MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Vingt-quatrième séance – Mercredi 8 novembre 2006, à 20 h 30

Présidence de M. Roberto Broggini, président

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

Font excuser leur absence: *M. André Hediger*, maire, *MM. André Kaplun*, *Frédy Savioz* et *François Sottas*.

Assistent à la séance: *M. Patrice Mugny*, vice-président, *MM. Pierre Muller*, *Manuel Tornare* et *Christian Ferrazino*, conseillers administratifs.

CONVOCATION

Par lettre du 20 octobre 2006, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 7 novembre, mercredi 8 novembre et lundi 13 novembre 2006, à 17 h et 20 h 30.

1. Communications du Conseil administratif.

Néant.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Néant.

3. Pétitions.

Le président. Je vous annonce tout d'abord les pétitions que nous avons reçues:

– P-181, «Préau de l'école des Vollandes»;
– P-182, «Pour une place du Rhône esthétique, conviviale, accueillante et sûre»;
– P-183, «Extension du service public au domaine de la petite enfance: pas de personnel au rabais!»;
– P-184, «Etat désastreux du quartier des Acacias et de la rue des Ronzades».

Ces quatre pétitions seront renvoyées à la commission des pétitions sans discussion.

4. Motion du 16 octobre 2006 de MM. Roberto Broggini, Pierre Maudet, Pierre Rumo, Olivier Coste, Mme Gisèle Thiévent, MM. Jean-Pierre Oberholzer, Pascal Rubeli et Robert Pattaroni: «Personnes élues et changement de groupe» (M-647)[1].

PROJET DE MOTION

Considérant:

– que de nombreuses personnes élues ont changé de statut pendant la législature en cours;
– que l'article 5 du règlement du Conseil municipal mérite d'être adapté,

les membres du bureau proposent au Conseil municipal:

– de revoir la manière dont celui-ci gère les changements de groupe des élues ou des élus;
– de rendre ses conclusions au plus tard à la fin du mois de mars 2007 afin que les éventuelles nouvelles dispositions soient effectives pour la législature 2007-2011.

La motion est renvoyée à la commission du règlement sans débat de préconsultation.

5. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 23 août 2006, sur demande du Département du territoire, en vue de l'approbation du projet de plan localisé de quartier N° 29132-207, qui prévoit la construction de deux bâtiments de logements sur quatre parcelles situées à l'angle de la rue Camille-Martin et de l'avenue d'Aïre, en zone de développement 3 (PR-493 A)[2].

Troisième débat

Mme Nicole Valiquer Grecuccio (S). Depuis hier soir, le Parti socialiste n'a pas changé de position. Effectivement, nous pensons que l'adoption de ce plan localisé de quartier (PLQ) offre l'occasion de rappeler le devoir de notre collectivité et des institutions publiques de s'engager pour le logement social. Raison

[1] Annoncée, 2245.
[2] Rapport, 2379.

pour laquelle le Parti socialiste dépose une nouvelle fois l'amendement dont j'ai déjà eu l'occasion de parler hier soir.

Projet d'amendement

«*Art. 2.* – D'encourager la Caisse d'assurance du personnel de la Ville de Genève et des Services industriels de Genève à participer à l'effort de promotion du logement social.»

Tel que le Conseil administratif l'avait mentionné dans son projet, la proposition PR-493…

Le président. Madame Valiquer Grecuccio, je vous confirme que cet amendement a été voté hier, il est donc acquis. Ce n'est pas nécessaire d'y revenir.

M^me^ Nicole Valiquer Grecuccio. Tant mieux, je suis ravie de voir que nous n'avons pas besoin de rediscuter ce point! En revanche, vous vous en souvenez, nous devions aussi débattre de l'amendement du groupe des Verts qui consistait à supprimer les parkings en surface. Le groupe socialiste soutient cet amendement. En effet, il fait écho à la motion M-618 que nous avons déposée en vue de la révision du ratio logements-places de stationnement. Nous le constatons très souvent dans les PLQ, il est arrivé que la Ville de Genève, plus particulièrement le Service d'urbanisme, demande, compte tenu des règles de mobilité prônées par notre majorité dans ce Conseil municipal, de diminuer le nombre de places de parc liées aux logements. Mais, visiblement, la discussion s'avère plus compliquée avec l'Office cantonal de la mobilité (OCM), qui réclame des normes – non pas légales mais indicatives – qui conditionnent souvent les acceptations de PLQ.

Là, nous voyons que l'amendement ne met pas en péril le projet, puisqu'il s'agit des parkings en surface. Nous soutenons cet amendement et nous nous réjouissons des discussions futures qui seront menées avec le Département du territoire.

M. Pierre Rumo (T). Ce projet, comme nous l'avons vu hier, est relativement modeste, avec une densité de 0,8, ce qui est légèrement plus faible que le taux admis à Genève, c'est-à-dire 1,2. Mais comme il s'agit d'une rénovation, on ne pouvait pas construire en fonction d'une densité plus élevée.

Par rapport à l'effort de promotion du logement social, comme vous l'avez relevé, Monsieur le président, l'amendement socialiste a été voté hier par une majorité relativement large, et je ne pense pas que ce vote sera modifié.

J'aimerais souligner l'importance à mes yeux de cet encouragement au logement social de la part de la Caisse d'assurance du personnel de la Ville de Genève (CAP). En effet, en lisant le rapport d'activité 2005 de la CAP, nous voyons – cela rassurera sûrement nos collègues libéraux – qu'une majorité du parc immobilier de la CAP se situe dans des immeubles à loyer libre; une petite minorité d'immeubles sont des habitations à loyer modéré (HLM), des habitations classe moyenne (HCM), et même un centre commercial, celui de Planète Charmilles. Je pense que ce parc immobilier, relativement diversifié, devrait rassurer l'Entente quant à l'aspect social demandé par le Conseil administratif et par une majorité du Conseil municipal.

Au sujet de l'amendement proposé par les Verts, le Parti du travail ne changera pas d'avis par rapport à son vote d'hier soir. En effet, nous estimons que ces places de parking ne sont pas inutiles, notamment pour les gens qui rendent visite aux habitants de ces immeubles, même si nous sommes tout à fait favorables au transfert modal. On encourage le vélo ou la marche à pied, mais, parfois, notamment en étant à Aïre, il est utile d'avoir un véhicule à moteur pour rentrer à la maison après avoir visité des habitants de ces immeubles. En outre, comme l'ont relevé certains, ces places de parking peuvent permettre de boucler le plan financier, qui n'est pas totalement terminé.

En dernier lieu, je rappellerai que toute cette rive droite, comprenant les quartiers des Charmilles, d'Aïre, de Châtelaine, de Vieusseux et du Petit-Saconnex, s'est largement urbanisée durant ces dernières années et que ce plan – modeste, comme je l'ai dit – permettra malgré tout à quelques familles de se loger et de mieux vivre dans ce quartier agréable d'Aïre. Par conséquent, le Parti du travail votera cet arrêté et refusera l'amendement proposé par les Verts.

Le président. Le premier orateur des Verts inscrit est M. Norer. Mais d'abord, Mesdames et Messieurs, je vous demande de faire un peu de silence, il y a véritablement un brouhaha constant dans cette salle. Je sais que vous avez mangé, mais ce n'est pas une raison pour poursuivre vos discussions. Monsieur Norer, vous avez la parole.

M. Olivier Norer (Ve)**.** Je vous remercie, Monsieur le président. Effectivement, quelquefois la parole aide à la digestion, je vais donc tâcher de bien digérer… A nous, les Verts, ce sujet nous tient à cœur, car il pose une question essentielle dans les zones de développement 3. Ce PLQ regroupe un nombre considérable de potentialités à bâtir. A l'heure actuelle, c'est une zone parmi les plus importantes, si l'on exclut les quelques zones clés comme les Acacias ou le pourtour de la gare des Eaux-Vives. Cette zone est intéressante aussi, car elle pose des questions de mobilité non négligeables. Effectivement, à chaque fois qu'un

PLQ nous est soumis pour une nouvelle construction, les normes appliquées jusqu'à présent, mais qui n'ont jamais été promulguées – et, là, Mme Valiquer Grecuccio a tout à fait bien expliqué la chose – nous imposent des constructions de parking en souterrain très souvent largement surdimensionnées.

Des habitants des Ouches ont connu ces obligations et ont maintenant un nombre considérable de parkings souterrains à gérer. Malheureusement, ces parkings sont très difficiles à louer. Sur cette base-là, une question plus large que celle du simple logement se pose. Concernant l'objet spécifique et les alentours – avenue d'Aïre, proximité du chemin Furet – l'ensemble de l'offre de parkings à disposition, zones blanches et zones bleues, est large. Ce n'est pas un quartier comme celui des Eaux-Vives, par exemple, où les places de stationnement manquent. Au contraire, il y a pléthore de places de stationnement dans ce quartier, car les routes à proximité des voies CFF garantissent des places pour garer les voitures des visiteurs qui souhaitent rendre visite aux habitants de cette zone. Il y a donc largement moyen de se parquer, car ce n'est pas une zone prétéritée en matière de places de parking en ville de Genève.

La question est de savoir si les parkings prévus en surface et en sous-sol sont la bonne offre en matière de mobilité dans cette zone, si l'on considère que ce n'est pas la disponibilité d'une place de parking à domicile qui justifie ou pas un déplacement en voiture. Dans le cadre des pendulaires, une place de parking à proximité du travail justifie l'usage de la voiture, mais, dans ce cadre-là, nous sommes plutôt en face d'une problématique d'aménagement du territoire, de gestion de l'espace public et des deniers publics.

