

Rapport de la commission des arts et de la culture chargée d'examiner la motion de M^{me} Michèle Ducret, MM. Michel Ducret, Alain Fischer et Pierre Maudet, renvoyée en commission le 20 novembre 2002, intitulée: «Pour un musée des transports à Genève».

Rapport de M^{me} Annina Pfund (rapporteuse remplaçante de M. Olivier Coste).

La commission des arts et de la culture, réunie sous la présidence de M. Jean-Charles Lathion, a débattu de cet objet le 30 janvier, les 6 et 27 février, le 6 mars et le 8 mai 2003. Les notes de séances ont été prises par M^{me} Laurence Schmidlin, que la rapporteuse remercie pour son travail essentiel.

Rappel de la motion amendée

Considérant:

- la collection de voitures anciennes Jean Tua qui reviendra à la Ville selon des engagements juridiques;
- la collection d'anciens véhicules de service du Service d'incendie et de secours;
- la collection de véhicules anciens des Transports publics genevois et d'autres collections de véhicules de transports publics de Genève;
- le Musée international de l'automobile,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à étudier la possibilité, de concert avec les autorités cantonales et communales, ainsi qu'avec les partenaires financiers concernés, de créer, au Musée international de l'automobile, un musée genevois des transports pouvant abriter et regrouper tous les véhicules intéressants appartenant à ces diverses collections.

Séance du 30 janvier 2003

Audition des motionnaires

M^{me} Ducret explique que l'idée de cette motion lui est venue lors d'une séance de la commission des finances. En effet, elle y a entendu que le Musée Jean Tua (rue des Bains/rue des Vieux-Grenadiers) gênait le projet BAC+3 et que sa collection devait être transférée dans les locaux de la Fédération Mottattom. Cependant, ces derniers étant occupés avec d'autres choses en ce moment, ils ne peuvent

accueillir la collection. S'est posée la question: où est-ce que les voitures de Jean Tua pourraient aller sinon dans un musée des transports?

Dans une première version non amendée, la motion mentionnait également que, mis à part le Musée international de l'automobile, dans Palexpo à Cointrin, d'autres lieux avaient été envisagés dont le Rondeau de Carouge.

Une commissaire trouve intéressant de lier tout cela à Mottattom; cependant, elle ne pense pas que le Musée Jean Tua ait été légué à la Ville de Genève par son propriétaire. Elle sait, en effet, que Jean Tua s'en occupe toujours. Il faudrait, à cet égard, avoir des informations plus précises sur la gérance du musée. Elle ajoute que cette demande d'un musée en commun avait déjà été faite à Jean Tua, mais qu'il avait refusé la proposition, il voulait son musée pour lui tout seul. Elle suggère que l'on auditionne M. Tua ainsi que les personnes qui s'occupent du musée de l'aéroport.

Un commissaire pense qu'avant tout il faut éclaircir la situation: d'un côté, on dit que la Ville possède la collection de Jean Tua et, d'un autre, lorsque l'on demande de voir le document qui ratifie cela, personne ne veut le donner.

Un autre commissaire ajoute que, en ce qui concerne les collections respectives de voitures du Service d'incendie et de secours (SIS) et des TPG, il s'agirait de connaître quel volume total elles occupent afin de savoir s'il faut envisager un nouveau musée. S'ils possèdent des autos antiques construites à Genève, cela constitue un vrai témoin du patrimoine industriel de l'automobile.

Selon un commissaire, il y a par ailleurs une grosse différence: les voitures du Musée Tua appartiennent à Jean Tua, alors que celles du Musée de l'automobile sont prêtées par des collectionneurs. Si le musée s'écroule, il ne restera plus rien. Il ne faut pas absolument focaliser sur le Musée de l'automobile, il faut trouver un lieu à part.

Le président n'est pas d'accord avec ce qui vient d'être énoncé. Ici, il y a un souci de cohérence dans la réunion de ces voitures. Il y a la même idée d'un musée des transports et cela avec le soutien de l'Etat et de la Ville.

Un commissaire nuance le fait que, dans le Musée de l'automobile, il n'y a pas que des voitures, mais également des bicyclettes du début du siècle.

Les audits retenues au terme de ce débat sont, dans l'ordre, les suivantes:

1. M. Alain Vaissade, conseiller administratif;
2. M. Jean Tua;
3. M. André Hediger pour le SIS;
4. Les responsables de l'Association genevoise du Musée des tramways (AGMT).

Séance du 6 février 2003

Audition de M. Jean Tua

M. Tua a collectionné sa première voiture à l'âge de 12 ans. Aujourd'hui, n'ayant pas de descendant direct, il a fait un testament afin de léguer sa collection soit à la Ville de Genève, soit à l'Etat.

Au Conseil municipal, il y a une minorité de gens pour les voitures, une autre pour l'art moderne. Finalement, ils ont décidé de donner l'ancien bâtiment de la SIP situé à la rue des Bains à l'art moderne.

