicite et le trafic de transit» est adoptée par 9 oui contre 3 non, avec 1 abstention.

L'invite: «- à présenter une demande de crédit pour le déplacement des trémies actuelles, dans les meilleurs délais» (invite constituant un ajout au projet

de résolution de la PR-469) est adoptée par 10 oui contre 1 non, avec 1 abstention (1 vote non exprimé).

Ainsi amendé, le projet de résolution contenu dans la PR-469 est mis aux voix dans son ensemble; il est adopté par 7 oui de l'Alternative contre 5 non de l'Entente, avec 1 abstention du PDC.

PROJET DE RÉOLUTION AMENDÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL

invite le Conseil administratif:

- à prendre toutes les dispositions nécessaires pour rendre la place Grenus aux piétons;
- à tenir compte de l'étude réalisée par la maison d'ingénieurs-conseil en février 2000, selon la variante A2;
- à intervenir auprès du Département de justice et police et des transports afin de supprimer un certain nombre de places en surface, selon les conclusions du rapport N° 31 A, et d'en affecter le solde aux artisans et résidents du quartier, par le biais de macarons, ainsi qu'aux livraisons, en zone bleue;
- à intervenir auprès du bénéficiaire du garage actuel (Prima SA) pour que celui-ci soit placé sous le régime des garages collectifs jusqu'à l'échéance de la convention liant la Ville de Genève et Prima SA des 18 décembre 1964 et 2 juillet 1965;
- à assurer la réalisation d'un nouvel accès de livraison des véhicules de La Placette;
- à prendre des mesures concrètes afin d'empêcher le stationnement illicite et le trafic de transit;
- à présenter une demande de crédit pour le déplacement des trémies actuelles, dans les meilleurs délais.

Vote des projets d'arrêtés et conclusions

Mise au vote, la suppression du projet d'arrêté I est acceptée par 7 oui de l'Alternative contre 3 non de l'Entente (2 abstentions).

Mise au vote, la suppression du projet d'arrêté II est acceptée par 7 oui de l'Alternative contre 2 non de l'Entente (2 abstentions).

Au bénéfice de ces explications, le rapporteur de majorité vous recommande vivement de suivre la proposition exprimée par l'Alternative et de la suivre dans ce qu'il faut appeler son «contre-projet».

Le groupe libéral annonce un rapport de minorité.

Il en va de même du groupe radical et du groupe démocrate-chrétien.

PROJET D'ARRÊTÉ I SUPPRIMÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, 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 230 000 francs, complémentaire au crédit de 300 000 francs, voté le 25 juin 1996, destiné à l'organisation d'un concours restreint d'architecture pour l'aménagement de places et de rues du quartier de Saint-Gervais.

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 230 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le montant de 300 000 francs du crédit destiné à couvrir les frais d'une étude concernant la nécessité de la construction d'un parking et sa dimension dans le quartier de Saint-Gervais et les frais d'organisation d'un concours restreint pour l'aménagement du quartier, sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 6 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la première dépense.

Art. 4. – Les frais d'étude du projet seront, en cas de réalisation de celui-ci, intégrés au crédit de construction. En cas de non-réalisation du projet, ils feront l'objet d'un arrêté à soumettre au Conseil municipal, dans le cadre des comptes rendus financiers annuels, prévoyant notamment leurs modalités d'amortissement.

PROJET D'ARRÊTÉ II SUPPRIMÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, 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 700 000 francs destiné à l’information publique.

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 700 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l’article premier sera portée à l’actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 6 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l’année suivant la première dépense.

Annexes: – Convention entre la Ville de Genève et Prima SA
– Plan de surface
– Extraits du rapport final de Transitec

ANNEXE

Convention entre la Ville de Genève et Prima SA

18 décembre 1964 et 2 juillet 1965

L'AN MIL NEUF CENT SOIXANTE-QUATRE et le dix-huit décembre et
L'AN MIL NEUF CENT SOIXANTE-CINQ et le deux juillet,

PARDEVANT M^e Jean-Daniel SAUTTER, notaire à Genève, soussigné,

ONT COMPARU:

Messieurs Lucien BILLY et Willy DONZE, demeurant tous deux à Genève,
le premier maire et le second conseiller administratif de la Ville de Genève,

agissant au nom et pour le compte de LA VILLE DE GENÈVE,

spécialement délégués aux fins des présentes par décision du Conseil admi-
nistratif en date du dix-huit décembre mil neuf cent soixante-quatre, dont un
extrait demeurera ci-annexé;

la présente convention, en outre, autorisée par délibération du Conseil muni-
cipal en date du vingt-sept novembre mil neuf cent soixante-deux, approuvée par
arrêté du Conseil d'Etat du quatre janvier mil neuf cent soixante-trois,

desquels délibération et arrêté des ampliements demeureront ci-annexés;

D'UNE PART;

et Messieurs Jacques MAUS, demeurant à Corsier, et Gérard NORDMANN,
demeurant à Genève, Avenue Bertrand N° 9, tous deux administrateurs;

agissant au nom et pour le compte de:

PRIMA S.A.,

société anonyme ayant son siège à Genève, inscrite au Registre du Commerce
de Genève et publiée dans la *Feuille Officielle Suisse du Commerce*,

Messieurs Maus et Nordmann ayant pouvoirs aux fins des présentes en vertu
de publications parues dans la susdite feuille;

D'AUTRE PART;

LESQUELS, ès noms, ont convenu ce qui suit:

1. La Ville de Genève autorise Prima S.A. à construire sur et sous la place
Genrus (domaine public, feuille 47 du cadastre de Genève, section Cité), une

rampe d'accès aux garages souterrains aménagés dans le sous-sol des immeubles en construction sur les parcelles 5527, 5530 à 5542; feuille 47, de la Commune de Genève, section Cité, dont ladite société est propriétaire;

2. La construction de ladite rampe sera conforme au plan N° 580/09 (variante C1) dressé par Messieurs E. Aberson et R. Epars, ingénieurs, en date du douze février mil neuf cent soixante-deux et au descriptif des matériaux et du ferrailage qui sera établi par les mêmes ingénieurs.

Tous les éléments supportant les chaussées ouvertes à la circulation publique seront calculés pour les charges d'un pont-route de première classe.

3. Les fondations de ladite rampe seront exécutées à une profondeur suffisante et de telle sorte qu'un éventuel garage souterrain puisse être aménagé sous la place Grenus sans qu'il soit nécessaire de reprendre lesdites fondations en sous-œuvre.

4. Les travaux définis sous chiffres 2 et 3 seront exécutés par Prima S.A. à ses frais, risques et périls sans aucun recours quelconque contre la Ville de Genève.

5. Prima S.A. procédera à ses frais, risques et périls, mais avec l'accord des services intéressés:

- a) au déplacement de la fontaine de la place Grenus;
- b) aux éventuels déplacements de toutes les canalisations publiques ou privées se trouvant sous la place Grenus et touchées par les travaux prévus sous chiffres 2 et 3;
- c) à la parfaite remise en état de la chaussée et des trottoirs, aux éventuelles replantations.

6. Le Service Immobilier de la Ville de Genève et le Service des routes du Département des travaux publics, sont, en tout temps, autorisés à procéder aux contrôles des travaux qu'ils jugeront nécessaires.

7. Une fois la rampe terminée, Prima S.A. en aura la jouissance gratuite. Par contre, elle en supportera tous les frais d'entretien et d'éclairage, aussi longtemps qu'elle en sera seule bénéficiaire.

8. Prima S.A. supportera sans indemnité quelconque les inconvénients qui résulteront pour elle d'une éventuelle création de garages souterrains, tant sous la place Grenus elle-même que sous les propriétés privées entourant ladite place.

Il appartient à Prima S.A. de construire la rampe de telle sorte que l'entrée et le passage donnant accès à son garage ne puissent être supprimés, même momentanément, lors de la construction de garages souterrains sous la place ou les immeubles voisins.

9. Prima S.A. déclare expressément savoir que la rampe qu'elle est aujourd'hui autorisée à construire sera ultérieurement utilisée, dans sa partie se trouvant sous le domaine public, en vue de permettre l'accès à une surface maximum de parking souterrain tant public que privé. Elle renonce d'ores et déjà, expressément, à toute revendication ou demande d'indemnité de ce fait.

10. La présente convention est conclue pour une durée de quatre-vingt-dix ans. Toutefois, Prima S.A. ou ses ayants-droit éventuels devront supporter en tout temps et sans indemnité, toute modification à la rampe d'accès décidée par la Ville de Genève et dictée par des raisons d'utilité publique, la libre circulation restant assurée.

Il est au surplus précisé que l'octroi à Prima S.A. d'une concession d'utilisation du domaine public nécessité par la présente convention a été concédé et a fait l'objet d'une loi votée par le Grand Conseil le vingt-deux juin mil neuf cent soixante-trois.

SERVITUDES

Messieurs Maus et Nordmann, ès qualités, rappellent que Prima S.A. est au bénéfice de servitudes relatives à un droit d'usage du domaine public, inscrites au Registre foncier de Genève le vingt-neuf septembre mil neuf cent onze, Vol. D.I. 20 N° 95, le six janvier mil neuf cent onze, Vol. D.I. 14 N° 172, et le cinq décembre mil neuf cent dix, Vol. 14 D.I. 25, au profit des parcelles 5541, 5532 et 5531 de la Commune de Genève, section Cité, propriété de Prima S.A.

Prima S.A. est également au bénéfice d'une servitude identique au profit de la parcelle 5542 de la même commune et section, mais résultant d'un échange de correspondance entre la Ville de Genève et le propriétaire alors de la parcelle 5542.

Messieurs Maus et Nordmann, ès qualités, déclarent ici expressément renoncer au bénéfice des susdites servitudes résultant tant des inscriptions faites au Registre foncier que de l'échange de correspondance précité; ils consentent, en outre, à ce que les inscriptions susvisées faites au Registre foncier soient radiées.

ÉLECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution des présentes les parties font élection de domicile, savoir:

- Messieurs les représentants de la Ville de Genève, à Genève, en l'Hôtel Municipal:

- et Messieurs les représentants de Prima S.A., à Genève, au siège de ladite société.

RÉQUISITION

Les parties requièrent, en conséquence, Monsieur le Conservateur du Registre foncier de Genève de radier entièrement et définitivement les susdites inscriptions de servitudes prises le vingt-neuf septembre mil neuf cent onze, Vol. D.I. 20 N° 95, le six janvier mil neuf cent onze, Vol. D.I. 14 N° 172, et le cinq décembre mil neuf cent dix, Vol. D.I. 14 N° 25.

DONT ACTE

Fait et passé à Genève, en l'Hôtel Municipal pour Messieurs Billy et Donzé, et en les bureaux de Prima S.A., Quai du Mont-Blanc N° 29, pour Messieurs Maus et Nordmann,

Et, lecture faite, les parties ont signé, avec le notaire, la présente minute.
(signé): au nom du Conseil administratif:

Le Maire: L. BILLY

Le Conseiller délégué: W. DONZÉ

J. MAUS

G. NORDMANN

J. SAUTTER, not.

Enregistré à Genève le cinq juillet 1965.

Vol. 296 N° 1817. Reçu neuf francs. Centimes additionnels compris.

(signé): A. MAMBOURY

Inscrit au Registre foncier de Genève le sept juillet mil neuf cent soixante-cinq à 16 h 05. P.j.D. 17 Vol. D.I. 20/95, 14/25 et 172. Fts de Cité 2513, 2514, 1523 et 1970. G.L. 179/23, 121/110 et 129/56. Radiation de servitudes.

Le sous-conservateur-substitut:

(L.S.) (signé): P. SCHMID.

B. Rapporteur de minorité: M. Michel Ducret.

Le rapporteur de minorité ne reviendra pas ici sur les débats de la commission et les votes, lesquels seront relatés, certainement avec talent, dans le rapport de majorité.

De quelle proposition s'agit-il?

D'emblée, il nous faut noter que la proposition amendée, telle qu'elle est proposée au Conseil municipal à l'issue des travaux de la commission, n'a en fait plus rien à voir avec celle émanant du Conseil administratif, puisqu'elle préconise exactement le contraire, soit le refus de toute augmentation de la capacité du parking de Grenus tel qu'il existe aujourd'hui. Pour s'en convaincre, on relira avec avantage le titre de la proposition.

Le tripatouillage de cette proposition du Conseil administratif, avec la bénédiction d'un de ses membres, manque singulièrement de clarté et nous aurions largement préféré que la majorité de gauche assume ses choix de manière franche en refusant purement et simplement la proposition N° 469, quitte à faire au Conseil municipal de nouvelles propositions sous la forme d'une résolution de la commission au lieu de les insérer comme amendements à un projet dont elle ne veut pas.

Par contre, il nous intéresse de comprendre comment une majorité en vient en fait à rejeter une proposition émanant d'un Conseil administratif du même bord et que les dernières élections municipales ont renforcé, mais dont le membre supplémentaire semble vouloir signifier ainsi qu'il s'agit d'un changement profond, tout comme il convient d'expliquer pourquoi la minorité acceptait cette même proposition dans sa forme initiale.

Quel projet la majorité de gauche rejette-t-elle?

Quelle est la substance du projet qui faisait l'objet de la proposition N° 469 dans sa version initiale?

Fruit de la réflexion de commerçants et de propriétaires d'immeubles dans le quartier, un premier projet prévoyait une importante extension du parking existant sous la place Grenus, avec des trémies d'accès sur la rue du même nom, devant La Placette.

Très vite, ce projet fut retiré à cause de la position de ces trémies qui, précisément – outre le fait que concurrentiellement avec l'augmentation de la capacité de

Proposition: quartier de Saint-Gervais

parcage, il ne faisait que générer du trafic supplémentaire dans le secteur sans contrepartie sensible – risquaient de créer surtout des problèmes sérieux aux transports publics sur l'axe de la rue de Coutance.

Remettant l'ouvrage sur le métier, les promoteurs de ce projet se sont rendu compte que deux aspects essentiels devaient être mis en avant: l'un ayant trait à une amélioration beaucoup plus importante de l'image du quartier, et passant par l'autre, c'est-à-dire une restriction radicale du trafic et du stationnement en surface. Il n'y avait qu'ainsi qu'un tel projet pouvait emporter l'adhésion la plus large susceptible de le conduire au succès.

Notons que la revalorisation du quartier de Saint-Gervais fait d'autre part l'objet d'une importante opération de rénovation d'immeubles que la Ville de Genève, principal propriétaire foncier du périmètre concerné, est actuellement en train de mener.

Cette vision nouvelle devenant avec le temps un but essentiel de l'opération proposée, les autorités concernées, qui poursuivent une politique des déplacements orientée vers un tri des trafics urbains entre ceux qui sont un apport à la vie de la collectivité urbaine et ceux qui sont générateurs de nuisances inutiles (transit et déplacements pendulaires, ces derniers étant les déplacements domicile – travail et retour et constituant par-dessus le marché une occupation préjudiciable au commerce des possibilités de stationnement urbain), ont commencé à mieux recevoir ce projet, d'autant que les études de l'Office des transports et de la circulation (OTC) renaient comme nécessaire un parking à destination des visiteurs dans ce secteur, cela dans la cadre du concept Circulation 2000.

De variantes en variantes successives, c'est ainsi qu'un projet revu, diminué dans sa capacité d'accueil, et dont les accès étaient repoussés bien plus loin, hors du secteur Grenus, a vu le jour. Ce report des accès s'avérait indispensable pour pouvoir réellement créer un quartier commerçant essentiellement dévolu aux piétons au cœur même de Saint-Gervais, sans créer de nuisances supplémentaires, ou du moins sans maintenir celles qui existent.

Dans le même esprit, l'accès était doublé, de part et d'autre de l'axe formé par la rue de Coutance, de façon à éviter de générer un trafic transversal sur cette voie qui est l'une des plus fréquentées par les transports publics au cœur de Genève, tout en accueillant les automobilistes en provenance tant de l'ouest, par une double rampe plus loin dans la rue Grenus, entre les rues Vallin et du Temple, que de l'est, par une combinaison avec la rampe existante du parking souterrain de la rue du Cendrier et un nouvel immeuble à construire à l'emplacement du terrain vague propriété de la Ville de Genève servant actuellement de parking, à l'angle des rues Rousseau et du Cendrier. L'accès ouest avait encore l'avantage de s'inscrire dans une pente naturelle de la chaussée existante, ce qui raccourcissait sin-

gûlièrement les trémies, toujours dommageables en milieu urbain, tandis que l'accès ouest était quasiment dissimulé dans le contexte d'une nouvelle construction.