Construire un nombre surdimensionné de parkings souterrains dans cette zone, y compris les parkings visiteurs, c'est prévoir bien trop large pour une zone incapable de l'accepter, car nous savons qu'il n'y aura pas de densification supplémentaire. En effet, nous sommes à proximité d'un cimetière et, jusqu'à preuve du contraire, aucune urbanisation n'est prévue. De l'autre côté de cette zone, c'est-à-dire la grande allée de l'avenue d'Aïre, il y a peu de projets. En l'occurrence, je vois mal la raison d'un projet aussi pléthorique en offres de parking.

C'est dans ce sens-là que je rebondis par rapport à nos camarades du Parti du travail et je les invite à ne pas considérer l'amendement des Verts – soutenu par le Parti socialiste ainsi que par SolidaritéS – A gauche toute! – comme une énième attaque antivoiture. Ce n'est pas le cas, c'est simplement une constatation réaliste du fait que ce quartier n'est pas en manque de places de stationnement. Evitons de créer des charges inutiles pour les propriétaires et des charges inutiles en termes d'aménagement du territoire!

Mme Sarah Klopmann (Ve). Beaucoup de choses ont déjà été dites, je ne vais pas refaire tout le débat. Evidemment, nous sommes favorables à la création de

nouveaux logements. Si nous avons demandé un troisième débat hier, c'est parce que nous avons déposé un amendement qui a été refusé. Mais j'aimerais dissiper les craintes pour lesquelles cet amendement n'a pas été accepté. Je vous explique une nouvelle fois clairement cet amendement. Seize logements et 26 places de parking vont être créés. Si on suit le principe de faire une place de parking par logement, on supprime dix places en surface et, de ce fait, il y aura 16 nouvelles places et 16 logements.

La crainte du Parti du travail et celle d'autres représentants de l'Entente est le fait que les visiteurs ne pourront pas se parquer quand ils rendront visite aux habitants. Ils craignent que cela n'entraîne un certain isolement, notamment pour les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite. Je l'ai dit hier et mon collègue Olivier Norer vient de le répéter, ce quartier possède de nombreuses places pour stationner son véhicule dans les rues et aux Ouches, et il restera encore en surface 20 places de parking pour les visiteurs. A mon avis, tous les habitants de ces immeubles ne recevront pas 50 invités en même temps!

Je vous invite donc à voter cet amendement, car, même si je peux comprendre vos craintes, elles n'ont absolument pas lieu d'être. Monsieur le président, je dépose une seconde fois sur votre bureau l'amendement des Verts.

Projet d'amendement

«*Art. 3.* – D'intervenir auprès des autorités compétentes pour demander la suppression de dix places de parking en surface pour y créer des espaces de verdure, ramenant ainsi le nombre de places de parking ajoutées à une par logement créé, soit seize, vu le projet de construction de 26 places souterraines.»

M. David Metzger (S). Monsieur le président, si je prends la parole pour le groupe socialiste, c'est parce que nous voulons être rassurés quant au vote de notre amendement en deuxième débat. Pouvez-vous nous expliquer plus clairement pourquoi nous n'avons pas besoin de déposer une nouvelle fois cet amendement en troisième débat? L'article 80, alinéa 2, du règlement du Conseil municipal dit ceci: «La discussion est ouverte sur chaque article, tel qu'il a été voté en deuxième débat.»

Nous voulons être sûrs que notre amendement sera pris en considération.

Le président. Monsieur Metzger, nous discutons actuellement sur la base du texte de l'arrêté voté hier soir, c'est-à-dire l'article premier et l'article 2 rajouté, qui dit: «D'encourager la Caisse d'assurance du personnel de la Ville de Genève

et des Services industriels de Genève à participer à l'effort de promotion du logement social.» Nous voterons donc sur la base de ces deux articles. A l'instant, je reçois une proposition d'amendement pour inclure un troisième article, et nous en discutons maintenant. Les deux premiers articles de cet arrêté sont déjà entérinés, sauf si un autre amendement est déposé pour supprimer l'amendement socialiste d'hier. Mais ce n'est pas le cas, à mon avis, puisque personne ne s'est prononcé dans ce sens-là. J'espère que vous êtes rassuré, Monsieur Metzger. *(M. Metzger acquiesce.)*

M. Robert Pattaroni (DC). Je suis tout de même un peu déçu par le raisonnement développé par les Verts. Les gens qui habitent, par exemple, en Vieille-Ville peuvent hésiter à utiliser quotidiennement leur voiture, et éventuellement y renoncer. Ils peuvent aussi l'utiliser occasionnellement et la parquer à Plainpalais ou aux Eaux-Vives. Je connais très bien le quartier dont nous discutons maintenant, pour diverses raisons, et il est clair que, lorsqu'on habite en périphérie, on n'a pas le même raisonnement par rapport à la voiture.

Aujourd'hui, posséder une voiture répond encore à une certaine nécessité – sans en abuser – et l'utiliser rationnellement est tout à fait correct du point de vue économique, au sens large du terme. A ce moment-là, l'important est de pouvoir la stationner. Le matin, si la voiture est parquée sur une place fixe et si on n'en a pas besoin dans la journée, on prend le bus. Sinon, malheureusement et comme beaucoup, on est dans l'obligation de se rendre à son travail avec son véhicule. Cela, vous ne voulez pas le prendre en considération et c'est dommage, parce que c'est un raisonnement simple. Si vous parlez avec des gens dont le comportement est raisonnable par rapport à leurs propres besoins, leur emploi du temps et compte tenu du fait que les journées sont courtes, vous verrez que ce raisonnement est largement partagé.

Ensuite, pour la CAP, se pose le problème de la rentabilité – je connais bien les caisses de prévoyance, notamment celle de l'Etat, la CIA. Pour les caisses de prévoyance, cela a été dit mais il faut le répéter, parce que vous ne l'avez, semble-t-il, pas pris en compte – vous pouvez demander à M. Hiler ce qu'il en pense, car il est très pointu dans ce domaine – je peux vous assurer qu'il s'agit d'investir et, à cet endroit, un raisonnement rationnel du point de vue du logement serait de construire plus haut. Si vous connaissez le quartier, vous savez qu'il y a à proximité des immeubles importants et la logique aurait exigé de construire plus haut que ce qui est prévu. Mais puisque ce n'est pas possible, on ne peut pas reprocher à la CAP de tenter d'utiliser un peu du terrain disponible pour atteindre une rentabilité supérieure, laquelle – j'en reviens au premier argument, pour moi déterminant – rend tout de même service à des gens qui habitent, si ce n'est dans l'immeuble, du moins à côté.

Il faut voir les choses ainsi, et je trouve regrettable que vous ne vouliez pas prendre en compte le fait que les gens ne vivent pas toujours selon votre vision.

M. Eric Rossiaud (Ve). Je vais parler du débat réel proposé par l'amendement des Verts. M. Pattaroni disait que nous allons priver les habitants de parkings et qu'ils devront adopter un style de vie différent. Mais il ne s'agit pas de cela, mais de permettre à chaque habitant d'avoir une voiture et que les places de parking construites desservent les logements qui seront construits. Ce qui nous inquiète, connaissant aussi particulièrement bien le quartier, c'est le nombre de places souterraines inoccupées à la rue Camille-Martin, juste à côté des Ouches. En effet, les Fondations immobilières de droit public, à la suite des recommandations de l'OCM, ont construit des parkings souterrains à foison sous les immeubles des Ouches et il se trouve que les trois quarts de ces parkings sont vides.

Mesdames et Messieurs, de quoi parlons-nous? Nous parlons de la CAP et de rentabilité et, justement, cette rentabilité nous inquiète, car si cette caisse de pension investit, c'est pour dégager des rentes pour les employés de la Ville de Genève. Allons-nous nous exposer à devoir gérer des places vides, comme la Fondation immobilière de droit public Emile Dupont en gère maintenant, avec des déficits mensuels qu'elle arrive à couvrir, mais avec quel manque à gagner? Ce manque à gagner, Mesdames et Messieurs, quand il s'agit de rentes, c'est l'avenir des employés de la Ville de Genève!

C'est pourquoi nous vous recommandons sagement de ne pas surdimensionner le nombre de places de parking – déjà pléthorique – dans le quartier. Ces places de parking pourront être trouvées dans le périmètre et elles offriront une meilleure rentabilité à tous les organismes publics qui ont construit dans le quartier, et elles éviteront à la CAP de se retrouver au bout de l'impasse, c'est-à-dire devoir payer chaque mois, alors qu'elle a construit des logements pour garantir une rentabilité.

Mesdames et Messieurs, c'est par sagesse économique que nous vous demandons d'accepter notre amendement. Notre rôle, dans ce Conseil municipal, est uniquement de préaviser à l'intention du Conseil d'Etat et d'attirer l'attention sur le fait que, par l'investissement qu'elle fera, la CAP risque de mettre en danger la rentabilité sur un investissement tout à fait louable en matière de logements sociaux – comme l'a rappelé le groupe socialiste. Si nous commençons à permettre aux caisses de pension de prendre des risques connus dans leurs investissements, nous irons tout droit à l'impasse.