Il y a dix ans, un codicille a été établi pour que le musée soit légué à la Ville de Genève. Depuis, le temps a passé, et on a dénoncé le contrat de M. Tua. Le codicille spécifiait que le Musée Jean Tua soit mis à la disposition de la Ville qui s'en occuperait ou à la fondation qui continuerait à l'exploiter.

Avant, M. Tua recevait une petite subvention. Elle lui a malheureusement été enlevée et M. Vaissade a demandé à M. Tua d'évacuer ces locaux. Il a perdu un peu de la confiance qu'il avait en la Ville de Genève. En faisant ce testament, il était assuré de la survie de ce musée.

Le musée comprend des voitures mais aussi toute l'histoire du vélo. M. Tua a réussi à avoir des aides et, aujourd'hui, il n'a aucune dette si ce n'est des frais de chauffage qu'il conteste. En effet, cette facture concerne une des salles où il n'y a tout bonnement pas de radiateurs.

En 1992, M. Pierre-Marcel Favre voulait faire quelque chose de grandiose avec son Musée international de l'automobile à Cointrin (Palexpo).

En 1964, M. Tua avait déjà prévu un musée des transports. Les TPG, à cette occasion, lui avaient donné le tram 12 «Kangourou», mais il ne savait pas où le mettre à cette époque. Aujourd'hui, le tram est exposé à Paris.

Dans le musée de Palexpo, il n'y a pas de place pour y mettre des trams. Par contre, au Bachet-de-Pesay, oui.

M. Tua avait envie de faire un petit musée à grandeur humaine. Les gens qui viennent dans son musée viennent voir le musée.

M. Tua a ramené des voitures qu'il a retapées. Il ne possède presque que des véhicules d'avant 1939 qui sont à l'état d'origine. Il tient à le relever car, actuellement, on reconstruit les voitures.

Palexpo est trop grand. Ce n'est pas un lieu favorable.

M. Tua pense que la motion actuelle est merveilleuse. On oublie trop souvent que Genève a été le berceau de l'automobile. C'est la première ville qui a fabriqué le cycle. Il y a eu aussi la marque de locomotives Stella. Un musée de la locomotive est d'ailleurs nécessaire.

Il y a le Musée des transports de Lucerne et le Musée Schlumpf en Alsace. Mais ils ont coûté des millions. Il faut y investir beaucoup.

M. Tua maintient son legs et reste certain que l'association Ville de Genève et Canton reste la meilleure.

Questions

Une commissaire aimerait, dans un premier temps, savoir quelque chose de technique: tout le bâtiment de l'ancienne SIP dispose d'un lieu commun, d'une fondation (dont M. Tua fait partie) et d'un fonds pour frais communs. Comment se fait-il que les frais de chauffage n'y soient pas compris?

M. Tua explique qu'il n'utilise pas cet espace commun. La première année, il a reçu une facture de 4000 francs qu'il a refusé de payer.

Une commissaire demande quel est le statut actuel du Musée Jean Tua.

M. Tua répond que la Ville l'a obligé de créer une fondation. Ainsi, le musée a les mêmes statuts que le Mamco. La fondation est constituée de membres et celle-ci exploite le musée. M. Tua travaille bénévolement. Il n'a aucune dette.

M. Tua explique qu'il n'a pas d'héritier direct. Il ne voit pas ce qu'il pourrait faire. Il pourrait effectivement vendre ses voitures pour 6 millions de francs au Japon, mais il a tout ce qu'il veut. Il ne voit pas l'intérêt de les vendre. S'il fait un échange, il veut sa liberté. Il veut faire partie, par exemple, du personnel et être à la direction du musée, etc.

La Ville possède un codicille du notaire M. Jean Terrier, datant d'il y a dix ans. La seule chose à laquelle M. Tua aspire, c'est que ce musée reste à Genève et qu'il ne soit pas dans un musée en faillite. On lui avait proposé de le mettre dans les bâtiments occupés par Mottattom, mais ce lieu est maintenant occupé autrement.

Une commissaire suggère à M. Tua que les autorités, enclines à aller de l'avant, peuvent justement avancer dès qu'un papier tout à fait clair existe. Il pourrait peut-être, ainsi, éviter toutes ces complications.

M. Tua répond qu'il ne sait pas comment donner quelque chose à la Ville avec tous les ennuis qu'elle lui a causés. Mais, si des conditions sont définies en bonne et due forme, il est d'accord. La collection va aller à la Ville et au Canton.

Un commissaire a plusieurs questions: tout d'abord, il aimerait savoir quel public vient voir les voitures du musée; ensuite, combien de visiteurs viennent par année et, finalement, combien de personnes complètent l'équipe du musée.

