

---

---

# MÉMORIAL

## DES

### SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

### DE LA VILLE DE GENÈVE

---

---

Cinquante et unième séance – Mercredi 19 avril 2000, à 17 h

**Présidence de M<sup>me</sup> Alice Ecuillon, présidente**

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

Font excuser leur absence: *M. Didier Bonny, M<sup>mes</sup> Marie-Thérèse Bovier, Renate Cornu, M. Olivier Coste, M<sup>me</sup> Diane Demierre, MM. Gérard Deshusses, Alain Fischer, François Sottas et M<sup>me</sup> Marie Vanek.*

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

#### CONVOCATION

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

## 1. Communications du Conseil administratif.

**M. Alain Vaissade, conseiller administratif.** Le Conseil administratif aimerait vous faire une communication, suite à plusieurs demandes d'information formulées notamment par des conseillers municipaux, mais aussi par les médias qui sollicitent sans arrêt des interviews à propos d'un différend qui oppose le Département de justice et police et des transports du Canton à l'association de l'Usine.

De la désinformation court dans tous les bancs de ce Conseil municipal et j'aimerais vous dire, pour faire le point sur la situation, que le Conseil administratif, qui n'est pas en cause dans cette affaire, entend quand même jouer les médiateurs afin d'essayer d'arranger les intérêts entre l'association de l'Usine et les associations culturelles qui produisent des prestations dans le bâtiment occupé par l'Usine.

En effet, le Département de justice et police et des transports est actuellement en conflit avec l'association de l'Usine à propos des requêtes en autorisation de produire des spectacles, sous prétexte et avec l'argument que les membres permanents de l'Usine ne veulent pas demander des autorisations nominatives et adressent des requêtes qui sont accompagnées de signatures illisibles. Le Conseil administratif n'entend pas supporter la conséquence de ces conflits, par contre, il souhaite que ces conflits trouvent un accord à l'amiable et, notamment, il n'estime pas utile et envisageable de fermer l'Usine à cause de ce différend. Le Conseil administratif l'a notifié la semaine dernière au Département de justice et police et des transports et a, à sa demande, organisé un rendez-vous entre le Département de justice et police et des transports et l'association de l'Usine. Le département des affaires culturelles sera présent à cette rencontre pour essayer de trouver un terrain d'entente.

Quant à l'autre rumeur qui court, consistant à faire croire que le département des affaires culturelles aurait coupé les subventions aux associations culturelles, elle est parfaitement fausse! J'ai adressé personnellement deux lettres aux représentants de l'Usine et aux représentants des associations culturelles. La première souligne que le Conseil administratif a une convention avec l'Usine, stipulant, notamment à l'article 3, qu'il est nécessaire d'être en règle avec les autorités pour pouvoir produire des prestations culturelles dans ce lieu. J'ai donc rappelé aux représentants de l'Usine qu'ils doivent être en conformité avec la loi et que, s'ils ne le faisaient pas, ils me mettaient dans l'obligation d'être, moi, hors la loi, ce que je ne souhaite pas, puisque j'ai prêté serment pour respecter la loi.

Deuxièmement, en vertu de la loi cantonale sur la gestion administrative et financière, il est impossible de subventionner des activités qui sont illégales. J'ai donc écrit aux associations culturelles qu'elles devaient faire le maximum pour

être en conformité avec la loi, sans quoi je ne pouvais pas leur verser de subventions et que, si elles ne le faisaient pas, elles me mettaient de nouveau dans une situation illégale. Je leur ai fourni des informations justes, en attirant leur attention sur le fait qu'elles devaient trouver un terrain d'entente avec le Département de justice et police et des transports.

Je tenais à vous dire cela, Mesdames et Messieurs, pour couper court à toutes ces rumeurs qui, à un moment donné, font converger des énergies négatives vers le département des affaires culturelles, alors que celui-ci n'est pour rien dans ce conflit mais qu'il entend participer à sa résolution.

**M. Manuel Tornare, conseiller administratif.** J'aimerais vous faire part de quelques informations, si vous me le permettez.

Vous savez que le Conseil administratif a accepté que l'on nomme M. Claudio Deuel comme délégué à la jeunesse. Celui-ci occupera 10% de son temps des mois d'avril et de mai pour cette fonction, car il travaille encore à la Maison de quartier des Acacias et il n'effectuera du 100% qu'à partir du mois de septembre. Il sera chargé des maisons de quartier, des centres de loisirs, des places et ateliers de jeux ainsi que de mettre en application le Plan Jeunesse 2000. Il aura aussi sous sa responsabilité les deux animateurs de rue, qui seront vraisemblablement, si vous acceptez les crédits s'y rapportant, engagés à partir du mois de juillet 2000, ce qui correspond à la motion de l'Alternative qui va bientôt être votée à ce propos – j'anticipe un peu, mais nous connaissons les majorités. M. Deuel sera également chargé de la concertation et de la coordination entre tous les partenaires concernés par la Maison du Bout-du-Monde.

La seconde information concerne le deuxième Forum de l'Alliance mondiale des villes contre la pauvreté qui s'est tenu à Genève de 3 au 5 avril 2000. Il n'y a malheureusement pas eu une couverture médiatique importante, mais certains conseillers municipaux, dont M<sup>me</sup> la présidente du Conseil municipal, ont assisté à ce forum et je les en remercie. A mon avis, ce forum a été une grande réussite, car nous attendions 350 maires, adjoints aux maires ou responsables de municipalités de tous les pays, de tous les continents et 550 personnes se sont présentées. Dans les prochaines semaines, c'est-à-dire au mois de mai, lors d'une prochaine séance du Conseil municipal, je vous donnerai un document qui fournira une information très complète sur cette rencontre.

Nous pouvons dire à ce stade que beaucoup de représentants des villes qui ont participé à ce forum ont décidé de venir au mois de juin au Sommet social qui sera organisé par la Confédération, le Canton et la municipalité, M. Vaissade en étant le grand organisateur pour la Ville de Genève, puisqu'il sera maire.

(*Remarque de M. Pierre Muller.*) Le grand manitou, oui, Monsieur Pierre Muller. Ces représentants ont donc décidé de venir au Sommet social, dit «suivi de Copenhague», pour voir si les revendications de certaines villes qui luttent contre la pauvreté y seront entendues. Il faut savoir que la Ville de Genève a pris des engagements et qu'elle présentera diverses pistes, dans un délai d'une année, à la suite d'une déclaration faite dans ce deuxième forum. Premièrement, il s'agit de l'«établissement d'un fonds international de solidarité des villes contre la pauvreté». Passablement de villes comme celles de Lyon ou Montréal, et d'autres encore, ont déjà accepté de faire partie de ce fonds international de solidarité. Deuxièmement, cela concerne le «développement de nouvelles technologies de l'information favorisant la lutte contre la pauvreté» et, troisièmement, l'«élaboration d'une charte de la coopération décentralisée». Je crois qu'il est très important pour la Ville de Genève, et c'est une notion qui est revenue souvent, d'arrêter la coopération néocolonialiste des années 1970-1980 qui était un échec et d'opter de plus en plus pour une coopération décentralisée, mais oui, Monsieur le maire, c'est-à-dire une coopération fondée sur des échanges et – cela vous rassurera, Monsieur le maire – sur un suivi beaucoup plus rigoureux. Distribuer de l'argent dans certains pays sans qu'il y ait de suivi et ne favorisant pas les énergies locales, c'est de la coopération souvent mal vécue par les habitants des pays qu'on veut aider et, souvent, cela aboutit à des échecs très graves. Genève va donc être une ville pilote dans ce travail.

J'ai une autre information concernant la poste du Beulet. Le Comité citoyen pour la défense de la poste de Saint-Jean, représenté par l'impératrice de Saint-Jean, M<sup>me</sup> Meng, M. Charles Magnin, la Poste, M<sup>me</sup> Marie-Françoise Lückerbabel et moi-même, nous nous sommes vus à deux reprises ces derniers quinze jours. Nous sommes à bout touchant concernant une convention entre la Ville de Genève et la Poste. Cette convention doit encore être peaufinée sur le plan juridique et elle sera soumise à l'assemblée générale des habitants, le 2 mai au soir. Contrairement à ce qui a été dit par certaines personnes mal intentionnées, cette convention entre la Poste et la Ville de Genève ne coûtera que 3500 francs à la Ville de Genève, puisque la location des locaux de la rue du Beulet ne coûte que 6000 francs par an.

Voici encore une autre information. Vous avez entendu dire et lu dans la presse que 14 platanes ont été abattus aux Glacis-de-Rive. Maintenant que l'émotion est retombée, puisqu'il y a toujours des personnes qui pleurent, non pas sur les arbres mais sur eux-mêmes, il faut savoir que, sur les 14 arbres, 12 d'entre eux étaient complètement pourris. (*M. Tornare présente une rondelle d'arbre trouée en son milieu.*) Comme saint Thomas, vous avez la preuve par l'acte devant vous. Toujours selon le concept de développement durable – auquel vous tenez énormément, Monsieur Ferrazino – 16 arbres ont remplacé les 14 platanes abattus, dont les quatre arbres qui étaient dangereux. Je crois que nous avons ici un conducteur

de tram, M. Sottas, qui pourra confirmer que ces arbres étaient extrêmement dangereux, à la fois pour les véhicules, pour les transports publics et pour les personnes dans ce quartier.

*M. Roberto Brogini (Ve).* C'est la faute de la pollution!

*M. Manuel Tornare, conseiller administratif.* C'est la faute à la pollution, absolument, Monsieur Brogini, vous avez raison, et je me suis permis de dire à certaines personnes qui critiquaient l'abattage de ces arbres et qui sont de grands utilisateurs de la voiture qu'ils feraient mieux de soutenir le plan piétons de la Ville de Genève, de M. Ferrazino, plutôt que de contribuer à la dégradation de ces arbres. C'est le paradoxe vécu par certains citoyens.

J'aimerais aussi dire qu'une commission consultative des espaces verts va être mise en place à partir de cet automne. Elle sera composée des représentants des associations de quartier, des représentants des partis politiques, des représentants du SEVE (Service des espaces verts et de l'environnement) et elle sera présidée par votre serviteur. M<sup>me</sup> Lückler-Babel, la juriste de mon département, est en train d'établir le règlement de cette commission consultative – je dis bien consultative. Celle-ci aura pour but, lorsqu'il y aura des abattages d'une quantité assez importante d'arbres – en l'occurrence, c'était le cas – de permettre aux associations, partis politiques et au SEVE de donner bien évidemment leur avis sur ce sujet mais aussi sur l'aménagement de certains parcs. Vous savez qu'il y a un projet dans mon département pour améliorer l'aménagement du parc Gourgas et du parc des Acacias, car je trouve que celui-ci n'est pas satisfaisant; nous en discuterons donc dans cette commission consultative.

Pour terminer – excusez-moi d'être un peu prolix aujourd'hui – je suis obligé de vous lire une lettre que j'ai adressée à mes collègues du Conseil administratif et aux personnes intéressées, concernant toujours le feuillet de la Maison du Bout-du-Monde. (*Remarques.*)

«Mesdames et Messieurs,

»Une convention relative à l'utilisation d'une partie des locaux de la Maison du Bout-du-Monde va être conclue très prochainement. Cette étape clôt une longue phase de discussions et de négociations dont le but était de «cadre» la demande et le comportement des jeunes occupants de la maison.

»Depuis le 1<sup>er</sup> mars, à notre connaissance, aucune soirée publique n'a été organisée et aucun trouble n'a été rapporté à la police. Cette condition avait été

posée d'emblée et de façon catégorique par mon département pour assurer la suite des négociations et la crédibilité de toute démarche entreprise par l'Association Nomades Café Réseau.

»Le 31 mars 2000, une rencontre a eu lieu dans mes bureaux et a mis face à face les occupants, les voisins, l'Association Le Chalet, des collaborateurs de mon département ainsi que des représentants du DJPT (Département de justice et police et des transports) et de la police. Cette rencontre a permis à chacun de s'exprimer. Elle m'a donné l'occasion de faire clairement comprendre les limites de tolérance de la Ville et du voisinage en matière d'utilisation de l'espace disponible et d'ordre public (non-respect des autorisations, bruit, parcages sauvages, salissures, etc.).

»Au même moment a commencé la négociation avec l'Association Nomades Café Réseau. Alors qu'une entente a pu rapidement être trouvée concernant la répartition de l'espace et les heures de mise à disposition de la maison, la clause excluant toute intervention de M. Jaime de Echanove dans les activités futures a suscité une opposition tenace.

»Quatre séances ont été nécessaires. Elles se sont tenues en ma présence et celle de mes collaborateurs, et principalement de M. Philippe Aegerter, directeur, M<sup>me</sup> M.-F. Lücker-Babel, secrétaire juriste de mon département, M. C. Deuel, délégué à la jeunesse, chargé du dossier de concertation pour cette maison. Elles ont abouti aux résultats suivants:

- Nomades Café Réseau a refusé la clause mentionnée plus haut, car à ses yeux, elle excluait de fait M. de Echanove de toutes les activités; une nouvelle association s'intitulant «LeCafé» a été créée; elle regroupe le même noyau de jeunes mais exclura M. de Echanove;
- La convention conclue avec LeCafé contient une clause excluant toute intervention, activité ou domiciliation de M. de Echanove ou de Nomades Café Réseau dans la maison. Si cette clause n'est pas respectée, la convention sera immédiatement dénoncée;
- L'association s'est engagée à requérir toutes les autorisations nécessaires pour exploiter les surfaces mises à disposition et à respecter ces autorisations et les contraintes d'horaire, de limite de capacité, de sécurité, etc. Une violation de cette clause entraînera également la dénonciation immédiate de la convention.

»J'ai insisté auprès des représentants de LeCafé sur la nécessité d'engager eux-mêmes un service d'ordre crédible pour leurs soirées, de respecter leurs voisins, leur droit à la tranquillité et à la propreté, et de coopérer avec M. Claudio Deuel, qui occupera un bureau au sein de l'édifice.