L'ennui de cette solution, c'est qu'elle engendrait des coûts supplémentaires et un investissement difficile à rentabiliser, la rentabilité d'un parking ne s'améliorant pas avec des coûts fixes d'exploitation et des investissements sur des parties sans rendement. La question était dès lors posée: y avait-il assez d'intérêt public pour justifier d'un engagement de la collectivité dans cette affaire?

Contacts pris avec le Conseil administratif, ce dernier a fini par prendre la décision de lancer une étude de faisabilité, laquelle s'est soldée par un résultat positif que traduisait la proposition N° 469 dans sa version déposée à l'examen du Conseil municipal le 16 avril 1999.

L'accès des camions de livraison à La Placette

A notre avis, l'accès des camions de livraison à La Placette reste le principal point faible de la proposition N° 469 initiale, puisque, avec l'agrandissement du parking et l'impossibilité de faire circuler des véhicules de gros gabarit dans les nouveaux tunnels d'accès, il devait être fait appel à la démolition d'un bâtiment d'habitation (actuellement squatté) appartenant à ce grand magasin dans la rue Rousseau.

Relevons toutefois ici que ledit bâtiment, et particulièrement son intérieur, n'a pas été jugé digne de conservation par les organes et spécialistes consultés.

Il n'en reste pas moins que la commission s'est émue de cette proposition et a cherché à savoir si d'autres variantes étaient envisageables. L'une consistait à réaliser des tunnels d'accès permettant le passage des camions, tout en augmentant la hauteur libre du premier étage en sous-sol du parking; elle avait contre elle un surcoût considérable qui était à charge du contribuable, ne pouvant être absorbée dans la rentabilité de l'extension du parking lui-même.

Le rédacteur du présent rapport de minorité regrette, à titre personnel, qu'une autre solution, certes plus compliquée, mais peut-être plus acceptable, n'ait pas été étudiée: à la lumière d'un renforcement de l'attractivité de l'accès au grand magasin côté Grenus, face à une place rendue aux piétons, il aurait été possible que La Placette transforme son accès de livraison en sacrifiant, dans ce but, son actuelle entrée Rousseau, celle-ci étant alors compensée par une affectation commerciale des parties inférieures de l'immeuble 27, rue Rousseau, combinée avec un nouvel accès de ce côté. Ainsi, les façades harmonieuses de cet immeuble étaient préservées, l'aménagement commercial relié au magasin existant prenant alors la place d'un intérieur qualifié de «sans intérêt».

Il importe encore de souligner ici que les vœux émis par la majorité de la commission dans le projet de résolution amendé qui est présenté au Conseil municipal ne résout strictement rien en matière d'accès des livraisons, le problème restant exactement le même sans extension du parking tout en souhaitant la restitution de la place Grenus aux piétons!

Un long travail jeté par-dessus l'épaule

Partant d'un constat de manque de places de parc dans un quartier commerçant, une idée pour augmenter la capacité d'accueil a germé, s'est développée et a débouché sur la possibilité de transformer profondément la qualité de vie de ce secteur de commerce, mais aussi d'habitat, en enterrant non seulement le stationnement, mais aussi la plus grande part de la circulation qui est inhérente aux activités nombreuses du secteur.

Confiant dès lors dans la détermination des autorités exécutives de la Ville de Genève, le promoteur du projet a investi temps, argent et efforts pour faire avancer son projet, allant jusqu'à renforcer les fondations de son propre immeuble lors de la rénovation de celui-ci pour pouvoir faire passer le futur tunnel d'accès sans problèmes statiques. Mais, aujourd'hui, pour un changement politique (mais lequel, la majorité n'ayant d'ailleurs pas changé?), il voit le même Conseil administratif recommander le rejet de sa propre proposition!

Il ne s'agit pas bien entendu de revendiquer ici des droits qui n'existent pas, mais bien d'exiger la cohérence d'action d'une collectivité publique à l'égard de ceux qui savent encore prendre le risque d'entreprendre.

Mais il faut bien faire alors une autre constatation désagréable découlant d'une telle dérive: la confiance dans l'autorité n'est dès lors plus assurée. Et cela est grave dans une époque où, précisément, il s'avère de plus en plus important que celle-ci soit renforcée afin d'assurer une cohésion sociale compensant, d'une part, l'individualisme forcené et, d'autre part, le renforcement des structures de l'économie, la rendant indépendante des Etats et de leurs soucis.

Ambiguïté de la position des ingénieurs mandataires

Autre élément gênant dans cette affaire: les ingénieurs du trafic mandataires de la Ville de Genève ont tout d'abord présenté les conclusions de leurs études, favorables à l'agrandissement du parking de Grenus, sous réserve de mesures en surface et d'un dimensionnement moins ambitieux que prévu à l'origine, le tout s'inscrivant dans la politique de «Circulation 2000» menée par l'Etat de Genève, dont ils sont aussi mandataires.

Par un tour de passe-passe du conseiller administratif en charge des travaux consistant à changer les buts fixés à l'étude, les mêmes mandataires présentent maintenant une solution de restriction drastique du stationnement dans le quartier, s'appuyant sur le statu quo pour le parking de Grenus, la suppression de places en surface, des macarons pour les véhicules des habitants et une augmentation sensible du contrôle du stationnement.

Le problème qui se pose ici est celui de la confiance que le citoyen et les mandants peuvent accorder à des experts qui sont censés défendre une politique dans le cadre d'un mandat et une autre dans le cadre d'une autre mission, mais portant sur le même objet! Outre le fameux problème des compétences en matière de circulation entre l'Etat et les communes, on voit là aussi celui que pose le peu de bureaux d'études compétents auxquels les collectivités publiques genevoises peuvent faire appel.

Quid de Circulation 2000 (ou de Mobilité 2005 et autres) dans ce contexte?

En fait, il n'y a plus deux fronts opposés à Genève en matière de politique des déplacements, mais bien trois.

En effet, à la traditionnelle opposition séparant ceux que l'on qualifiera ici, pour simplifier, de «probagnoles» des «pro-transports publics» s'ajoutent maintenant clairement, émanant pour la plupart des milieux soutenant les seconds, les «antibagnoles» purs et durs.

Tandis que l'Etat de Genève, et, jusqu'à il y a peu, la Ville de Genève, s'efforçaient de mettre en place ensemble une politique nuancée et faisant appel à une réelle complémentarité (c'est-à-dire dans le temps et dans l'espace) visant à diminuer les nuisances du trafic automobile urbain et à développer les transports publics afin qu'ils puissent faire face à un report modal déjà considérable, politique connue sous le nom de Circulation 2000, les «antibagnoles» veulent maintenant appliquer à la totalité de l'espace urbain une politique extrêmement restrictive du trafic qu'on réserve normalement aux quartiers dévolus principalement à l'habitat et non pas au centre du commerce urbain ainsi que c'est le cas à Saint-Gervais.

En théorie, c'est très satisfaisant, car, comme tout discours populiste à courte vue, cette lutte contre les nuisances rencontre l'adhésion des riverains, et en particulier des habitants-électeurs, qui pour la plupart ne vont pas refuser une amélioration de leurs propres conditions de vie, mais il est aussi vrai que la généralisation de telles mesures aura pour corollaire – dans une société où l'usage de l'automobile reste malgré tout extrêmement important – que les avantages des uns deviendront la gêne des autres et que le degré d'acceptation populaire de

mesures exagérément contraignantes mènera tôt ou tard (mais certainement avant que notre société change complètement ses habitudes en matière de déplacements) à un rejet global. Le résultat de la récente votation du 12 mars 2000 sur l'initiative dite «rétro-traffic» – refusée à une très large majorité même à Genève – devrait démontrer à ces ayatollahs les limites du raisonnable...

Le plus gênant dans ce constat est que les «antibagnoles» persistent à se réclamer de la politique prônée par Circulation 2000, et donc par l'Etat de Genève, alors même qu'ils n'en acceptent que les mesures restrictives qui ont l'heur de leur convenir, et qu'ils en rejettent systématiquement celles qui ne leur conviennent pas et qui sont pourtant prévues dans ce concept de transformation des habitudes de déplacement, tel l'agrandissement du parking Grenus; c'est ainsi qu'ils ont refusé celui de la place Neuve ou même la nouvelle traversée de la rade (bien que d'autres raisons aient pu entrer en cause dans les raisons de ces refus populaires).

La précédente magistrate socialiste déléguée aux travaux, en charge de ce dossier d'aménagement de Saint-Gervais, pouvait légitimement placer son action dans le cadre de Circulation 2000, même si, à de nombreuses reprises, elle n'avait pas été suivie pas ses propres troupes, lesquelles semblent maintenant plus satisfaites de l'action contraire d'un magistrat émanant d'une autre fraction, cela dans une logique dont nous n'avons pas à juger dans le cadre du présent rapport, mais où tous se réclament toujours de ce même concept Circulation 2000!

Une telle ambiguïté de position face à un concept qui forme un tout cohérent et qui ne peut tenir debout que si tous ses fondements sont maintenus est déjà peu acceptable de la part de partis politiques et d'associations constituées, mais elle devient totalement inadmissible de la part d'autorités telles que le Conseil administratif de la Ville de Genève. Un tel langage s'apparente non pas à la langue de bois, mais bien au double discours dont se repaissent des régimes qui sont tout sauf démocratiques.

Pour un centre-ville économiquement vivant

Pour notre part, nous persistons à prôner une politique d'équilibre et de juste complémentarité des moyens de déplacements, et les radicaux restent attachés de manière générale à la nécessité de répondre aux besoins d'une économie florissante au centre-ville. Si, indéniablement, la desserte par les transports publics du secteur est remarquable, cela n'est pas une raison pour en diminuer l'accessibilité à la clientèle qui utilise l'automobile. Il faut se souvenir à ce propos que nous nous situons dans un contexte de sévère concurrence avec les centres commerciaux périphériques (tous situés hors du territoire communal et, pour certains,

hors du territoire national), dont l'accès en voiture est extrêmement facile. Il faut se rappeler qu'aujourd'hui ce phénomène porte de plus en plus aussi sur les loisirs, et on voit le succès des cinémas multisalles offrant le parking gratuitement.

Si on diminue encore plus l'accès à Saint-Gervais, on portera encore un peu plus préjudice à l'attractivité économique de notre ville et on favorisera de la sorte ces concurrents où les gens se rendent obligatoirement en voiture pour faire leurs achats, alors qu'ils utilisent plutôt les transports publics pour aller au centre-ville; dès lors, on contribue ainsi à l'usage de la voiture, ce qui est exactement le contraire du but recherché!

Cela se traduit d'ailleurs déjà aujourd'hui par l'augmentation constante des déplacements de périphérie à périphérie, dans des mouvements qu'il sera bien difficile de satisfaire par les transports collectifs.

Il est donc important pour notre ville de lutter contre cet effet centrifuge, non seulement sur le plan économique (emplois et revenus fiscaux), mais aussi sur le plan social, car un centre-ville sans commerces de base, réservée aux boutiques de luxe et désertée le soir deviendra peu à peu un de ces «down-towns» à l'américaine où peu d'habitants souhaitent résider, si ce n'est une frange marginale ou socialement très défavorisée.

Que devient la proposition après son passage en commission?

Conservant de la proposition initiale le seul vœu de libérer le quartier du trafic automobile, la majorité de la commission imagine, sur la base d'un article liant les constructeurs de l'immeuble de La Placette à la Ville de Genève dans le cadre de l'octroi du droit de superficie, obtenir de libérer la place Grenus de ses trémies d'accès au parking existant pour les reporter «ailleurs» (mais où?) et de trouver une solution pour les camions de livraison, soit avec des rampes suffisamment dimensionnées, comme actuellement, soit avec... des monte-charge noyés dans la chaussée! Si on peut obtenir ainsi une diminution, voire une suppression, du trafic sur la place même et la rue des Etuves, il n'y en aura aucune dans le reste du quartier, d'autant qu'il ne serait absolument pas admissible de créer le risque de files d'attente sur la rue de Coutance où passent de très nombreuses lignes de transports publics.

Outre une solution valable à trouver, il reste à en assurer le financement: la collectivité est-elle prête à dépenser des sommes considérables pour assurer les livraisons d'un grand magasin et pour améliorer l'accès à un parking propriété privée, existant mais non agrandi, et donc pour des travaux qui n'auront aucune rentabilité, alors même que la situation actuelle fonctionne, certes dans des conditions pas toujours idéales pour les quelques habitants riverains?

A ce taux-là, il y a bien plus d'habitants ailleurs à Genève qui subissent plus de nuisances du trafic et où l'enterrement des voies d'accès au centre-ville qui passent devant chez eux ferait bien plus d'heureux qu'à la place Grenus et à la rue des Etuves! Quant à solliciter La Placette pour assurer ces dépenses, il faudrait que ce grand magasin trouve quelque intérêt à modifier une situation qui, du point de vue commercial et technique, lui donne satisfaction!

La même majorité imagine (et, là, nous ne pouvons qu'en approuver le principe) que ce parking existant devrait être ouvert au public le soir aussi. Mais cela suppose une transformation profonde des accès-piétons au parking, lesquels pour l'heure aboutissent directement dans le grand magasin qu'il dessert. Il y a fort à parier que l'exploitation nocturne de ce parking ne sera pas beaucoup plus rentable que celle des autres équipements publics du même type au centre-ville, si bien que nous ne voyons guère quel avantage pourrait en retirer, là aussi, La Placette, alors que ce n'aurait pas été un problème difficile à résoudre dans le cadre du projet d'extension du parking.

A ce cocktail de bonnes intentions sans financement, on ajoutera pour faire bonne mesure la suppression demandée de places de parc existantes en surface, sans compensation (les usagers et les commerçants apprécieront), et des facilitations accordées aux habitants sur les places équipées de parcomètres (on parle de macarons de stationnement, mais ils s'exercent sur des secteurs en zone bleue pour dissuader le stationnement des pendulaires et favoriser les clients des commerçants et les habitants des zones concernées, et non pas pour écarter toute possibilité d'accès à la clientèle). Les conséquences pour la vie nocturne du quartier, où il y a de nombreux établissements publics et salles de spectacles (cinémas), pourraient s'avérer très négatives, d'une part parce que les parkings souterrains ne sont pas volontiers fréquentés le soir, d'autre part parce que la suppression de ces places en surface ne sera probablement pas compensée par une ouverture nocturne du parking existant, ainsi qu'exposé plus haut.

Cerise sur ce gâteau offert aux citoyens: un renforcement sensible des contrôles du stationnement (et nous ne résisterons pas ici au plaisir de relever que ce sont toujours ceux qui s'opposent le plus souvent à une société qu'ils qualifient de «fliquée» qui sont toujours les premiers à réclamer l'intervention des pandores quand cela les arrange!).

De fait, la proposition N° 469 telle qu'elle est amendée par la majorité de la commission est l'assurance absolue que rien ne se passera dans ce quartier, sinon la suppression de places de parcage en surface avec quelques modestes aménagements concomitants et, peut-être durant quelque temps, un renforcement des contrôles de police.

Ce sera un bien pauvre bilan!

En conclusion

Comme nous ne pensons pas que c'est ainsi que Genève avancera, et que ce type de société restrictive ne nous convient absolument pas, le rapporteur de minorité – et le groupe radical au nom duquel il s'exprime – vous invite, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, à rejeter cette proposition trafiquée, remplie de vœux pieux mais irréalistes ou inacceptables.

C. Rapporteur de minorité: M. Robert Pattaroni.

Pourquoi un rapport de minorité du PDC? Afin d'apporter une contribution à la discussion de la proposition en séance plénière et d'aboutir à un mandat au Conseil administratif plus ouvert et complet que celui proposé par la majorité de la commission ad hoc Saint-Gervais

Le PDC est tout à fait favorable à la réhabilitation du quartier du «Vieux Saint-Gervais» (autour de la place Grenus). L'idée est d'y maintenir un habitat diversifié, pour plusieurs catégories de populations, ainsi qu'une diversité des activités économiques, y compris du petit commerce et de l'artisanat (pour le peu qui en reste). Autrement dit, le PDC souhaite que le quartier reste l'un des cœurs de la vie de la ville, mais un cœur rénové.