M. Tua répond qu'ils sont très économes. Il y a un conservateur à mi-temps, puisque le musée n'est ouvert que de 14 h à 18 h sauf le lundi et le mardi. Il y a

une secrétaire. Avant, l'Office cantonal de l'emploi plaçait plusieurs chômeurs temporairement mais, comme M. Tua refuse d'utiliser des ordinateurs, le service les a enlevés.

Des amis viennent l'aider parfois à la réception. M. Tua travaille aussi en tant que réceptionniste de temps en temps. Il y a un ouvrier payé par le revenu minimum cantonal d'aide sociale et non pas par M. Tua. Il faudrait avoir trois ou quatre personnes qui s'occupent de l'entretien des voitures, mais une seule personne est engagée pour le faire actuellement. Il faudrait aussi aménager le musée, encadrer des pièces de marques, etc.

M. Tua explique qu'ils reçoivent des écoles et beaucoup de groupes de personnes âgées. Le musée est accessible et peu fatigant pour eux. Parfois, 1000 personnes peuvent venir en deux jours. La capacité totale est de 20 000 à 30 000 personnes.

Une commissaire aimerait poser deux questions: premièrement, quelles sont les différences entre le musée de Palexpo et le Musée Jean Tua? Deuxièmement, elle demande si M. Tua serait d'accord de collaborer avec d'autres collectionneurs que ceux de Palexpo?

M. Tua répond que, à Palexpo, ce sont des voitures privées et donc prêtées qui sont exposées. Ensuite, oui, il serait prêt à collaborer, mais il ne faut pas faire un trop grand musée et seulement avec des gens qui possèdent des voitures. Il faudrait aussi illustrer l'histoire des tramways.

Une commissaire demande si le Musée Jean Tua est gratuit.

Les prix des entrées sont de 9 francs pour les adultes, 7 francs pour les personnes à l'AVS et 4 francs pour les enfants.

Audition de M. Alain Vaissade, conseiller administratif chargé du département des affaires culturelles

M. Vaissade explique que, dans l'invite de la motion, le musée des transports dépendrait des autorités cantonales et communales. C'est beaucoup plus large que la perspective de relogement du Musée Jean Tua. Récemment, M. Vaissade a encore revu M. Tua pour voir comment la collection de ce dernier pourrait migrer par rapport à BAC+3.

Le musée des transports n'est pas un projet prioritaire par rapport aux autres projets d'envergure comme ceux de la Nouvelle Comédie et du Musée d'ethnographie, ou encore celui de la modernisation du Musée d'art et d'histoire.

M. Vaissade a reçu une lettre de la fondation du musée l'informant qu'elle était d'accord de déménager au Musée international de l'automobile. Par contre, il y a encore des conditions à poser. Il faut dès à présent ouvrir ces négociations.

Il y aura sûrement un crédit alloué à M. Tua ainsi qu'une subvention de la Ville de Genève de 150 000 francs et 60 000 francs (ce dernier, consacré au déménagement).

Il note que le Musée international de l'automobile n'est pas sur le territoire de la Ville de Genève. Il explique, par ailleurs, qu'il se trouve à trois mois de son départ du département. Il préfère que ce soit la prochaine personne mandatée qui le fasse. Ce qui doit se faire rapidement, c'est le déménagement.

Questions

Un commissaire aimerait savoir qui décide entre le département et la fondation puisque la fondation a accepté d'entrer en matière mais que Jean Tua a dit le contraire.

M. Vaissade lit la lettre que la fondation et son président ont envoyée au Conseil administratif le 17 décembre 2002. Ils acceptent explicitement d'aller à Palexpo.

En ce qui concerne le pacte, c'est aussi une chose à négocier. Si M. Tua décède, il n'y aura plus personne pour diriger la fondation, et déplacer le musée sera impossible, car la Ville n'est pas un privé qui peut être un mécène. A Palexpo, ils sont prêts à l'accueillir sans mélanger les collections. Il aura une salle à côté. Le Musée Jean Tua aura plus de chance de marcher en se trouvant là plutôt que dans un quartier vide que l'on a destiné à autre chose.

A la question concernant une expertise, M. Vaissade répond que c'est la fondation privée qui doit procéder à ces expertises. Ce n'est pas la valeur commerciale qui importe, d'ailleurs, elle dépend de l'offre et de la demande. Cela ne changera rien de la connaître. Mais, au moment de la donation, M. Tua devra préciser la valeur de sa collection.

Un commissaire demande s'il a bien compris: la collection Jean Tua serait donc à part à Palexpo?

M. Vaissade acquiesce. Cela reste bien sûr encore à discuter. Mais ils lui donneront la possibilité de garder son nom et il aura une place propre à lui à Palexpo. Il faut le définir. Cela fait déjà cinq à six ans que l'on attend sa réponse. Le fait de déménager la collection Jean Tua à l'aéroport va la dynamiser. Cela va créer des projets.