»Une convention d'utilisation des locaux par l'Association Le Chalet est en voie d'élaboration. Enfin, lorsque les travaux de jardinage seront achevés, des avenants aux deux conventions seront approuvés concernant l'utilisation de l'espace extérieur.»

Je vous remercie. Excusez-moi, Madame la présidente, d'avoir été un peu bavard.

**M. Pierre Muller, maire.** J'ai le plaisir de vous annoncer que, ce matin, lors de sa séance habituelle de travail hebdomadaire, le Conseil administratif a décidé de transférer le garage municipal à la Voirie de Genève. La place ainsi libérée sera mise à la disposition du SIS (Service d'incendie et de secours) pour ses besoins. Cela répond déjà en partie à une motion qui avait été déposée à l'époque.

**M. Alain Vaissade, conseiller administratif.** J'aimerais donner une dernière information, relative à la résolution N° 6 que vous avez votée en février concernant la dépenalisation du cannabis. Vous avez lu dernièrement un article de la *Tribune de Genève* qui disait que la Poste était devenue «la Poste renifleuse» – on ne savait pas que c'était une mission qu'elle s'attribuait. Cet article de la *Tribune* a mis en évidence que le fait d'avoir voté cette résolution a causé un accroissement de colis qui pourraient dégager de bonnes odeurs – en tout cas des odeurs pas légales – et le Conseil administratif va réagir contre de telles allégations. Vous savez en effet que le transport de cannabis par colis postal ne date pas d'aujourd'hui et qu'il se monte à plusieurs tonnes par année. En l'occurrence, la *Tribune de Genève* parlait de quelques kilos qui avaient été découverts; par conséquent, je trouve que c'est une campagne malhonnête. Le Conseil administratif va donc réagir par rapport à la nouvelle «Poste renifleuse». (*Applaudissements.*)

## 2. Communications du bureau du Conseil municipal.

**La présidente.** Nous avons reçu une motion d'ordre de M<sup>mes</sup> Marie Vanek, Virginie Keller Lopez, MM. Roberto Broggin et François Sottas concernant le point N° 46 de l'ordre du jour, qui a trait à la motion N° 66.

Je vous propose de discuter maintenant de la motion d'ordre, qui correspond en fait à munir la motion N° 66 de la clause d'urgence, puisqu'elle demande que cette motion soit traitée aujourd'hui. Ensuite, nous la voterons.

De plus, une motion préjudicielle à la motion N° 66 a été annoncée, elle va vous être distribuée sous peu. Si la motion d'ordre est acceptée, vous aurez tout le temps de prendre connaissance de la motion préjudicielle et nous traiterons ce point à 20 h 30.

**M. Pierre Muller, maire.** Madame la présidente, pourriez-vous répéter de quoi il s'agit, parce qu'au point 46 de l'ordre du jour, la motion N° 66, nous avons le titre suivant: «Non à la politique du fait accompli». Est-ce que c'est de cela dont vous parlez?

**La présidente.** C'est tout à fait cela, Monsieur le maire. La motion d'ordre concerne la motion N° 66 de MM. Guy Dossan, Mark Muller et Jean-Pierre Oberholzer et elle demande que cette motion soit traitée aujourd'hui.

J'aimerais savoir si le Conseil municipal est d'accord sur la procédure, à savoir de se prononcer sur la motion d'ordre et si la motion d'ordre est acceptée, de traiter la motion N° 66 à 20 h 30?

Cela nous permettrait de traiter les propositions du Conseil administratif et d'avancer et, en même temps, de prendre connaissance de la motion préjudicielle à la motion N° 66, qui vous sera distribuée un peu plus tard.

**Mise aux voix, la procédure proposée par la présidente est acceptée à la majorité (quelques oppositions et 2 abstentions).**

**La présidente.** Je donne la parole à l'un des auteurs de la motion d'ordre pour la défendre. Je rappelle que chaque parti pourra s'exprimer deux minutes sur la motion d'ordre.

**M<sup>me</sup> Virginie Keller Lopez (S).** Nous avons demandé que la motion N° 66 soit traitée ce soir, parce qu'elle concerne, entre autres, le cas de l'association Mottatom qui a occupé, il y a quelques mois de cela, les locaux de Landis & Gyr appartenant à la Ville de Genève.

Il est vrai que le Conseil administratif a déjà eu des contacts avec cette association et que tous deux sont en train de négocier un contrat d'utilisation en attendant qu'un projet ou qu'un plan localisé de quartier soit mis en œuvre. Il semblerait qu'il y ait des problèmes dans cette négociation, à tel point que le

Conseil administratif a donné un ultimatum à l'association Mottattom pour la fin du mois d'avril. Nous souhaitons donc traiter ce sujet avant l'expiration de cet ultimatum.

**M. Mark Muller (L).** Je voudrais remercier les auteurs de la motion d'ordre de nous donner l'occasion de nous exprimer sur notre motion avant que les carottes soient cuites – si vous me permettez cette expression. Je crois que, si nous-mêmes avions proposé la motion N° 66 en urgence, elle aurait été rejetée. Nous avons d'ailleurs déposé la motion N° 66 en urgence au mois de février et l'urgence avait été refusée. Deux mois plus tard, tout à coup, cela devient urgent. Alors, j'en prends acte et je remercie les auteurs de cette motion d'ordre, que nous acceptons, bien entendu.

**La présidente.** Si la parole n'est plus demandée, je fais voter la motion d'ordre. Si elle est acceptée, nous traiterons la motion N° 66 ce soir à 20 h 30.

**Mise aux voix, la motion d'ordre est acceptée à la majorité (1 opposition et 1 abstention).**

### **3. Proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 295 000 francs pour la journée du 22 septembre 2000 «En ville, sans ma voiture!» (PR-47).**

#### **Préambule**

Le 22 septembre 1999, Genève a rallié les villes de France et d'Europe qui avaient voulu inciter leurs citoyens à s'interroger sur la question de la mobilité en ville.

Le 16 juin 1999, le Conseil municipal avait accepté la motion N° 405 de M<sup>me</sup> I. Brunier et MM. R. Denev, R. Juon et J.-J. Perler, conseillers municipaux, «Pour une journée sans voiture «sans voiture»».

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

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

La proposition N° 45 présente le boucllement du crédit de 110 000 francs pour la journée du 22 septembre 1999.

La présente proposition présente l'organisation de la journée du 22 septembre 2000 et les moyens à mettre en œuvre. Cette année, l'objectif est, d'une part, d'élargir la manifestation à la région franco-valdo-genevoise et, d'autre part, de montrer que les nouveaux comportements proposés le temps d'une journée peuvent être pratiqués quotidiennement.

### **Exposé des motifs**

Cette initiative, programmée pour le 22 septembre 2000, s'inscrit dans le sillage des journées «En ville sans ma voiture?» qui se sont déroulées, avec succès, en 1998 dans 35 villes françaises et en 1999 dans 66 villes françaises, 92 villes italiennes ainsi qu'à Genève, Carouge, Lancy, Meyrin, Thônex et Vernier.

A l'occasion de ces journées, les villes en question ont délimité un périmètre de rues permettant aux citoyens de découvrir leur ville à pied, à vélo ou en transports en commun. A Genève, un partenariat a été établi avec les Transports publics genevois afin d'assurer la gratuité des transports publics ce jour-là.

Ces initiatives s'inscrivent dans la volonté clairement affirmée de la Ville de Genève de favoriser les déplacements dits «doux», comme en attestent le plan directeur des itinéraires cyclables et le plan des cheminements pour piétons actuellement à l'étude.

### *Organisation et promotion de la journée du 22 septembre 2000*

La troisième édition de cette journée du 22 septembre s'inscrit désormais dans un cadre européen.

En 2000, le 22 septembre tombe sur un vendredi. Cet élément a toute son importance dès lors que la pertinence et l'efficacité de cette opération de sensibilisation exige qu'elle se déroule dans le cadre de la vie de tous les jours, et non dans une ville exceptionnellement déserte.

Cette année, le Conseil administratif entend, d'une part, élargir la manifestation à la région franco-valdo-genevoise et, d'autre part, promouvoir des offres alternatives de déplacement avec d'autres promoteurs.

Pour l'organisation de la journée, la Ville de Genève a mis sur pied un «groupe de suivi», présidé par M. Christian Ferrazino, conseiller administratif,

qui associe l'ensemble des partenaires publics, associatifs ou privés intéressés par l'élaboration des actions qui se dérouleront ce jour, ainsi qu'une «cellule opérationnelle», secrétariat actif du premier.

Première orientation, la Ville de Genève souhaite placer cette journée dans sa dimension régionale, étant donné que les déplacements quotidiens, pendulaires, d'actifs comme de visiteurs ou pour les loisirs, se déroulent à cette échelle. Le «groupe de suivi» s'est déjà adressé à l'ensemble des partenaires potentiels et nombre d'entre eux ont déjà répondu favorablement, dans le canton, en Suisse ainsi qu'en France.

Deuxième orientation, la Ville de Genève souhaite montrer à ses citoyens que ce qui est possible un jour peut également devenir une alternative à terme, l'objectif étant de faire prendre conscience aux gens qu'ils ont le choix de leurs moyens de transport et que se déplacer ne signifie pas uniquement «en voiture».

Ainsi, cette journée sera l'occasion de sensibiliser la population comme les fonctionnaires municipaux et cantonaux à l'utilisation de modes de déplacement alternatifs et de les tester durant une plus longue période, toutefois sans que cela ne représente une obligation pour quiconque.

La Ville de Genève a approché la régie des Transports publics genevois pour établir un abonnement général d'entreprise, ainsi que pour mettre sur pied, progressivement, des services de co-voiturage et d'auto-partage notamment.

Il s'agira également de développer des expériences de sensibilisation des jeunes, au travers de l'école et des maisons de quartier, et d'associer les groupements professionnels, d'habitants, de parents et d'usagers à l'expérience et aux réflexions.

Une telle démarche ne peut se limiter à une journée mais doit s'inscrire dans la durée. Elle doit ainsi être précédée et suivie d'une réflexion, d'une sensibilisation et d'une explication.

En ce qui concerne le lieu, certaines communes ont choisi de fermer une ou plusieurs rues dont certaines font parfois déjà l'objet de mesures de modération de la circulation. La Ville de Genève interviendra à nouveau par la fermeture de secteurs urbains.

Il s'agira également, à nouveau, d'assurer la gratuité des prestations des Transports publics genevois ce jour, le manque à gagner en résultant pour les Transports publics genevois devant être pris en charge par l'Etat de Genève, la Ville de Genève et la régie.

Afin de mesurer l'impact progressif de cette manifestation, diverses mesures de trafic, de vitesse, de pollution de l'air et sonore, de satisfaction des usa

gers seront effectuées par des spécialistes. Un bilan sera publié. Au delà des mesures techniques, l'impact psychologique d'une telle journée n'est pas à négliger et nombreux sont les effets d'une telle expérience qui ne sont pas quantifiables.

### *Plan de communication*

Au vu des critiques émises en 1999 vis-à-vis du manque d'information, il s'agit de mettre en œuvre un plan de communication qui soit à même d'assurer une information complète, de qualité.

Plus de 300 affiches au format R4 seront disposées dans l'ensemble du canton au début septembre. Ce message sera reproduit sur les véhicules des Transports publics genevois. Un dépliant «tous ménages» décrivant les buts et les dispositions de la manifestation sera distribué dans l'ensemble de la région. Des encarts publicitaires seront disposés dans les journaux. Des sacs avec le logo de la manifestation seront mis gratuitement à disposition des magasins pour les marchandises de leurs clients. Un site Internet existe déjà et permettra d'informer la population quant aux modalités pratiques de la journée.

Une information pour les automobilistes sera par ailleurs reconduite le jour même afin d'orienter les conducteurs aux abords des périmètres fermés à la circulation. Un numéro de téléphone «vert» sera ouvert.

L'ensemble de ces éléments sera présenté à la presse en septembre 2000. Mais certains éléments seront déjà présentés, au travers de stands, dans les marchés et les manifestations publiques prochaines.

Un matériel pédagogique sera spécialement réalisé par le Groupement cantonal des associations de parents d'élèves des écoles primaires et enfantines, avec l'appui du Département de l'instruction publique, à l'attention des écoliers, des enseignants et des parents d'élèves.

Une campagne publicitaire sera mise sur pied afin d'assurer la pérennité d'une centrale de co-voiturage, ou d'action d'auto-partage, avec une entreprise ou une régie de transports de la place.

Un partenariat avec les médias est également recherché avec la presse écrite, les radios et les télévisions. Comme lors de la précédente édition, Radio-lac et Léman-Bleu ont déjà répondu favorablement.

D'autres animations pourront voir le jour, réalisées par les associations de commerçants et de riverains, ou actives dans le domaine des transports. Un stand relatif à l'éco-conduite sera tenu par le Centre de sécurité routière de Veltheim.

Afin d'informer le public tout au long de l'année, un stand d'information sera tenu lors de manifestations précédentes.

### Réponses aux motions, postulats, questions écrites, pétitions

La présente proposition répond à la motion N° 23 de M<sup>me</sup> Michèle Künzler, MM. Alain Marquet et Roger Deneys, conseillers municipaux, intitulée «Contrats de mobilité avec une entreprise d'auto-partage».

### Concertation et information publique

Pour l'organisation de la journée, la Ville de Genève a mis sur pied un «groupe de suivi», présidé par M. Christian Ferrazino, conseiller administratif, qui associe l'ensemble des partenaires publics, associatifs ou privés intéressés par l'élaboration des actions qui se dérouleront ce jour, ainsi qu'une «cellule opérationnelle», secrétariat actif du premier.