Aussi, le PDC, comme d'ailleurs apparemment tous les autres partis, est favorable à la fermeture de l'entrée du parc de stationnement de La Placette située place Grenus. Le but étant le réaménagement de cette place dans le sens évoqué auparavant, ce qui signifie d'en faire une place pour piétons, conviviale, notamment par l'installation de terrasses.

En même temps, le PDC, s'il admet la nécessité d'une restructuration de la circulation et du stationnement, en particulier pour les habitants mais aussi pour les commerçants et artisans, insiste afin que l'accessibilité reste performante. Face à l'attractivité croissante des grands centres commerciaux de la périphérie – pour ne pas parler de ceux outre-frontière – comment vouloir le maintien du commerce et de l'artisanat en ville si l'on n'admet pas de favoriser l'accessibilité, certes par les transports publics mais aussi pour les automobilistes?

A propos de stationnement dans le quartier, deux remarques:

- la possibilité d'utiliser le parc de stationnement de La Placette durant la nuit est évidemment une solution rationnelle et avantageuse, mais seule une négociation équitable avec les répondants de La Placette garantira une solution admissible;

- l'étude du problème du stationnement doit prendre en compte la situation dans un rayon de l'ordre de 500 m autour de la place Grenus. En effet, parmi les faits nouveaux, ou qui le seront très bientôt, il y aura,
 - d'une part, la probable fermeture au stationnement des squares de Chante-poulet (actuellement 61 places de stationnement) et du square Pradier (actuellement 74 places de stationnement);
 - d'autre part, le plan piétonnier du Conseil administratif dont la présentation publique est imminente.

Par rapport au problème spécifique du réaménagement du parc de stationnement de La Placette, trois remarques:

- ce grand magasin populaire (quasi une «institution») doit pouvoir assurer son approvisionnement en fonction des exigences de son efficacité commerciale,
- bien qu'il n'y ait aujourd'hui qu'une trémie d'entrée-sortie, il paraît judicieux d'en prévoir 2, ou au moins d'en étudier 2. D'autant plus que, s'il n'y en avait qu'une – selon la variante du scénario A2 – elle serait dans la rue du Cendrier. On produirait là une concentration de circulation qu'une majorité de citoyennes et citoyens n'a pas voulu en son temps lors de la votation du projet de parc de stationnement de l'Alhambra!
- en raison de la suppression de places de stationnement en surface, il serait déraisonnable de ne pas étudier et proposer une variante de compensation par une extension adéquate du parc de stationnement souterrain de La Placette.

En somme, pourquoi ne pas faire – ou au moins étudier – à Genève, en matière de stationnement souterrain et lorsque la solution est raisonnable et utile, ce que l'on évoque comme réussi dans d'autres villes, par exemple à Lyon?

Enfin, il va sans doute de soi, mais c'est encore mieux de le dire, que la référence à la variante A2 est bien à titre d'hypothèse de travail et non pas de dogme!

Résolution de la majorité de la commission avec propositions d'amendements du PDC

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à prendre toutes les dispositions nécessaires pour rendre la place Grenus aux piétons;
- à tenir compte de l'étude réalisée par la maison d'ingénieurs-conseil en février 2000, selon la variante A2;
- à intervenir auprès du Département de justice et police et des transports afin de supprimer un certain nombre de places en surface selon les conclusions du

rapport N° 31A, et d'en affecter le solde aux artisans et résidents du quartier, par le biais de macarons, ainsi qu'aux livraisons, en zone bleue;

Amendement PDC:

- à étudier, en compensation des places supprimées en surface – y compris dans les squares Pradier et Chantepoulet ou résultant de tout projet analogue dans le quartier pouvant être réalisé à partir du mois de mars 2000 – un agrandissement adéquat du parc de stationnement souterrain dit «de La Placette»;
- à intervenir auprès du bénéficiaire du garage actuel (Prima SA) pour que celui-ci soit placé sous le régime des garages collectifs jusqu'à l'échéance de la convention liant la Ville de Genève et Prima SA des 18 décembre 1964 et 2 juillet 1965;
- à assurer la réalisation d'un nouvel accès de livraison des véhicules de La Placette;
- à prendre des mesures concrètes afin d'empêcher le stationnement illicite et le trafic de transit;
- à présenter une demande de crédit pour le déplacement des trémies actuelles, dans les meilleurs délais;

Amendement PDC:

- et prévoyant deux variantes: l'une avec une trémie entrée-sortie et l'autre avec deux trémies entrée-sortie suffisamment éloignées afin d'améliorer l'accès, la circulation et la sécurité.

D. Rapporteur de minorité: M. Jean-Marc Froidevaux.

Pourquoi un rapport de minorité?

Quand un parlement fonctionne sur la base de majorité automatique, à tout le moins sur certains domaines comme c'est le cas en matière d'aménagement du territoire de la Ville de Genève, un rapport de minorité émanant d'un groupe politique placé dans l'opposition a très peu de chance d'être lu par ceux-là mêmes qui forment la majorité. Une position orale n'a au demeurant pas plus de chance d'être écoutée à défaut d'être comprise.

La majorité de la commission ad hoc Saint-Gervais s'est prononcée lors de sa dernière séance du 17 février 1999 contre la réalisation d'un parking couvert dans le quartier de Saint-Gervais à destination des habitants du quartier et des chalands des commerces du quartier.

Une telle proposition repose sur un certain nombre d'idées reçues, de slogans politiques qui sont autant des gargarismes que des lieux communs. Ils ne seront par contre jamais les instruments du progrès collectif, lequel ne se nourrit que de la connaissance et du respect des droits fondamentaux que l'on appelle plus communément les libertés individuelles.

Le mot qui révolte l'Alternative: voiture

Le débat politique voulu par l'Alternative se nourrit de l'antagonisme de deux genres qu'elle doit placer en opposition pour justifier sa politique. Les maux proviennent de la voiture. Celle-ci paraît, dans un langage politique fait de raccourcis, n'avoir aucune utilité, s'inscrire en antagonisme du progrès, voire ruiner les utopies de sociétés idéales telles qu'elles sont imaginées par quelques illuminés éleveurs de moutons sur les plateaux de l'Ardèche.

Ainsi, puisque soi-disant la voiture nuit au développement du progrès social, en raison des nuisances qu'elle engendrerait, elle doit être combattue. La municipalité ayant peu de moyens pour rendre criminelle la détention d'un permis de conduire, elle peut agir de deux manières; la première et la plus évidente consisterait à fermer au trafic les voies de circulation, la seconde, plus subtile apparemment, serait d'en rendre impossible l'usage en empêchant le stationnement.

L'Alternative s'oppose à tout nouveau parking au centre-ville

La réalisation de parkings détermine pour l'essentiel le stationnement. Elle n'a qu'un effet indirect sur la circulation elle-même.

Le parking répond toutefois à deux besoins. Le premier est celui des habitants et induit, en conséquence, le droit de ne pas utiliser sa voiture ou celui d'en faire l'usage pour lequel elle a été convenue. Il n'est guère contestable qu'une automobile est d'une certaine utilité à un groupe familial actif, que cette utilité procède de facteurs d'intégration dans une société mobile et ouverte.

Outre les habitants dont les besoins de parking sont certains, il en va de même de l'activité commerçante. La mise à disposition d'espace leur est nécessaire pour assurer leur approvisionnement, il en va de même pour les chalands. Les commerçants ont le droit légitime à la prospérité, en cela l'accessibilité au moyen de parkings est une condition nécessaire à l'animation commerciale d'un quartier.

Selon l'Alternative, la réalisation de parkings entraîne un accroissement du trafic motorisé

«Aspirateur à voitures», lisait-on lors de la campagne référendaire contre le parking de la place Neuve. On aurait tout aussi bien pu écrire «diffuseur de piétons», «garantie d'un commerce prospère, de clients comme de commerçants heureux, cela pour le meilleur de la cité».

Si un parking devait être un aspirateur à voitures, les opposants à la circulation privée ne pourraient que s'en réjouir dès lors que le parking a la double vertu de concentrer les voitures et, par conséquent, de dégager d'autres espaces à disposition des piétons et de faire disparaître les voitures, présidant la réalisation d'espaces de silence.

La maréchaussée pour solution aux problèmes futurs du quartier!

Une ville sans voiture, c'est une utopie à gérer. Le moyen trouvé consiste à distribuer largement les contraventions dans le quartier. La police a certes la mission de garantir l'ordre et en cela elle a aussi vocation à amender. Toutefois, le rôle de la politique est bien de prévenir les troubles en prenant des dispositions adéquates de nature à éviter un surplus d'action de la part des autorités répressives. Il est en cela aberrant de considérer un problème et de s'en remettre quant à sa solution à un surplus de répression.

Ce que nous voulons pour Saint-Gervais

Nous voulons, avec chacun, que la place Grenus soit rendue aux piétons. Cela commande le déplacement des trémies du parking de La Placette, problème qui ne peut trouver de solution par la seule affirmation que la place Grenus doit être rendue aux piétons.

Nous savons que les trémies du parking de La Placette devront être déplacées. Une solution commande de l'imagination. En aucun cas il n'est pensable que les trous béants que constituent les trémies sur la place Grenus soient simplement reproduits ailleurs. Une solution commande qu'il soit tiré profit des trémies existantes à proximité du parking de La Placette selon divers projets qui ont été présentés à notre commission. En l'espèce, la réflexion n'est pas achevée et il convient de solliciter l'imagination des architectes et des urbanistes. Or cette réflexion ne peut se faire que sans *a priori* en tenant compte de l'ensemble des conséquences liées aux choix techniques et au coût engendré.

Nous voulons des espaces qui correspondent au mieux aux intérêts des habitants du quartier. Cela commande que les véhicules soient autant que possible sta-

tionnés en sous-sol, que les livraisons puissent se faire aisément sans encombrement exagéré des voiries.

Nous voulons un espace vivant, à savoir animé aussi bien par des commerçants que des habitants de tout âge. Au centre-ville, l'importance du rôle des commerçants ne doit pas être minimisée. L'exode de ceux-ci vers les périphéries constitue une menace qui pèse sur le caractère harmonieux du développement urbain.

Ce que la solution proposée par la majorité induit

Il est parfaitement utopique de rêver à un quartier sans voiture. La commission en a conscience et s'est bien gardée de s'emballer pour une telle solution. Elle veut simplement considérer ouvertement l'automobile comme un élément étranger au quartier et ne la tolérer que dans des limites qui vont bien en deçà du raisonnable. Les principaux problèmes concerneront cependant moins les commerçants disposant du parking de La Placette que les habitants que l'on veut voir utiliser exclusivement les transports publics, alternativement la bicyclette.

Il est reconnu que la motorisation n'est pas indispensable au bien-être et qu'il s'agit bien là d'un confort dont chacun peut en fait ou en théorie se passer.

La proposition débattue n'est en conséquence pas une invitation à une réflexion sur l'utilité du transport motorisé, mais a bien pour objectif de générer un certain type d'habitation et, partant, une certaine population pour le quartier.

Concrètement, l'absence de moyen de circulation est tout à fait compatible avec une activité de type «services», en particulier si c'est le client qui se déplace plutôt que le fournisseur de services. Une telle activité peut avoir quelques incidences fiscales favorables, mais ne procède nullement de l'animation du quartier. Par ailleurs, les services se développeraient plutôt à l'étage, soit au détriment des habitations qui sont voulues pour ce quartier. Par contre, des services placés au rez-de-chaussée seraient le gage de vitrine aveugle et d'une vision assez triste de cet espace. En cela les restrictions de parcage ne participent pas du tout à l'amélioration de l'image de ce quartier.

Un faible taux de motorisation est bien sûr possible pour des habitants ayant eux-mêmes peu de besoins de mobilité ou des aspirations à des mobilités plus lointaines que celles accessibles en automobiles. Ce sont en règle générale les personnes jeunes et sans enfants ou les personnes retraitées et libérées des contraintes. Cette population mérite à l'évidence d'être logée à Saint-Gervais par exemple, mais la rénovation de ce site ne peut se faire avec une vision aussi exclusive de la majorité des besoins de la population.

En chassant de ce quartier l'essentiel de la population active, notre municipalité choisit un projet exclusif pour une population donnée ce qui n'est pas heureux. Bien plus, elle contraint les actifs à s'établir au-delà de la cité et, partant, elle génère les nuisances de trafic qu'elle entend précisément combattre.

En conclusion

La réalisation de La Placette fut sans aucun doute une erreur d'urbanisme. A cette erreur il convient d'associer la réalisation des immeubles Saugey sur la rue du Cendrier. Aujourd'hui, ce dont il est question, c'est de corriger ces erreurs. Le danger, au regard des erreurs du passé est de vouloir corriger à tel point que de nouvelles erreurs se produiraient, cette fois inverses. Ainsi, pour avoir inutilement élargi les voiries, il faudrait, à écouter certains, y interdire la circulation privée et le parage. Cela ne se pourra pas, tant les contraintes sur ce quartier sont diverses, cela au péril même des rénovations qui s'entreprennent. Si nous voulons un projet pour ce quartier, il nous faut non pas réfléchir comme des professeurs d'université ou des utopistes, mais de manière pragmatique. Pour ce faire, il faudra procéder à une pesée des intérêts, pesée raisonnable qui commande une prise en compte non seulement de la volonté des politiciens, mais également des habitants et commerçants du quartier.

Ainsi, le groupe libéral recommande l'adoption de la proposition N° 469 non amendée, à savoir le projet de résolution et les projets d'arrêtés I et II. (Voir ci-dessous le texte du projet de résolution et voir aux pages 34 et 35 le texte des projets d'arrêtés I et II.)

PROJET DE RÉSOLUTION

relative à la nécessité de la construction d'un parking et de sa dimension

- Vu le rapport intermédiaire partiel de la commission ad hoc Saint-Gervais chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 2 602 000 francs destiné à couvrir les frais d'études à engager en 1996 et 1997 pour les projets inscrits au 15^e programme financier quadriennal concernant la réhabilitation des bâtiments propriétés de la Ville de Genève dans le quartier de Saint-Gervais N° 31 A, approuvé par le Conseil municipal le 25 juin 1996;
- vu les objectifs d'aménagement du quartier poursuivis :
 - la place Grenus devrait être restituée aux piétons, ce qui implique la suppression des trémies d'accès au parking de La Placette;

Proposition: quartier de Saint-Gervais

- le parking de la place Simon-Goulart devrait être supprimé et cette place devrait être réaménagée;
- la place de Saint-Gervais devrait être réhabilitée;
- les rues piétonnes ou accordant la priorité aux piétons devraient, dans la mesure du possible, être conçues sans trottoir et sans place de stationnement;
- un nouvel accès devrait être trouvé pour les camions desservant La Placette. Si cela s'avère nécessaire, la réalisation de ce nouvel accès poura impliquer la suppression des logements de l'immeuble du XIX^e siècle appartenant à La Placette, situé dans la rue Rousseau. Au cas où la réalisation d'un nouvel accès pour les camions de La Placette impliquerait la démolition de l'immeuble, il conviendra, dans la mesure du possible, d'essayer d'en préserver la façade;

LE CONSEIL MUNICIPAL

invite le Conseil administratif :

- à promouvoir la réalisation d'un garage collectif souterrain de 300 places destinées aux visiteurs du quartier, dont 20 places sont réservées aux locataires de l'immeuble locatif de la rue du Cendrier 1-3, complémentaire au garage existant de Grenus;
- à introduire les actes fonciers nécessaires à la mise à disposition du domaine public communal au Conseil municipal;
- à intervenir auprès du Département de justice et police et des transports afin de supprimer 155 places de stationnement en surface et affecter le solde aux résidents et artisans du quartier, par le biais de macarons, ainsi qu'aux livraisons et aux visites de très courte durée;
- à intervenir auprès de Maus Frères SA afin que le garage actuel soit placé sous le régime des garages collectifs publics;
- à favoriser la réalisation d'un nouvel accès de livraison des véhicules de La Placette dans le cadre de la rénovation des immeubles propriétés de Maus Frères SA, à l'angle des rues Rousseau et Cornavin.