Un commissaire demande comment l'arrangement se concrétisera entre la Ville et l'Etat, puisque M. Tua souhaite que les deux parties soient impliquées. Deuxièmement, elle demande si on ne pourrait pas mettre son musée à Lucerne.

M. Vaissade répond qu'organiser une opération à Lucerne est une entreprise trop importante à mener. Il faut passer d'abord par les cantons, puis par la Confé-

dération. En ce qui concerne la question de l'Etat, M. Vaissade n'est pas au courant de cette clause. Mais cela va être éclairci. De toute façon, l'Etat n'en voudra pas, car cela signifierait engager des conservateurs, par exemple. S'il veut s'en occuper, il faudra le faire dans le cadre de la Conférence culturelle genevoise. C'est à négocier.

M. Vaissade répond que le problème de la gestion des archives appartient effectivement à la fondation. Il faut engager du personnel administratif, des archivistes, ce n'est pas son intention à lui. Il faut que le musée se débrouille.

Une commissaire demande quels sont les délais qu'ils se donnent pour que les choses se développent ou, du moins, se débloquent.

M. Vaissade répond: en tout cas, pas moins de huit mois. M. Tua va vouloir revenir sur chaque virgule, sur chaque objet. Cela va être long, mais il faut avancer.

Séance du 27 février 2003

Audition du commandant Olivier Légeret

M. Légeret raconte que, le 21 décembre 1979, le musée des SIS a été inauguré par M. Dafflon. Ce musée existe et reçoit une subvention de 5000 francs sur le budget cumulable. Il possède un grand nombre de pièces de collection, mais elles sont malheureusement empilées.

Le prédécesseur de M. Légeret a acheté la première pièce: une pompe à bras qui a été reconstruite dans leurs ateliers. Par la suite, la collection s'est étoffée. Elle comprend, par exemple, cinq ou six pompes hypomobiles, dont une avec un moteur Martini, échangée contre presque rien. Cette dernière pompe n'existe qu'en deux exemplaires. Un jour, une dame a voulu leur vendre celle qu'ils ne possédaient pas, pour 80 000 francs. Ils ont refusé. Ils ont acquis aussi un camion pompe de 1920 de Bellinzone pour 2500 francs.

A partir du moment où le musée du SIS a vraiment été considéré comme un musée, on leur a proposé de nombreuses pièces qui, faute de moyens et de place, n'ont pas été achetées.

Le musée du SIS fait partie, selon M. Légeret, des principaux musées des sapeurs-pompiers de la région avec ceux de Lyon, de Mulhouse et de Bâle.

Le musée du SIS se trouve dans la caserne 1 (caserne principale), dans une salle au sous-sol. On peut y entreposer des pompes à bras, mais pas des véhicules lourds. Le SIS a essayé de chercher d'autres lieux: au Palladium, près d'un petit garage, il dispose d'un lieu sur deux niveaux. Le reste de la collection est stocké dans des conditions déplorables, parfois, par exemple dans la zone industrielle de Châtelaine.

Le SIS possède également une collection de sept échelles, dont une en bois remorquable sur roues, des armes, des uniformes ainsi que des gravures. Il a, par ailleurs, une collection connue en Europe d'appareils respiratoires, dont les premiers datent de 1912. Une pompe à vapeur, fondue à Vienne chez les Habsbourg, complète ses pièces.

Parfois, M. Légeret demande à acheter ces pièces sur le fonds de décoration du SIS. Le reste de leur financement vient de quatre donations privées.

L'entretien est aussi un des grands problèmes de cette collection. Le SIS n'a personne pour s'en occuper. En ce moment, une personne qui est à 50% à l'AI parce qu'elle ne peut plus exercer le métier de pompier s'occupe du musée à environ 40% de son mi-temps.

M. Légeret assure qu'ils ont tout ce dont ils ont besoin pour créer un musée des sapeurs-pompiers, mais celui-ci doit être vivant sinon ce n'est pas la peine. Les gens peuvent téléphoner au SIS pour le voir et d'ailleurs il fait partie de la visite de la caserne. Le SIS souhaitait tout d'abord un lieu proche de la caserne ou se mettre en commun avec quelqu'un d'autre. Il avait imaginé une fois un bâtiment, mais la «baraque» sélectionnée fut classée à cause de sa charpente. Aujourd'hui, il n'y a plus qu'un signe à donner au SIS pour construire quelque chose à plusieurs: il faudrait un lieu où ils seraient logés avec d'autres afin d'attirer le public. Pendant longtemps, le véhicule de Bellinzona a été chez M. Tua.

A tout cela, s'ajoutent encore une collection de livres dont une partie a été donnée aux archives municipales.

Questions

Une commissaire demande à M. Légeret si le SIS serait favorable à ce que toute sa collection soit déplacée, entretenue et mise en valeur.