### Choix écologiques

Cette démarche est inscrite dans le «Rapport de suivi du Plan d'assainissement de l'air», adopté par le Conseil d'Etat le 27 mars 1991, ainsi que dans l'Agenda 21 de la Ville de Genève.

Estimation du coût	Fr.	Fr.
Etablissement du concept d'information	30 000	
Campagne d'affichage	76 000	
Edition d'un dépliant «tous ménages»	43 000	
Sacs à commissions pour les commerçants	5 000	
Information des automobilistes	10 000	
N° de téléphone «vert»	3 000	
Stands d'information	12 000	
Promotion d'actions (y compris dans les cinémas)	10 000	
Enquêtes d'opinion	17 000	
Gratuité des TPG (part Ville de Genève)	45 000	
Eco-conduite, Centre de sécurité routière de Veltheim	3 000	
Actions artistiques dans la rue	10 000	
Sous-total I:	264 000	264 000
55 Prestations du maître de l'ouvrage		
Honoraires de promotion (5% du sous-total I)		13 000
Sous-total II:		277 000
Partenariat de médias (animation de rue Radio-Lac, Léman Bleu)		18 000
Total du crédit demandé:		<u>295 000</u>

**Programme financier quadriennal**

Cet objet n'est pas prévu dans le projet de 19<sup>e</sup> programme financier quadriennal.

**Budget prévisionnel d'exploitation et charge financière**

Quant à la charge financière annuelle sur 295 000 francs, comprenant les intérêts au taux de 4,75% et l'amortissement au moyen de 5 annuités, elle se montera à 67 667 francs.

**Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre**

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

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

*PROJET D'ARRÊTÉ*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu le Rapport de suivi du Plan d'assainissement de l'air de l'Etat de Genève;

vu l'Agenda 21 de la Ville de Genève;

sur proposition du Conseil administratif,

*arrête:*

*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 295 000 francs pour l'organisation de la journée du 22 septembre 2000 «En ville, sans ma voiture!».

*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 295 000 francs.

*Art. 3.* – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 5 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation, soit de 2001 à 2005.

*Annexe:* un plan.



**M. Christian Ferrazino, conseiller administratif.** Nous avons déjà abordé la question hier soir, lors du boucllement du précédent crédit, et nous avons l'occasion par notre nouvelle proposition de rappeler les lignes directrices qui ont été mises en avant par le Conseil administratif pour cette nouvelle journée sans voitures du 22 septembre 2000.

Nous avons souhaité donner à cette journée tout d'abord une dimension régionale que nous n'avions pas eu le temps de développer l'année passée. Des contacts ont été pris, tant avec nos voisins du canton de Vaud qu'avec les communes françaises limitrophes. Je puis vous dire que dans le cadre du groupe de travail que nous menons actuellement – en vue de la préparation de cette journée – des représentants d'Annemasse, de Gaillard et du Pays de Gex assistent à nos travaux. Nous sommes en train d'examiner de quelle manière nous pourrions intervenir, en commun et notamment aux frontières, pour mettre en place une information qui touche les personnes résidant en France voisine et qui viennent travailler à Genève. C'est vous dire que ces communes-là se déclarent intéressées à travailler dans la direction que nous proposons. C'est d'ailleurs un peu paradoxal, puisque vous savez que la journée sans voitures a en fait été lancée par le gouvernement français, plus particulièrement sur l'idée de M<sup>me</sup> Dominique Voinet, et c'est maintenant Genève qui sollicite les communes françaises de s'associer à cette démarche. Mis à part ce paradoxe, je peux vous dire que nous travaillons main dans la main avec ces différentes communes pour atteindre cet objectif.

C'est peut-être moins évident avec les Vaudois, quoique nous ayons eu des réponses positives, notamment de la Ville de Lausanne. Comme je vous l'avais déjà dit, Lausanne accepte cette année de mettre sur pied une démarche expérimentale. Nous sommes en contact avec les représentants de la Ville de Lausanne pour voir comment nous pouvons rester en communication et nous avons bien évidemment contacté... (*Remarque.*) Oui, M. Maudet pourra se faire notre émissaire, le cas échéant sur quelque chose de tout à fait concret; ce n'est pas une union Vaud-Genève, mais c'est un rapprochement qui est en tout cas très efficace et qui permettra d'arriver, nous l'espérons, à réduire la circulation au centre de la ville de Genève. On compte également sur vous, Monsieur Maudet, et je vous remercie d'avance de votre aide.

Un autre volet de cette journée sans voitures que nous souhaitons promouvoir vise à mettre en place des expériences nouvelles qui, si elles pouvaient être lancées à l'occasion de cette journée, devraient pouvoir s'inscrire dans la durée. Je m'explique: il n'est pas forcément intéressant d'œuvrer pendant des mois pour uniquement organiser une journée, le 22 septembre de chaque année, où on s'interrogerait sur un autre mode de déplacement que la voiture au centre-ville. Il nous paraît au contraire nécessaire de saisir ces occasions pour développer des

démarches expérimentales qui pourraient permettre à un certain nombre de concitoyens d'expérimenter d'autres modes de déplacement.

Nous sommes en train d'examiner avec les Transports publics genevois (TPG), qui, comme vous le savez, sont des partenaires dans l'organisation de cette journée, comment la Ville de Genève pourrait bénéficier pour ses fonctionnaires d'abonnements à tarif préférentiel qui pourraient être combinés avec des solutions d'auto-partage ou de covoiturage. C'est vous dire que, Mesdames et Messieurs, sur ces bancs, nous ne nous opposons pas systématiquement aux véhicules automobiles, puisque nous examinons justement comment ils peuvent être utilisés de façon plus judicieuse, et le covoiturage et l'auto-partage sont précisément des solutions qui vont dans ce sens. Nous avons bénéficié d'une écoute très ouverte de la part des Transports publics genevois et nous espérons pouvoir présenter l'expérience dont je viens de vous parler, en tout cas avec les fonctionnaires de la Ville. Je suis également en contact avec le Canton, parce que la démarche y est encore plus intéressante, vu le nombre de fonctionnaires. Celui-ci s'est déclaré intéressé sur le principe, et le Conseil d'Etat est en train d'examiner cette question pour voir comment il pourrait également la répercuter auprès des fonctionnaires cantonaux.

Nous travaillons d'ailleurs de concert avec la gendarmerie, puisque, vous le savez, nous aurons besoin, une fois que le périmètre des rues interdites à la circulation sera établi, d'un certain nombre de gendarmes et d'agents de ville pour nous assurer que les mesures décrétées pourront être respectées. Par conséquent, nous travaillons également de près avec les services tant de l'OTC (Office des transports et de la circulation) que de la gendarmerie.

J'aimerais également vous signaler que nous avons tenu compte des remarques qui avaient été formulées à l'occasion de la journée sans voitures de l'année passée, concernant le manque d'information à ce sujet. Il est juste que nous devons faire un effort beaucoup plus soutenu en la matière, raison pour laquelle nous avons dû augmenter le crédit qui vous est proposé. Il est en effet nécessaire que cette information n'ait pas lieu uniquement la veille ou l'avant-veille de cette journée, mais qu'elle soit organisée sur une période plus longue pour que les différents usagers puissent prendre, le cas échéant, les mesures préventives qui s'imposent pour que cette journée se réalise le mieux possible et dans l'intérêt de tous.

Voilà les raisons pour lesquelles nous vous avons soumis la présente proposition de crédit. Je vous demanderai pour ma part d'être relativement rapides dans son examen, car vous aurez compris que, vu les délais que nous avons, il s'agit d'une journée du 22 septembre, si nous ne sommes pas fixés sur le montant du crédit voté par le Conseil municipal lors de la prochaine séance du mois de mai, il nous sera difficile de prendre des engagements. C'est pour cette

raison que je vous demanderai de renvoyer cette proposition à la commission des finances et de faire en sorte qu'elle soit examinée rapidement, afin que vous puissiez traiter du rapport la concernant lors de notre session de fin mai prochain.

**La présidente.** Je vous rappelle que, pour être inscrits à l'ordre du jour du 23 mai, les rapports de commission doivent être rendus le 25 avril.

*M. Jean-Marc Froidevaux (L).* La commission peut faire un rapport oral.

**M. Christian Ferrazino, conseiller administratif.** Comme le suggère M. Froidevaux de façon pertinente, si nous avons véritablement une urgence et que vous êtes conscients des éléments qui justifient cette urgence, il est toujours possible de formuler un rapport oral, ce qui permettra non seulement d'examiner dans des temps raisonnables la présente proposition de crédit, mais aussi de revenir devant le Conseil municipal avec les éléments oraux du rapporteur et de vous permettre de la voter lors d'une des séances de fin mai prochain.

#### *Préconsultation*

**M. Jean-Marc Froidevaux (L).** Préalablement, j'aimerais faire une petite remarque, dans la mesure où vous avez reçu, Madame la présidente, une lettre cosignée de la Chambre de commerce et d'industrie, de la Fédération des syndicats patronaux, de la Fédération des artisans et commerçants ainsi que du Touring Club Suisse, dont je vous lis un seul paragraphe pour éviter d'être trop long: «Ce qui précède ne met pas en rapport notre position en faveur de la complémentarité des modes de transports. Nous aurions souhaité que l'organisation d'une telle journée se fasse dans un esprit positif et constructif, donc promotionnel, à savoir pour des actions pour et non pas contre. La participation active de nos associations à la semaine promotionnelle du vélo en est un exemple.» Vous comprendrez que ces quatre groupes, qui sont les seuls groupes représentant les commerçants de la ville de Genève, ont déclaré se retirer de la préparation et de l'évaluation de l'édition 2000 de la journée sans voitures.

J'émettrai deuxième remarque pour apprécier l'opportunité de cette journée sans voitures. Je crois qu'il convient de faire référence à l'excellent document que nous avons reçu du Conseil administratif, qui a pour titre: «En ville sans ma voiture. La journée du 22 septembre 1999 à Genève» et qui constitue, devrions-nous

ajouter, un bilan. J'imagine que vous avez tous apprécié ce document, que vous l'avez longuement feuilleté et j'aimerais, malgré le fait que vous le connaissez par cœur, le commenter avec vous.

A la page 17, en titre de conclusion, qu'est-ce qu'il est écrit en caractère gras? On peut lire qu'il y a eu trois attitudes contrastées – contrastées, je souligne: certains se sont montrés plutôt enthousiastes, tandis que d'autres se sont montrés plutôt réticents et que d'autres encore ont manifesté leur mécontentement. Vous comprenez qu'il n'y a pas de contraste, il y a même une générale unanimité pour dire que tout cela n'est pas satisfaisant, soit parce qu'on pourrait faire mieux, soit parce que c'est inopportun. Ce qui est intéressant, c'est de voir quels sont ceux qui sont plutôt enthousiastes. Ceux-là comprennent que le but de la journée était de faire passer un message de sensibilisation. Donc, si vous adhérez aux idées du Conseil administratif, vous êtes enthousiastes et, si vous n'y adhérez pas, vous figurez parmi les mécontents. Cette démarche heurte les libertés, et le Conseil administratif ne cherchait pas à en mesurer l'impact. Vous voyez donc que, aux yeux de ce dernier, si vous adhérez, dans le cadre de la journée sans voitures à l'Agenda 21, vous tombez automatiquement dans les plutôt enthousiastes et, si vous n'adhérez pas, vous êtes automatiquement un mécontent. Quant aux plutôt réticents, ce sont ceux qui n'ont pas bien compris les objectifs.

Cette remarque est assez intéressante, parce qu'on voit à la page précédente l'avis des commerçants et que, d'une manière générale, la plupart de ceux qui ont été interrogés sont sensibles à l'amélioration de la qualité de vie dans les rues concernées ce jour-là. Bien. Nombreux sont ceux estimant avoir vu leur chiffre d'affaires diminuer, particulièrement dans le périmètre de Coutance. Point et sans commentaire.

*M. Roberto Broggin* (Ve). C'est faux!

*M. Jean-Marc Froidevaux*. Je lis, Monsieur Broggin, ne dites pas que c'est faux, cela se trouve à la page 16, au milieu de la page...

**La présidente.** Adressez-vous au bureau, Monsieur Froidevaux, s'il vous plaît!

*M. Jean-Marc Froidevaux*. Il n'y a pas de commentaire sur le fait que les commerçants voient leur chiffre d'affaires diminuer; c'est un constat et on remarque que ceux qui sont plutôt mécontents sont ceux qui sont attachés à la

voiture alors qu'on peut raisonnablement admettre – on peut le lire à la page 16 de ce rapport – que, effectivement, les commerçants n'ont aucun motif d'être satisfaits.

Je reprends l'iconographie de ce rapport, parce qu'elle est passionnante. Vous avez une première photo qui nous montre l'entrée de Coutance et son filtre, associé à l'agent de ville en uniforme qui guide et informe les automobilistes. Celui-ci a évidemment la matraque au poing et on comprend quelles sont les notions de «guide» et «d'information» contenues dans ce rapport. Deuxièmement, sur cette photo, vous avez la rue de Coutance et vous pouvez observer que, sur celle-ci, de la place Bel-Air à Coutance, à l'endroit où se tiennent les maraîchers, il n'y a pas un piéton ni sur la chaussée ni sur les trottoirs. Tout au plus distingue-t-on certaines ombres du côté des maraîchers. C'est tout de même un signe que la détermination piétonnière de la rue de Coutance n'avait pas grande signification.

Tournons la page du rapport. On a deux photos – assez jolies d'ailleurs – une de la rue de Coutance, vue d'en haut cette fois-ci, qui part de la Placette et s'arrête à la place Bel-Air. L'une a été prise le 22 septembre et l'autre une semaine plus tard. L'une est évidemment sans voitures, l'autre est «surchargée de trafic», comme le dit la légende. C'est intéressant. La légende des passants: «Outre traverser la rue de Coutance, ils se lancent, en diagonale, d'un côté à l'autre de la rue.» Combien de piétons occupent l'espace urbain laissé par la rue de Coutance? J'ai compté: il y en a sept. Combien de piétons se trouvent devant la porte de la Placette? J'ai compté: il y a une mère, soit un piéton devant l'entrée de la Placette.