Le président. Avant d'ouvrir la discussion sur cet objet, je signale que nous avons reçu diverses lettres qui s'y rapportent. Nous sommes en train de les photocopier pour les transmettre aux chefs de groupe.

M. Roberto Broggin, président de la commission ad hoc Saint-Gervais (Ve). Avec ce rapport de majorité et ces trois rapports de minorité, nous parve-

nons enfin à la conclusion d'un grand travail entrepris par la commission ad hoc Saint-Gervais. Il vaut peut-être la peine d'être retracé. En effet, il a fallu du temps avant que notre Conseil soit enfin saisi de cette proposition N° 469.

Voici donc un bref historique des travaux de la commission ad hoc Saint-Gervais, créée le 12 septembre 1995 suite à la proposition N° 31 du Conseil administratif concernant divers crédits d'étude en vue de la rénovation du quartier de Saint-Gervais, ainsi qu'une étude sur la faisabilité de l'extension du parking situé sous la place Grenus. Depuis, la commission ad hoc a rendu des rapports intermédiaires. Le 25 juin 1996 déjà, le Conseil municipal demandait au Conseil administratif de mener une étude sur la faisabilité ou la nécessité d'une augmentation de la capacité du parking sous la place Grenus.

C'est ainsi que nous en sommes arrivés à cette proposition N° 469. Etant donné qu'elle a été déposée lors du changement de législature, nous avons en quelque sorte recommencé tout le travail déjà entrepris sous la précédente; toutefois nous estimions nécessaire, vu l'importance de cet objet, de pouvoir auditionner différentes personnes: le magistrat en charge du dossier, les responsables des différents services de la Ville de Genève, les promoteurs – en la personne de M. Schusselé, administrateur de la Marjolaine – le représentant délégué des grands magasins La Placette – lesquels ont changé de nom depuis lors – l'Association des habitants de Saint-Gervais, les habitants du 27, rue Rousseau – concernés eux aussi par ce projet – un architecte mandaté par la Ville de Genève, M. Jean-Jacques Oberson, qui avait réalisé des travaux sur la possibilité de déplacer les trémies d'accès conduisant au parking de La Placette. Malheureusement, nous n'avons pas auditionné l'Association Le Faubourg Saint-Gervais, mais je crois que les chefs de groupe ont reçu par exprès un courrier de sa part daté du 6 octobre 2000. Cette association n'avait pas demandé à être auditionnée par la commission et personne d'entre nous n'a pensé à la convoquer. C'est peut-être le seul groupe que nous n'avons pas entendu.

En concertation avec le Conseil administratif, la commission ad hoc Saint-Gervais a demandé une nouvelle étude afin de compléter la proposition N° 469. En effet, celle-ci ne prenait pas en compte toutes les variantes possibles, mais uniquement celle préconisant une extension du parking; elle n'examinait pas la possibilité de ne pas faire d'extension de parking. La proposition a donc été complétée dans ce sens grâce aux travaux réalisés par la maison Transitec au mois de décembre 1999; leur dernier rapport à ce sujet date du 10 février 2000.

Cette façon de voir correspond à une décision toute récente du Conseil municipal. Vous savez que, le 30 septembre 2000, ce Conseil a accepté, en votant la motion N° 365, de respecter un moratoire de dix ans avant de construire de nouveaux parkings publics couverts dans le périmètre de la moyenne ceinture. Les

travaux de la commission préfiguraient donc, en fait, une décision qui allait être prise et l'on peut s'en féliciter.

Il est peut-être important maintenant de revenir à l'histoire de la création de ce parking et des trémies d'accès. Il faut remonter à 1962, et c'est avec un certain plaisir, Mesdames et Messieurs, que je me suis plongé dans les *Mémoriaux* de notre Conseil relatant les débats menés il y a de cela près de quarante ans. Nous pouvons lire dans le *Mémorial* de 1962 – à la page 614, pour ceux qui voudraient rechercher le passage – que le Conseil municipal se prononce favorablement en vue de l'octroi à Prima SA d'une autorisation de créer sur son propre terrain, depuis le domaine public, sur la place Grenus, une rampe d'accès à des garages souterrains comportant environ 160 places. 160 places, c'est la moitié de ce qui a été réalisé, en fait, car nous comptons maintenant plus de 320 places dans ce parking souterrain. Malgré diverses recherches, je n'ai pas pu trouver à quel moment l'autorisation de construire a tout à coup porté sur un nombre de places augmenté, et même doublé.

Cette décision de principe du Conseil municipal avait tout de même fait l'objet de certaines oppositions. Je lis le *Mémorial* de 1962, le 27 novembre 1962; un certain M. Segond était rapporteur, et M. Ganter demandait au cours du premier débat le renvoi de cet objet à la commission des travaux, parce qu'il estimait que la proposition n'était pas complète. Je cite ses propos: «Je pense que, effectivement, il y a là une utilisation abusive du domaine public. Nous sommes en train de créer un très dangereux précédent. Si on lit attentivement le rapport, on constate que la société Prima reçoit de la part de la Ville de Genève un précieux avantage.» Malheureusement, cet avis n'a pas été écouté. Il est vrai que l'automobile était perçue différemment en 1962 qu'elle ne l'est en l'an 2000, et les visions que nous pouvons en avoir sont bien sûr différentes; elles évoluent et ne se figent pas.

C'est ainsi que nous en sommes arrivés, en 1965, à la signature d'une convention entre la Ville de Genève et Prima SA, signée, pour la Ville de Genève, par MM. Billy, maire, et Donzé, conseiller délégué, et, pour Prima SA, par MM. Jacques Maus et Gérard Nordmann. Voilà pour un bref historique. Nous nous sommes replongés dans les années 60, et il est assez intéressant de lire les publicités de l'époque. En 1967, c'est l'inauguration du parking sous La Placette, avec les trémies d'accès qui y entrent depuis le domaine public. Dans une publicité du 15 septembre 1967, on peut lire: «Même un vison, je peux me l'offrir à La Placette. Alors, un manteau de lapin, vous pensez! Oui, vraiment, à La Placette, vous pouvez tout vous offrir, même une place pour votre voiture.» Il est amusant – ou peut-être malheureux – de constater que, maintenant, ce grand magasin est le seul de Suisse qui dispose d'un parking privatif mis à disposition par une collectivité publique.

Nous nous trouvons actuellement, bien sûr, face à un problème d'engorgement. Le quartier de Saint-Gervais est engorgé. Si vous lisez le rapport de Transitec, vous verrez que, d'après les mesures relevées, à 16 h, 65% des voitures stationnent de manière illégale dans le quartier. Elles sont garées sur les trottoirs, les passages pour piétons, les pistes cyclables, partout où il y a un espace. Vous pouvez le constater, surtout les jours de pluie: Saint-Gervais est vraiment embouteillé par l'automobile. C'est un constat.

D'un point de vue statistique, il faut compter à Genève une voiture pour deux habitants, sachant qu'il y a environ 210 000 voitures immatriculées à Genève pour une population de 410 000 habitants; ce n'est pas le cas dans le quartier de Saint-Gervais où, d'après les études de Transitec, on compte au maximum une voiture pour quatre habitants. C'est ainsi que l'on s'aperçoit que ce quartier de l'hypercentre est très bien desservi, d'abord par une gare internationale – vous pouvez maintenant arriver directement en gare Cornavin depuis Bruxelles, Paris, Barcelone ou Milan – ainsi que par toutes les lignes de bus et de trolleybus qui traversent Saint-Gervais.

On compte plus de 4500 places de parking publiques offertes dans ce périmètre, et les places privées sont également répertoriées dans le rapport de Transitec; nous pouvons constater qu'il en existe sous de nombreux immeubles.

C'est pour cela, Mesdames et Messieurs, que je vous recommanderai de voter les conclusions du rapport de majorité de la commission ad hoc Saint-Gervais, à savoir le projet de résolution amendé.

M. Christian Zaugg, rapporteur de majorité (AdG/SI). Permettez-moi de donner ici la position de la majorité concernant l'un des projets les plus importants de notre législature: celui, formé de deux volets, que je vais appeler pour simplifier «Saint-Gervais». Il a trait en effet à l'aménagement de tout un quartier de notre ville, pose de bonnes questions mais y apporte de mauvaises réponses. Aujourd'hui, certes, personne ne veut conserver la situation telle qu'elle est ni ne souhaite que Saint-Gervais, la Vieille-Ville de la rive droite, garde cet aspect délabré où des immeubles historiques continuent à se maintenir tant bien que mal dans un état alarmant, où la place Grenus, cœur du quartier, n'est qu'une vaste trémie, énorme et vilaine gueule ouverte aux voitures et aux camions, et où des rues étroites – ici, la rue Rousseau ou, encore là, la rue des Etuves – sont assiégées par une intense pollution atmosphérique et phonique.

Mais qu'a donc fait le Conseil administratif précédent? Dans cette affaire, disons-le tout de suite, M. Ferrazino n'a pas de droits d'auteur. Ledit Conseil administratif nous a soumis un projet pharaonique qui coûte au bas mot 30 millions de francs et prévoit d'agrandir le parking de La Placette par un tunnel qui,

partant de la rue du Cendrier, serpenterait sous des immeubles historiques et drainerait des milliers de véhicules supplémentaires au cœur de ce quartier historique, alors même qu'il faudrait au contraire réduire considérablement le trafic. Fallait-il vraiment proposer d'agrandir ce parking alors que son ouverture nocturne aux habitants suffirait à elle seule à répondre au problème posé? Fallait-il également concevoir un projet de trémies avec forte emprise, qui ne faisait que déplacer le problème? Certes non. Tout n'est toutefois pas à rejeter dans le projet de l'ancien Conseil administratif concernant Saint-Gervais, et le volet où il est question d'un concours d'architecture concernant l'aménagement de places et de rues nous intéresse énormément, vous le savez bien.

Nous avons donc décidé de rejeter le projet de résolution relatif au parking de la place Grenus et de proposer à la place une nouvelle version de la précédente résolution, que nous avons remise à jour. Je vous en rappelle l'essentiel: le Conseil municipal invite le Conseil administratif à restituer la place Grenus aux piétons; à prendre en compte l'étude réalisée par la maison d'ingénieurs-conseil en février 2000 selon la variante A2; à intervenir auprès du Département de justice et police et des transports afin de supprimer un certain nombre de places en surface, selon les conclusions du rapport PR-31 A, et d'en affecter le solde aux artisans et résidents du quartier par le biais de macarons, ainsi qu'aux livraisons en zone bleue; à intervenir auprès du bénéficiaire du garage actuel Prima SA pour que celui-ci soit placé sous le régime des garages collectifs jusqu'à l'échéance de la convention liant la Ville de Genève et Prima SA du 18 décembre 1964 et de juillet 1965; à assurer la réalisation d'un nouvel accès de livraison des véhicules de La Placette; à prendre des mesures concrètes afin d'empêcher le stationnement illicite et le trafic de transit et, enfin, à présenter une demande de crédit pour le déplacement des trémies actuelles dans les meilleurs délais.

Je terminerai en disant que nous n'entendons pas retarder l'aménagement de la place Grenus et la réalisation de rues piétonnes ou résidentielles à Saint-Gervais, bien au contraire. C'est la raison pour laquelle nous proposons fermement de suivre sans états d'âme le projet de résolution amendé contenu dans le rapport de majorité, afin de retrouver dans le quartier de Saint-Gervais une ville où il fait bon vivre.

M. Michel Ducret, rapporteur de minorité (R). Mesdames et Messieurs, vous l'aurez compris, nous ne suivons absolument pas la majorité de ce Conseil sur cet objet. La première chose qu'il appartient au rapporteur de minorité de dénoncer, c'est le manque de courage de cette majorité.

Pourquoi cette affirmation? Eh bien, simplement parce que cette proposition a été tripatouillée en commission de façon que la majorité puisse dire «oui» à la

partie de texte qui visait à rendre le quartier plus agréable et à restituer aux piétons la place Grenus, mais sans en payer le prix, c'est-à-dire sans le parking qui allait avec. En fait, on n'ose pas dire «non» à une proposition visant à créer une véritable place piétonne à Grenus, et on supprime l'essentiel du projet pour pouvoir l'approuver. On ne désavoue ainsi pas le Conseil administratif actuel, pourtant d'ailleurs peu différent du précédent dans sa majorité politique, mais qui demandait, de fait, exactement le contraire.

Mesdames et Messieurs, j'ai hésité à venir ce soir avec toute la documentation reçue à ce sujet depuis 1982 dans ce Conseil, alors que nous avons laissé pendant des années avancer un projet qui a fini par convaincre le Conseil administratif précédent – projet d'ailleurs bien diminué par rapport aux idées initiales – et qui avait su à l'époque séduire en commission, notamment la commission de l'aménagement, par son bon sens et la possibilité qu'il offrait de rendre le quartier réellement plus agréable. Tous les problèmes que pose une véritable piétonnisation du quartier de la place Grenus étaient solubles, et ils seront résolus ce soir, Mesdames et Messieurs, si vous acceptez la proposition initiale, c'est-à-dire si vous refusez la proposition telle qu'elle est revenue de la commission. Vous pourrez alors prétendre réellement aménager le quartier de Saint-Gervais et le débarrasser de la circulation – de la circulation parasite, bien entendu, étant réservée la desserte des immeubles et la desserte directe des commerces. On pourrait avoir un véritable quartier piétonnier s'étendant jusqu'au quai du bord du Rhône et qui deviendrait ainsi beaucoup plus agréable qu'aujourd'hui.

Même le problème de l'accès des camions au grand magasin La Placette – devenu Manor – est résolu, les oppositions n'existent pas. Nous sommes en possession d'un sondage remis par l'Association Le Faubourg Saint-Gervais prouvant que personne ne s'oppose à la démolition de l'immeuble situé au 27, rue Rousseau, ni à sa reconstruction. C'est une chance inespérée qui permettrait de résoudre le problème de l'accès des poids lourds à La Placette pour les livraisons. Si le projet de l'ancien Conseil administratif n'est pas accepté ce soir dans sa mouture initiale, il va de soi que le grand magasin fera rénover cet immeuble et que cette possibilité n'existera plus. Il n'y aura donc plus de marche arrière possible; il ne nous restera que les yeux pour pleurer et pour trouver une solution qui n'existera pas ou qui sera économiquement encore bien plus insupportable que ne le soutient le rapporteur de majorité.

Il est fort dommage de jeter tant de travail par-dessus l'épaule, comme je le dis dans mon rapport, un travail effectué en concertation avec les services d'urbanisme, en acceptant de réduire le nombre de places de parc, au point que l'on peut pratiquement dire que le projet de parking sous la place Grenus ne fait que compenser les places de surface pouvant être supprimées dans le quartier. Il n'y a donc pas de réelle augmentation des places de parc dans ce périmètre, et une augmentation du trafic due à la réalisation de ce projet n'est de ce fait pas à craindre.

D'autre part, celui-ci s'inscrit parfaitement dans le cadre de Circulation 2000, dont beaucoup dans ce Conseil se piquent de se réclamer. On l'a toutefois déjà constaté lors de la précédente séance, la majorité s'en accommode quand cela l'arrange, mais elle préfère en réalité ne pas en accepter les conclusions et les principes. Je vous rappelle que le parking de la place Grenus, comme celui de la place Neuve, faisait partie intégrante du projet Circulation 2000. Il est donc extrêmement dommage pour nous et pour notre ville de le refuser, Mesdames et Messieurs, parce que nous allons complètement rater la possibilité réelle d'aménager ce quartier de manière valable, d'en faire une réalisation comparable à celles qui se font dans d'autres villes – je pense par exemple à la vieille ville de Lyon. C'est fort dommage, mais c'est ainsi.