Je vous demande donc, sur tous les bancs – plus particulièrement sur ceux de nos amis du Parti du travail, surtout durant cette session – de considérer notre amendement avec sérieux, car nous ne pouvons pas prendre ces risques au nom de la voiture. Nous savons que, pour tous ceux qui ont construit dans le quartier,

ce n'est pas rentable. Nous vous demandons de ne pas prendre ces risques-là pour la CAP.

M. Marc-André Rudaz (UDC). Je ne siège pas à la commission de l'aménagement et de l'environnement, mais en lisant attentivement le rapport PR-493 A, je pense qu'il n'y aurait peut-être pas de logements sociaux sans une certaine rentabilité. Le groupe des Verts vient de dire le contraire; pour lui, les responsables de la CAP sont des imbéciles et ils ne savent pas ce qu'ils font… Quant à nous, l'Union démocratique du centre, nous pensons que nous avons affaire à des gens qui connaissent leur métier. En effet, on ne peut pas faire du logement social sans rentabilité. Si les places de parking – qu'elles fassent plaisir ou non aux Verts – permettent de réduire les coûts des loyers… *(Dénégations.)* Vous n'êtes pas d'accord, mais j'ai le droit de m'exprimer.

Mesdames et Messieurs, en prenant en compte seulement Agenda 21, quand je vois, dans les pays du tiers monde, que les gens n'ont pas les moyens de se payer des voitures non polluantes – bien qu'ils soient obligés d'avoir des voitures beaucoup plus coûteuses – et que, grâce aux grandes théories des écologistes de ce siècle, on en arrive à détruire nos véhicules de la Ville plutôt qu'à les revendre à des prix raisonnables aux pays du tiers monde, je trouve cela malheureux! *(Exclamations.)*

Le président. Monsieur Rudaz, je transmettrai, mais peut-être sans votre enthousiasme…

M. Pierre Rumo (T). J'aimerais signaler à M. Rossiaud – vous transmettrez, Monsieur le président – qu'il a parlé des employés de la Ville de Genève, mais en oubliant les autres affiliés de la CAP. Il peut lire, dans le rapport d'activité de la CAP, à la page 27, la liste des employeurs affiliés au 31 décembre 2005. Il y a la Ville de Genève, les Services industriels de Genève et – si j'ai bien compté – 42 communes de notre canton. Il faut donc élargir le cercle des affiliés de cette caisse de pension au niveau communal et cantonal. Je n'ai pas trouvé les deux communes qui n'en font pas partie. Il y a également l'Association des communes genevoises, le Centre sportif de Sous-Moulin, le Groupement intercommunal de la protection civile du Salève et l'Organisation de protection civile de la Seymaz.

Je pense que tous ces employeurs ont bien calculé leur plan financier en proposant ces places de parking et, même s'ils avaient mal calculé, je ne crois pas que ces dix places entraîneraient un gouffre financier pour la CAP. Au contraire,

je pense – et c'est là le calcul de la CAP – que cela permet justement un plan financier réaliste et adéquat pour ce PLQ. Le Parti du travail maintient donc son refus de l'amendement du groupe des Verts.

M. Sébastien Bertrand (AdG/SI). Je voudrais dire premièrement que nous sommes heureux de constater que plus personne ne remet en cause le fond de ce PLQ au niveau, notamment, de la mention du caractère social qui doit s'y trouver. Tant mieux si l'on ne revient pas sur ces questions-là, nous en sommes très heureux!

En second lieu, j'aimerais relever, et je m'adresse aussi à nos cousins du groupe A gauche toute! – Parti du travail, que, dans certains quartiers populaires, aujourd'hui en ville de Genève, il n'y a même pas une voiture par habitant. Effectivement, dans ce PLQ, avec l'amendement proposé pour limiter le nombre de places de parking au nombre de logements, on est dans un compromis qui, à nous, A gauche toute! – SolidaritéS, nous semble acceptable. Nous nous associerons donc à l'amendement qui consiste à limiter la création de places au nombre de logements, puisque, nous semble-t-il, cela va dans le bon sens. Ce serait au moins un signal pour ne pas multiplier l'espace affecté à la seule voiture, alors que ce n'est pas vraiment à l'ordre du jour, quoi qu'en pensent certains représentants du lobby des voitures.

M^me^ Sarah Klopmann (Ve). Je prends la parole une deuxième fois, car j'ai l'impression que certaines personnes n'ont pas encore bien compris ce que nous, les Verts, essayons d'expliquer, en particulier M. Rudaz. Les gens pensent que la CAP gagnera plein d'argent avec la location de parkings, mais la construction d'une seule et unique place de parking souterraine coûte 30 000 francs. Vous multipliez ce montant par 26 et vous obtenez le prix du parking souterrain. Alors, s'il n'est pas rempli, le porte-monnaie ne sera pas rempli non plus! Si les places de parking sont trop nombreuses en surface, la CAP n'arrivera jamais à remplir le parking en sous-sol.

Le problème aux Ouches est d'ailleurs assez grave et je vous demande, Mesdames et Messieurs, de ne pas faire la même chose ici.

M. Philippe Herminjard (R). Ce soir, le groupe des Verts veut nous faire un cours de gestion financière d'une caisse de pension, en particulier pour quelques places de parc qui, a priori, paraîtraient surnuméraires dans un premier temps et ne rapporteraient rien à la caisse de pension. Mais, évidemment, vous l'aurez compris, c'est tout le contraire! Je voudrais le rappeler ici, le groupe des Verts

n'a simplement pas la notion du marché des places de parc en ville de Genève. Il suffit de mettre son nez dans les petites annonces et de s'intéresser à ce genre de marché pour se rendre compte qu'il n'y aura aucun problème pour la location, voire la vente, en tout cas pour en tirer bénéfice. Je ne retiens en aucune manière la leçon de gestion à ce niveau-là, au contraire, et je renvoie les Verts à leur étude des marchés financiers…

Accessoirement, je les rendrai un peu plus prudents quant à l'avenir, parce qu'ils ne vont pas tarder à nous proposer – et je tiens le pari ce soir déjà… – de supprimer des places de parc en surface dans le cadre d'un PLQ qui, pas très loin d'ici, pourrait voir le jour. Les véhicules parqués sur ces places en surface – supprimées à la demande des Verts – devront bien, d'une manière ou d'une autre, être stationnés si possible dans les parkings, de façon à ne pas gêner la voirie, les piétons, les cyclistes. La démonstration est donc faite ici que le besoin en parking souterrain est bien réel dans ce quartier. Evidemment, nous refuserons l'amendement des Verts.

M. Guy Jousson (T). A mon humble niveau, j'aimerais remettre l'église au centre du village en ce qui concerne la position de mon groupe, ce soir, au sujet dudit parking. S'il y a un groupe loyal au sein de l'Alternative, sensible à maints arguments de nos cousins les Verts, c'est bien le Parti du travail! Nous nous sentons donc tout à fait libres par rapport à un certain nombre de sujets.

Ce n'est pas parce que nous gardons 26 places en sous-sol qu'il faut absolument en bannir dix en surface. La raison qui sous-tend notre position est celle-ci. Il s'agit de logements sociaux et cela veut dire que des ouvriers habiteront là; ils doivent souvent se lever très tôt et certains d'entre eux auront peut-être besoin de leur voiture pour aller, par exemple, chercher de la marchandise et se rendre sur des chantiers très éloignés. En revanche, des personnes laisseront leur voiture sur une place de parc et utiliseront les transports publics ou d'autres moyens de déplacement; elles doivent donc pouvoir laisser leur voiture sur une place de parc. Enfin, il faut accepter que des hommes et des femmes qui travaillent toute la journée ne puissent pas demander aux visiteurs qu'ils ont la chance de recevoir d'emprunter le bus, surtout s'ils viennent d'endroits éloignés, du canton de Vaud ou de France voisine. C'est une liberté que nous voulons respecter.

Cela confirme ce que nous disons souvent: la voiture n'est ni de gauche ni de droite et, si nous en prônons une utilisation bridée, nous voulons aussi respecter la liberté des gens.

M^me^ Nicole Valiquer Grecuccio (S). Au nom du Parti socialiste, j'aimerais soutenir fermement les propos du préopinant du groupe des Verts, Eric Rossiaud,

parce que, là, nous parlons de logement économique, pour ne pas dire de logement social. Toutes et tous, ici. vous avez affirmé que la CAP construirait économique. Quand on a un immeuble de trois étages sur rez, on a un immeuble de petit gabarit; or, dans n'importe quel plan financier, on sait que le nombre de places en sous-sol peut grever considérablement le plan financier, d'autant plus que, là, il n'y a que 16 logements. Nous soutenons l'argument des Verts, pour qui, étant donné l'existence de parkings habitants en sous-sol, les places supplémentaires créées en surface, forcément plus économiques que celles en sous-sol, seront immanquablement privilégiées par des habitants aux revenus modestes et moyens. C'est normal.

En conséquence, on se retrouvera avec le phénomène décrit par le préopinant du groupe des Verts: les parkings en sous-sol seront vides, comme dans d'autres fondations immobilières, ce qui grèvera considérablement les plans financiers. Nous ne disons en aucun cas qu'il ne faut pas construire de parkings. Nous disons simplement qu'il faut éviter de se retrouver avec des parkings en sous-sol vides qui grèvent le plan financier, avec des répercussions immanquables sur les loyers, qui iront en augmentant.

Enfin, comme nous avons privilégié un travail architectural avec le bâti existant, c'est-à-dire en conservant des jardins, des surfaces vertes, nous avons la possibilité, avec l'espace libéré, de favoriser un meilleur espace public, donc une meilleure habitabilité, un meilleur lien entre le logement et les espaces extérieurs. Finalement, nous concilions et les besoins en mobilité, y compris en mobilité voiture, et les besoins en espace public.