Cette photo, par rapport aux ombres qui sont très courtes et compte tenu du fait que c'est le mois de septembre, a manifestement été prise à midi. La photo prise une semaine plus tard avec le trafic a également été prise à midi, puisque les ombres sont exactement semblables, et qu'est-ce que je constate? Un attroupe-ment devant la Placette! Regardez les photos, elles sont tout à fait illustratives et vous comprenez bien la phrase qui est citée par le rapport qui dit: «Les commerçants, particulièrement de la rue de Coutance, ont vu leur chiffre d'affaires baisser.» Cela est très visible.

Nous tournons encore la page, parce que cette iconographie est passionnante et nous avons là une photo de la rue du Rhône: «Les piétons s'approprient la rue du Rhône.» Pour ceux qui ont trouvé le document, c'est à la page 17, au verso. Combien y a-t-il de piétons sur la rue du Rhône? J'en compte cinq, et la perspective passe d'avant la place du Molard pour aboutir à la place du Port. On a donc une perspective de l'ordre de 400 mètres et seulement cinq piétons.

**La présidente.** Il vous reste deux minutes.

*M. Jean-Marc Froidevaux.* Mais je les prendrai, Madame, et rassurez-vous, je suis loin d'avoir fini.

Les piétons se réapproprient la rue du Rhône? Non, car il s'agit d'un terrain vague. Et, à partir de là, le projet, par la force des choses, c'est le moins qu'on puisse dire, ne convient pas.

Cependant, une réflexion sur les modes de transports alternatifs ne manque pas d'être pertinente, dans la mesure où, comme l'a dit M. Vaissade hier, c'est une question d'avenir. Cela dit, nous observons, si nous nous référons à notre ordre du jour, que nous n'allons parler, au cours de cette séance, que d'aménagement, ce qui signifie, en fait, que nous n'allons parler que d'interdiction de trafic. Cela m'amène à avoir moi aussi une certaine vision prospective en matière d'aménagement du trafic et à suggérer que, pour une fois, dès lors que l'on veut expliquer aux Genevois qu'ils doivent renoncer à l'usage du véhicule automobile, le Conseil administratif donne l'exemple. Cela me paraît important.

C'est la raison pour laquelle, avec Jean-Pierre Lyon, notre collègue à tous, nous avons préparé un amendement à la proposition N° 47, qui modifie l'article 2 du projet d'arrêté en ramenant le montant des prescriptions qu'il va falloir faire pour financer cette journée sans voitures de 295 000 francs à 195 000 francs et qui le complète comme suit:

#### *Projet d'amendement*

*«à concurrence de 195 000 francs, le solde devant être couvert par le produit de la vente des véhicules du Conseil administratif, subsidiairement des véhicules de la municipalité, à l'exception de ceux du SIS et de la Voirie».*

Ce que nous voulons dire par là, c'est qu'il ne suffit pas de déclarer que nous pouvons nous passer de notre voiture. Je pense que le Conseil administratif est bien placé – au centre de la cité – pour affirmer, comme il le faisait hier, que dix minutes suffisent pour traverser la ville et qu'en conséquence il n'a aucun usage des véhicules qui sont les siens. Il y a donc lieu qu'il donne l'exemple et que, publiquement, il procède à la vente de ses véhicules. Mais, comme nous savons que le Conseil administratif est prompt à donner l'exemple, mais qu'il ne l'est pas à mettre la main à la pâte, nous avons prévu une possibilité pour lui, non pas de vendre ses véhicules, mais de vendre les véhicules de son personnel, dans la mesure où il n'y a aucun motif que lui se sépare de sa Mercedes, dans la mesure où finalement les directeurs des services peuvent, eux, peut-être aller à pied.

Quoi qu'il en soit, il y a du mou pour 100 000 francs et je vous suggère vivement d'accepter cet amendement qui va exactement dans le sens des propos que nous rabâche le Conseil administratif depuis hier et qu'il n'a pas fini de nous rabâcher.

**La présidente.** Monsieur Queloz, vous avez la parole. Ah, excusez-moi. Monsieur Ferrazino, vous avez la parole pour répondre à M. Froidevaux.

**M. Christian Ferrazino, conseiller administratif.** Je vous laisserai parler, Monsieur Queloz; nous attendons vos propos avec intérêt, en espérant qu'ils seront d'un niveau quelque peu supérieurs à ceux que nous venons d'entendre, parce que la démonstration de M. Froidevaux a peut-être un mérite, c'est qu'elle nous démontre qu'il n'a pas vraiment saisi le sens de la démarche proposée par le Conseil administratif.

Il est vrai que nous vous avons donné un bilan avec des images; vous les avez commentées avec votre clair-obscur et vous en avez tiré apparemment des conclusions plutôt obscurcies, Monsieur Froidevaux. Nous n'allons pas comptabiliser le succès de cette journée sans voitures en fonction du nombre de piétons que nous trouvons dans le périmètre concerné. Par contre, si c'est ce que vous souhaitez, dites-le-nous, et nous vous présenterons un périmètre beaucoup plus ambitieux que celui que nous vous avons proposé (*Applaudissements.*) Je retiens cette remarque, Monsieur Froidevaux, que pour vous les images comptent; vous les commentez d'une manière assez simple, mais nous devons accepter que vous puissiez réagir ainsi et nous allons en tenir compte pour essayer de développer davantage ce périmètre et inviter par conséquent davantage de piétons à l'utiliser.

En tout cas, je remarque que, depuis hier, vous avez fait un progrès énorme, car hier – on dit souvent que la nuit porte conseil et c'est la démonstration que tel est parfois le cas – vous nous indiquiez que les piétons étaient bons pour être mis dans des parcs; c'était à peu près le discours que nous avons entendu. Vous admettez aujourd'hui que les piétons peuvent se trouver dans les rues, et c'est une évolution que je tiens à saluer. Si vous évoluez si rapidement, on va finir par se rencontrer. (*Applaudissements.*)

En conclusion, pour rappeler le débat réel qui nous occupe aujourd'hui et qui n'est pas un gag – je sais que ceux qui ont déposé cet amendement sont souvent des spécialistes de ce genre de gag – rappelez-vous simplement les propos que j'ai tenus en préambule de la présentation de ce projet, où je disais, contrairement à ce que vous affirmez, qu'il ne s'agit pas du tout d'une démarche contre les automobilistes. Il s'agit, et c'est un peu déplorable que nous ne soyons pas unanimes sur ce point, d'une volonté de développer une réflexion sur comment changer nos modes de déplacement en milieu urbain. Comment expliquez-vous qu'on ne se retrouve pas tous derrière cette démarche qui est aujourd'hui rendue nécessaire? Ce devrait d'autant plus être le cas que les Transports publics genevois, pour lesquels vous votez régulièrement des crédits importants afin de développer notamment le réseau de tram, ont tout intérêt précisément à être des partenaires pour la journée sans voitures, car c'est également une journée pour le développement des

transports publics. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous vous demandons, dans le cadre de la présente proposition, non pas de prendre en charge l'intégralité du manque à gagner des Transports publics genevois, mais de partager ce montant non seulement avec les TPG mais également avec l'Etat, car nous pensons que l'Etat a le même intérêt que la Ville à obtenir une modification du comportement des citoyens en matière de déplacement en milieu urbain.

Nous avons donc une démarche en faveur du développement des transports publics, et là encore vous avez raison, Monsieur Froidevaux, l'information pour la gratuité des TPG n'a malheureusement pas suffisamment été mise en avant l'année passée, de telle sorte que nombreux sont les citoyens qui ont quand même payé leur billet. C'est vous dire qu'il n'y avait pas d'attractivité à utiliser les Transports publics genevois, parce que bon nombre de gens ne savaient tout simplement pas qu'ils étaient gratuits ce jour-là. Par conséquent, là encore, nous tiendrons compte de vos remarques et nous demanderons aux Transports publics genevois de faire une information à la hauteur de l'objectif que nous nous sommes fixé pour que, véritablement, cette année, les photos que nous apporterons à consulter – M. Froidevaux pourra les découvrir dans quelques mois – soient à la hauteur des espérances qui sont les siennes.

**M. Georges Queloz (L).** J'avais bien compris le message du conseiller administratif, mais je n'ai pas attendu que M. Ferrazino nous suggère de faire un choix et de tenter l'expérience de choisir d'autres moyens de transports que la voiture pour le faire.

Comme les discussions d'hier soir étaient toutes fraîches, pas plus tard que ce matin, à 8 h 05, j'ai déposé ma voiture à la rue Sautter pour y faire effectuer un service mécanique. J'ai donc ensuite utilisé les transports publics. Je me suis déplacé à la Jonction, de là... (*Remarque de M. Broggin.*) Je ne vous ai pas sonné, Monsieur Broggin. ...j'ai dû retourner à mon domicile au 1, rue des Vieux-Grenadiers, puis me rendre, en prenant le bus N° 1, jusqu'à la gare et, à la gare, changer pour prendre le bus N° 10 afin de me rendre à Balexert pour voir un client; ensuite, j'ai dû revenir à la rue de Carouge pour aller dans une imprimerie, retourner à mon domicile et enfin aller à la rue Plantamour. Eh bien, Monsieur Ferrazino, j'ai passé très exactement cinquante-deux minutes à attendre les bus, j'ai marché environ 5 à 6 kilomètres, c'est-à-dire cinquante minutes, j'ai été à l'intérieur des différents véhicules des TPG pendant une heure et douze minutes, tout cela pour un travail effectif de quarante-quatre minutes.

Si vous me dites que l'économie fonctionne ainsi, il faudra me faire une autre démonstration et il faudrait que les transports publics soient plus performants. Je souligne que je n'ai eu cet après-midi que dix minutes pour manger un œuf dur et

un verre de vin rouge (*brouhaha*), puis je me suis rendu au bureau pour faire quelques coups de téléphone et j'ai passé une heure sur l'ordinateur. Pour aller chercher ma voiture afin de me rendre ici, j'ai dû partir à 15 h 30 du bureau. Je considère donc que c'est facile pour des enseignants ou pour d'autres personnes d'utiliser les transports publics ou d'aller à pied – je suis un usager des TPG lorsque je vais au centre-ville, n'ayez crainte, je suis aussi celui qui monte dans le tram ou qui traverse à pied la plaine de Plainpalais, car ce n'est pas un problème que de se rendre depuis le rond-point de Plainpalais dans les Rues-Basses – mais, dès que vous avez d'autres activités, que vous devez vous rendre chez un informaticien, un graphiste, un imprimeur ou un client, cela devient un petit peu plus difficile.

J'ai évidemment mouillé ma chemise et j'ai dû me changer, parce que, sans cela, il y aurait eu un problème de transpiration. J'ai une collègue assise juste à mes côtés et qui a toujours un excellent parfum, je ne pouvais donc pas me permettre de venir à cette séance du Conseil municipal sans me changer auparavant. C'est tout aussi désagréable d'aller en vélo chez un client. Pour un instituteur qui se rend dans les commerces, parce qu'on nous parle toujours des commerces, c'est très facile, parce qu'il a le temps (*remarques*), parce qu'il termine son travail à 16 h et qu'il ne fait que des courses. Alors, arrêtons de parler uniquement des commerçants. Il est vrai que ceux-ci ont un problème, mais il y a une multitude de raisons de se déplacer dans cette ville, par exemple pour aller chez le dentiste, le médecin, l'avocat ou le notaire.

Ce n'est pas ainsi que nous allons attirer les gens à Genève et faire vivre notre économie et, si nous voulons faire du social, de l'écologie et soutenir le sport et la culture, le seul moyen est d'avoir une économie forte.

**M. Michel Ducret (R).** Je suis heureux d'apprendre ce soir que la journée du 22 septembre prochain aura du bon. Elle permettra à M. Queloz d'expérimenter à nouveau les TPG! Il finira, par la force des choses, à s'y habituer, et saura mieux les utiliser et perdra donc moins de temps.

Nous entendons ce soir la phrase habituelle: «Faites ce que je dis, pas ce que je fais.» Ce n'est pas toujours un gag. Il est parfois nécessaire effectivement de montrer l'exemple et très souvent à Genève nous avons souffert de cette image du «faites ce que je dis, pas ce que je fais». L'administration, que ce soit au niveau cantonal ou municipal, est loin, très loin d'avoir montré l'exemple de ce qu'elle prône pour autrui. Cela étant, c'est une généralité, et je ne vise pas en particulier le magistrat qui s'est exprimé sur ce sujet tout à l'heure.

Nous avons parlé d'images, et nous en avons reçu une très jolie concernant la journée du 22 septembre prochain. C'est très intéressant, parce que l'on voit que

les zones concernées sont toujours les mêmes zones, où il devrait y avoir déjà des mesures de limitation du trafic qui sont insuffisamment respectées. Mais cette année il y a des nouveautés: les secteurs concernés s'étendent, nous voyons même des portes de filtrage qui ne filtrent rien du tout, comme sur la promenade Saint-Antoine. Je dois dire que, pour ma part, le secteur qui m'intéresse le plus est le tronçon de la rue de Berne, car nous allons avoir une singulière modification de la situation à la rue de Berne, et je serais très intéressé d'avoir les résultats de cette journée du 22 septembre 2000 sur le commerce du secteur.