M. Légeret acquiesce.

Une commissaire aimerait savoir s'ils sortent de temps en temps les véhicules pour les montrer. Il lui semble avoir vu un jour une de leurs échelles.

M. Légeret répond qu'effectivement, lors du défilé quadriennal, ils défilent avec des véhicules et que, lors du 100^e anniversaire du SIS, le véhicule de 1920 ainsi que l'échelle en bois furent montrés.

Une autre commissaire aimerait savoir si M. Légeret peut donner une estimation du nombre de mètres carrés dont ils auraient besoin pour exposer leur collection. De plus, en rapport aux promotions où le SIS fait des activités que les enfants adorent, elle aimerait savoir si, pendant l'année, ils ont d'autres activités pédagogiques.

M. Légeret répond tout d'abord qu'ils font visiter les casernes à des écoliers âgés de 9 à 10 ans. De plus, des pompiers volontaires font des animations lors des fêtes de quartier avec des jeux tels que le «Pyrhumide» qui plaisent énormément. Ils le font environ deux fois par an. Par ailleurs, lors du 100^e anniversaire, ils étaient durant trois jours sur la plaine de Plainpalais, mais cela était exceptionnel. Ils sont aussi tous les 17 mai au quai Général-Guisan où ils disposent un mur de grimpe. Le commandant précise qu'ils font, malheureusement, des activités seulement s'il y a une cause qui les motive. Par rapport à la surface nécessaire, il y a 600 m² à Châtelaine, 1800 m² sur deux étages à la rue du Stand et environ 200 m² de plus où les objets sont entassés. Au total, il faudrait environ 2600 m².

Le SIS aimerait avoir la possibilité de se développer à l'avenir. Il y a, par exemple, des véhicules «Tintin» qu'Hergé a dessinés pour *L'affaire Tournesol*; Nyon les leur donne, mais ils ne savent pas où les mettre.

Le SIS possède également une grande collection de sceaux, dont certains viennent de grandes familles. A l'origine, à Genève, il y avait six fontaines et il était de bon ton lorsque l'on appartenait à une bonne famille d'y apposer près de l'une d'elles son sceau. Il y en a en cuir bouilli qui datent de 1810 environ et une quinzaine en métal.

Dans le musée, il y a également une partie ludique avec, par exemple, un nid de frelons. Il y a aussi des bouteilles de gaz de propane éclatées. Le SIS avait fait une exposition, il y a trois ans au Musée d'ethnographie, où ils avaient montré un poste de télévision usé.

Un des grands problèmes au SIS est le recyclage des jeunes qui deviennent inaptes au feu. Ce musée pourrait être un moyen de recyclage intéressant. De plus, maintenant, chez les pompiers, on part à la retraite à 57 ans seulement. C'est un droit acquis. Auparavant, les personnes rendues inaptes au feu pouvaient travailler à la centrale d'alarme, mais tout est informatisé aujourd'hui. M. Légeret s'est toujours dit que le jour où il y aurait un musée, il y mettrait quelques-unes de ces personnes.

M. Légeret se montre pour le regroupement: les transports à Lucerne, les pompiers à Genève, etc. Mais, aujourd'hui, tout le monde veut un musée pour tout. Il a même été question de créer, à Genève, un musée de la montagne et du Mont-Blanc, alors que ce projet serait plus propice en Valais.

Séance du 6 mars 2003

Audition de MM. Bernard Calame, président de l'Association genevoise du Musée des tramways (AGMT), et Eric Rahm, vice-président

M. Rahm raconte que cette association a été créée en 1973 sur la demande du Conseil d'Etat. La première composition prise en charge fut une grande motrice

avec plate-forme ouverte. Ont suivi treize ans de galère dus au fait que la Compagnie genevoise de tramways électriques ne voulait plus les héberger à la Jonction. Ne voulant pas expatrier les véhicules hors de Genève, ils sont allés à Moillesulaz, où les premiers travaux de restauration ont été entrepris. En 1987, ils ont déménagé dans le dépôt du Bachet-de-Pesay et, en 1989, acquis une composition normalisée: le tram 12 qui a été en activité jusqu'à la fin des années 1980. Ce dernier n'a pas beaucoup d'intérêt historique pour l'instant, mais il prend peu à peu de la valeur. Maintenant, par exemple, des personnes souhaitent revoir le tram de leur jeunesse et veulent rouler avec.

En 1997, avec un collègue des chemins de fer touristiques, ils ont pu reprendre la motrice 125 qui leur est prêtée sur le long terme.

Le but de l'AGMT est de préserver ces véhicules et d'en faire quelque chose sur le réseau genevois. Dès le départ, leur démarche a été celle de la préservation de la mémoire des transports publics. Il y a, par ailleurs, un livre qui a été publié sur l'intégralité de leur histoire jusqu'en 1976.