M. Olivier Norer (Ve). Je suis désolé d'intervenir une deuxième fois, mais je tiens à préciser une chose – quelquefois, j'ai l'impression d'être mal entendu, mal écouté, donc je répète. Il ne s'agit pas, dans le cadre de cet amendement, d'une attaque contre le libre choix d'utilisation de la voiture ou autres, il s'agit juste d'un regard sur une utilisation rationnelle, en l'occurrence, de l'espace dévolu à la voiture, non pas pour justifier ou non un choix, mais pour éviter des pertes d'espaces et d'argent.

Si vous vous rendez dans la zone du quartier d'Aïre – par exemple pour aller manger les gambas à gogo au Café-Restaurant du Furet – vous n'aurez jamais un seul problème de parking. Je ne comprends pas cette espèce de procès d'intention que certaines personnes peuvent faire aux auteurs de l'amendement, au groupe des Verts, à leurs camarades socialistes et à A gauche toute! – SolidaritéS.

D'ailleurs, je m'interroge en regard d'un autre objet sur lequel la population a pu voter au niveau communal, en l'occurrence le Mervelet. Je rappelle que nous avons voté en commission une réduction du nombre de places de parking sur les trois projets de PLQ et que le projet du Mervelet a été accepté à l'unanimité.

J'ai peu entendu les partis opposés à notre amendement ce soir dénoncer une attaque du libre choix du mode de transport dans le cadre du quartier du Mervelet. D'ailleurs, même le comité SOS logement – qui ne regroupe pas un conglomérat d'Alternatives en Birkenstock! – mettait en avant, dans les argumentaires en faveur du PLQ du Mervelet issu du vote du Conseil municipal, le fait que le nombre de parkings était raisonnable. C'est vraiment par réalisme, parce qu'il y a énormément de places libres dans le quartier, que nous vous invitons à voter cet amendement. Il n'est, somme toute, pas la mer à boire!

M. Alexis Barbey (L). Je prends juste la parole pour rassurer les Verts, parce que les groupes favorables au libre choix des moyens de transport n'ont pas changé leur fusil d'épaule. Ils n'ont pas modifié leur manière de voir sur ce projet et l'objet de la votation du Mervelet était très différent de la proposition dont nous parlons maintenant. Nous n'entrerons pas en matière sur l'amendement des Verts et nous voterons le projet tel qu'il est.

Mis aux voix, l'amendement de M^me^ Klopmann est refusé par 39 non contre 34 oui.

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté tel qu'il a été amendé en deuxième débat est accepté à la majorité (1 opposition et 3 abstentions du groupe des Verts).

Il est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu la demande du Département du territoire;

vu les objectifs d'aménagement décrits dans le texte et dans la légende du plan;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – De donner un préavis favorable au projet de plan localisé de quartier N° 29132-207 sur quatre parcelles situées à l'angle de la rue Camille-Martin et de l'avenue d'Aïre, en zone de développement 3.

Art. 2. – D'encourager la Caisse d'assurance du personnel de la Ville de Genève et des Services industriels de Genève à participer à l'effort de promotion du logement social.

Le troisième débat ayant eu lieu, l'arrêté devient définitif.

6. Rapports de majorité et de minorité de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 19 janvier 2005 en vue de l'ouverture d'un crédit de 1 975 000 francs, ramené à 1 420 000 francs, destiné à l'étude d'un élargissement du pont du Mont-Blanc pour l'aménagement de pistes cyclables et des raccords aux rives (PR-387 A/B)[1].

Suite du premier débat

M. Georges Queloz (L). Tout à l'heure, lorsque nous avons débattu de la motion préjudicielle, j'ai eu le sentiment que nous traitions du renvoi en commission d'une proposition et non pas d'un rapport de commission. Puis M. Ferrazino, comme à son habitude, a profité de cette motion préjudicielle pour se borner – il venait de nous parler des bornes rétractables – à nous dire que c'était un renvoi d'ascenseur, que c'était de la politesse. Pour ma part, Monsieur Ferrazino, je souhaiterais que vous soyez moins borné et plus rétractable… *(Rires.)*

Cela dit, pour le groupe libéral, la position est claire, simple à expliquer, et l'avantage, après avoir siégé quelques années dans un hémicycle comme celui-ci, est qu'on possède une mémoire. Je rappellerai alors à ceux qui l'auraient oublié que le Conseil municipal a fermé la circulation aux véhicules sur le pont des Bergues pour la réserver uniquement aux cyclistes, et les aménagements pour améliorer l'accès à ce pont font l'objet d'une autre proposition que celle qui nous est soumise.

Tout à l'heure, nous avons un peu oublié que cette proposition concerne un crédit d'étude qui débouchera sur une proposition d'ores et déjà chiffrée à 17 millions de francs. Nous le savons, étant donné que le crédit d'étude représente à peu près les 10% de la réalisation des travaux, nous sommes donc plus proches de 20 millions de francs… Et cela pour environ 400 m de piste cyclable! Mesdames et Messieurs, dans bien des domaines, nous devons faire des choix. Nous devrons rénover et agrandir le Musée de l'horlogerie, l'Alhambra, et nous avons

[1] Rapports, 2495.

un projet pour une nouvelle Comédie qui dépasse largement les prévisions. Là, curieusement, c'est l'objet d'un concours, pour un projet qui coûtera entre 70 et 80 millions de francs, puisqu'un chiffre de 70 millions, plus ou moins 20%, nous a été annoncé et qu'un crédit d'étude de 4 millions nous a été proposé… Comme il a toujours été dit que le crédit d'étude se montait à 10% de la réalisation des travaux, la proposition serait donc d'environ 20 millions de francs pour 400 m de piste cyclable, alors que, 50 m plus loin, il y a de quoi traverser le Rhône!

Mesdames et Messieurs, par les temps qui courent, cette proposition me paraît simplement irrecevable. Après tout ce qui a été dit sur les aménagements par rapport à la traversée de la rade et à des objets d'une telle envergure, j'ose espérer qu'on se préoccupe aussi des pistes cyclables et de tous les moyens de déplacement à chaque fois qu'on entreprend quelque chose d'important. En effet, cela coule de source de penser aux cyclistes lors de la réalisation d'un nouvel aménagement. Mais, aujourd'hui, vouloir dépenser une telle somme n'est pas sérieux. Je suis persuadé que vous n'allez jamais mettre en œuvre une telle proposition pour 20 millions de francs! J'ai dit.

M^me^ Frédérique Perler-Isaaz (Ve). J'aimerais réagir aux propos du préopinant. Quand le pont du Mont-Blanc a été élargi au cours des cinquante dernières années, cela a coûté très cher, et dire qu'il faut faire des choix pour 400 m de piste cyclable, eh bien – Monsieur le président, vous transmettrez à M. Queloz – les Verts ont fait le choix de voter ce crédit d'étude! Je vous explique pourquoi. Lors du débat d'entrée en matière, c'est vrai, nous étions un peu dubitatifs face à ce projet de raccord aux rives, qui nous laissait songeurs compte tenu du coût de réalisation prévu. M. Queloz articule un montant de 20 millions… Mais ce n'est pas vrai et, s'il lit le rapport de majorité correctement, il verra que les services ont confirmé que les travaux étaient désormais estimés à 10 millions. Mais je suis d'accord avec M. Queloz, cela reste tout de même un peu onéreux.

Dans le rapport soumis ce soir à notre Conseil, il faut considérer que les services et la commission des travaux ont cherché à diminuer les coûts, si bien que ce crédit d'étude passe de près de 2 millions à 1 420 000 francs. Cela porterait donc le coût global de l'opération à environ 10 millions pour le pont et pour les quais. On a avancé, certes pas beaucoup, mais un petit peu. Pourquoi ces travaux sont-ils si coûteux? Parce que les travaux de génie civil sont chers et qu'on cherche aussi à maintenir tous les moyens de transport sur le pont du Mont-Blanc, ce qui, évidemment, complique les choses. Il n'en reste pas moins que Genève est une des dernières villes sans pistes cyclables en continu qui permettent aux cyclistes de passer d'une rive à l'autre sans danger, lesquels cyclistes espèrent quand même, depuis des années, une solution à cet endroit. Cette situation n'a que trop duré, et ce d'autant que le nombre de cyclistes augmente chaque jour sur ce pont.

Car il faut tout de même se rendre compte que les cyclistes ne sont pas des gens qui se promènent ou font du tourisme; ceux-ci travaillent et ont besoin de pistes cyclables pour se rendre rapidement sur leur lieu de travail. Il ne s'agit plus de considérer le vélo comme un instrument de loisir, mais de déplacement. Je rappellerai qu'un vélo de plus, c'est une voiture de moins et que cela permet tout de même aux personnes obligées d'utiliser leur automobile de mieux circuler. Il s'agit aussi de considérer que ce n'est pas un privilège de demander un raccord des rives, que cette piste cyclable soit enfin réalisée sur le pont du Mont-Blanc. Ainsi, les cyclistes seraient mis sur un pied d'égalité avec les automobilistes.

Ce projet n'est pas encore réalisé puisque nous en sommes au stade du crédit d'étude. Nous attendons que le Conseil administratif, qui est favorable à cet aménagement, nous présente très rapidement une proposition que nous pourrons voter en vue d'une réalisation prochaine.