C'est ainsi, parce que l'on s'oppose par pure doctrine antiautomobiliste primaire à un projet visant d'abord à l'amélioration d'un quartier, et que l'on ne veut pas tenir compte des réalités. Mesdames et Messieurs, tout ce qui s'est dit et a pu se dire en commission, tout ce que vont prétendre ce soir les uns et les autres quant à la possibilité de déplacer les trémies pour libérer la place Grenus, est strictement impossible à réaliser. En outre, l'unique bénéficiaire de ces trémies est le grand magasin La Placette, lequel n'a aucune intention de dépenser de l'argent pour faire plaisir à la collectivité, sans que cela soit nécessaire et sans en recevoir quelque chose en retour. C'est assez normal: La Placette a un droit qui a été acquis et dont elle bénéficie, on ne peut pas le lui retirer. Si ces trémies restent à leur emplacement actuel, eh bien, il n'y aura pas de place Grenus piétonne, c'est tout! C'est simple. Avec ces trémies, il y aura toujours de la circulation dans le quartier. Le droit à l'accessibilité à un fonds, quel qu'il soit d'ailleurs, même en rase campagne, est inaliénable et prévu dans la loi.

Dans tous les cas, donc, vous n'obtiendrez au bout du compte absolument rien d'autre que des mesures de limitation du stationnement, lesquelles existent d'ailleurs déjà. En fait, le seul résultat de la proposition émanant de la majorité sera un renforcement des contrôles policiers dans le quartier et une diminution du nombre des places de parc disponibles qui seront, éventuellement, réservées aux quelques résidents ayant des voitures, grâce à un système de macarons. C'est le seul résultat que vous obtiendrez! Amélioration: zéro!

Le projet le plus important de cette législature, selon le rapporteur de majorité, ne sera donc qu'un rond dans l'eau du marigot dans lequel s'enfonce la Ville de Genève, en niant une partie de la réalité de notre vie, c'est-à-dire l'économie et ses conséquences. En effet, Mesdames et Messieurs, que va-t-il arriver si l'on continue à avoir une attitude aussi fermée, aussi peu positive par rapport à l'activité économique de notre centre-ville? Le phénomène du départ des commerces vers la périphérie va encore s'accroître. Pas plus tard qu'il y a deux semaines, nous avons appris qu'un grand magasin de vêtements de la rive gauche allait s'exi-

ler à Balexert; à la place, on met une banque. Des boutiques dans les Rues-Basses quittent le centre-ville pour aller à Balexert. Ce mouvement va encore s'accroître en direction de la Praille, et il y aura peut-être d'autres centres commerciaux vers lesquels vont émigrer les commerces destinés aux Genevois. Si l'on ne freine pas ce phénomène, le centre de notre ville deviendra une forme de *downtown* à l'américaine, un centre d'affaires et bancaire pendant la journée avec des établissements publics qui fermeront le soir, et qui sera livré au délaissement la nuit et le week-end, parce qu'il ne s'y passera strictement rien pour la population dite «ordinaire». On laissera ainsi la place à une certaine marginalité qui peut être fort sympathique, mais qui n'a pas forcément besoin qu'on lui réserve tout le centre de notre ville.

Je crois que nous avons là une occasion extraordinaire à saisir pour améliorer réellement l'aménagement d'une partie du centre-ville dans le sens voulu par Circulation 2000, en favorisant en même temps l'économie et les habitants du quartier et en permettant la rénovation des immeubles qui y sont situés. C'était une occasion unique, que la majorité s'apprête malheureusement, je le crains, à ne pas accepter, en se berçant d'illusions diverses. Pour nous, radicaux, Mesdames et Messieurs, c'est totalement inacceptable.

M. Robert Pattaroni, rapporteur de minorité (DC). Ne pensez-vous pas que nous sommes un peu comme devant la situation classique du verre à moitié vide ou à moitié plein? Un éditorialiste connu de notre République, lequel écrit sauf erreur dans un journal du soir devenu du matin, a souligné – pas plus tard qu'hier, mais cela a paru ce matin – combien nous avons de la peine, à Genève, à nous mettre ensemble pour construire, pour faire des projets. Je pense que ces propos, qui portaient sur la situation de la Praille, ont malheureusement déjà un caractère prophétique concernant le projet de Saint-Gervais. La difficulté du travail en commission, Monsieur le président, je ne vous le cacherai pas, c'est que nous ne sommes pas vraiment autour d'une table pour trouver ensemble une solution, car beaucoup trop d'aspects idéologiques interviennent.

Nous avons considéré, au PDC, qu'il fallait trouver une majorité, laquelle ne peut de toute façon qu'émettre un certain nombre d'options, de directions à suivre et de recommandations à l'intention du gouvernement. Même si nous votons la proposition telle qu'elle nous est présentée ce soir, celui-ci ne pourra pas savoir, demain déjà, si les pronostics pessimistes de notre collègue Ducret, qui est un homme de métier et d'expérience, se révéleront exacts ni si les rêves de certains représentants de la majorité pourront être réalisés. Des contraintes techniques existent dans notre ville comme dans d'autres; il y a un dispositif légal, réglementaire et, quoi que l'on puisse voter, la réalisation d'un quelconque projet ne va pas être une partie de plaisir.

Nous sommes d'avis, au PDC, qu'il est important que la majorité de ce Conseil donne un signe positif, avec un certain nombre de considérations. C'est la raison pour laquelle nous optons pour le projet de résolution admis par la majorité, mais en y ajoutant deux amendements, afin de ne pas empêcher la poursuite des études nécessaires avant que l'on donne enfin un premier coup de pioche.

Tout le monde l'a dit: Saint-Gervais tient à cœur à tous, tous partis confondus. C'est un quartier historique, particulièrement bien situé, sympathique, commerçant; enfin, un quartier qui vit. Preuve en est que l'on peut s'y rendre tous les jours, notamment le samedi, et constater que c'est le quartier où l'on trouve le plus d'animation commerciale en ville; l'animation y est bien supérieure, en tout cas le matin, à celle du centre-ville, c'est-à-dire les Rues-Basses.

Le problème est simple: nous voulons tous fermer la place Grenus à la circulation. Il n'existe pas de très bonne solution, puisque nous serons contraints de prévoir des aménagements que l'on n'aurait jamais souhaités si l'on avait construit le quartier aujourd'hui. Par conséquent, il va falloir trouver par d'autres voies des moyens de satisfaire un maximum d'attentes; on ne va cependant pas pouvoir satisfaire tous ceux qui rêvent d'un quartier idéal, ce n'est pas possible. Les variantes étudiées ont été très bien étudiées, mais nous savons par expérience qu'il s'agit d'estimations et que, lorsque nous en entreprendrons l'analyse détaillée, dans ce cas comme dans beaucoup d'autres, il y aura quelques rectifications à faire.

Selon nous, dans la mesure où nous devons permettre à La Placette, magasin populaire s'il en est, de continuer son activité comme aujourd'hui et sans diminuer le nombre de ses clients – lesquels, rappelons-le, s'y rendent d'ailleurs beaucoup à pied ou en empruntant les transports publics, et pour certains en voiture – il va bien falloir lui permettre aussi de laisser arriver ses camions de livraison. Quant à la solution du 27, rue Rousseau, à laquelle le PDC se ralliera volontiers, il ne faut pas se leurrer: elle n'est pas bonne. La rue est étroite, les camions sont gros, ils doivent venir le matin de bonne heure et dans la journée. Il ne faut se faire aucune illusion, c'est sûrement par là que l'on doit passer, mais cela ne peut plaire à tous. Ce n'est pas possible, il n'y a pas de solution! Ou alors, il faudrait faire un tunnel qui partirait de la gare Cornavin et se prolongerait sur plusieurs centaines de mètres au prix de 100 à 150 millions de francs; peut-être qu'ainsi l'on ne verrait rien du tout. Pour l'instant, nous, démocrates-chrétiens, sommes favorables aux traversées alpines, mais nous n'osons pas proposer de creuser un tunnel aussi important conduisant à La Placette. Nous n'avons pas cette audace.

Ce que nous voudrions relever, c'est le risque d'évaluer de manière étroite l'évolution dans le quartier. Les calculs et les estimations que nous avons devant les yeux montrent que, quel que soit le projet – et c'est généralement admis – on

aimerait pouvoir réduire le nombre de places de stationnement en surface. Les estimations, nous le savons, prévoient entre 50 et 120 places en moins; disons que cette diminution pourrait être de l'ordre de 90 places.

Mais ce que l'on a oublié – pour ma part, je le sais, parce que j'ai posé la question – ou que l'on n'a pas voulu mettre dans le rapport, c'est que, à trois pas de La Placette, se trouvent quand même deux grands espaces de stationnement à l'air libre, les squares Pradier et Chantepoulet. Ceux-ci devraient aussi être fermés. Personnellement, j'y ai à plusieurs reprises stationné ma voiture pour me rendre à Saint-Gervais. Il serait incorrect de ne pas tenir compte de la fermeture de ces deux squares, ce serait méconnaître le quartier et les habitudes des gens qui y vont malgré tout en automobile à un moment ou à un autre. Je le rappelle: entre les deux squares, on supprimerait 135 places de parc. On songe donc à une diminution de 90 places environ pour ce qui touche La Placette, mais 135 autres vont disparaître à quelques pas, à quatre ou cinq minutes de là.

Nous pouvons voter le projet de résolution présenté ce soir par la majorité, mais ce ne sera pas nous qui déciderons, il ne faut pas se faire d'illusions. Nous estimons, au stade de l'étude, qu'il est judicieux de ne pas exclure une certaine compensation à ces diminutions de places en surface, d'où un amendement de notre part qui le prévoit. Cette compensation peut parfaitement se réaliser dans le cadre du parc de stationnement souterrain, et il serait vraiment dommage de l'exclure.

Un deuxième point nous surprend: on veut faire assez «ristrett!», et la proposition ne prévoit pour l'instant qu'une entrée pour le parking. Cela se fait dans beaucoup d'endroits, mais, comme nous l'avons sans doute les uns et les autres remarqué, à Genève comme ailleurs, la majorité des parcs de stationnement d'une certaine importance ont deux trémies d'entrée-sortie. Elles doivent sûrement être efficaces, sinon on ne voit pas pourquoi l'on en construirait de semblables. Si cet accès à La Placette était tout à fait isolé, on pourrait encore dire que personne ne verra entrer ou sortir les voitures. Or nous avons noté que l'entrée prévue est située au cœur du quartier, à la rue Lévrier. Il est probable que, pour des raisons techniques, il s'avère difficile de faire mieux. C'est la raison pour laquelle nous préconisons de retenir une variante avec deux trémies d'entrée-sortie, comme diverses études l'ont d'ailleurs envisagé.

Voilà, j'arrive au terme de mon intervention. Au projet de résolution amendé par la commission, le PDC propose deux amendements que l'on trouve à la page 61 du rapport; nous y reviendrons. Ils sont formulés avec précision par rapport au texte de la résolution amendée par la commission que nous allons voter et qui se trouve, lui, à la page 33. Le premier amendement consiste à ajouter l'invite suivante, qui devient donc la quatrième:

Projet d'amendement

«– à étudier, en compensation des places supprimées en surface – y compris dans les squares Pradier et Chantepoulet ou résultant de tout projet analogue dans le quartier pouvant être réalisé à partir du mois de mars 2000 – un agrandissement adéquat du parc de stationnement souterrain dit «de La Placette»;»

La quatrième invite de la résolution amendée par la commission devient la cinquième, et ainsi de suite.

Notre deuxième amendement complète la septième invite, qui deviendrait la huitième si l'amendement précédent est accepté:

Projet d'amendement

«– à présenter une demande de crédit pour le déplacement des trémies actuelles, dans les meilleurs délais, *et prévoyant deux variantes: l'une avec une trémie entrée-sortie et l'autre avec deux trémies entrée-sortie suffisamment éloignées afin d'améliorer l'accès, la circulation et la sécurité.*»

M. Jean-Marc Froidevaux, rapporteur de minorité (L). J'aimerais vous dire que, à mes yeux, c'est ce soir une triste journée pour le quartier de Saint-Gervais. C'est effectivement une triste délibération que nous allons avoir, et qui n'aura pas d'autre effet à mon sens que de voir s'affronter la droite et la gauche municipales, la gauche étant particulièrement prisonnière d'un certain nombre d'idées de doctrine que M. Ducret a fort précisément indiquées et que les trois rapporteurs de minorité ont chacun, tour à tour, citées dans leur rapport. Je dirai aussi que c'est une triste journée pour les Verts, et j'en suis désolé pour eux. M. Brogginì a eu l'obligeance de citer les conseillers municipaux de l'Entente, les libéraux notamment, intervenus dans le débat de 1962 sur les trémies; pour ma part, je ne crains pas de rendre hommage aux Verts, qui ont eu à cœur de faire du quartier de Saint-Gervais non pas une expérience particulière, mais une véritable zone piétonnière, rénovée, où il ferait bon vivre, qui serait débarrassée de la voiture, où les voiries seraient rendues au public, où l'habitat serait diversifié à la faveur du tissu naturel, en un mot: une véritable zone genevoise.

Cela, nous le devons aux Verts, et en particulier à M. Cramer, qui s'était fait fort de réunir une commission ad hoc afin d'atteindre cet objectif. Nous l'avions tous suivi. Il avait fixé comme première condition de sa commission ad hoc qu'elle ne soit composée que des membres les plus éminents du Conseil municipi-

pal. Pour en être membre, il fallait être urbaniste, architecte, habitant du quartier ou encore historien. Il n'y avait qu'un seul homme qui ne possédait pas ces qualités, mais le Parti libéral, qui avait alors quatre sièges en commission, ne comprenait pas trois architectes, urbanistes ou historiens; je m'étais alors retrouvé dans cette commission, un peu malgré moi, timide devant tant d'autorités. Cette dernière travaillait d'ailleurs à l'unanimité de ses membres à une véritable recherche de ce qui était le mieux pour le quartier.

Une législature a passé, les conditions fixées ont quelque peu différé, les magistrats ont changé, et nous voici aujourd'hui confrontés à un rapport de 66 pages, dont peut-être cinq d'entre nous les ont lues – je ne suis même pas sûr que les rapporteurs en aient lu l'intégralité. Soixante-six pages: on n'a jamais vu un rapport aussi long! Mais quelle signification peut bien avoir un rapport de 66 pages, sinon que, pour justifier le fait que l'on trahisse l'électeur, il faille bien exposer longuement et par le menu les innombrables interventions qui ont eu lieu, cela à seule fin de ne pas perdre la face? Vous observez que les rapports de minorité, dès lors qu'ils ne doivent pas, quant à eux, justifier le fait que leurs auteurs perdraient la face devant les électeurs, ont l'avantage d'être sensiblement plus succincts.

Pourtant, le problème n'est pas particulièrement compliqué, puisque nous sommes tous d'accord. Car nous le sommes! La place Grenus doit être débarrassée des automobiles, il n'y a pas l'ombre d'un doute à ce sujet. Nous sommes tous conscients que, pour ce faire, il faut supprimer les trémies; là aussi, il n'y a pas l'ombre d'un doute à ce sujet. Nous savons tous que cette zone est extraordinaire, qu'il s'agit d'un périmètre déterminé, remarquablement situé entre le lac et la gare, entre des zones très bien desservies par les transports publics, de sorte que nous n'avons pas à craindre les problèmes que nous rencontrons dans les Rues-Basses, où nous voyons trams et bus traverser toutes les quinze secondes notre zone prétendument piétonnière.

Dans le quartier de Saint-Gervais, nous pourrions faire quelque chose de vrai, une zone totalement débarrassée de l'automobile; c'était l'objectif posé dès le départ, c'est celui auquel les partis de l'Entente restent attachés et que, apparemment, l'Alternative abandonne, quoiqu'elle nous dise partout ailleurs qu'il faut aménager des zones piétonnières. Alors là, véritablement, nous n'y comprenons objectivement plus rien. Non seulement nous pouvons faire de ce quartier une zone piétonnière, puisqu'il est irrigué par des transports publics qui le desservent de manière parfaite, mais en plus il possède en lui-même les éléments de base pour faire une zone piétonnière: un élément extrêmement attractif, en tout cas en matière de flux, est La Placette; Saint-Gervais a aussi un atout important au niveau de l'accueil, de par la qualité urbanistique potentielle de ce quartier restauré. Il est encore au bénéfice d'une certaine qualité de gestion, car ses voiries

sont à la dimension des piétons; en effet, le bâti reprend essentiellement le bâti historique de la ville au XV^e siècle. En cela, il n'existe aucune autre zone plus idéale pour créer une véritable zone piétonnière.