Cela étant, le groupe radical relève surtout que cette journée sans voitures coûte chaque année plus cher. On nous a demandé 110 000 francs, Mesdames et Messieurs, l'année passée et, cette fois, il s'agit de 295 000 francs; c'est-à-dire que nous avons affaire à une augmentation de 168%. L'an prochain, combien nous demandera-t-on, si nous continuons dans cette direction? Apparemment, le secteur concerné s'étend même en dehors de la Ville de Genève – je rappelle que la gratuité des TPG concerne l'ensemble du canton. C'est très bien, mais on remarque que, si toutes ces mesures prennent toujours plus d'ampleur, c'est loin d'être le cas des contributions financières des autres collectivités concernées. Cela n'est guère agréable pour le Conseil municipal, qui doit avoir un regard responsable sur les finances de notre collectivité. Toutes ces mesures deviennent coûteuses pour une pédagogie ressemblant à de la propagande et proposant des expériences qui resteront malgré tout peu déterminantes, car non inscrites dans la durée. Tout cela serait sans doute bien ridicule, si ce n'était pas aussi cher; cela pourrait être même festif, mais c'est une fête qui devient coûteuse.

Je tiens quand même à rappeler ici que le prétendu succès de la journée du 22 septembre de l'année passée tient bien plus à la retenue dont ont fait preuve les automobilistes pour se rendre en ville ce jour-là qu'à tout autre élément. L'augmentation de la charge des Transports publics genevois a été de 2%, ce qui équivaut à la mise en route de 2 ou 3 bus articulés, suivant les heures, pour cette journée de gratuité, effectivement fort mal signalée. En fait, ce que nous craignons le plus, Mesdames et Messieurs, mais peut-être est-ce là un but, c'est que le meilleur résultat de toutes ces propositions ne soit que, dans quelques années, le 22 septembre devienne un jour férié supplémentaire.

**M<sup>me</sup> Alexandra Rys (DC).** Les démocrates-chrétiens continuent de penser qu'on ne peut pas contraindre la population à réviser ses habitudes concernant les moyens de transport, mais qu'on peut en revanche la convaincre qu'il est possible de faire autrement.

Cependant, nous l'avons déjà dit et nous le redisons avec plaisir, et nous le redirons volontiers aussi souvent que cela sera nécessaire, proposer un jour de

semaine avec certaines rues sans voitures ne nous paraît pas être le bon moyen pour convaincre la population. Nous vous avons proposé hier un dimanche sans voitures, une vraie journée sans voitures pour toute la ville, mais la majorité n'en a pas voulu. Nous restons sur nos positions et nous sommes opposés à ce vendredi, jour de semaine, sans voitures.

Par ailleurs et concernant les finances, nous avons relevé l'année dernière que c'était payer fort cher que de consacrer 110 000 francs pour une petite tentative d'une journée sans voitures. Cette année, il s'agit d'un montant de 295 000 francs; je vous laisse imaginer ce que nous en pensons.

**La présidente.** Monsieur Froidevaux, vous avez la parole.

**M. Jean-Marc Froidevaux (L).** Merci, Madame la présidente. Vous m'avez beaucoup interrompu, je ne vous en veux pas, mais, ce faisant, vous ne m'avez pas permis d'être complet et vous avez laissé de la sorte le magistrat me prêter des propos qui ne sont pas nécessairement les miens.

J'ai effectivement commenté les photos, mais je n'avais pas l'intention de ne commenter que les photos, j'allais aussi commenter la page 2 du rapport du Conseil administratif auquel j'ai déjà fait allusion et qui concerne la liste des experts mandatés. Il s'agit d'experts en propagande et il n'y a aucun expert en méthodologie. A quoi cela nous sert d'avoir des experts en propagande et pas des experts en méthodologie? La méthodologie appartient au responsable, au président, à savoir M. Hediger. Je ne mets pas en cause son application du discours de la méthode, mais je ne suis pas certain que cela soit l'homme de la situation.

Cela dit, que peut-on lire en regardant les chiffres d'une manière concrète? Baisse annoncée du trafic: moins 15%; bravo! Augmentation du trafic TPG: plus 2%; il y a donc un problème. Voici la réponse du magistrat: «Nous n'avons pas assez annoncé que les transports publics étaient gratuits.» Cela est vrai, mais est-ce que moins 15% du trafic automobile est de nature à générer plus 2% de fréquentation des transports publics? Cela ne me paraît pas bon et, effectivement, c'est là que nous voyons que la méthode est mauvaise, parce que la question qui se pose, c'est de savoir ce qu'est devenu ce moins 15% de trafic automobile et, subsidiairement, d'où provient le plus 2% du trafic TPG; à défaut, je n'ai pas d'analyse intéressante. Que se passe-t-il dans l'analyse que le rapport du Conseil administratif propose? On nous analyse les zones sur lesquelles on est intervenu, mais on ne nous analyse pas les zones qu'on a laissées en friche. Le problème de base se formule ainsi: certes, le chiffre d'affaires des commerçants de Coutance a baissé – c'est dans le rapport du Conseil administratif, je n'invente pas – mais,

subsidiairement, qu'en est-il du chiffre d'affaires des zones commerciales péri-phériques, que ce soit dans le canton de Vaud, en France ou à Eaux-Vives 2000, facilement accessible en transport privé grâce à son parking sous les commerces? En effet, si la vocation du Conseil administratif, ou de sa majorité alternative, est effectivement de modifier le comportement des citoyens de la ville de Genève, il faudrait pour commencer savoir le définir et savoir comment ces citoyens se sont comportés pendant la journée du 22 septembre dernier.

Toutefois, dans ce pur travail de propagande qu'est le rapport fourni par le Conseil administratif, et ce n'est pas pour rien que, finalement, il n'y a guère que les photos de celui-ci qui soient parlantes, il n'y a pas une ligne qui nous permette de déterminer concrètement ce que sont devenus ces 15% d'automobilistes qui n'ont pas pris leur véhicule. Ils se sont probablement répartis quelque part, mais, en matière de commerce, il m'aurait été utile que l'on ait fait des comptages du côté de Migros-Etrembières, d'Archamps, de Balexert ou du côté de Nyon, pour que l'on sache effectivement ce qui s'y passait. En l'occurrence, on constate simplement ce qui se passe à Genève, et nous remarquons que ce type de journée n'a pas d'autre effet que de nous laisser les yeux pour pleurer. En effet, plus je ferme le trafic en ville, par la force des choses, plus naturellement il sort à l'extérieur. Que va-t-il donc nous rester en ville? Eh bien, des places sur lesquelles les piétons pourront faire du jogging, les enfants jouer au ballon, mais cela ne constitue pas encore une animation suffisante.

Autre point auquel j'aimerais répondre: est-ce un gag, comme on l'a dit, que de demander la vente des véhicules du Conseil administratif? Eh bien, non ce n'est pas un gag! C'est quelque chose de tout à fait sérieux et je compte bien que le Conseil municipal soit quand même suffisamment raisonnable et que, pour demander à chacun de renoncer à sa voiture, il commence par se le demander à lui-même; la première personne qui doit y renoncer, c'est bien celle qui en a l'initiative. Comment peut-on imaginer sérieusement de dire à la population genevoise: «Votre voiture est inutile, laissez-la, débarrassez-vous-en! Mais, voyons, que diable! tout cela, c'est parasite, ce sont des nuisances!» et, en même temps, se promener comme des princes dans la Mercedes officielle. (*Remarque.*)

Je rappelle au Conseil administratif, puisqu'on me dit que ce n'est pas vrai, que nous avons voté dans ce Conseil municipal l'acquisition d'une voiture écologique. On la voulait verte, qu'elle fonctionne au biogaz. Quelle Renault merveilleuse avait été inventée! On nous a présenté, après ce crédit sur une voiture verte, une Mercedes qui ne l'était pas et dont on nous a expliqué que la valeur était d'être biodégradable.

Eh bien, puisque cette Mercedes est biodégradable, je vous suggère que l'on mette le Conseil administratif sur la place du Molard, armé de masses et qu'il la «biodégrade»! Que la population tout entière puisse assister à cette mort du veau

d'or automobile en ville de Genève! Que le Conseil administratif s'engage pour de vrai! On aura l'impression de se trouver face à Moïse qui redescend du mont Sinaï avec les Tables de la Loi et qui voit le peuple en train d'adorer le veau d'or. Eh bien oui, nous adorons les veaux d'or automobiles. Que le Conseil administratif, drapé de sa dignité, détruise en bonne et due forme son véhicule. Et j'observe que, s'il faisait cela, il ferait une opération de communication extrêmement brillante qui lui permettrait de ne pas avoir à vendre la carcasse de sa Mercedes, parce que cela vaudrait bien plus que 100 000 francs de communication. Suite à cela, je suis convaincu qu'il n'y aura pas une diminution de 15% du trafic automobile en ville de Genève le 22 septembre, mais bien de 50%, parce que cet acte symbolique aura une certaine importance. Mais non, on nous dit: «On a l'habitude, c'est une proposition de gens pas sérieux.» Eh bien, moi, je vous dis: oui, c'est une proposition de gens sérieux! Et ce n'est précisément pas sérieux de répondre: «A quoi bon, mon véhicule, j'en ai besoin, vous comprenez.» Riez de M. Lyon, riez de M. Froidevaux, vous en avez l'expérience! Eh bien non, c'est un peu court; cette fois-ci, vous ne rirez ni de M. Lyon ni de M. Froidevaux et, avec eux, vous allez bien devoir accepter cette proposition ou, à défaut, c'est vous qui ne serez pas sérieux! (*Applaudissements.*)

**La présidente.** J'ai le plaisir de saluer à la tribune, M. David Rappard, représentant éminent du Parlement des jeunes, ainsi que M<sup>me</sup> Marie-Françoise de Tassinay, députée.

**M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI).** Nous savions que ce soir il y aurait un peu d'humour dans cette affaire, et c'est avec plaisir que j'ai cosigné l'amendement à la proposition, parce que c'était vraiment rigolo.

Hier, lors du débat sur les zones piétonnes, nous avons reçu, M. Bernard Lescaze et moi-même, une leçon du conseiller administratif M. Vaissade au sujet de la gauche et de la droite. Il disait que ma position n'était pas très claire et que lui était un homme de gauche. Il faudrait alors qu'il me réponde quant à sa position sur les salaires, parce que moi j'étais contre...

**La présidente.** Monsieur Lyon, veuillez parler dans le micro, s'il vous plaît, sinon on n'entend rien.

*M. Jean-Pierre Lyon.* Hier, j'ai été mis en cause et vous ne m'avez pas donné la parole, alors, Madame la présidente, taisez-vous! En tant qu'homme de gauche,

j'aimerais donc savoir quel sera le résultat de cette magnifique journée du 22 septembre? Personne ne m'a encore répondu. Dans notre pays, nous avons congé le 1<sup>er</sup> août, le 1<sup>er</sup> mai, et pour d'autres fêtes nationales. Pourquoi ne ferait-on pas une fête nationale d'une journée sans voitures? Je pense que ce sera cela, le résultat.

Nous ne savons pas, au niveau de la proposition qui va être renvoyée en commission, quelles sont les discussions qui ont été menées avec l'Etat de Genève pour un véritable engagement dans une direction comme celle-ci. Tout à l'heure, M. Tornare a attiré notre attention sur l'affaire des arbres malades à cause de la pollution qui règne en ville de Genève et qui ont dû être abattus. Dans la proposition N° 47, il n'est pas fait mention de pollution; il s'agit d'une journée sans voitures, et au revoir, Messieurs et Mesdames; tout va bien! Je pose très clairement la question, quel est le résultat pour l'avenir?

A-t-on posé la question à l'Etat pour avoir des transports publics gratuits toute l'année? On pourrait ainsi restreindre la circulation privée dans certains secteurs de la ville de Genève et encourager les gens à ne pas polluer en se déplaçant avec les transports publics tout au long de l'année. Non, rien! Nous avons un 22 septembre, journée sans voitures, et c'est tout.

Ne devrait-on pas faire un amendement qui donnerait congé ce jour-là aux fonctionnaires de la Ville, ainsi ils ne prendraient pas leur voiture et resteraient à la maison. Une journée de congé! Ce serait à déterminer. Il faudrait demander à M. Pierre Muller combien coûte une journée de travail des 2500 fonctionnaires et nous fermerions les services! Voilà une série d'idées dont personne ne parle, même pas le Conseil administratif.

Je me demande – et je poserai cette question en commission – quel sera le résultat, à longue échéance, de cette journée sans voiture? Est-ce uniquement pour faire bien, pour dire que, dans toutes les villes de la grande Europe, on va arrêter le trafic automobile durant une journée? Mais quel est le but final? Je suis incapable de vous répondre.

Comme je l'ai dit hier, cela fait vingt ans que j'entends le Conseil d'Etat et le Conseil administratif – cela se faisait déjà à l'époque de M. Ketterer – parler de parkings périphériques pour désengorger Genève. Est-ce que quelqu'un dans cette salle a vu un parking périphérique? Le premier n'est même pas encore en service et se trouve au bout de la route des Acacias.

Je ne sais pas si le Conseil administratif a le temps de s'occuper de ce problème, mais je pense qu'une journée de congé pour les fonctionnaires, le 22 septembre, serait un atout pour les encourager à participer à cette affaire. Sinon, votons immédiatement cette proposition d'une journée sans voitures le 22 septembre, sans la renvoyer en commission, et on se marrera bien. Vive la République!

**La présidente.** J'aimerais également saluer dans la tribune M. Jean-Marc Odier, député.

D'autre part, j'aimerais rappeler que nous sommes en tour de préconsultation pour la prise en considération de la proposition; nous ne sommes pas en commission.

**M. Roger Deneys (S).** Mesdames et Messieurs, chers téléspectatrices et téléspectateurs de TV Léman bleu, je tiens à préciser que le Parti socialiste est pour la journée sans voitures du 22 septembre.