J'aimerais encore vous dire que je me suis rendue au Danemark, à Copenhague, au mois de septembre. Le niveau de vie dans ce pays est un peu plus élevé que le nôtre et j'ai pu voir qu'une passerelle réservée aux piétons et aux cyclistes allait être inaugurée. Elle a coûté quelque 60 millions de couronnes, soit à peu près 14 millions de francs suisses. Les Danois l'ont construite car Copenhague est une ville exemplaire en matière d'aménagements cyclables, et c'est un plaisir de se déplacer à vélo pour se rendre, par exemple, à son travail, et ce en toute sécurité.

Hier, un article de presse – M. Bonny l'a rappelé tout à l'heure et vous l'avez certainement tous lu – proposait, pour le même trajet, trois solutions différentes: la première respectait totalement la loi et la troisième ne la respectait plus du tout! Mais il se trouve que c'était la plus rapide… Si nous avions ce «U» cyclable à Genève, nous pourrions, nous les cyclistes, nous déplacer en trois minutes en toute sécurité et sans enfreindre la loi. Pour nous les Verts, ce type d'équipement nous paraît essentiel au XXI^{e} siècle, car il encouragera ceux qui ont encore peur de se déplacer à vélo à l'utiliser pour se rendre à leur travail.

Vous l'aurez compris, les Verts voteront ce crédit d'étude. Et nous sommes convaincus que le Conseil administratif pourra nous envoyer une proposition très rapidement et – pourquoi pas? – encore moins chère que les devis déjà réalisés.

M. Roman Juon (S). En période électorale – je suis peu concerné, mais mon parti oui – il est clair que nous accepterons ce crédit d'étude. Nous ne pouvons pas faire autrement, nous nous devons d'accepter une telle proposition. Le problème de la sécurité des cyclistes et la fluidité du trafic ne peuvent passer que par là.

Comment peut-on encore ergoter et dire que cela coûte trop cher? Un digne représentant du Parti libéral parle de 20 millions… C'est n'importe quoi, c'est de la vente de tapis qu'on essaie de faire ici… Vous savez pertinemment, vu qu'il y a de la répétition, que le crédit d'étude ne se monte pas à 10% du coût total des travaux, mais à environ 7 ou 8%. Le montant annoncé de 10 millions de francs est donc plus juste. D'ailleurs, le signal a été donné à la commission des travaux, puisque des économies ont déjà été proposées; d'autres seront certainement à faire, notamment sur les honoraires d'architectes.

Pour les socialistes, le principal est que cette passerelle soit construite rapidement. Ne faisons pas de saucissonnage! Il y a un contrôle du respect du site de la rade par différentes commissions de sauvegarde du patrimoine, à qui nous pouvons faire entièrement confiance. Le plan global a été élaboré en 1850, pour aboutir à la rade que vous connaissez vingt ans plus tard. Nous n'allons pas commencer à faire un petit bout par-ci, un autre par-là. Ce serait une manière de retarder le projet et, à mon avis, la droite enfourche vraiment un mauvais cheval de bataille. Lors des élections du 25 mars prochain, le peuple dira ce qu'il en pense. Mais il en est convaincu, cette passerelle doit se faire rapidement pour la sécurité des cyclistes et des piétons. Pour le moment, ceux qui traversent à pied ou à vélo le pont du Mont-Blanc – ils ne sont certainement pas nombreux à le faire du côté de la droite! – ont peur, car c'est très dangereux, il y a du forcing, des dérapages et des risques d'accident.

J'enjoins au Conseil administratif – il est très occupé, mais il consacrera certainement du temps pour mettre en route ce chantier – de demander les autorisations nécessaires pour la réalisation de cette passerelle dans les délais les plus brefs, pour le bien de tout le monde.

M. Guy Dossan (R). Le groupe radical n'est pas, comme certains l'ont dit ce soir, contre les aménagements cyclables, il est simplement pour des aménagements cyclables lorsqu'ils sont raisonnables. Or nous ne sommes pas certains que ce qui est présenté avec la proposition PR-387 soit vraiment raisonnable. Nous sommes bien conscients que des problèmes existent pour traverser le pont du Mont-Blanc, mais nous ne sommes pas sûrs que l'étude de plusieurs solutions soit une bonne chose. Ne devrait-on pas plutôt en privilégier une et l'examiner? Avec cette proposition, on dresse un panel de solutions et Dieu sait ce qu'il en ressortira…

De l'avis du groupe radical, il faudrait déjà savoir ce que nous laisserons sur ce pont. Pour nous, il faut donner la priorité à certains modes de locomotion. Pour l'instant, malheureusement, la traversée de la rade n'est qu'un projet, et le trafic individuel ne peut pas passer ailleurs que sur ce pont, puisque c'est la première

possibilité pour changer de rive. C'est vrai, la circulation est très importante et on ne fera jamais de ce pont une passerelle bucolique pour piétons…

Pour les transports publics, c'est la même chose: ils emprunteront ce pont. On nous a dit que le tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) passerait sur les ponts de l'Ile et que les trolleybus et les bus – dont le nombre ira certainement en s'accroissant – resteront probablement sur le pont du Mont-Blanc. J'ai oublié de dire que, lorsque les trams emprunteront les ponts de l'Ile, il y a bien des chances que le trafic individuel se reportera aussi sur le pont du Mont-Blanc. Pour faire circuler ces deux modes de transport, on ne peut pas enlever des pistes de circulation; même si certains ont envie de le faire, ce ne serait pas accepté. Cela risquerait de bloquer la circulation à Genève et il est évident que ce n'est pas souhaitable pour nous, les radicaux. Par contre, je soupçonne des gens parmi nous de vouloir arriver à ce but un jour ou l'autre…

Plusieurs solutions ont été proposées pour faire passer les cyclistes et les piétons. D'abord, il s'agirait d'attribuer un côté du pont aux cyclistes et l'autre aux piétons. Cette solution nous paraissait logique au départ, mais nous nous sommes aperçus qu'il était ridicule de laisser les piétons côté aval, puisque c'est justement le pont qui permet aux nombreux touristes d'admirer la rade en été – d'ailleurs, on a souvent de la peine à passer tant il y a du monde… Nous pensions mettre les cyclistes sur le pont en amont, mais on nous a dit que ce n'était pas possible, parce qu'il fallait traverser les deux carrefours à l'entrée du pont, de chaque côté.

Alors, pourquoi ne pas élargir le pont? On nous a expliqué que si cela pouvait être fait au milieu du pont, cela n'irait pas aussi bien du côté du Jardin anglais, au long duquel il est plus difficile d'installer une piste cyclable. Il serait souhaitable de la faire passer au milieu, mais ce n'est pas possible. On se retrouverait donc comme maintenant, avec la piste cyclable côté Jardin anglais, du côté du lac. Il y a aussi beaucoup de monde en été et, pour les piétons, c'est un peu la sélection naturelle, comme pour traverser entre les passages du Tour de France… Il a été dit que les cyclistes travaillent – visiblement, ce n'est pas le cas des piétons! – et qu'ils doivent aller vite. Mais, le dimanche, beaucoup de cyclistes ne travaillent pas et font tout de même une étape du Tour de France! A mon avis, il faut être attentif à ce que l'on fait.

Nous sommes arrivés à une dernière solution, et M. Queloz en a parlé tout à l'heure, à savoir utiliser ce qui existe. A l'époque, je vous rappelle que le pont des Bergues a été fermé uniquement pour le rendre aux cyclistes et aux piétons, afin qu'ils puissent traverser le lac et la rade en toute sécurité. Mais quand nous donnons la main, on nous prend le bras, et ce qui nous est proposé maintenant, c'est le pont du Mont-Blanc. Mais où s'arrêtera-t-on? Nous pourrions trouver un arrangement pour favoriser une piste cyclable continue par le pont des Bergues. Il y a probablement quelque chose à faire pour organiser la traversée des pistes

cyclables jusqu'au pont des Bergues, pour utiliser ce qui existe déjà, et cela coûtera certainement moins cher que 10 millions de francs. Je crois que parcourir quelques centaines de mètres en plus à vélo, mais de façon parfaitement sécurisée, est tout à fait acceptable, plutôt que de vouloir traverser à tout crin ce pont qui, sauf erreur, est le plus fréquenté d'Europe.

Mesdames et Messieurs, je ne comprends pas pourquoi on s'acharne à vouloir faire passer des vélos sur le pont du Mont-Blanc. Il existe une autre alternative, malheureusement pas pour tous, mais au moins pour les cyclistes: favoriser ce qui existe et l'améliorer. Nous savons qu'il se trouve à Genève des artères où on ne pourra pas faire passer tout le monde – comme certains le voudraient – en y avantageant tout à la fois les vélos, les transports publics, les voitures et les piétons. Le pont du Mont-Blanc est une de ces artères, il faut le reconnaître.

A l'heure actuelle, compte tenu de la situation financière de notre Ville, nous n'avons pas les moyens de dépenser entre 10 et 20 millions de francs. Il faut chercher une solution plus économique qui pourrait être en tout cas aussi sécuritaire ou sécurisée, comme vous voulez. On nous propose là une solution qui risque fort de n'être pas géniale, qui aura des inconvénients et qui ne donnera pas satisfaction. Nous aurons probablement dépensé beaucoup de millions pour pas grand-chose. Pour cette raison, nous estimons que les solutions présentées dans cette proposition PR-387 ne sont pas judicieuses. Il y a probablement autre chose à faire et nous refuserons cette proposition.