Mais, pour atteindre ce but, il y a évidemment une contrainte à envisager, et elle s'appelle parking de La Placette. Nous pouvons faire comme la majorité de la commission le suggère: passer sous silence le parking de La Placette; il n'existe plus! Sauf quand on vient nous dire des choses impossibles: «On va l'ouvrir la nuit.» Mais nous savons que c'est impossible. La raison en est objective: les camions de La Placette ont besoin du parking le matin pour approvisionner le magasin, ce qui implique que les véhicules parqués la nuit dans La Placette ne pourront simplement pas sortir, parce que les camions occuperont toutes les trémies. Je vois M. Broggin qui lève les mains... Effectivement, on peut encore supprimer les camions, c'est aussi une solution. Mais supprimons La Placette, supprimons la ville, supprimons le Conseil municipal pour commencer! Ce serait d'une efficacité beaucoup plus grande! Mais nous persistons, d'ailleurs.

Nous ne pouvons pas concevoir qu'il existe une solution pour ce quartier qui ne serait pas liée au parking. Nous ne pouvons imposer à La Placette d'enlever les trémies; nous pouvons tout au plus offrir d'autres solutions. Et ces dernières, nous savons d'ores et déjà que nous devons les financer. De la même manière, nous ne pouvons pas supprimer les accès pour les camions, mais nous pouvons rechercher des solutions.

En ce qui concerne les accès destinés aux habitants, la proposition répond pleinement aux demandes des habitants – ou du moins le fait-elle croire – en prévoyant d'installer dans le secteur des zones de stationnement assorties de macarons. C'est une excellente intention. Mais je vous demande de vous imaginer un peu le résultat auquel nous allons aboutir: un quartier qui sera en fait l'équivalent de la rue de la Corraterie actuelle, pour citer un exemple. Aujourd'hui, ladite rue est – ou était, à l'origine – régulièrement barrée par la maréchaussée, avec un agent à l'entrée et un autre à la sortie. Le premier vous arrête quand votre intention – dissimulée, bien sûr – est de transiter directement en direction de la gare; il vous dit: «Qu'allez-vous faire?» Vous lui répondez: «Je vais chercher une place de parc.» L'agent, qui sait bien que votre intention est d'aller à la gare, n'a pas d'autre option que de vous laisser franchir l'obstacle, mais, évidemment, il alerte par radio son collègue à l'autre bout de la rue et lui dit: «Tu m'arrêtes Machin, manifestement il fait du transit.» L'autre agent vous arrête et, évidemment, la réponse consiste tout simplement à lui dire: «Je n'ai pas trouvé de place de parc.» C'est la raison pour laquelle il n'y a plus personne qui contrôle aujourd'hui le trafic automobile dans la rue de la Corraterie, parce que c'est impossible!

Nous sommes en train – ou du moins l'Alternative en a-t-elle le projet – de reproduire le même schéma dans le quartier de Saint-Gervais. Nous allons nous

retrouver dans une zone comprenant le parking de La Placette, des places de stationnement en surface, une volonté de piétonnisation avec la suppression des trottoirs, le pavage... Enfin, on imagine que tout cela sera très joli, mais en aucune manière nous n'allons pouvoir intervenir concrètement sur les mouvements de circulation, simplement parce que les mesures, aussi draconiennes soient-elles, sont par nature inefficaces étant donné qu'elles n'offrent aucune solution concrète et fiable.

A l'inverse, imaginons le parking que l'on appellera Schusselé, et ses labyrinthes sous les immeubles du XV^e siècle cités par M. Zaugg. Ce parking a au moins une vertu: il résout le problème de l'accès à La Placette, celui des habitants, celui de l'ensemble des chalands du quartier, les problèmes de pollution, de bruit. Il a des défauts: il coûte 98 000 francs la place. Je vous dirais que, en d'autres temps, le Conseil municipal ne s'est jamais beaucoup préoccupé de savoir combien coûtait une place de parc. Curieusement, sous la plume de M. Zaugg, la chose paraît scandaleuse – j'en prends acte – mais, en l'état, je crois qu'elle ne choque que lui, tant il est vrai que l'objectif politique a, lui aussi, une valeur. Imaginons donc ce parking. La fermeture de la zone de Saint-Gervais est réelle, définitive, elle permettrait de créer un véritable quartier, de donner à Genève une vraie zone piétonnière, celle dont on nous bassine régulièrement à la commission de l'aménagement, celle que l'on nous dit d'aller voir à Lyon, à Annecy, à Strasbourg, partout au monde, celle dont on prétend que les Genevois sont incapables de la créer parce qu'ils sont confrontés au problème des transports publics.

Eh bien, ici, nous avons le loisir de l'aménager; elle nous coûterait évidemment beaucoup d'argent – j'observe cependant qu'elle nous coûtera encore beaucoup moins que la gaine technique des Rues-Basses – mais le résultat, par contre, serait quant à lui une véritable fierté pour notre Conseil municipal en général. J'ajouterai qu'il le serait aussi pour les Verts, dans la mesure où, je le reconnais volontiers, ce sont eux les pères vrais de ce projet qu'ils trahissent aujourd'hui.

Au cas où mes propos demeureraient vains, c'est-à-dire si la doctrine demeure et dans la mesure où il n'y aurait pas de dialogue entre nous ce soir, mais où il ne serait opposé aux remarques constructives de M. Ducret et des autres rapporteurs de minorité que des slogans, je vous prie d'ores et déjà de prendre note, Monsieur le président, que le groupe libéral demandera un troisième débat.

Premier débat

M. René Winet (R). Nous allons voter tout à l'heure à propos de la nécessité d'un nouveau parking à Saint-Gervais, c'est-à-dire d'un accroissement de l'offre de stationnement dans ce quartier. Selon toute vraisemblance et malgré les argu-

ments développés dans les trois rapports de minorité, notre Conseil suivra la recommandation de la majorité de la commission ad hoc Saint-Gervais et rejettera la proposition de notre Conseil administratif. Dans une telle hypothèse, il ne restera plus rien du projet de réhabilitation de la place Grenus et du souhait de voir supprimer une grande partie du trafic automobile dans le quartier.

Pour éviter cette immense désillusion, je propose par conséquent de modifier la proposition du Conseil administratif, de manière que la création de places de stationnement sous la place Grenus s'accompagne de la suppression d'un nombre équivalent de places de stationnement en surface dans le quartier de Saint-Gervais. Nous pourrions ainsi atteindre le double objectif d'une place Grenus rendue aux piétons et d'un trafic automobile très réduit dans tout le périmètre, et cela sans augmentation de l'offre de stationnement actuelle.

La reconstruction de l'immeuble situé au 27, rue Rousseau, susceptible d'accueillir le nouvel accès pour les camions de La Placette, ne posera quant à elle plus de problème politique majeur, dès lors qu'elle permettrait la suppression de la trémie actuelle sur la place Grenus sans provoquer d'augmentation de l'offre de stationnement.

Je rappellerai enfin que la réhabilitation de la place Grenus est appelée de ses vœux par une très grande majorité d'entre nous tous, toutes tendances confondues! Oui! Je vous signale que les habitants, les commerçants, la Société d'art public et La Placette ne s'opposent pas à une reconstruction de l'immeuble situé au 27, rue Rousseau, pour autant que celle-ci garantisse la suppression de la trémie actuelle sur la place Grenus et la restitution de celle-ci au domaine public piétonnier.

Nous pouvons aujourd'hui nous donner les moyens de réaliser cet objectif en apportant au projet de résolution du Conseil administratif la modification que j'ai formulée il y a un instant. Je vous demanderai donc, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, de bien vouloir accepter le projet de résolution relative à la nécessité de la construction d'un parking, en conditionnant votre accord, quant à sa dimension, à la suppression d'un nombre équivalent de places de stationnement en surface.

(La présidence est momentanément assurée par M. Pierre Losio, vice-président.)

M. Roger Deneys (S). J'aimerais tout d'abord dire que le travail au sein de la commission ad hoc Saint-Gervais est relativement ardu; il est vrai que le pro-

blème du quartier de Saint-Gervais est particulièrement difficile à traiter. C'est dans ce sens-là aussi qu'il faut comprendre les conclusions du rapport de majorité, car le problème dépasse en quelque sorte les compétences et les capacités de commissaires qui traitent du sujet en plus de leur travail et qui ne sont ni architectes, ni urbanistes, ni spécialistes de l'aménagement urbain, mais des habitants qui reflètent toutes les sensibilités de ceux de la cité. De ce point de vue là, il reste encore des questions ouvertes, et c'est bien pour cela que nous demandons au Conseil administratif de nous faire des propositions plus concrètes, afin que nous puissions nous prononcer définitivement.

Malgré les propos un peu durs de mon collègue Zaugg, j'aimerais quand même rappeler que la proposition précédente, trouvée à l'époque et qui visait à rendre la place Grenus aux piétons – car je crois que c'est bien de cela qu'il s'agit en priorité, pour l'ensemble de ce Conseil – avait au moins un avantage: elle cherchait une solution au problème du financement. On rendait la place Grenus aux piétons, on déplaçait les trémies, mais qui payait cet aménagement? En l'occurrence, c'était possible parce que l'on agrandissait le parking. Cette solution avait au moins le mérite d'exister et, vu la conjoncture dans laquelle nous nous trouvions alors, elle ne grevait pas les finances publiques inutilement.

Bien entendu, la situation a changé aujourd'hui, d'une part parce que l'agrandissement d'un parking dans un tel quartier n'est de loin pas forcément nécessaire, ni pour les commerçants, ni pour les habitants. D'autre part, nous savons tous bien – en tout cas une majorité d'entre nous le savent, et nous avons voté dans ce sens il y a dix jours – que construire des parkings supplémentaires au centre-ville signifie y attirer du trafic et donc engendrer des nuisances supplémentaires pour tous les habitants de la ville. Si la solution que nous trouvons aujourd'hui consiste à rendre le quartier de Saint-Gervais plus tranquille et plus agréable tout en portant atteinte à la qualité de vie des habitants d'autres quartiers, elle est franchement mauvaise. Dans ce sens-là, nous ne pouvons plus accepter une solution qui vise à agrandir ce parking.

Bien entendu, la majorité de la commission ad hoc laisse ouvertes un certain nombre de questions auxquelles le Parti socialiste aimerait bien obtenir de la part de M. Ferrazino quelques réponses. (*M. Ferrazino bavarde.*) Il va écouter, donc il saura me répondre tout à l'heure. En fait, le Parti socialiste souhaiterait savoir quelles sont les options du magistrat concernant, justement, l'immeuble situé au 27, rue Rousseau. En effet, l'ensemble des parties intéressées semblent d'accord d'envisager une éventuelle démolition, y compris les habitants actuels, lesquels sont prêts à être relogés ailleurs; c'est ce qui est écrit dans le rapport, si vous le lisez.

J'aimerais aussi savoir ce que M. Ferrazino pense du déplacement des trémies actuelles. En effet, nous lui donnons un mandat et nous aimerions obtenir des

réponses satisfaisantes. Si nous nous contentons, à court terme en tout cas, de mesures de limitation du stationnement et de contrôle renforcé, on peut avoir des doutes quant à l'efficacité de telles mesures. J'aimerais donc savoir ce qu'il pense nous proposer à plus long terme.

M. François Henry (L). Je serai bref, car les préopinants rapporteurs de minorité ont déjà dit l'essentiel à mes yeux, notamment mon collègue Jean-Marc Froidevaux. Je tiens à souligner que je rejoins tout à fait mon collègue Pattaroni quant au fait qu'il faille trouver une véritable majorité, un véritable consensus pour ce dossier, tant le sujet est important et touche par définition tous les habitants de cette ville. Comme le disait M. Brogginì, ce projet est d'une importance considérable, car il faut impérativement rendre la place Grenus aux piétons et revaloriser ce quartier qui a une histoire et un cachet uniques. Ce sont les moyens pour y parvenir qui, malheureusement, divisent la commission ad hoc, notamment l'éventuelle extension du parking de La Placette, laquelle demeure à nos yeux la seule véritable solution pour parvenir à ces buts qui nous tiennent à cœur à tous.

Rénover, réhabiliter et restructurer le quartier de Saint-Gervais est un impératif; personne ne le conteste. Ce sont les moyens pour y parvenir, comme je le disais, qui divisaient et divisent encore la commission. Par exemple, je le répète, l'extension du parking de La Placette qui nous apparaît nécessaire, voire incontournable, si l'on veut supprimer des places de parc en surface, sur la voirie. Ce parking présente de plus un grand avantage: il existe déjà. Le prix au mètre carré de la nouvelle place dans ce parking sera donc beaucoup moins élevé que si l'on devait construire un nouveau parking, cela va de soi. Il faudrait en outre réserver pour les habitants du quartier un certain nombre de places de parc en sous-sol, car le parking des Cygnes, contrairement à ce que prétendent certains en commission, n'est pas situé à un jet de pierre de la place Grenus.

Il y a encore le problème des trémies d'accès – et quel problème! – pour lequel la commission n'a pas encore trouvé de solution qui satisfasse tout le monde, et j'en suis malheureux. Il m'apparaît pourtant que la solution consistant à utiliser la trémie de la rue Lévrier et de la prolonger par un tunnel demeure la meilleure solution. Là encore, on utilise en partie une structure déjà existante, d'où un prix des travaux au mètre carré inférieur à celui d'une nouvelle construction. Le rapporteur de majorité, à mon avis – et une grande partie du groupe libéral, si ce n'est sa majorité, pense comme moi – veut le beurre et l'argent du beurre, alors que la proposition initiale du Conseil administratif allait au moins dans le bon sens.

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

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. A peu près tous les intervenants ont relevé qu'il y avait un accord semble-t-il unanime: tout le monde reconnaît qu'il faut faire de la place Grenus une place piétonne. Déjà sur ce plan, je dois dire que les mentalités ont évolué; on ne peut que s'en féliciter, puisque ce constat est unanime.

Cependant, à entendre les uns et les autres – plutôt les uns – il semblerait que, pour obtenir une place piétonne dans cette ville, il faille la marchander. D'aucuns nous proposent d'abattre des immeubles – des immeubles historiques, mais enfin, puisque c'est pour une place piétonne, on pourrait se le permettre – et d'autres nous proposent de prendre un certain nombre de dispositions visant à agrandir les parkings existants. Voyez-vous, l'option du Conseil administratif n'est pas de marchander la création de places piétonnes dans notre commune; en tout cas, nous ne nous reconnaissons pas dans ce marché de dupes.

M. Deneys a posé les bonnes questions: qu'est-il possible d'envisager, puisque certains, par des affirmations un peu péremptives mais qui n'ont malheureusement pas été confirmées, ont laissé entendre que, si nous devons ne pas accepter l'agrandissement du parking, il n'y aurait pas d'autre solution? M. Froidevaux disait tout à l'heure qu'il doutait que les conseillers municipaux ayant pris connaissance des différents rapports soient nombreux. Je dirais pour ma part, Monsieur Froidevaux, que très peu ont dû prendre connaissance des annexes; or, parfois, les documents annexés sont tout aussi intéressants que les rapports rédigés; ils ont d'ailleurs souvent l'avantage d'être plus courts.

Dans ce rapport se trouve une annexe qui n'est pas du tout inintéressante; il s'agit de la convention liant la Ville de Genève à la société propriétaire du bâtiment de La Placette. Cette convention, que le rapporteur de majorité a pris soin d'annexer à la page 36 de son rapport – et je l'en remercie – stipule à l'article 10 quelque chose qui semble avoir échappé à tous les intervenants sur vos bancs. En effet, la Ville de Genève peut imposer au superficiaire une modification de la rampe d'accès. Cela change forcément un peu les données de la discussion. M. Ducret nous disait tout à l'heure: «Ce n'est pas possible, on est obligé d'accepter la solution d'agrandissement du parking et de démolir l'immeuble situé au 27, rue Rousseau, sinon, puisque La Placette ne veut rien d'autre, ce sera le statu quo.» C'est oublier un peu rapidement que les représentants de la Ville, en 1964, s'ils n'ont pas été exemplaires en matière d'aménagement en créant cette verrière sur la place Grenus, ont en tout cas eu une certaine prudence en prévoyant cette clause de réserve dans la convention de superficie, étant précisé que celle-ci est assez habituelle; lorsque l'on s'engage pour nonante ans, en général on prend un certain nombre de précautions afin de pouvoir modifier une situation – pour des motifs d'intérêt public, bien évidemment – si son évolution devait l'exiger. C'est dire que, au niveau juridique, nous avons parfaitement la possibilité d'envisager

un déplacement des trémies actuelles de la place Grenus à un autre endroit, et c'est bien sûr la discussion que nous avons entamée avec les propriétaires actuels de La Placette.