Sur son opportunité, je pense qu'il est essentiel que cette journée reste à date fixe et qu'en l'occurrence ce soit un jour de semaine, car c'est l'occasion de montrer qu'on peut, une fois par année, changer d'habitudes ou tout au moins réfléchir au changement de fonctionnement du quotidien. Bien entendu, la plupart d'entre nous ont des comportements différents le week-end, le dimanche et nous nous disons qu'il ne faut pas que cela change la semaine. J'aimerais bien savoir combien d'entre vous restent chez eux pour les vacances? Pourquoi part-on en vacances? Parce qu'on a envie de changer d'habitudes, parce qu'on a envie de voir autre chose, de voir que c'est peut-être aussi bien ailleurs. Donc, ici, la journée du 22 septembre est un moyen de changer nos habitudes et de réfléchir à nos comportements quotidiens.

Le 22 septembre, nous travaillons, nous avons des rapports économiques dans les commerces et c'est l'occasion de le faire autrement qu'avec notre voiture. En l'occurrence, les milieux économiques, en tout cas certains milieux économiques – qui ne sont pas les miens – défendent un point de vue qui est complètement irresponsable, car ils ne cherchent absolument pas à rendre cette journée plus attrayante, plus pratique pour les habitants mais à saboter systématiquement ces mesures qui sont, au demeurant, très modestes. Nous essayons de changer les habitudes dans un périmètre très restreint, d'où notre motion complémentaire N° 85, qui propose de fermer un périmètre très restreint pendant une semaine. Nous ne demandons pas de fermer ce périmètre pendant une année, dix ou vingt ans, mais seulement une semaine, et cela n'est pas possible.

Certains demandent que cette journée sans voitures se passe un dimanche, mais lorsqu'on vous demande de fermer les quais le dimanche, vous rétorquez que ce n'est non plus pas possible. Ce n'est jamais possible! Pour que vous soyez d'accord, il ne faut rien changer. Cela ne peut pas durer, il faut que les choses changent, il faut que nous changions d'habitudes et que nous adoptions d'autres comportements.

Pour les socialistes, nous pouvons donc, sans autre, féliciter M. Ferrazino pour le projet de journée sans voitures de cette année, même si son contenu nous

rend encore un peu perplexes. En effet, comme nous l'avons fait savoir par notre motion N° 85, nous sommes pour des projets pilotes et pour l'idée de périmètre étendu.

Il est vrai également que, à l'occasion de cette journée sans voitures, nous aimerions aussi féliciter et récompenser les autres usagers du domaine public, en l'occurrence les usagers des TPG qui, d'une certaine manière, se sacrifient en étant relativement entassés dans des bus tous les jours – y compris M. Queloz – et qui ne se déplacent pas à une vitesse « commerciale » suffisante, parce qu'on laisse la place aux voitures. Nous estimons donc aussi utile, lors de cette journée, de féliciter les usagers des TPG en leur laissant plus d'espace, d'où notre projet de motion N° 85 qui demande de créer une voie de circulation réservée aux TPG à la rue des Deux-Ponts. Peut-on nous dire pourquoi les TPG doivent s'arrêter et repartir au milieu des voitures à la rue des Deux-Ponts, alors qu'ils pourraient avoir leur voie réservée comme sur d'autres grands axes? Notre idée de projet pilote en découle. Peut-être que ce n'est pas opportun pour cette année, car les discussions sont déjà très avancées. Mais, en l'occurrence, pour nous socialistes, il serait opportun d'encourager et de féliciter les usagers des transports publics de même que les cyclistes en aménageant une bande cyclable provisoire et une voie de circulation réservée aux TPG, aussi sur le pont du Mont-Blanc, pendant la semaine où a lieu la journée sans voitures.

De toute façon, nous sommes très contents des propositions de M. Ferrazino. Nous vous suggérons de voter la proposition N° 47 directement, les propos de M. Froidevaux nous ayant convaincus qu'un travail en commission était inutile.

**La présidente.** Cela signifie-t-il, Monsieur Deneys, que vous demandez la discussion immédiate pour le crédit de 295 000 francs?

*M. Roger Deneys.* Oui

**M<sup>me</sup> Michèle Künzler** (Ve). « En ville, sans ma voiture! » On passe du point d'interrogation figurant dans le titre de la proposition de l'année dernière au point d'exclamation dans le titre de la présente proposition. C'est peut-être une subtile différence que peu de gens ont remarquée. Pour moi, cela veut dire que cette année nous avons une volonté de mieux faire connaître cette action; c'est aussi la raison pour laquelle la journée sans voitures coûte plus cher, car il faut dispenser plus d'information que l'an dernier. Il s'agit aussi de faire une journée plus festive et d'avoir vraiment un résultat plus palpable que l'année dernière. Personnelle-

ment, je n'ai pas de problème avec la journée sans voitures, puisque de toute façon je suis toute l'année sans voiture! Je suis au moins conséquente et cela ne change donc rien pour moi.

Au vu des réactions suscitées par le projet de cette année, cette journée sans voitures paraît absolument nécessaire, parce qu'au fond c'est une sorte de jeûne moderne – excusez les références – une journée de réflexion sur notre mode de vie. Ceux qui poussent de hauts cris, sont vraiment ceux qui ont le plus besoin de réfléchir à leur mode de vie. S'ils acceptaient de faire cette démarche, ils constateraient, après une journée sans voiture, qu'ils ont parfaitement survécu à l'expérience et qu'ils ne s'en portent pas plus mal.

Finalement, je crois que c'est la démarche qu'il faut suivre. Il faut agir précisément sur ces gens qui ont un comportement compulsif se rapprochant de celui qui découle de certaines toxicomanies, qui ne peuvent pas lâcher leur véhicule, ne serait-ce qu'un jour, cette idée même étant source d'angoisse.

Je pense aussi qu'il faut voter cette proposition sur le siège – et nous appuyons la demande de M. Deneys – parce que je crois que les débats de commission ont eu lieu et que nous aurons l'occasion d'en rediscuter au moment des comptes. Nous avons encore d'autres motions sur ce sujet à l'ordre du jour et je pense qu'il faut avancer.

**M. Alain Marquet** (Ve). Madame la présidente, vous transmettez à M. Froidevaux, qui fustigeait l'iconographie de la brochure qui nous a été remise par le Conseil administratif sur la journée sans voitures et le bilan de l'année 1999 que, si les piétons ne sont pas sur la chaussée, c'est qu'on ne peut pas se réapproprier en un jour un espace qui a été occupé par les voitures depuis bientôt un siècle.

Je m'oppose bien entendu au projet d'amendement de MM. Lyon et Froidevaux, parce qu'il tente de nous faire croire que nous voudrions la mort finale, totale et définitive de la voiture, ce qui est loin d'être le cas. Nous sommes pour un usage cohérent et raisonné de ce véhicule.

D'autre part, la journée sans voitures est l'opportunité unique d'offrir à nos concitoyens la possibilité de ne plus faire partie, comme des veaux, de ces 750 millions d'automobilistes dans le monde qui sont responsables pour un quart des nuisances dues à l'effet de serre.

D'autre part, si on peut s'inquiéter du coût de cette journée, il faudra le mettre en rapport avec les coûts sanitaires engendrés par la circulation des véhicules, qui sont loin d'être négligeables. Nous sommes tout à fait conscients, dans les milieux les mieux informés, que la réduction des coûts sanitaires causés par la voiture permet d'économiser aussi énormément sur les budgets.

Je terminerai en forme de provocation, en disant que 295 000 francs pour une journée sans voitures, cela nous met l'année sans voitures à environ 100 millions de francs. Finalement, ce chiffre mérite peut-être qu'on y réfléchisse, parce qu'il ne paraît pas forcément excessif.

**M. Jean-Luc Persoz (L).** Quant j'entends M<sup>me</sup> Künzler nous expliquer que nous avons des comportements compulsifs, dignes des toxicomanes, et venant d'un parti qui soutient la libéralisation du cannabis, je trouve le détail assez piquant et cela me fait sourire. M. Marquet nous dit qu'il ne veut pas la mort de la voiture; je suis content qu'il le précise, parce que, jusque-là, c'était peu clair.

Cela étant, nous allons cesser de parler de l'automobile, parce que, contrairement à mon collègue Froidevaux, je ne suis pas vraiment d'accord pour qu'on se mette à les casser à grands coups de masse, même si elles sont biodégradables!

J'aimerais vous parler d'emplois. Mesdames et Messieurs, il y a près d'un milliard de francs – et c'est un chiffre global – gagné ici, à Genève, qui est chaque année dépensé par les Genevois dans les centres commerciaux de notre périphérie. (*Protestations.*) Si nous considérons qu'il faut environ 400 000 francs de chiffre d'affaires pour engager un collaborateur, et que nous divisons ce milliard, par 400 000, nous arrivons au chiffre de 2500 collaborateurs. Cela veut dire que la substance, les emplois que nous avons perdus à Genève sont en gros au nombre de 2500, et cela en grande partie pour des questions d'accessibilité. Alors, je suis d'accord avec pas mal de choses au sujet des problèmes de circulation et d'accessibilité en ville, mais le seul point qui me met sur les pattes arrière, c'est que, pour des questions idéologiques, l'on veut absolument bloquer le trafic au centre-ville. J'ai parfois le sentiment que rien n'est fait pour que l'on trouve des solutions constructives afin d'essayer de mettre tout le monde sur une voirie qui n'est pas extensible.

Je viens d'entendre M. Deneys qui veut mettre une voie de bus en site propre à la rue des Deux-Ponts, c'est très bien. Mais on peut fermer l'autoroute de tournement, puisqu'il s'agit là d'une pénétrante importante pour notre cité. Je ne sais pas si d'aucuns d'entre vous vont parfois dans les pâturages, mais les paysans ont un système qui est basique et simple, ils mettent des clédars à l'entrée des pâturages – cela empêche le bétail d'aller d'un pâturage à l'autre – avec un immense panneau signalant que, si vous ouvrez le clédar pour passer et que vous oubliez de le refermer, vous payez une amende de 50 francs.

*M. Roberto Brogginì (Ve).* Mort aux vaches!

*M. Jean-Luc Persoz.* Je suggère au Conseil administratif d'utiliser cette méthode, parce que cela va nous permettre de faire beaucoup d'économies et que nous allons gagner un temps précieux en palabres. Les bus pourront évoluer librement et ils seront sûrement efficaces, puisqu'ils auront toute la voirie à leur disposition.

Enfin, résultat des courses, j'ai entendu mon collègue Lyon parler d'une journée sans voitures qui engendrerait des débats rigolos. Je suis un peu en souci – et cela ne me fait pas rire du tout, Jean-Pierre – parce que je constate que nous perdons des emplois à Genève à cause d'une politique d'aménagement qui va à l'encontre d'une saine économie.

**M<sup>me</sup> Liliane Johner** (AdG/TP). Notre groupe acceptera bien évidemment le crédit demandé dans le projet d'arrêté. Nos raisons sont identiques à celles évoquées par les socialistes et les Verts, il est donc inutile d'allonger le débat.

Je voulais revenir sur les TPG. Il est exact que, l'an dernier, l'information n'a pas été très bien faite par les TPG. D'une part, sur les distributeurs de billets, il n'était pas indiqué que c'était une journée gratuite; d'autre part, les TPG ont attendu de voir un peu ce que cela donnait pour mettre plus de véhicules en service, et cela n'est pas très normal.

Par contre, lorsqu'on entend les propos de M. Froidevaux, on a l'impression que toute la vie sociale de cette ville repose sur les achats, puisqu'il voudrait mesurer l'impact de la journée sans voitures sur le chiffre d'affaires des commerçants. C'est de toute façon un faux problème, parce que ceux qui n'auront pas pu faire des achats ce jour-là les auront faits peut-être la veille ou les feront le lendemain. C'est donc un argument tout à fait fallacieux.

Notre groupe demande également la discussion immédiate.

**M. René Winet** (R). Je n'aimerais pas répéter tout ce qui a déjà été dit entre hier et aujourd'hui à ce sujet, mais j'ai reçu aujourd'hui une synthèse des résultats d'une enquête sur la clientèle du centre-ville.

Je constate que, sur 811 ménages, 407 d'entre eux achètent au centre-ville. Nous avons demandé à ces personnes qu'elle était leur suggestion pour que le centre-ville devienne un lieu de shopping optimal. Personne n'a dit qu'il fallait améliorer les transports publics, pas une voix n'a émis cette opinion, mais 74 personnes ont demandé la création de parkings pour accéder plus facilement au centre-ville.

*M. Alain Dupraz (AdG/TP).* Il est trafiqué ton rapport!

*M. René Winet.* Mesdames et Messieurs, Madame la présidente, j'aimerais simplement vous rappeler que, lors des votations fédérales concernant l'initiative populaire visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer des espaces vitaux, le peuple de Genève, et même le peuple de la ville de Genève, n'a pas accepté cette proposition. Il faut se rappeler ce que la population souhaite. Je l'ai déjà dit hier, la configuration de notre ville ne permet pas de créer les zones piétonnes que M. Ferrazino et vous, Mesdames et Messieurs, avez proposé à vos électeurs. Vous avez fait des propositions pour fermer le centre-ville et créer des zones piétonnes; depuis vingt ans, vous faites ces propositions électorales, depuis vingt ans, vous proposez des zones piétonnes en ville, mais nous n'en avons pas encore vues, mis à part un petit bout de zone piétonne à la gare, c'est vrai, mais autrement vous n'avez rien fait!

**La présidente.** Monsieur Winet, adressez-vous au bureau, s'il vous plaît.

*M. René Winet.* Ce n'est pas un reproche, Madame la présidente; le fait que j'ai relevé est presque naturel, car nous ne pouvons pas supprimer les trams et les bus qui transitent au centre-ville; ce n'est pas possible et d'ailleurs ce n'est pas ce que nous souhaitons. Mais, si on veut créer des zones piétonnes, il faut, encore une fois, bien être conscients que cela doit se faire sans vélos, sans vélomoteurs, sans trams, sans trolleybus, sans taxis, sans ambulances, sans voitures de police, sauf en cas de nécessité, en cas d'accidents, etc.