M. Georges Queloz (L). Avec les chiffres, nous entendons différentes choses, et il faudrait tout de même savoir… D'un côté, M^me^ Perler-Isaaz dit que la proposition est de 10 millions et, de l'autre côté, M. Juon dit que, pour 10 millions, on nous demande un crédit d'étude de 2 millions – c'est donc 20%! Ce qui est grave, c'est que nous avons perdu la notion du franc et je vais vous la rappeler en vous donnant une image: 1 million de francs, c'est 12 cm d'épaisseur de billets de 1000 francs; 1 milliard de francs, c'est la hauteur du jet d'eau. En les mettant bout à bout, 1 million, c'est la largeur de la plaine de Plainpalais et 1 milliard, c'est Genève-Delémont ou, si vous préférez, Genève-Sierre.

Mesdames et Messieurs, 2 millions de francs pour un crédit d'étude – c'est la somme demandée aujourd'hui – représentent le salaire d'un fonctionnaire pendant vingt ans. Mais n'attend-on pas un résultat avant vingt ans d'un fonctionnaire chargé de ce travail? J'ose espérer que, même s'ils sont cinq, ou dix, nous aurons la solution au bout de deux mois.

M. Pascal Rubeli (UDC). Je ne vais pas faire le débat sur la question de savoir si le pont du Mont-Blanc doit être aménagé de cette manière-là ou d'une

autre. Ce n'est pas ce qui sensibilise le plus l'Union démocratique du centre, bien que, pour nous aussi, les cyclistes doivent pouvoir se déplacer de manière sécurisée dans notre belle ville de Genève. Comme l'a dit M. Queloz, certains des éléments liés aux chiffres nous surprennent énormément. On partait de 20 millions de francs et on arrive maintenant à 10 millions. Il n'en demeure pas moins que le crédit d'étude qui sera voté s'élèvera à 1 420 000 francs – il ne faut pas se leurrer, c'est ce qui se passera… Ces 1 420 000 francs représentent un pourcentage extrêmement élevé par rapport aux 10 millions hypothétiques, alors que M. Juon nous disait tout à l'heure que ce serait 7 ou 8%.

C'est ce million et demi qui nous paraît excessif, compte tenu de l'état des finances de la Ville, que tout le monde connaît ici. C'est cette relation entre l'investissement hypothétique, qu'on imagine à 10% au minimum, voire à un peu plus, et le crédit d'étude qui nous gêne profondément. Sachant tout de même que ce que vous souhaitez en matière de traversée sera voté, étant donné la majorité dans ce Conseil, sur le plan du principe, nous refuserons ce crédit d'étude.

M. Sébastien Bertrand (AdG/SI). Tout d'abord, en introduction, j'aimerais remercier M. Alain Dupraz de son excellent rapport de majorité, grâce auquel nous nous rendons compte de l'ensemble de la problématique. Puis – une fois n'est pas coutume – je voudrais aussi remercier le rapporteur de minorité, M. Queloz, et les gens qui ont défendu sa position, MM. Dossan et Rubeli. Ils m'ont permis de me replonger dans le premier débat auquel j'ai participé il y a trois ans, dans ce Conseil municipal, puisque nous y discutions de la motion M-390, dont j'étais cosignataire, en faveur du principe général du «U» cyclable bidirectionnel autour de la rade. Les arguments n'ont pas varié et vous ressortez aujourd'hui les mêmes choses, même si votre rapport est très bien écrit, je le reconnais, à part les insultes – «stupide», «ridicule», des mots que vous avez l'habitude de manipuler – proférées à l'encontre de vos adversaires politiques. Mais nous y sommes habitués, ce n'est donc pas plus gênant que cela.

J'en viens plutôt au fond de vos oppositions, parce que c'est cela qui nous intéresse aujourd'hui. Effectivement, on retrouve un argument central, selon lequel, derrière la promotion de la possibilité de se déplacer à pied ou à vélo, il y a le soupçon que notre objectif final serait en fait de bloquer la circulation automobile en ville. Je vous réponds que nous n'avons pas besoin, me semble-t-il, de faire grand-chose: elle se bloque toute seule! En effet, la circulation automobile atteint partout le niveau de congestion, quelle que soit la ville où l'on se trouve, il faut le reconnaître.

Hier, Mesdames et Messieurs de l'Entente, je vous ai associés à M. Sarkozy; aujourd'hui, je reviens un peu en arrière pour vous comparer plutôt à M. Pompidou, qui avait de grandes idées sur l'avenir de la ville de Paris. On se rappelle

les projets Pompidou, en grande partie réalisés, les voies sur berges… Par chance – malgré le dépit qu'en ressent encore aujourd'hui M. Rossetti, qui m'en avait fait part il y a quelques années – elles n'ont pas vu le jour à Genève. Quel dommage, on n'a pas pu avoir des autoroutes sur les berges! Voilà un projet d'aménagement que vous pourriez toujours ressortir, puisque cela semble être encore votre volonté de mettre des voitures partout. Heureusement, aujourd'hui, l'urbanisme des villes, en général, a pris un tour un peu différent des ambitions pompidoliennes de l'époque, même si M. Rossetti s'en faisait encore le porteur…

Quant à savoir s'il faut faire passer des cyclistes sur le pont du Mont-Blanc, vous demandez pourquoi vouloir absolument des cyclistes… Mais, pour reprendre votre discours qui consiste à dire «laissons faire!» – c'est, de façon générale, le leitmotiv de la droite – oui, mais les cyclistes ont envie d'emprunter ce pont. Personnellement, et c'était mon argument il y a trois ans, je dis tant mieux si les piétons et les cyclistes utilisent aussi le fameux pont des Bergues! D'ailleurs, entre parenthèses, l'espace cycliste y est envahi par les piétons, mais cela se passe plutôt bien et se gère facilement.

Cependant, à vélo, on veut parfois se déplacer d'un point A à un point B rapidement, or dans les débats de commission n'apparaît que cette notion de cyclotourisme. Alors, d'accord, le pont des Bergues est parfait pour le cyclotourisme. Par contre, si vous voulez passer rapidement d'une rive à l'autre, il faut évidemment emprunter le pont du Mont-Blanc. Récemment, un journaliste d'un important quotidien de la place a, suite à une polémique, fait le test pour voir comment aller des Pâquis aux Eaux-Vives rapidement à vélo. Il a pu corroborer la demande importante des cyclistes pour emprunter ce pont du Mont-Blanc.

J'aimerais maintenant développer un peu cet aspect, parce que les arguments du rapporteur de minorité me paraissent intéressants. Je reprends les uns après les autres les arguments de l'excellent rapport de M. Queloz – je le remercie encore une fois – et je lis que si la proposition actuelle coûte cher, c'est à cause du refus de l'Office des transports et de la circulation de laisser passer les cyclistes sur la chaussée existante… Nous prenons acte de ce refus et tout le monde est arrivé à la conclusion qu'il fallait faire passer les vélos sur un espace propre. Ensuite, vous dites – c'est assez intéressant, parce que c'est en continuité directe avec le discours habituel de la droite, je me permets de le relever – que la demande des voitures est pour sa part incompressible. En fait, il y a une demande et il faut la satisfaire, à la façon de Pompidou, qui disait: «Voilà, il y a une demande, on va créer des autoroutes urbaines un peu partout.» A l'époque, un grand architecte suisse avait même proposé de faire passer des autoroutes sur les toits des immeubles… Mais c'est un autre temps et tout le monde l'aura compris aujourd'hui!

Vous écrivez une autre phrase excellente, à mon avis: «… la population imagine qu'il y a toujours plus de trafic.» Mais, c'est un fait, le trafic total aug-

mente, malgré les modestes mesures que nous tentons de prendre. Les chiffres de l'Office fédéral du développement territorial et de l'Office fédéral de la statistique montrent une augmentation des kilomètres parcourus chaque jour dans ce pays et, surtout, pour les loisirs. Le domaine du travail connaît une augmentation plus faible et les chiffres pour d'autres champs d'activités sont à peu près stables. Je suis donc malheureusement obligé de constater la part toujours prépondérante des transports à propulsion pétrolière. Mais de là à dire que cela relève de l'imaginaire de la population, comme vous l'écrivez… Non, ce n'est pas l'imaginaire, il y a effectivement une augmentation.

Alors, comment réagir? Faut-il absolument s'adapter? C'est-à-dire raser des pâtés de maisons, comme on voulait le faire quand M. Rossetti avait proposé de détruire tout l'espace au bord des quais, notamment les immeubles de la rue des Etuves. A cette époque-là, on s'adaptait à la demande automobile…

Je continue de lire les arguments du rapport de minorité. Il est dit qu'à la rue de Lausanne «la vie sociale et économique est devenue impossible sur ce tronçon», depuis que des aménagements ont été faits. Nous n'avons pas les mêmes échos ni les mêmes sources. Vous parlez, comme d'habitude, des commerçants, mais il se trouve qu'un nombre impressionnant de bistrots ont tenu terrasse cet été. Elles étaient fréquentées, alors qu'elles ne l'étaient pas à l'époque où l'espace dévolu aux voitures occupait l'ensemble de cette espèce de goulot qu'était la rue de Lausanne. La rue de Lausanne a vraiment pris «de la gueule» – pardonnez-moi l'expression! – aujourd'hui, c'est un endroit où il fait bon vivre. Je n'aurais pas pu tenir ce discours il y a quelques années.