Vous avez aussi entendu tout à l'heure M. Ducret affirmer: «Tout le monde est parfaitement d'accord avec la démolition de l'immeuble situé au 27, rue Rousseau; mais qu'attend-on, finalement, pour le démolir?» Monsieur Ducret, vous avez dit avoir un classeur épais concernant ce dossier; eh bien, il vous manque un petit chapitre, on va l'épaissir encore, votre dossier! Il y a en effet une procédure juridique en suspens depuis plus de deux ans devant les tribunaux et qui a donné lieu à plusieurs échanges de documents. Il faudra donc prévoir un bon espace dans votre dossier. Cette procédure a justement été suspendue dans l'attente de connaître l'évolution de la question au sein de votre Conseil municipal. Il existe donc aujourd'hui des actions d'associations de protection du patrimoine qui contestent la démolition d'un immeuble historique comme celui du 27 de la rue Rousseau. Et je puis vous dire que, si cette procédure devait se poursuivre, la Ville de Genève est prête à intervenir pour pouvoir préserver le patrimoine bâti, dont elle est fière et qui permet à plusieurs d'entre vous de dire que nous avons affaire à un quartier de qualité, avec des bâtiments lui donnant effectivement le cachet que certains se sont plu tout à l'heure à évoquer.

Mais vous avez aussi oublié de dire la chose suivante: si cet immeuble devait être démoli, étant donné que La Placette prévoit de reconstruire un immeuble commercial, vous savez pertinemment – en tout cas, comme architecte, vous devriez le savoir, Monsieur Ducret – que, lorsque vous démolissez un immeuble de logement pour le remplacer par un immeuble commercial, vous avez l'obligation de construire à proximité immédiate, en contrepartie, un autre immeuble de logement. La Placette ne possède évidemment pas d'autre terrain sur des parcelles voisines, et il faudrait alors que la Ville de Genève – vous ne l'avez pas dit, mais c'est quand même assez extraordinaire – cède à La Placette, en droit de superficie ou par tout autre moyen, la petite parcelle dont elle est propriétaire à l'angle de la rue du Cendrier, là où se trouvaient les bâtiments du Petit Jacob, afin de permettre au grand magasin de construire des logements de compensation.

Il faut quand même être cohérents: vous nous dites dans ce Conseil que nous disposons de très peu de parcelles en ville de Genève pour construire des logements sociaux, que nous ne répondons pas assez – je partage votre point de vue – à des demandes de coopératives pour créer des logements de type coopératif et, lorsque nous avons une parcelle, vous voudriez que nous la donnions en droit de superficie à un grand groupe comme La Placette – qui construirait des logements sans grand caractère social, entre nous soit dit – Monsieur Ducret? Il faut donc avoir une certaine cohérence. Si pour créer une zone piétonne il faut démolir un immeuble de qualité puis céder une parcelle – c'est la contrepartie nécessaire pour

La Placette – et ensuite agrandir un parking, c'est-à-dire générer de nouveau une valse de véhicules dans ce quartier, la réponse est bien évidemment négative.

Par contre – et je rends hommage en cela au travail de la commission ad hoc Saint-Gervais – nous avons pu examiner, avec la commission et les mandataires choisis par la Ville de Genève, une étude sur laquelle les rapporteurs de minorité ont également passé un peu rapidement; elle a été réalisée non pas par des gens ayant des considérations dogmatiques ou idéologiques, Monsieur Ducret, mais par des personnes ayant une formation d'ingénieurs de la circulation. Les représentants de la maison Transitec, donc, auteurs de cette étude, sont venus la présenter devant la commission ad hoc de Saint-Gervais avant qu'elle ne soit terminée, afin que les commissaires puissent en suivre l'évolution. Ce bureau d'ingénieurs nous recommande la variante retenue ensuite par la commission, qui consiste à supprimer des places de stationnement, instaurer un système de macarons, ouvrir le parking de La Placette la nuit et contrôler le stationnement tel qu'il existe actuellement. Transitec ajoute que ce scénario est compatible avec la volonté de maîtriser la situation du stationnement dans le quartier de Saint-Gervais, car il témoigne de l'engagement de la Ville de Genève pour le respect de ses espaces publics.

Nous partageons pleinement, quant à nous, les conclusions des experts ingénieurs de la circulation qui nous ont montré – de façon très intéressante d'ailleurs – que nous examinions trop souvent la question du stationnement selon des critères quantitatifs, en nous limitant à considérer le nombre de places que l'on supprime et en disant qu'il faut en créer le même nombre en sous-sol. Les experts nous disent que ce n'est pas si simple. Il existe en effet également une approche qualitative du stationnement, selon laquelle, si nous transformons les places actuelles en zone bleue avec macarons, en favorisant bien évidemment les habitants du quartier, et si nous nous donnons les moyens d'assurer le respect des normes que nous avons édictées, nous arriverons, tout en supprimant un certain nombre de places en surface, à une meilleure offre de possibilités de stationnement.

Il faut donc nuancer certaines affirmations que l'on a entendues tout à l'heure du côté de l'enceinte où siège la droite, puisque les experts nous ont confirmé que cette solution était non seulement judicieuse, mais particulièrement réaliste.

Certains se frottent les mains, en disant: «Mais vous avez bien vu que La Placette n'est pas très chaude pour examiner la possibilité d'ouvrir son parking la nuit aux habitants; puisque qu'elle n'est pas prête à le faire immédiatement, nous devons en conclure que la solution proposée n'est pas réalisable.» Eh bien, se baser sur de tels arguments signifie ne pas avoir poursuivi la lecture du rapport de l'expert jusqu'à la fin, où il nous dit que, à court terme, tant que le parking de La Placette n'est pas ouvert la nuit, il s'avère souhaitable de lancer une campagne

d'information sur les possibilités d'abonnement nocturne dans les parkings périphériques. En effet, il y a non seulement le parking des Cygnes que vous avez cité, Monsieur Henry – il est forcément un peu loin pour vous, parce qu'il faut parcourir à peu près 500 m pour aller de ce parking à l'endroit où l'on se rend dans le quartier – mais il y a également le parking Cornavin; avec celui-ci vous gagnez déjà peut-être 50 m, et puis si vraiment vous êtes fatigué, suivant où vous allez, vous avez aussi le parking du Seujet, où il y a beaucoup de places. Mais il faut surtout savoir ceci: nous nous sommes renseignés sur les conditions de location de ces places de stationnement, et nous avons été étonnés d'apprendre, notamment au sujet du parking des Cygnes, que le coût de l'abonnement nocturne était de l'ordre de l'ordre de 70 à 80 francs. C'est donc un prix intéressant. En outre, ces parkings aujourd'hui souffrent de sous-occupation.

Cela nous amène à vous dire, Monsieur Deneys, que nous sommes parfaitement prêts – vous l'avez compris dans le cadre des travaux effectués en commission – à analyser des options alternatives pour les trémies d'accès, afin de réaliser notre double objectif: rendre premièrement la place Grenus piétonne et, deuxièmement, prendre des mesures de restriction de la circulation dans le quartier, puisque l'on souhaite aménager un certain nombre de rues piétonnes ou résidentielles qui s'accompagneront de la rénovation des immeubles dont la Ville est propriétaire.

Vous savez que votre Conseil va être prochainement saisi d'un certain nombre de demandes de crédits pour rénover enfin ces immeubles qui, je vous le rappelle, devaient être à une certaine époque démolis; d'où l'incongruité, d'ailleurs, de cette verrue, de cette trémie d'accès qui se trouve aujourd'hui sur la place Grenus. Tout cela avait en effet été conçu dans les années 60, en partant de l'idée que les immeubles aux alentours seraient démolis dans un proche avenir. Aujourd'hui, on doit réparer cette incongruité.

Je conclurai en disant que, de notre côté, nous souhaitons redonner une nouvelle dynamique à ce dossier. Certains ont signalé qu'il pourrait être enterré si la proposition qui a été faite devait être refusée. Je peux vous dire que le Conseil administratif est prêt à saisir le Conseil municipal d'une demande de crédit sur la base des options que vous allez voter tout à l'heure – je m'empresse de dire que je les partage pleinement. Non seulement ce dossier ne sera pas enterré, mais nous avons la ferme volonté de redonner vie à cette place Grenus trop longtemps défigurée. Vous pouvez être convaincus que nous reviendrons prochainement devant vous avec une demande de crédit d'étude.

M. Jean-Marc Froidevaux, rapporteur de minorité (L). Eh bien, j'espère que M. Deneys est satisfait de ces réponses! Je rappelle la question qu'il a posée:

«Monsieur Ferrazino, quelles solutions avez-vous pour les trémies?» Je reprends la réponse de M. Ferrazino: «Premier point, il s'agit de rendre la place Grenus piétonne» – ça, depuis le temps qu'on le dit, ce n'est pas un scoop – «et, deuxièmement, de rénover les immeubles» – effectivement, il s'agit là de l'une des tâches qui incombent encore à la commission ad hoc Saint-Gervais. Troisièmement, M. Ferrazino nous dit que les trémies sont une incongruité et il ajoute, deux phrases plus loin, «à réparer», pour conclure qu'il redonnera vie à la zone en question. Monsieur Deneys, vous l'avez compris, il n'y a donc pas de solution pour les trémies, ce qui signifie bien que M. Ducret avait raison quand il disait qu'il n'y avait en fait pas de solution pour le quartier et que, par conséquent, tout restera comme avant.

A titre personnel, je suis assez convaincu que tout restera comme avant. La vraie solution du magistrat, et son examen attentif de la convention le montre, c'est d'attendre. D'attendre! Le temps qui passe, finalement, lui donne raison. Il arrivera un jour, encore relativement lointain – nous ne serons plus électeurs, ni les uns ni les autres, en tout cas les plus âgés d'entre nous – où il n'y aura en tout cas plus grand monde pour se souvenir de nos débats; on compte sur un futur Brogginini pour citer éventuellement les orateurs de ce soir, ça les amusera de la même manière que M. Brogginini nous a fait sourire en citant M. Claude Segond ou M. Ganter.

Il n'en demeure pas moins que la solution qui se dessine tout entière, c'est bien celle-là: La Placette est-elle tenue d'abandonner ses trémies? En tout cas pas. Est-elle tenue de se voir imposer de nouvelles trémies? La réponse serait peut-être oui, si nous en avions de nouvelles à proposer. Mais la commission planche sur le sujet depuis 1995, comme le rappelait tout à l'heure M. Brogginini, et je crois qu'elle n'est d'ailleurs pas la seule à l'avoir fait. On s'aperçoit que l'on peut concevoir des trémies, mais aucune n'est véritablement meilleure que celles qui sont en place actuellement. Celles-ci sont abjectes; celles que nous pourrions aménager seraient simplement insupportables. Mais ce n'est pas un progrès, parce qu'une trémie, par la force des choses, est une longue descente. La pente est limitée, donc la trémie prend un certain espace en longueur; la hauteur doit être maximale, du fait qu'il faut laisser passer des camionnettes; dans tous les cas, cela vous fait des trous béants dans la chaussée sur 7 ou 10 m de longueur. Ici, il en faudrait deux. On a vu que la rue Grenus devant La Placette suffirait à peine pour y construire une trémie d'accès et une trémie de sortie. C'est-à-dire que l'on pourrait, par hypothèse, supprimer la fosse sous la place Grenus et en créer une autre de forme «tranchée 1914» entre la place Grenus et La Placette. On imagine que La Placette ne serait pas tout à fait d'accord que l'on crée une belle zone sur la place Grenus et en même temps une barrière architecturale à peu près infranchissable pour accéder au magasin... Je pense qu'il y aurait quelques conflits sur ce point.

Le magistrat nous dit encore qu'il imposera son changement de trémies, d'abord parce qu'il a la loi pour lui. Il a lu la convention... pas tout à fait complètement. Il l'a relue dans un deuxième temps, de sorte qu'il a corrigé le mot qui manquait, mais vous n'avez pas nécessairement fait le lien. On peut effectivement imposer à La Placette le déplacement des trémies, pour des motifs d'utilité publique. C'est-à-dire qu'il va falloir donner à notre vote supprimant les trémies – pas celui de ce soir, mais le vote d'un futur lointain – un caractère d'utilité publique. Evidemment, il est inutile de dire que le Tribunal administratif appréciera la procédure, puis après lui d'autres juridictions. A cet égard, il est assez difficile de déterminer aujourd'hui dans quelle mesure l'utilité publique pourrait être retenue comme critère, dans la mesure où il s'agit évidemment d'un phénomène de nature relativement élastique. L'utilité publique en 1960 n'est pas celle de 1980, et celle de 2000 n'est pas celle de 2010, c'est-à-dire le moment potentiel, à peu près, où l'on pourrait envisager l'hypothèse de déplacer les trémies.

Mais ce qui m'a le plus amusé dans les propos de M. Ferrazino, ou ce qui m'a le plus fait plaisir, si j'ose dire, c'est quand d'entrée de cause il nous dit: «Non, nous ne sommes pas une république bananière, nous ne marchandons pas les zones piétonnes.» Moi, je me rappelle que M. Ferrazino, lors de la première séance plénière sous la nouvelle législature – nous nous étions déjà pris de bec, vous vous en souvenez probablement – avait affirmé, en particulier à l'attention de M. Mark Muller: «Les temps ont changé. Je dis que l'aménagement ne se décrète pas, il se négocie.» Voilà les propos de M. Ferrazino il y a à peine quelques mois – il le reconnaît bien volontiers. C'est une bonne citation, c'étaient de bons propos de M. Ferrazino; il ne les avait pas inventés – tous ses prédécesseurs avant lui procédaient de la même manière – mais il était temps de manifester un changement. Il a affirmé cela, à graver en lettres d'or sur chacune de nos cheminées. Nous l'avons fait, et moi de même. Qu'est-ce que j'entends aujourd'hui? Que l'aménagement ne se négocie plus, mais que, maintenant, il se décrète. Eh bien, voilà un grand pas en avant! Je vous félicite, Monsieur Ferrazino, de cette excellente chose. Cela dit, si l'on pense effectivement que discuter avec des partenaires économiques, des associations de quartier, des personnes ayant éventuellement le pouvoir de décision, c'est marchander, alors nous nous trouvons dans une pauvre république. Qu'allons-nous pouvoir faire dans cette ville si nous rejetons d'entrée de cause toute tentative de dialogue comme étant inspirée d'un souk de marchands de tapis? Je laisse à M. Ferrazino le soin de se déterminer sur ce point.

Deuxième élément assez choquant, les propos de M. Ferrazino à l'égard de la parcelle du Petit Jacob. C'était M. Ducret qui était interpellé sur ce point, et j' imagine qu'il va aussi montrer que la coupe est pleine. Cependant – et je parle sous la surveillance des plus anciens du Conseil municipal – l'offre de la parcelle du Petit Jacob au groupe Maus émane du Conseil administratif. Jamais le groupe Maus

ne s'est intéressé spontanément à cette parcelle. Cette offre avait été faite par M^{me} Burnand. Qu'est-ce que cela change, Monsieur Ferrazino? Eh bien, cela change que les propos que vous avez mis dans la bouche des dirigeants de La Placette en ce qui concerne leur volonté spéculative, leur incapacité de créer du logement social, sont totalement dépourvus de bon sens. L'offre de la réalisation d'immeubles sur la parcelle du Petit Jacob avait été faite par M^{me} Burnand à la seule fin de permettre de débloquer ce dossier. Il fallait effectivement procéder à des échanges de droits à bâtir, de manière à permettre cette réalisation. C'est M^{me} Burnand, votre prédécesseur, qui en avait eu l'idée. Ne venez pas dire aujourd'hui, Monsieur Ferrazino, que La Placette tente d'accaparer le territoire.