Encore une fois, Mesdames et Messieurs, Madame la présidente, le fait de voter aujourd'hui un crédit de 295 000 francs, c'est-à-dire 132% de plus que l'an dernier, ne sert, à mon avis, qu'à financer une journée destinée à la diminution du chiffre d'affaires des commerçants. J'aimerais bien que vous soyez un peu attentifs à respecter l'économie du centre-ville. Le centre-ville est destiné au commerce. Si vous voulez absolument une journée sans voitures, vous pouvez vous rendre au centre-ville tous les dimanches. C'est fabuleux, vous pouvez marcher au milieu de la rue du Rhône, il n'y a presque pas de voitures. Allez-y, faites une fois cette expérience, un dimanche matin – je viendrai avec vous – sur la rue du Rhône. Toutefois, vous devrez faire attention aux vélos, aux vélomoteurs et aux bus, car on ne peut pas les empêcher de rouler.

**M<sup>me</sup> Barbara Cramer (L).** J'ai le sentiment que cette journée sans voitures est tout simplement une répétition générale pour ce qui va suivre et cela me gêne un peu.

Il faudrait comprendre. Vous dites que le fait de ne pas utiliser la voiture resserre les liens sociaux. Est-ce que nos liens sociaux se situent seulement dans un quartier? Est-ce que la population va devenir captive de son propre quartier? M. Deneys parle de voir ailleurs, mais voir ailleurs comment? Le fait qu'il n'y ait pas de voitures ou que des piétons, est-ce que c'est voir ailleurs? Non, parce qu'on ne peut aller nulle part. C'est une fausse façon de voir les choses.

Il ne faut pas oublier non plus qu'il y a 44 communes et que nous avons tous des familles et des amis qui sont dispersés. Si l'interdiction de la voiture s'étend aussi dans les communes, comme M. Ferrazino l'a promis hier, cela veut dire que, dans notre canton, les gens ne pourront pas se rendre les uns chez les autres. Par expérience, je peux vous dire que de marcher des Tranchées à Saint-Jean, ce n'est pas bien long, mais cela me prend une heure, et qui a le temps de marcher deux heures pour visiter une personne malade ou faire des commissions?

Je ne comprends pas d'où vient cette haine de la voiture, je commence à avoir peur que c'est faute d'avoir d'autres sujets de discussion ou d'autres engagements que vous vous acharnez sur la voiture. J'ai un magnifique article de journal de M. Ferrazino, que vous avez tous lu, je pense. Mais quand je lis: «...seul un axe subsistera pour les voitures, la montée rue du Mont-Blanc, Chantepoulet...», je ne sais pas... je crois que l'on va étouffer la ville. Vous dites aussi... (*Brouhaha.*) Attendez, vous n'avez pas encore tout entendu... (*Rires.*)

**La présidente.** Madame Cramer, excusez-moi quelques instants. M. Deneys a bien fait de rappeler tout à l'heure qu'il y avait la télévision et je pense que l'inflation des interventions n'est pas étrangère à ce phénomène. Je recommande à chacun et à chacune de bien vouloir laisser parler les orateurs. Je comprends que vous ayez des sentiments, mais, s'il vous plaît, maîtrisez-vous, parce qu'il y a encore six intervenants et nous terminons cette séance à 19 h. Si ce débat n'est pas clos, nous le poursuivrons à 20 h 30. Madame Cramer, continuez, s'il vous plaît.

*M<sup>me</sup> Barbara Cramer.* Madame la présidente, c'est évidemment un sujet passionnant. M. Ferrazino veut faire marcher les Genevois, cela va de pair avec les propos de M<sup>me</sup> Künzler, à savoir que les gens doivent changer leur mode de vie, réfléchir à celui-ci et donc changer, parce que M<sup>me</sup> Künzler, elle, fait autrement. Je crois que la moindre des choses, car nous vivons quand même plus ou moins en liberté pour le moment, serait que nous décidions nous-mêmes de notre propre mode de vie. D'autre part, on a complètement oublié ceux qui sont faibles de santé, les vieilles personnes, les malades ou les gens diminués. J'en connais personnellement qui ne se déplacent qu'en voiture, parce qu'ils ne peuvent pas mar-

cher plus de quelques centaines de mètres. Je ne sais pas comment vous allez vous y prendre pour les faire marcher sur plusieurs centaines de mètres, voire sur un ou deux kilomètres. Personnellement, je le fais avec plaisir, et c'est aussi avec plaisir que j'utilise ma voiture, mais il y a quand même d'autres facteurs à prendre en compte.

J'aimerais aussi faire un parallèle. Depuis que la voiture existe, la longévité de la vie a énormément augmenté. (*Rires.*) Alors, vous n'allez pas me dire que c'est la voiture qui nous rend malades!

**M. Jean-Charles Lathion (DC).** M. Deneys a montré tout à l'heure la couleur de ce débat. Il ne propose pas l'éducation du public, par paliers progressifs, en l'amenant à réaliser le bien-fondé de mesures telles que la journée sans voitures, mais la confrontation idéologique.

Lorsque je l'entends dire que certains commerçants sabotent cette journée, je trouve qu'il inverse les rôles. C'est bien le contraire auquel nous assistons. Certains, dans cette enceinte, veulent imposer leurs idées par la force et la contrainte, sans tenir compte des activités commerciales, des gens qui travaillent et de la vie des habitants.

La gauche est majoritaire et elle peut évidemment se permettre certaines fantaisies, mais pourquoi ne pas nous inspirer de certaines villes, de ce qui se passe sur les quais de Paris, de ce qui se passe à Milan, où les habitants en arrivent à apprécier des journées sans voitures le dimanche et où ils adhèrent aux zones piétonnes en pleine intelligence et non pas dans la confrontation.

C'est pour cela que je pense que nous devrions réfléchir et que nous devrions voter pour des journées sans voitures le dimanche. Nous avons vu qu'elles étaient appréciées par le public. Je ne pense pas que c'est en forçant les gens qu'on les amènera à réfléchir.

**M. Sami Kanaan (S).** J'aimerais revenir sur un point, qui fait partie des litanies qu'on entend souvent à droite par rapport au sujet de la voiture, celui de l'impact sur l'économie.

Il y a quand même un leitmotiv, énoncé de manière variable, mais dont la conclusion est toujours la même, à savoir que toucher à la voiture, c'est toucher à l'emploi. On peut difficilement laisser passer cela. Même si on est de nouveau obligé de se répéter – puisque la droite répète cela comme une litanie, on est bien obligé de répéter la réaction – pour éviter de laisser croire à qui que ce soit que ce raccourci – c'est le cas de le dire – particulièrement simpliste est vrai. On l'a

pourtant déjà dit hier dans le contexte du débat sur le plan piétons – on le répétera et cela aussi souvent qu'il le faudra – que c'est une erreur fondamentale de dire que modifier la répartition des modes de transports, la répartition modale ou la hiérarchie des différents modes de transports au sein de l'espace disponible, c'est-à-dire en gros les rues et les places, tuerait l'emploi. A force de le répéter, on pourrait croire que c'est soit de la mauvaise foi soit de l'incompétence, parce qu'il y a eu suffisamment d'enquêtes qui prouvent qu'améliorer la convivialité au centre-ville est en faveur de l'emploi.

Quant à l'usage de la voiture au centre-ville, on peut avoir des valeurs, des visions ou des convictions personnelles différentes, mais, à un moment donné, il faut se rendre à l'évidence: la voiture est, en moyenne, le mode de déplacement qui prend le plus de place, je parle ici d'espace physique...

*M. René Winet (R).* Non, ce sont les bus qui prennent le plus de place.

*M. Sami Kanaan.* C'est faux! Proportionnellement au nombre de personnes déplacées, la voiture est un gaspillage d'espace phénoménal et je ne parle en l'occurrence ni de pollution ni de bruit, je parle simplement d'espace occupé. Je ne prends même pas un bus plein pour vous rassurer, car ils sont d'ailleurs rarement pleins à part aux heures de pointe, mais transportant de 30 à 40 personnes: vous voyez l'espace qu'occupe un bus et l'espace qu'occuperaient 30 véhicules individuels. Cet espace, dans une ville comme Genève, où nous en manquons cruellement et où nous sommes tous d'accord pour dire que nous sommes à l'étroit pour les différentes affectations du sol que nous souhaitons mettre en avant: que cela ait trait aux activités économiques, au logement, aux espaces de détente ou à toute autre sorte d'affectations techniques, eh bien, nous nous rendons compte que la voiture mange énormément d'espace.

Tous les spécialistes, y compris les gens de l'industrie automobile, savent qu'à terme, et relativement à court terme, par rapport à l'histoire humaine et les périodes de grands changements qu'on peut voir au cours de l'histoire, la voiture, comme vous la connaissez aujourd'hui, à quatre ou cinq places, quatre ou cinq portes, même deux portes pour certaines, n'est pas compatible avec la vie urbaine. Cela ne veut pas nécessairement dire que nous allons mettre tout le monde dans des bus comme on les connaît aujourd'hui. Ce qui est désolant à Genève, c'est qu'il y a une absence totale de volonté – même de la part des autorités jusqu'à un certain point – de sortir des débats stériles habituels. On continue d'opposer des modes de transports tels qu'ils existent aujourd'hui, tels qu'on les connaît, sans vouloir faire un pas en avant pour contribuer à des efforts qui ont eu lieu ailleurs, comme à Lausanne pour ne pas aller très loin, pour se rendre compte

qu'il faut trouver d'autres solutions qui concilient ce que l'on pourrait appeler la liberté individuelle de se déplacer individuellement, d'un point à un autre, et l'intérêt général en termes d'espace. De plus, il faut tenir compte des problèmes de pollution de l'air, de pollution par le bruit et de convivialité au centre-ville, lesquels ne sont pas réglés. Toutes les villes qui en ont fait l'expérience ont montré qu'une telle démarche améliore la volonté des gens à utiliser le centre-ville pour effectuer, entre autres, des achats. Nous sommes désolés, mais nous ne voyons pas le commerce comme seule priorité, cela en est une effectivement, mais ce n'est pas la seule.

D'autre part, qu'on ne vienne pas nous dire qu'il faut des parkings supplémentaires, parce que, dans ce cas aussi, il y a des chiffres que vous ne pouvez pas démentir, qui sont confirmés. Je le répéterai, je sais que je l'ai déjà dit hier et je le redirai aujourd'hui: Genève est la ville la plus motorisée de Suisse et l'une des plus motorisées d'Europe. Elle a le plus grand nombre de places de parc dans l'hypercentre; je ne parle pas de parkings lointains mais des parkings tout proches. Evidemment, il y a des habitudes, M. Ferrazino l'a déjà dit hier, et il se trouve que les transports régionaux sont lamentables dans ce canton. En cela, je rejoins entièrement mes préopinants de droite qui critiquent les TPG. Ceux-ci se sont beaucoup améliorés, mais essentiellement dans la petite ceinture, dans le centre urbain. Pour ce qui est à l'échelle de l'agglomération et de la région, les transports collectifs de ce canton ne sont pas mauvais, ils sont dramatiques. Vous pouvez aller dans n'importe quelle ville d'Europe, du Nord, du Sud, en Suisse ou ailleurs, c'est forcément mieux que dans notre ville. Genève devrait avoir honte, car il y a eu un nombre d'erreurs historiques au niveau des transports régionaux que nous devons maintenant rattraper à grands frais.

On a tout juste échappé à la suppression du tram. On reconstruit aujourd'hui, à grands frais, des lignes de tram, à grands frais juridiques, parce qu'il y a des recours permanents, alors qu'à une époque on avait des lignes de trams très étendues. Cela est un fait et nous sommes obligés de passer par là. On espère également qu'il y ait enfin des transports régionaux. Il est clair qu'à un moment donné, pour changer les habitudes, on est d'accord sur ce point, il faut offrir des possibilités concrètes. Cependant, nous ne sommes pas sûrs non plus que vous votiez toujours dans le sens qu'il faudrait au niveau de transports régionaux. Nous insistons sur ce sujet, car il faut faire preuve d'une certaine honnêteté par rapport aux faits et arrêter de prétendre que des journées sans voitures, ou ce genre d'opération, tue l'emploi.

J'aimerais terminer par une dernière remarque à ce sujet. Si vous comparez les centres commerciaux de la périphérie et les commerces du centre-ville par rapport à leur accessibilité avec une voiture – et je l'ai déjà dit à l'époque du débat sur la place de Neuve – c'est soit hypocrite soit naïf que de vouloir être compétitif

en ville. C'est malheureux, mais c'est vrai que, dans des centres comme celui de Signy ou de Chavannes-de-Bogis, entre autres, de par leur conception de base, et elle est regrettable, on arrive en voiture, on se pose et on est dedans. Vous n'aurez jamais ce type de situation en ville ou alors vous serez obligés de construire des parkings de 200 places tous les 500 mètres sous les Rues-Basses. Est-ce cela que vous voulez? La ville doit être compétitive d'une autre manière. Elle doit offrir un autre type de convivialité pour compenser le fait qu'elle n'aura jamais cette accessibilité immédiate, cela simplement pour des raisons techniques. Sinon, dites clairement que vous voulez 500 places de parc tous les 500 mètres, d'accord? Mais là, vous dites vous-mêmes que ce serait légèrement excessif.

**La présidente.** Adressez-vous au bureau, Monsieur Kanaan.

*M. Sami Kanaan.* Je m'adresserai bien sûr à vous, Madame la présidente; je ne vous manquerai pas de respect.

Tout cela pour dire que la ville a d'autres atouts à faire valoir. Elle a la richesse de ses activités, une combinaison globale entre commerces, loisirs, culture ou simplement détente, etc., et c'est sur cela qu'elle doit jouer. Mais, pour que cette richesse d'activités et les synergies puissent fonctionner, il faut créer de l'espace. Evidemment, cela ne change pas du jour au lendemain; les gens doivent remettre en question leurs habitudes.