Enfin, j'en viens à la question du coût global de l'élargissement du pont. Effectivement, c'est un problème, cela coûte cher, c'est impressionnant. Mais j'aimerais quand même mettre ces coûts en comparaison – s'ils étaient, comme nous l'espérons, dévolus à un axe important pour les cyclistes – avec d'autres coûts qui nous ont été communiqués à la suite d'une étude comparative sur les subventions cachées pour les transports automobiles dans différentes localités, notamment allemandes et suisses. Nous avons là des chiffres très intéressants. Ils nous disent que, chaque année, les collectivités publiques confondues sur le territoire de la Ville de Genève, en subventions cachées, dépensent 60 millions de francs pour la voiture. Si on compense avec les rentrées que cela occasionne, il reste quand même 40 millions de francs par année qui sont dépensés à corps perdu pour ce que vous pouvez qualifier de main invisible. Pour moi, ce n'est pas une main invisible, c'est une affaire de choix politique!

Au nom de mon groupe A gauche toute! – Solidarités, et je crois au nom de l'ensemble de l'Alternative, nous voulons agir politiquement. Or, pour agir politiquement dans l'aménagement de notre ville, nous voulons donner une place à l'écomobilité, notamment aux cyclistes et aux piétons. *(Applaudissements.)*

M. Robert Pattaroni (DC). Notre parti, après avoir étudié la question de près, votera oui à cette proposition, avec un certain nombre de remarques néanmoins. Nous sommes aussi du côté de ceux qui souhaitent la réalisation, un jour, d'un véritable plan d'aménagement de la rade et des quais – vous savez à quoi je fais allusion – et nous pensons qu'il vaut la peine d'étudier, dans cette perspective, le projet d'une nouvelle traversée de la rade.

En considérant les éléments de cette proposition PR-387, on se rend compte à quel point le pont du Mont-Blanc, quelle que soit l'évolution du projet d'aménagement, quel que soit l'aboutissement de la réflexion sur la traversée de la rade, restera un passage tout à fait stratégique. Ce n'est pas possible autrement, en tout cas pour les cinquante prochaines années, si ce n'est pas plus. D'ailleurs, Jules César l'avait bien vu à l'époque: un peu plus près, un peu plus bas, mais c'était quand même une bonne idée.

Depuis longtemps déjà, dans bien des partis, il a été dit à diverses reprises qu'il fallait étudier l'évolution de ce pont en matière de circulation. Les partis de l'Entente l'ont compris et des propositions ont été étudiées pour l'élargissement du pont, indépendamment des cyclistes. Ensuite, comme nous le savons, le projet d'agrandissement du parking sous-lacustre du Mont-Blanc est à bout touchant; il semble rallier une majorité, y compris dans les partis gouvernementaux de l'Alternative. Ce sont les dernières nouvelles en notre possession. Nous nous trouverons bientôt devant une réflexion globale sur l'avenir de ce pont, même si la question de la traversée pour les cyclistes n'est pas prise en compte.

Par voie de conséquence, nous avons considéré que la contribution de la Ville peut être précisément de bien traiter ce problème à partir d'une interpellation des cyclistes. Mais, de toute façon, l'étude prendra forcément en compte tous les éléments des transports publics, y compris ceux soulevés par le Parti radical. Mieux vaut être partie prenante de cette étude et de la réflexion sur l'évolution de la fonction du pont, plutôt que de se trouver dépassés par d'autres intervenants, à commencer par le Canton.

Je tiens à relever, pour ceux qui rêvent encore de convaincre les cyclistes de traverser le pont des Bergues, que cela ne fonctionne pas et une nouvelle campagne d'information ne suffira pas à convaincre les gens, simplement pour des raisons pratiques. Les automobilistes, les conducteurs de camion, les piétons prennent le chemin le plus court. On le voit dans les villages, lorsque les piétons bravent l'interdiction de traverser un pré: petit à petit, ils font un chemin, parce que c'est plus pratique… Donc les cyclistes, comme les automobilistes ou les piétons, pensent qu'il est plus facile de traverser le pont du Mont-Blanc que de faire un détour.

En conclusion, nous soutenons cette proposition, mais nous nous joignons au souhait des Verts exprimé tout à l'heure de ne pas déboucher automatiquement

sur un projet de 20 millions de francs. Habituellement, quand un crédit d'étude est de 2 millions, nous pensons que le montant de la construction sera de l'ordre de 20 millions. Là, nous faisons confiance au Conseil administratif, compte tenu du contexte lié au projet du Canton et, en particulier, à l'agrandissement probable du parking sous-lacustre, pour arriver à une intervention de la part de la Ville susceptible de résoudre ce problème des cyclistes à moindre coût.

M. Guy Jousson (T). On peut parfois être en faveur de places de parking et aussi de pistes cyclables. En ce qui concerne le pont du Mont-Blanc, nous pensons qu'il y a de la place pour tout le monde, même si, c'est vrai, en l'état, le passage sur la chaussée est absolument impossible pour les cyclistes. Mais, dans le projet qui peut être imaginé, il ne s'agit en aucun cas de construire forcément une nouvelle voie qui serait une piste cyclable. On peut garder le pont comme il est, avec la même structure, en rajoutant une petite surface supplémentaire, mais pas absolument réservée aux cyclistes.

Ce crédit est assez important et il nous a fait un peu tiquer. En effet, nous aurions préféré que la commission aille plus loin dans son travail. Mais nous avons l'espoir secret que ce qui ressortira de ce crédit d'étude sera loin d'un ouvrage à 20 millions.

Nous avons déjà réfléchi à ce qui se dit au niveau d'une nouvelle traversée de la rade et, pour nous, une grande traversée payée par la Confédération a évidemment déjà tout notre acquis! Bien entendu, nous soutiendrons cette proposition PR-387.

M^me^ Nicole Valiquer Grecuccio (S). Au nom du groupe socialiste, j'aimerais dire que certains conseillers municipaux, dans cette salle, ont la mémoire bien courte. En effet, nous avons voté en mars 2006 – cela ne fait donc pas de nombreux mois – la motion M-390, intitulée «Piste cyclable autour de la rade», dont la première invite demandait précisément de «créer des voies réservées distinctes pour le passage des piétons et des cyclistes sur le pont du Mont-Blanc en réalisant une passerelle piétonne légère, suspendue côté lac, et en créant une piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir actuel, côté lac». Non seulement cette motion avait été votée à l'unanimité de la commission de l'aménagement et de l'environnement, mais également par ce même Conseil municipal, par 45 oui contre 7 non. Nous pouvons reconnaître qu'une partie du groupe libéral s'y était opposé, mais je cite un commissaire de l'Union démocratique du centre, qui disait: «Nous ne reviendrons donc pas sur notre position en commission et nous soutiendrons cette motion.» Un commissaire radical – qui aura le plaisir, j'imagine, de se reconnaître – déclarait: «Notre belle rade de Genève mérite d'être mise en valeur (…).» Un peu plus loin, il disait: «(…) nous soutenons ce projet (…).»

A un moment donné, quand on soutient des principes, on soutient aussi les réalisations.

Le président. Merci, Madame Valiquer Grecuccio. Vous êtes la mémoire de ce Conseil!

M. Gérard Deshusses (S). Mon intervention est quelque peu personnelle. Je dois sans doute être un grand naïf – finalement, arrivé à l'âge que j'ai, c'est peut-être une qualité – car quand j'arrive dans ce plénum, en principe, j'y viens avec l'idée que je vais travailler avec vous toutes et tous, que nous allons construire ensemble quelque chose qui tienne la route. Puis, au fil des discussions, je suis quelque peu déçu et, ce soir, je le suis tout particulièrement, parce que j'ai l'impression qu'en matière de trafic motorisé quelques-uns et quelques-unes, dans cette salle, livrent un combat d'arrière-garde. Il ne s'agit pas de savoir s'il va falloir réduire ou non ce trafic, nous savons qu'il le faut impérativement, parce que nous avons des réalités qui s'appellent, notamment, les normes fédérales OPAir et OPB (ordonnances fédérales sur la protection de l'air et sur la protection contre le bruit). Nous savons qu'il y a des contingences, des réalités incontournables, par exemple, que les énergies ne sont pas toutes renouvelables et que celles utilisées par le trafic motorisé ne le sont pas et qu'elles s'épuisent. Nous savons aussi que le climat, tel qu'il va ces temps, ne va pas bien du tout et que les conséquences économiques à court terme – parce que 2050, c'est à très court terme – seront énormes.

En conséquence de quoi nous devrions tous savoir que, prioritairement, on doit favoriser des types de mobilité qui sont très précis: les transports publics et la mobilité douce illustrée par les cyclistes et les piétons et, à terme peut-être, quasiment exclusivement cela. Mais parmi nous, certains vendent l'idée qu'on pourra se déplacer avec des véhicules motorisés privés dans les prochaines décennies. Ce n'est pas réaliste, c'est même faux, nous savons bien qu'il faudra en passer par autre chose!

Peut-être bien que le projet de la passerelle du pont du Mont-Blanc est onéreux, mais il sera toujours moins onéreux que les conditions qui nous seront mises impérativement, notamment, par les assurances, en 2018, quand il s'agira d'avoir réalisé les travaux de protection par rapport aux normes OPAir et OPB sur nos propres bâtiments, ou de rembourser les frais de maladie occasionnés à la population de notre commune. Cela a déjà été décidé sur le plan fédéral. Ce crédit de 1,9 million de francs qui débouchera sur 10 millions, ce jour-là, et il est proche, nous risquons de le regretter tout simplement.