L'AGMT possède également des archives constituées de plans, d'objets, d'habits, d'images, etc. Elle souhaite non seulement avoir des véhicules dans des dépôts tout en pouvant les montrer sous forme didactique, par exemple, mais également créer un espace souvenir des transports publics genevois, faire des expositions et qu'il y ait des visites.

M. Stucki a fait un inventaire des possibilités. Un tel espace doit être à proximité d'une voie ferrée, mais pas hors réseau. Ils ont pensé à l'axe Moillesulaz/Carouge, puis à la gare des Eaux-Vives, à celle de Chêne-Bourg et encore à d'autres ouvertures avec développement du réseau.

Par rapport à la motion, M. Rahm explique qu'elle les a amenés à se manifester pour faire connaître ce qu'ils faisaient. Par ailleurs, ils ne sont pas sectaires. Les transports publics, ce sont aussi les bus, les trolleybus, etc.

En 1942, ils ont acquis le premier trolleybus genevois ainsi que des voitures. Ils voient le transport dans son aspect le plus large.

M. Rahm pense qu'on ne peut pas tous travailler «dans son coin», qu'il faut faire quelque chose ensemble. Le seul impératif qu'ils ont est celui du réseau des tramways.

Questions

Est-ce que cela vaut la peine de sortir ces motrices ou bien doit-on oublier la solution de Palexpo?

M. Rahm répond qu'ils sont toujours prêts à réfléchir. Mais l'AGMT n'a pas été créée pour être dans une vitrine mais pour créer un espace opérationnel: mon-

trer le développement des transports publics à Genève, par exemple, dans les écoles. On peut sensibiliser les élèves à l'esprit d'entreprise des XIX^e et XX^e siècles ou encore à la problématique du déplacement en ville. L'AGMT possède trois motrices et deux remorques. Si on ne les expose pas, on enlève toute la substance à la collection.

Une commissaire aimerait savoir quelles sont les conditions qu'ils souhaiteraient pour une mise en valeur simple mais efficace, pour une protection de leurs véhicules.

M. Rahm répond que, pour l'instant, au niveau stationnement, ils sont heureux, sauf si les TPG manquent de place et leur demandent de partir. L'AGMT a fait une étude idéaliste de l'espace pour le musée. Elle a besoin de mètres linéaires et de quelques locaux pour faire un coin expo. Il y a trois ou quatre ans, elle a eu le plaisir de créer des vitrines pour le Crédit Suisse à la place Bel-Air qui ont eu beaucoup de succès.

Une commissaire demande s'ils sont actuellement au Bachet-de-Pesay.

M. Rahm répond affirmativement.

Une commissaire demande s'ils sortent souvent leurs véhicules.

M. Rahm répond: deux ou trois fois par mois. Cela dépend. De plus, en été, depuis cinq ans, il y a le tram touristique qui circule un dimanche par mois, entre mai et septembre, en collaboration avec les TPG. Ils sortent aussi des véhicules lors d'inaugurations, d'anniversaires, sur demande des TPG, etc. Les demandes de particuliers sont rares. D'abord, parce que l'AGMT souhaite que ces trams restent des attractions.

M. Calame ajoute qu'ils ont trois véhicules qui sont utilisés pour la circulation touristique.

Un commissaire aimerait connaître leur avis sur la mise en commun avec d'autres types de véhicules.

M. Calame explique qu'ils sont ouverts à tout.

M. Rahm insiste sur le problème de localisation. La muséologie actuelle demande quelque chose de concret, de convivial où l'on peut toucher et vivre ce qui est ancien. L'AGMT ne veut pas un musée de l'automobile confiné dans une halle. Elle souhaite quelque chose d'attractif. Elle veut éviter le cas du Musée des transports de Lucerne.

Une commissaire aimerait savoir s'ils connaissent des musées qui fonctionnent et qui pourraient être leur modèle. Par ailleurs, qui conduit les véhicules lorsqu'ils sortent?

M. Rahm répond que ce sont soit des collaborateurs des TPG, soit des personnes qui ont été formés pour cela, de chez eux, qui le font d'une manière bénévole.

Deuxièmement, M. Rahm répond que le musée de Zurich est un exemple. C'est un petit musée qui va prendre de l'ampleur en 2005. Le musée occupe, pour l'instant, un ancien dépôt dans le boulevard nord de Zurich. Il comprend un espace musée et quelques véhicules. En 2005, il va bénéficier d'un autre dépôt et pouvoir y mettre l'intégralité de sa collection en plus de l'espace musée.

Audition de M. Nicolas Gagnebin, président de la Société d'exploitation du Musée international de l'automobile

M. Gagnebin avait été approché, il y a deux ans, par M. Vaissade pour accueillir en son musée les voitures de M. Jean Tua. M. Gagnebin avait répondu positivement à cette demande, puis le dossier a été enterré.

Un commissaire demande à M. Gagnebin quels sont les projets qu'il a, à moyen et long terme, pour le Musée international de l'automobile.