Je terminerai par les questions de méthode soulevées par M. Froidevaux. Nous ne pouvons pas en une journée – et c'est un des points que nous critiquons, nous, socialistes, dans la présente proposition – changer les habitudes. Une journée sans voitures a l'immense avantage de faire parler du sujet, de nous permettre d'avoir un débat comme on l'a aujourd'hui et éventuellement d'inciter quelques personnes à se déplacer d'une façon différente. Forcément, la journée sans voitures commence le matin et se termine le soir, et il est vrai que l'impact à long terme est forcément limité, par rapport à un coût qui n'est finalement pas si modeste que cela. Il faudrait essayer de réaliser l'expérience sur plus de temps, c'était d'ailleurs le sens de notre motion N° 85 qui se trouve bien plus loin dans l'ordre du jour. J'espère qu'on l'a traitera avant qu'ait lieu la prochaine journée sans voitures. Cela prend évidemment du temps, on essaie, on teste, il y a des échecs, des réussites, mais la réappropriation de l'espace public par les piétons ne peut se faire en un jour. C'est impossible. Utiliser cet argument pour dire que c'est forcément un échec et qu'on ne doit rien faire, c'est faire de l'immobilisme. Avec ce genre d'argumentation, on serait encore à l'âge de la pierre et dans les grottes.

**M. Roger Deneys (S).** Je voudrais juste préciser en ce qui concerne l'économie et le monde économique en général que celle-ci existait bien avant la voiture et qu'elle existera encore bien après. Je sais très bien de quoi je parle, car je dirige une entreprise. Je sais d'autant plus de quoi je parle que, ayant eu l'occasion d'aller à une réunion de discussion sur la journée sans voitures l'année passée, j'ai pu constater que les commerçants, lorsqu'on leur parle de la journée sans voitures, ne demandent que des nocturnes. Par conséquent, ils n'essaient pas d'améliorer la journée pour la rendre plus attractive pour les commerces eux-mêmes; ils essaient de faire du dumping social à cette occasion. C'est là que réside le problème. Les commerçants sont irresponsables, car ils ne cherchent pas à proposer des mesures constructives pour rendre le centre-ville plus intéressant et plus attrayant lors de cette journée.

Si M. Ferrazino venait me proposer une telle journée, je dirais: bravo, fermez le rond-point de la Jonction et je trouverai une animation! Je ferais quelque chose et je serais ravi d'une telle mesure. Je ne dirais sûrement pas que mon commerce va faire faillite, j'essaierais simplement de le rendre plus attractif.

M. Ferrazino fait de maints efforts pour les commerçants, il organise sans cesse des réunions et, à la moindre occasion, ceux-ci claquent la porte sous un prétexte futile. Je trouve cela totalement irresponsable.

Pour le reste et j'en aurai terminé, vous savez très bien qu'une caisse de ferraille permet de voyager à peu près à 150 km/h, vous n'allez donc pas très loin en une heure, tandis qu'avec un petit ordinateur, comme celui-ci (*M. Deneys montre un ordinateur portable*), vous faites le tour du monde en quelques secondes. Vous connaissez Internet. Vous allez partout, c'est aussi un nouveau moyen de communication et de transport, cela coûte également moins cher, pollue beaucoup moins et représente peut-être l'avenir.

**M. Jacques Mino (AdG/SI).** Il y a des décennies que nous parlons dans cette République du problème de la saturation du centre-ville, cela ne date donc pas d'aujourd'hui. M<sup>me</sup> Cramer l'a très bien compris, et cela me fait plaisir. La journée sans voitures est effectivement une répétition générale de ce que l'on souhaite pour l'avenir.

Il s'agit d'une démarche pédagogique. Il en va de même à l'école. On n'évalue pas un élève après seulement quelques heures de cours, en faisant des calculs d'épiciers. Cela n'a pas de sens; c'est sur le long terme que cela doit se juger. Nous sommes donc pour une répétition de ces journées, pour que la population petit à petit s'habitue, se pose des questions et nous sommes pressés de voter. C'est pour quoi nous sommes d'accord de voter l'urgence.

**M. Michel Ducret (R).** Ce débat manque de qualité, nous radotons ce soir sur des idées reçues et cela, c'est irresponsable. Si les débats deviennent si stériles à Genève, c'est parce qu'on oppose systématiquement des doctrines. Entre ceux qui prônent la convivialité des mesures de modération du trafic, qui se montrent tout aussi doctrinaires que ceux qui n'en veulent pas, et ces derniers justement, qui croient que l'économie ne vit que de l'automobile. On finit par se heurter, parce que personne ne veut faire un pas vers l'autre.

L'exemple type a été celui de la place de Neuve. Alors que les délégations de différentes associations s'étaient mises d'accord, la politique et la doctrine l'ont emporté sur la raison et l'équilibre.

Mesdames et Messieurs, tant que les uns et les autres n'adouciront pas leurs discours, nous irons dans le mur, autant en qualité de vie qu'en qualité d'aménagement; parce que, quels que soient ces aménagements, nous devons bien aussi les payer.

Toutes ces leçons, Mesdames et Messieurs, que nous, les Genevois de la ville, voulons donner à nos voisins sur leur mobilité, pourraient aussi un jour se retourner contre nous. Tous les week-ends, nos concitoyens vont encombrer les rues des bourgades des environs avec leur voiture; et tous, tant que nous sommes, à quelques exceptions près, de gauche ou de droite, je ne sais pas quelle tête nous tirerions si on nous interdisait d'aller en voiture le dimanche au marché de Douvaine ou de Collonges-sous-Salève. En effet, il n'y a presque pas d'autres possibilités, Mesdames et Messieurs, sinon d'aller à pied ou à vélo. Mais le fait est qu'à Douvaine ou à Collonges-sous-Salève les gens savent très bien que le commerce doit vivre et ils s'en accommodent, bien que cela soit, et de loin, fort peu agréable.

Par ailleurs, que dire de tous ceux qui partent en week-end, dans tous les coins autour de Genève, dans leur résidence secondaire? Ils se soucient bien peu de la qualité de vie des voisins qu'ils vont envahir!

C'est donc faire preuve d'un égoïsme extraordinaire et d'une vision extrêmement étriquée du problème de circulation, lequel ne s'arrête pas à votre rue, à votre commune ou à votre ville Mesdames et Messieurs! C'est un système d'ensemble. Et je crois qu'il faut voir cela dans ce système d'ensemble. En ce sens-là, je dois dire que j'apprécie le fait que la Ville de Genève prenne au moins contact avec les voisins pour voir si on peut aller plus loin dans le changement de la mobilité. Mais tout cela n'est pas si facile. On sait que le commerce doit vivre, ce qui ne veut pas dire que les habitants ne veulent pas mieux vivre, on peut le comprendre; cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas améliorer les choses, mais, encore une fois, la doctrine dans un sens ou dans un autre, n'apportera rien.

J'aimerais faire une remarque sur l'intervention plutôt malvenue de M<sup>me</sup> Johner. L'année passée, les TPG n'ont pas eu la charge de l'information pour la journée sans voitures, puisque ce n'était pas leur rôle. C'était à la Ville de l'organiser, car elle avait le budget pour cela. En outre, il aurait fallu avoir les moyens de mettre en route les véhicules supplémentaires que vous auriez souhaités, car cela a un coût. Il aurait fallu également prévoir des conducteurs supplémentaires, mais ils ne travaillent pas pour rien, que je sache! D'autre part, les TPG devaient recevoir à l'origine 100 000 francs pour cette gratuité journalière et, de fait, ils se sont contentés de la moitié afin que la Ville de Genève puisse disposer de plus d'argent pour l'information. Alors, Madame la présidente, je tiens à ce que M<sup>me</sup> Johner adresse ses reproches à qui de droit, c'est-à-dire au magistrat responsable.

Quant au manque de transports régionaux, c'est un problème d'urbanisme, d'aménagement du territoire et de géopolitique. Ce sont les traces de l'histoire et du développement dans la région genevoise; celles-ci sont telles que nous n'avons pas bénéficié de réseaux suscitant des développements le long d'axes permettant des dessertes par des transports collectifs dans des conditions économiques valables. Cette situation perdure malheureusement. Il ne faut pas rêver, Mesdames et Messieurs, le développement du trafic régional collectif, s'il est souhaitable, ne résoudra que fort peu de choses pour Genève. Les meilleures solutions résident dans la mise en place de «park and ride», c'est pourquoi il faudrait les accepter. Et je sais que certains groupes en viennent maintenant à refuser des installations de «park and ride» pour les gens qui viennent de l'extérieur dans des zones où l'urbanisme ne permet pas une desserte par les transports collectifs. Si on commence à chipoter sur la réalisation des «park and ride», nous sommes mal partis, car c'est la seule réponse possible, le transport collectif dans notre région ne pouvant pas résoudre tous les problèmes. Voilà ce que j'avais à dire sur ces différentes interventions. Je vous remercie de votre attention.

**M. Mark Muller (L).** Nous savons tous que M. Deneys est le dirigeant d'une association de patrons de gauche. Cela ne doit pas lui permettre de critiquer sans aucune nuance les vraies associations de commerçants (*brouhaha*) – si je puis me permettre – qui, selon M. Deneys, quittent les séances de concertation sous des prétextes futiles. Pas du tout, Madame la présidente! Ces associations de commerçants ont été associées depuis le début aux discussions qui ont mené à l'élaboration de ces journées sans voitures ainsi qu'à d'autres manifestations du même type. Si elles ont quitté les dernières séances, c'est uniquement en raison du dogmatisme, du manque d'ouverture, du jusqu'au-boutisme et de l'arrogance du magistrat chargé du dossier, magistrat qui se permet de dire aux commerçants comment ils doivent agir pour faire du chiffre d'affaires! Un magistrat, vous le savez tous, est un grand spécialiste de l'économie de marché, qui, sans aucun pro-

blème dira à nos commerçants de quelle manière ils doivent procéder pour améliorer leur chiffre d'affaires. Comment voulez-vous que les commerçants admettent ce type de conseils?

On peut également parler d'arrogance et de totale absence d'esprit de concertation, lorsque, dans un projet comme celui-là, on ne veut même pas permettre les déplacements professionnels dans les périmètres concernés, ce qui est absolument inadmissible. Je pense aux fleuristes qui doivent livrer la marchandise, je pense aux commis de régie qui viendraient au secours de vos locataires, Monsieur Ferrazino, pour déboucher une canalisation ou pour un autre motif tout à fait concret et qui ne pourraient tout simplement pas le faire ce jour-là.

Voilà pourquoi, Mesdames et Messieurs, les commerçants refusent dorénavant, et c'est le sens du passage de la lettre lu tout à l'heure par M. Froidevaux de cautionner ce type de manifestation dont l'élaboration se fait sans aucune nuance.

**M. Pierre Reichenbach (L).** Je crois que nous avons vraiment été très brillants ce soir, mais je voudrais tout de même essayer d'apporter quelques éléments de réflexion. J'ai entendu que la gauche souhaitait la discussion immédiate concernant les 295 000 francs de crédit proposés, avec leur augmentation. Pourquoi? Avez-vous besoin, à gauche, des fonds tout de suite ou voulez-vous plutôt faire un forçage de majorité politique? Je préférerais que ce lavage de linge sale se passe en commission où vous pourriez étudier tous les éléments, mais ils ne sont pas très beaux et pas très reluisants!

C'est pour cela que je relève les propos de M. Kanaan: «Toucher à la voiture, c'est toucher à l'emploi», et chez moi cela a fait tilt. Si, par hypothèse, Genève, la belle Genève, abritait une chaîne de montage de voitures, comme l'usine Peugeot à Sochaux, ou Renault à Villevorde, l'usine qui a fait hélas fiasco, nous n'aurions jamais cette attitude. Jamais la gauche ne se montrerait si critique à l'égard de la voiture, car vomir la voiture signifierait aussi lutter contre les travailleurs qui ont besoin d'emplois. C'est facile à Genève, il n'y a pas d'usines de ce genre. Dans le cas contraire, les syndicats de la gauche monteraient aux barricades pour sauvegarder l'emploi et nous aurions une manifestation pendant la journée sans voitures. L'ennui, c'est qu'il n'y a pas d'usine de construction de véhicules à Genève, il y a des garages, mais on s'en fout!

Alors, il est facile de jouer les puristes ou les oies blanches. Genevois, vous avez de la chance. Genevois, nous sommes des cols blancs, nous travaillons dans nos petites sphères, nous faisons nos petits commerces et nous aménageons nos petits endroits. Je trouve tout cela lamentable et je trouve que nous sommes égoïstes et capricieux. Notre richesse, c'est surtout notre égoïsme et le fric des autres: le fric des contribuables.

En outre, M. Ferrazino se plaignait hier soir de ne pas trouver de places de parc à Annecy. J'ai donc téléphoné à mes amis d'Annecy et vous savez ce qu'ils m'ont dit, Monsieur Ferrazino? Ils m'ont dit: «C'est dommage que M. Ferrazino n'ait pas pris le train, parce qu'il y a une ligne directe qui fait Genève-Bellegarde-Annecy.» Vous auriez économisé votre voiture en utilisant ces transports en commun et vous n'auriez pas eu besoin de rechercher une place de stationnement, puisque cela vous a gêné.

**La présidente.** Je vous propose d'en rester là. Nous reprendrons ce débat à 20 h 30. Bon appétit.

#### 4. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

#### 5. Interpellations.

Néant.

#### 6. Questions.

Néant.

Séance levée à 18 h 55.

## SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif .....	4202
2. Communications du bureau du Conseil municipal .....	4207
3. Proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 295 000 francs pour la journée du 22 septembre 2000 «En ville, sans ma voiture!» (PR-47).....	4209
4. Propositions des conseillers municipaux .....	4246
5. Interpellations .....	4246
6. Questions .....	4246

La mémorialiste:  
*Marguerite Conus*