Autre élément: la Ville a pris l'option – celle-ci a d'ailleurs été confirmée à de nombreuses reprises par notre Conseil – de ne pas réaliser elle-même les bâtiments sur cette parcelle, mais de la confier systématiquement en droit de superficie. Je ne vois pas vraiment où est la différence entre confier en droit de superficie la parcelle du Petit Jacob au groupe Maus, en particulier à son fonds de prévoyance, ou le confier à telle association derrière laquelle on trouve quand même, par tradition, un certain nombre de promoteurs immobiliers.

Par ailleurs, à partir du moment où le cahier des charges est fixé, je ne vois pas ce qui permet au Conseil administratif de jeter l'anathème sur le fonds de prévoyance du groupe Maus et de dire qu'il serait par définition incapable de réaliser des logements sociaux. Pour ma part, ce que je constate dans cette ville, c'est qu'il n'y a qu'un seul groupe ici qui est incapable de réaliser des logements sociaux: c'est bien notre Conseil municipal, à l'initiative du Conseil administratif, qui n'a pas d'autre solution que de créer des plans de site sur des plans localisés de quartier permettant précisément de réaliser ce type de logements. Vous l'avez tous compris, je pense au secteur Cluse-Roseaie. Tous les autres sauf nous sont disposés à y construire des logements sociaux. L'occasion nous est ici donnée d'en réaliser à Saint-Gervais. De toute façon, le vrai – ou le seul – scandale, c'est le fait que cette parcelle soit inoccupée depuis maintenant à peu près une vingtaine d'années et que, sur ce lieu-là, on aurait pu construire depuis longtemps les logements sociaux auxquels chacun d'entre nous ici aspire.

Je n'ai pas fini, excusez-moi! L'étude de la maison Transitec relève d'un phénomène d'analyse multicritères, et chacun sait à quel point ce type d'analyse est difficile. Dans un tel système, une équation va regrouper autant d'inconnues qu'il y a de critères, et vous comprenez bien que l'on peut réduire les critères pour les amener à un ou deux, ou les étendre à l'infini et se retrouver confrontés à une équation parfaitement insoluble. En tous les cas, les risques d'erreur ne résident pas dans la solution de l'équation, mais procèdent toujours de cet élément subjectif consistant en la pondération des critères. Il faut bien comprendre que, dans une analyse multicritères comprenant l'intérêt des piétons, celui des commerçants,

celui des habitants, la valeur politique des groupes de pression respectifs, celle du TCS, celle de l'Entente, le besoin de se faire réélire, autant d'éléments extrêmement subjectifs, vous allez devoir pondérer. C'est bien en fonction des éléments de pondération que vous allez aboutir à un résultat ou à un autre.

Si vous avez décidé d'entrée de cause que l'objectif était la suppression des voitures, par la force des choses, les ingénieurs de Transitec, tout savants, tout ingénieurs qu'ils soient, n'ont pas d'autre choix que de donner une pondération maximum aux critères visant à faire sortir les voitures du quartier et une pondération minimum à ceux qui concernent l'utilité de la voiture pour se rendre dans les commerces. Ce sont évidemment deux notions parfaitement antagonistes. Donc, en pratique – parce que seuls les ordinateurs les plus puissants sont capables de réaliser cette recherche opérationnelle – ce qui est malheureusement vrai, c'est que le résultat est prévisible dès le début, car, du moment que la personne qui donne le mandat fixe également les critères de l'étude, par la force des choses il en a également donné le résultat. Il ne fait donc aucun doute que l'analyse de Transitec ne pouvait que se conclure en faveur de la version 2A.

Mais ce que le rapport de Transitec ne dit pas, c'est que ses experts sont extrêmement réservés en ce qui concerne l'usage des macarons dans le quartier. En effet, ce système a deux objectifs: le premier est de permettre un stationnement de courte durée. Pour Saint-Gervais, on a parlé de très courte durée: une demi-heure, cet ordre de grandeur-là. Le deuxième but est de permettre aux habitants de laisser leur voiture à demeure. Le problème de la zone de macarons, c'est qu'il se peut que, dans une rue, toutes les places soient occupées par des résidents qui y laissent leur voiture à demeure. Tel est d'ailleurs un peu l'objectif. Dans cette hypothèse-là, il va de soi que le boulanger a peut-être trois places de parc devant son commerce, mais qu'elles seront totalement inaccessibles à cause du système des macarons, lesquels permettent précisément aux résidents l'usage de la zone de stationnement pendant une durée indéterminée. Résultat: vous pouvez instaurer des zones de macarons dans des quartiers non commerçants comme Champel, les Tranchées. Mais dans des zones à fort tissu commerçant, avec des boutiques tous les deux ou cinq mètres, le macaron, nous dit Transitec, n'est pas la solution.

Nous n'avons donc pas résolu la question du parcage pour les habitants du quartier, sinon peut-être le soir. Mais cet aspect du problème peut être résolu comme il a été proposé: il y a des places de stationnement disponibles pour 70 francs, nous dit-on, au parking des Cygnes, pour n'y laisser la voiture que la nuit. Mais qu'en faites-vous la journée? L'objectif de ce Conseil municipal est que les gens laissent leur voiture sur place et empruntent les transports publics, puisque, selon lui, l'usage du véhicule pour aller travailler est un non-sens. Je partage tout à fait votre lecture de la situation, mais, dans cette perspective-là, l'exis-

tence d'un parking, que ce soit celui de La Placette, celui des Cygnes, celui du Sujet ou d'autres, n'a pas de sens si je ne peux pas y abandonner une fois pour toutes ma voiture! Il m'en faut donc bien un pour pouvoir l'y laisser!

Une voix. C'est vous qui le dites!

M. Jean-Marc Froidevaux. Vous savez, Monsieur le conseiller administratif, je vais vous proposer de faire comme moi en ce qui concerne l'usage du véhicule du Conseil administratif. Pour ma part, il y a longtemps que j'ai abandonné la voiture. Cette remarque pour vous dire qu'il ne sert à rien de ne considérer que la moitié des problèmes. Il est inutile de vouloir changer les données auxquelles nous sommes fondamentalement attachés, c'est-à-dire un transfert modal et de vraies zones piétonnières. Cependant, nous ne pouvons pas simplement faire comme si la voiture n'existait pas. Nous devons lui trouver une solution peut-être novatrice qui nous conduise vers des horizons nouveaux. Considérer simplement que cette zone va permettre la cohabitation des automobiles et des piétons est une erreur historique qui sera lue et relue comme un moment désastreux de la vie de notre municipalité. (*Quelques applaudissements.*)

Le président. M. Froidevaux était rapporteur et pouvait donc s'exprimer aussi longtemps que cela lui chantait. Je donne maintenant la parole à M. Ducret, qui ne l'est pas moins.

M. Michel Ducret, rapporteur de minorité (R). Il y a ce soir deux nouvelles réjouissantes: la première, c'est l'unanimité en faveur d'un quartier et d'une place Grenus rendus aux piétons; la deuxième, c'est que l'avenir nous donnera – hélas – politiquement raison, car aujourd'hui la majorité du Conseil municipal, et aussi le magistrat en charge de ce dossier, veulent bercer la population d'illusions. Comme le dit M. Deneys, c'est maintenant et pas demain que nous devons nous prononcer définitivement. Demain, après la décision du Conseil municipal, La Placette pourra restaurer l'immeuble situé au 27, rue Rousseau, les propriétaires pourront refuser le passage sous leurs immeubles, et il n'y aura pas de nouvelle solution pour réaliser le projet initial du Conseil administratif dont vous ne voulez pas. Ce ne sont pas des études complémentaires qui vont engendrer un miracle.

La vraie question est la suivante: Mesdames et Messieurs, voulez-vous une zone piétonne à la place Grenus, oui ou non? Si oui, alors acceptez de déplacer les trémies existantes, supprimez le stationnement en surface et mettez les voitures en sous-sol, dans un parking public – contrairement à celui de La Placette – des-

tiné aux habitants, aux visiteurs venant en dehors des heures d'ouverture du grand magasin. Il ne s'agit pas de marchandage, mais d'une réalité. En effet, ce quartier ne se résume pas à un seul grand magasin, mais il s'agit d'un quartier où vivent des habitants, des artisans, où il y a des bureaux, des cabinets qui reçoivent des visiteurs, énormément de petits commerces, d'établissements publics qui, tous, ne peuvent se contenter du seul parking de La Placette. Si vous supprimez des places de stationnement en surface sans compensation, que vous le vouliez ou non, vous ferez mourir tous ces commerces, ce d'autant plus si l'on réserve encore les quelques places restantes au seul usage des habitants.

Il ne s'agit pas de marchandage, Monsieur le conseiller administratif. La Placette n'est pas demanderesse dans cette affaire. En effet, ce n'est pas elle qui requiert quoi que ce soit. C'est la Ville de Genève qui lui a proposé une compensation, parce qu'il était nécessaire de trouver une solution pour l'accès des camions et qu'il fallait malheureusement s'attaquer au 27, rue Rousseau. La Placette n'est pas demanderesse, je le répète, et quand vous parlez de «marchandage», c'est faire preuve uniquement d'une attitude politicienne qui n'a rien de constructif. La Ville de Genève peut, selon la convention qui la lie à La Placette, imposer une modification de la rampe d'accès, dites-vous... Bien sûr, mais il n'est pas dit qu'elle ne devra pas la payer, ce qui sera le cas, je peux vous l'affirmer, si l'on doit reporter ces rampes d'accès à la rue du Cendrier et à la rue Lévrier. En effet, cela dépend du Tribunal fédéral; et vous y serez débouté, Monsieur le conseiller administratif, je vous le garantis. Il n'est donc pas dit que la Ville ne devra pas payer.

Et pour répondre aux exigences de la circulation, si vous voulez déplacer les trémies, Mesdames et Messieurs, que faudra-t-il faire finalement? Réaliser le projet initial du Conseil administratif! En effet, l'extension du parking, ces quelques places supplémentaires qui ne le seront pas si elles compensent l'élimination de places en surface ne représentent en réalité presque rien dans le coût du projet. C'est proportionnel; l'extension du parking elle-même n'est rien. D'ailleurs, je refuse quant à moi d'employer le terme d'extension. C'est une extension parce que l'on utilise les mêmes trémies, mais il s'agit de créer un parking public, à usage permanent, le soir, la journée, le week-end, et également destiné aux habitants du quartier, non pas réservé aux seuls visiteurs d'un grand magasin. Voilà la vérité.

Quant à la démolition de l'immeuble situé au 27, rue Rousseau, on nous avance des arguments touchant la protection du patrimoine. Très bien! Mais, moi, j'aimerais savoir qui les défend! En effet, je le dis entre nous, jusqu'à présent la Société d'art public est d'accord avec la démolition pour peu que l'on puisse effectivement rendre la place Grenus aux piétons et réaménager cette place dans sa véritable dimension, lui restituer son espace actuellement complètement barré par la présence des trémies. Même M^{me} Erica Deuber-Ziegler s'est prononcée en

faveur de cette solution. Une nouvelle association va peut-être se créer et encore s'y opposer. Cependant, maintenant, c'est la Ville qui s'en charge; il n'y aura plus besoin d'associations, elle va s'opposer à tout. Très bien, mais ce n'est certainement pas ainsi que l'on va avancer avec un projet qui a, d'autre part, reçu l'accord de la Ville de Genève. Elle va s'opposer à un projet qu'elle a suggéré à un privé! Voilà où l'on en est aujourd'hui! Mais quelle crédibilité aura notre administration si nous continuons dans cette direction?

En outre, rien n'empêche d'imposer à un grand magasin de prévoir des logements sociaux dans son immeuble. Je crois savoir qu'il existe la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation (LDTR) et qu'elle est en vigueur. D'autre part, si la Ville de Genève devait octroyer un droit de superficie à La Placette en compensation, je crois bien que toutes les conditions pourraient être imposées au bénéficiaire, de manière à garantir que cela soit pour du logement, et du logement social. Il y a donc à ce propos des affirmations qui ne tiennent pas la route.

J'aimerais d'ailleurs signaler que cela fait quand même des décennies que les immeubles du quartier des Etuves devraient être retapés, et que ce projet traîne. Pourquoi, Mesdames et Messieurs? Parce que la Ville n'a pas assez d'argent pour pouvoir engager ces travaux, le financement n'en étant pas assuré. Si nous trouvons des bénéficiaires de droits de superficie qui retapent des immeubles aux conditions que la Ville de Genève impose, je ne vois pas pour ma part en quoi cela représente une opération spéculative à laquelle il faudrait s'opposer. D'ailleurs, la Ville de Genève n'a pas à être si fière d'elle-même en matière de préservation du patrimoine, tout comme en matière d'urbanisme, quand on considère l'ensemble du quartier des Etuves et que l'on constate qu'il y a depuis des dizaines d'années des friches urbaines comme celle du «Petit Jacob», dans une partie du centre-ville qui mériterait toutefois mieux.

Le bureau Transitec a réalisé son étude. Celle-ci était favorable au projet concernant le parking de La Placette sous le régime de M^{me} Burnand, elle y est défavorable sous celui de M. Ferrazino. Pourquoi? Eh bien, tout simplement parce que l'on a changé les données. Et c'est vous, Monsieur le conseiller administratif, qui avez changé les données de base, et voilà pourquoi l'on en arrive à une étude défavorable. Mais il ne s'agit pas, comme vous le dites, d'une étude d'experts: vous mélangez les termes! Il s'agit d'une étude de mandataires, choisis par la Ville de Genève et qui n'ont pas ici fonctionné comme experts. Les experts sont des indépendants qui ne sont pas payés par leurs clients. Et dans ce cas, il n'y a pas eu d'expertise en matière de circulation. Il y a des mandataires qui remplissent correctement leur travail de mandatés, et pas en tant qu'experts. Je crois que M. Ferrazino manie suffisamment bien la langue française pour faire attention au choix des termes qu'il emploie en la matière.

Mesdames et Messieurs, je ne vais pas prolonger davantage mon intervention. Cela fait plus de dix-huit ans que ce projet est sur les tables d'étude, et il faut savoir que si celui-ci n'aboutit pas maintenant, il n'y aura pas de solution alternative pour le déplacement des trémies et la suppression de celles qui se trouvent sur la place Grenus. Créer des rues à trafic modéré et instaurer des mesures de contrôle de stationnement renforcées ne suffira pas, et il y aura toujours les trémies sur la place Grenus, laquelle ne changera pas. Il n'y aura donc pas de quartier sans voitures à cet endroit. C'est cela, la vérité, et tout ce que vous pourrez dire dans un autre sens n'est que de la poudre aux yeux; vous trompez la population. *(Quelques applaudissements.)*

Le président. Considérant qu'il est 19 h passées, je suspends là cette discussion. Nous reprendrons à 20 h 30 avec l'intervention de M. Broggin, président de la commission ad hoc Saint-Gervais.

6. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

7. Interpellations.

Néant.

8. Questions.

Néant.

Séance levée à 19 h 05.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif	1422
2. Communications du bureau du Conseil municipal	1422
3. Rapport de la commission sociale et de la jeunesse chargée d'examiner la motion de M ^{mes} Corinne Billaud, Nicole Bobillier, Marie Vanek, MM. Didier Bonny, Jean-Pierre Oberholzer et Jean-Pascal Perler, renvoyée en commission le 3 juin 1998, intitulée: «Aides sociales de la Ville de Genève: quelle(s) solution(s) pour l'avenir?» (M-311 A) ...	1423
4. Rapport de la commission sociale et de la jeunesse chargée d'examiner la motion de MM. Jean-Pierre Lyon, Didier Burkhardt, M ^{mes} Catherine Gonzalez-Charvet et Marie Vanek, renvoyée en commission le 14 septembre 1999, intitulée: «Pour l'automatisation du versement des prestations municipales aux personnes âgées» (M-394 A)	1462
5. Rapports de majorité et de minorités de la commission ad hoc Saint-Gervais chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue:	
– de l'adoption du projet de résolution relative à la nécessité de la construction d'un parking et de sa dimension;	
– de l'ouverture d'un crédit de 230 000 francs, complémentaire au crédit de 300 000 francs, voté le 25 juin 1996, destiné à l'organisation d'un concours restreint d'architecture pour l'aménagement de places et de rues;	
– de l'ouverture d'un crédit de 700 000 francs destiné à l'information publique (PR-469 A/B/C/D).....	1482
6. Propositions des conseillers municipaux	1575
7. Interpellations	1575
8. Questions	1575