M. Gagnebin explique que des premières démarches ont eu lieu à la fin de 2002 où il a été approché par les services de M. Vaissade pour savoir si le Musée de l'automobile accepterait d'entreposer les voitures de la collection Tua. M. Gagnebin a tout de suite répondu oui, parce que, pour mémoire, en 1998, le musée avait déjà pris contact avec M. Tua afin d'abriter sa collection. M. Gagnebin trouvait dommage qu'il existe deux musées dans une ville grande comme Genève et lui semblait intéressant d'unir leurs forces. M. Tua a dit qu'il n'était pas intéressé. M. Gagnebin explique qu'ils ont toujours eu de très bonnes relations, que M. Tua est toujours invité et qu'il vient aux séances des amis collectionneurs, par exemple. Ce dossier a alors été mis de côté. Puis, en 2001, M. Gagnebin a été approché par le Conseil administratif après l'échec du projet d'installation des voitures de M. Tua à Mottattom. Le Conseil administratif a demandé à M. Gagnebin s'il pouvait aidé la Ville de Genève et accueillir le Musée Jean Tua au Musée de l'automobile. Ce dernier était toujours d'accord. Cependant, le Musée de l'automobile était menacé de survie et M. Tua a préféré attendre qu'il sorte de la faillite pour s'y associer puisque, si le musée coulait, la collection Tua n'aurait plus su où se loger; M. Gagnebin trouvait cette décision tout à fait légitime et normale. Quand le musée sortit de faillite, M. Gagnebin a dit à M. Tua qu'il pouvait venir, mais ce dernier refusa.

La Ville de Genève est venue avec une motion et M. Gagnebin a écrit au Conseil administratif afin de le voir, ce qu'ils ont fait à plusieurs reprises avec M. Roehrich. Lors d'une de ces rencontres, M. Gagnebin a dû fournir une sorte de budget, de proposition dans le cadre de la réflexion d'accueil de la collection

Tua. Le Musée de l'automobile a alors confirmé qu'ils étaient toujours prêts à exposer ces voitures. Mais M. Tua y était toujours opposé, M. Gagnebin a pris la décision de parler avec M. Tua seul à seul et ce dernier lui a répondu: «Je ne viendrai jamais.» M. Gagnebin a transmis toutes ces informations à M. Vaissade et un rendez-vous à trois a été fixé, puis annulé puisque M. Tua ne voulait pas y venir. Cette dernière étape a eu lieu vers mai-juin 2002.

Aujourd'hui, M. Gagnebin reçoit la motion M-310. Il insiste sur le fait qu'ils ont toujours été ouverts à accueillir M. Tua, sous réserve, bien entendu, d'accords. Mais tout peut être discuté et aménagé. Au niveau du montage financier, c'est délicat. Le Musée de l'automobile dispose de 14 000 m² sur deux niveaux. Il y a 350 voitures exposées. Le musée vit des visites, mais surtout des soirées et des événements qu'il organise et il a besoin de place pour qu'ils aient lieu. Ils déplacent souvent les voitures. Le Musée de l'automobile est une société anonyme privée, au capital de 3 300 000 francs qui comprend des actionnaires privés. A côté de la société dont M. Gagnebin est le président, il y a une fondation avec qui elle collabore pour gérer cette affaire.

M. Tua a besoin de 2000 à 3000 m² et cet espace, lorsqu'il sera déterminé, ne bougera plus. Cela rend le Musée de l'automobile moins flexible dans son espace. Tout peut être envisagé mais, par rapport à la motion M-310, aller plus dans cette motion va faire que le Musée de l'automobile va devenir complet, étouffé, il n'y aura plus de place.

Le président indique que le SIS aurait besoin de 3000 m².

M. Gagnebin souhaite se tenir à une ligne précise. La collection de M. Tua a une signification précise. D'abord, c'est l'œuvre d'un homme et, ensuite, ses voitures ont une valeur historique et sont de qualité. Y adjoindre la collection du SIS ainsi que les trams, c'est dévier de beaucoup.

M. Gagnebin pense que l'on peut tout entasser dans son musée, pourquoi pas, mais il faut alors qu'une horde de gens viennent le visiter. Dans son musée, les estimations avaient été de 230 000 visiteurs. Tout le monde a mordu à ces chiffres. Aujourd'hui, ils ne peuvent compter que 40 000 visiteurs, dont la moitié viennent lors du Salon de l'auto, une autre grosse partie des événements qu'ils y organisent. Il ne faut pas se leurrer, les gens qui se déplacent uniquement pour leur intérêt pour les voitures anciennes sont rares et représentent grossièrement 23 000 personnes du nombre total des visiteurs.

Un commissaire aimerait savoir si M. Gagnebin a déjà pris contact avec la fondation.

M. Gagnebin répond affirmativement. Il fait remarquer, par ailleurs, que M. Tua n'a pas fait matérialiser la donation de ses voitures à la fondation. A long terme, le dépositaire en sera la fondation.

Un commissaire avait compris que le magistrat proposait au Musée de l'automobile d'y intégrer la collection Tua, mais pas forcément dans un lieu différent, qu'il fallait juste garder l'entité «Jean Tua» dans un espace inclus dans le musée et non adjoint au musée.

M. Gagnebin explique qu'on lui avait dit, sur sollicitation de la Ville, d'accepter la collection Tua sans l'hypothèse que Jean Tua revienne en arrière. Il faut maintenant matérialiser cet accord. M. Gagnebin ne sait pas pourquoi M. Tua a changé d'avis.

Séance du 8 mai 2003

Audition de M. Jean Tua, président de la Fondation Jean Tua, de M^{me} Jocelyne Zenger et de M. Didier Terrier, membres

Suite aux diverses auditions qui ont été effectuées dans le cadre de la motion M-310, le président explique que la commission souhaiterait avoir la confirmation de l'accord donné par la Fondation Jean Tua pour le déplacement des voitures au Musée de l'automobile et recevoir une copie de la lettre qui le mentionne. Par ailleurs, il ajoute que l'idée est de trouver une place adéquate pour les voitures de la collection Tua et que les négociations avec le Musée de l'automobile puissent se concrétiser. Tous les paramètres sont favorables à cela et les commissaires ont pu constater une appréciation positive de la part du magistrat mais aussi de la direction du Musée de l'automobile.

M. Tua lit la lettre adressée au Conseil administratif, datée du 28 janvier 2003, stipulant l'acceptation du «principe de déplacement du Musée Jean Tua dans les sous-sols de la halle N° 7 de Palexpo en juxtaposition avec le Musée international de l'automobile (...)».

M. Tua dit qu'il n'a aucune idée de la façon dont cela va se passer. Il n'y a eu aucune discussion pour l'instant avec le Musée de l'automobile. Il aimerait que le musée reste petit et que sa collection reste telle quelle, indépendante, et soit léguée à la Ville de Genève.

M. Terrier explique que le Musée Jean Tua n'a aucune difficulté financière et que, pour cette raison, ils souhaiteraient ne pas être assimilés avec le Musée de l'automobile qui, lui, a des problèmes de ce côté-là. Par ailleurs, il doit garder son nom. Ce n'est ni un mariage, ni un mélange des deux choses.

M. Terrier poursuit que c'est une juxtaposition des collections, mais pas un mélange physique avec une billetterie commune.

M. Tua répond qu'il attend des propositions, mais qu'il aimerait bien continuer à diriger son musée.

Un commissaire rappelle que, à l'époque, une motion concernant les 25 000 francs de frais du Musée Jean Tua avait été refusée. Le point principal de ce refus était l'aspect testamentaire. Il aimerait savoir si, aujourd'hui, il y aurait une possible évolution de cette clause vers quelque chose de plus concret.

M. Terrier cite le point 1 de la lettre: «(...) assorti de la donation par M. Jean Tua (...)». C'est une donation, insiste-t-il. Son caractère irrévocable qui peut se faire par pacte successoral est acquis.

Discussion

Les socialistes souhaiteraient instamment le déplacement du Musée Jean Tua afin de libérer les locaux pour le projet BAC+3. Il faut amender cette motion dans ce sens, quitte à demander au Conseil administratif d'étudier les besoins de musée des autres personnes qui ont été auditionnées au cours des travaux. Ils trouvent qu'il est prématuré de lancer le Conseil administratif sur le grand projet de création d'un musée des transports en sachant qu'il ne sera pas réalisé.

Le Parti radical relève le fait que les magistrats viennent de changer et que cette motion n'a pas l'air d'être la priorité de M. Mugny. Il faut transformer la motion et y adjoindre deux invites: la première pour leur demander d'entamer immédiatement le déménagement de la collection Tua et la deuxième pour qu'ils envisagent la création d'un musée de l'automobile global, voire des transports.

Les Verts souhaitent attirer l'attention des commissaires sur le problème complexe qui entoure la situation: BAC+3 n'est pas non plus la priorité de M. Mugny et, dans un souci de cohérence, il faudrait également savoir ce que deviendront les locaux libérés des voitures de Jean Tua. Si le Conseil administratif ne sait pas quoi en faire et qu'ils restent vides, cela risque de poser problème notamment par rapport à M. Tua.

Le président propose un projet de motion amendée.

La motion amendée est acceptée à l'unanimité des membres présents.

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à concrétiser, dans les plus brefs délais, le déplacement du Musée Jean Tua dans les sous-sols de la halle N° 7 de Palexpo, en juxtaposition au Musée international de l'automobile;
- à étudier la possibilité de réaliser à Genève un musée des transports.