Puis, le pont des Bergues, ce n'est pas un choix délibéré que de l'avoir livré aux cyclistes et aux piétons. Dans ces années-là, les années 80 – j'étais dans cette

assemblée, c'était à l'époque du conseiller administratif Ketterer – si nous l'avons fait, c'est parce que ce pont était menacé de ruines et que nous n'avions pas les moyens de le restaurer. Par conséquent, nous avions dit: puisque les véhicules motorisés sont trop lourds et qu'ils ne peuvent plus passer, on n'y laisse aller que les cyclistes et les piétons. Une autre majorité pourrait imaginer, et ce serait vraiment un combat d'extrême arrière-garde, de le réparer totalement et de le rouvrir à la circulation. Tout est possible toujours et surtout quand on nie des réalités simples. Ce soir, j'ai cette impression-là et je suis un naïf un peu dégrisé… *(Applaudissements.)*

M. Georges Queloz, rapporteur de minorité (L). Tout à l'heure, j'ai entendu la préopinante socialiste dire que nous avions décidé, en acceptant une motion, d'envisager d'avoir des principes. Alors, une fois qu'on a les principes, peu importe la facture, on commande! Mais cela n'est pas dans nos habitudes, au groupe libéral. Je voulais le rappeler à cette assemblée et, surtout, à ceux qui n'ont pas eu en main mon rapport de minorité auquel vous avez fait référence, Monsieur Bertrand – vous transmettrez, Monsieur le président.

Je respecte et je comprends votre décision politique. Elle vous appartient et c'est votre responsabilité d'être tentés de dire: on veut réduire le trafic et dissuader l'automobiliste. C'est votre droit, mais la question se pose d'une autre manière. Mesdames et Messieurs de l'Alternative, depuis que vous êtes au pouvoir, vous avez été sauvés par le gong, ainsi que tout ce Conseil municipal, lors des comptes. En effet, à chaque fois, les comptes ont été meilleurs que ce que nous attendions, heureusement. Pourquoi? Parce que, en quinze ans, il y a 51 000 habitants et 15 000 pendulaires de plus dans le canton, et que, surtout, l'impôt à la source, qui arrive sans retard, nous permet d'avoir des résultats meilleurs et une situation saine sur le plan économique.

Je m'en réjouis, puisque nous pouvons ainsi faire face à nos engagements et à notre budget de fonctionnement. Mais cela occasionne des déplacements et, comme par hasard, tout à coup, on n'en tient plus compte. Comprenez alors que nous acceptions une augmentation du nombre de véhicules, parce que, par définition, ce sera proportionnel! Je vous invite sérieusement à réfléchir à cet élément et à le prendre en considération. Mais, de toute façon, cela ne change rien: ce crédit d'étude est exorbitant. Je vous invite donc à renvoyer en commission cette proposition PR-387 pour une nouvelle étude.

M. René Winet (R). Mesdames et Messieurs, je vous rappelle que tous les débats que nous avons ce soir sont partis de la motion M-378, qui visait à une interdiction des cyclistes sur le pont du Mont-Blanc et sur ses trottoirs. Mais cette

motion, un peu trop restrictive, était devenue caduque, à la suite de la motion préjudicielle M-391 pour une passerelle piétonnière suspendue à ce pont. Puis une troisième motion, la M-390, avait été déposée, qui demandait une piste cyclable autour de la rade.

Maintenant, j'aimerais me concentrer sur la sécurité des piétons sur les trottoirs. En effet, trois ans ont passé et rien n'a été entrepris à cet égard. Il est vrai que la commission a traîné aussi. Aujourd'hui, nous devons voter un crédit d'étude de 1,9 million de francs pour un investissement d'environ 20 millions, proposition qui reviendra dans cette enceinte, et cela prendra peut-être encore deux ans. Mais, chaque jour, on voit un afflux supplémentaire de cyclistes qui roulent sur la chaussée et les trottoirs du pont du Mont-Blanc. Et vous tolérez cela! Le Parti radical n'est pas d'accord, parce que nous estimons que la sécurité des piétons est importante.

Le Conseil administratif investit des sommes et du personnel pour bloquer le trafic des voitures à la rue du Rhône et il met des agents à gogo pour distribuer des amendes aux automobilistes. Sur le pont du Mont-Blanc, je n'ai jamais vu un agent s'adresser à un cycliste pour lui demander de ne pas emprunter le trottoir, mais la route, car ce pont n'est pas interdit aux vélos. Un cycliste peut traverser le pont du Mont-Blanc ou le pont des Bergues, il a le choix.

Ce soir, Mesdames et Messieurs, j'aimerais vous sensibiliser à cet aspect. Les automobilistes, à la rue du Rhône, sont frappés d'amendes, mais les vélos, souvent plus dangereux que les voitures, ne le sont pas. Les cyclistes qui transitent sur les trottoirs du pont du Mont-Blanc risquent de faire du mal aux piétons et de provoquer des accidents très graves. Je vous prie de bien réfléchir dans ce sens-là. Vous voterez probablement cette proposition – vous avez la majorité – mais vous prenez alors vos responsabilités. Le sujet sera encore discuté, ensuite arrivera la proposition pour les travaux, mais, entre-temps, Mesdames et Messieurs, qui tiendra compte des problèmes sur les trottoirs du pont du Mont-Blanc?

Le président. Pour la précision des débats, la commission des travaux, après son travail, a réduit d'à peu près un quart la somme initialement demandée; nous sommes donc passés de 1 975 000 francs à 1 420 000 francs. Nous voterons donc sur cette somme.

M. Sébastien Bertrand (AdG/SI). Je vais rapidement répondre à M. Winet. J'ai bien entendu qu'il revenait sur sa motion M-378, qui demandait l'interdiction des vélos sur le pont du Mont-Blanc et qui considère les vélos comme beaucoup plus dangereux que les voitures. Je ne répondrai pas, car les gens qui nous enten-

dent se sont certainement déjà fait leur opinion. La mienne est bien différente de la vôtre, Monsieur Winet, vous vous en doutez…

J'aimerais encore ajouter ceci à ce qui a été dit excellemment par mon collègue M. Gérard Deshusses. Tout à l'heure, je vous ai parlé uniquement de la réalité de la ville. Une ville est là et on ne va pas la détruire pour y mettre plus de voitures, mais M. Deshusses a raison d'ajouter cette question de la santé des populations. J'aimerais préciser que les chiffres des subventions cachées pour les transports automobiles que j'ai donnés tout à l'heure ne prennent pas en compte les coûts occasionnés par la pollution de l'air et le bruit. Vous vous en doutez bien, de tels coûts sont très difficiles à estimer, mais on peut imaginer leur importance. Ils seront de plus en plus considérables si on continue à favoriser le transport le plus polluant, notamment les voitures de plus en plus grosses, lesquelles, comme le disait un de vos collègues hier, ne manqueront pas de se multiplier. Observer cela sans agir relève d'un fatalisme un peu triste, me semble-t-il.

M. Philippe Herminjard (R). Tout à l'heure, la droite a été accusée de bétonner les quais de la rade. Bien sûr, je m'inscris en faux contre cette assertion! Nous sommes pour la qualité de la vie en ville et tout particulièrement autour de la rade, n'en déplaise à M. Juon, qui vocifère dans son coin. Quitte à encourir le reproche de bétonner, j'aimerais ici même bétonner la position des radicaux de la Ville à ce sujet, en disant et en répétant que nous soutenons la traversée de la rade pour les vélos, pour les piétons, pour les patineurs – qui créent aussi des problèmes de cohabitation avec les piétons sur le quai du Mont-Blanc – pour les véhicules à moteur et encore plus pour les transports publics. Tous ces usagers doivent pouvoir traverser cette rade dans les meilleures conditions possibles.

Je rappelle la position de M. Cramer, magistrat écologiste de la République et canton de Genève, qui, me semble-t-il, s'est déclaré favorable à une traversée de la rade. Je trouve donc assez cocasse que la Ville de Genève vienne dire qu'elle va s'occuper des vélos et faire sa propre traversée… De son côté, le Canton va étudier un projet plus global, vraisemblablement un peu plus ambitieux, piloté par M. Cramer. Nous sommes une nouvelle fois devant le cas typique d'un doublon entre la Ville et l'Etat, en tout cas face à un problème de mauvaise communication entre le Conseil d'Etat et le Conseil administratif. Il y a là confusion de compétences entre les différentes autorités.

J'aurais souhaité – c'est la raison de la motion préjudicielle M-648 – revoir ce projet, saucissonné avec la traversée des cyclistes, et que nous menions une étude beaucoup plus vaste et ambitieuse pour une traversée intelligente pour tous les usagers mentionnés, et qu'une véritable concertation entre la Ville et l'Etat puisse avoir lieu. Finalement, ce crédit de 2 millions environ doit être mieux utilisé dans le cadre de l'étude globale d'une traversée pour tous. A ce niveau-là,

nous devons nous en référer à la sagesse du magistrat écologiste M. Cramer. A mon avis, sa vision est beaucoup moins étroite que celle de la seule Alternative de la Ville de Genève.

Le président. Ainsi que je l'ai déjà signalé, nous voterons non pas sur près de 2 millions, mais sur 1 420 000 francs, montant amendé par la commission des travaux. Que cela soit bien clair!

M^me^ Frédérique Perler-Isaaz (Ve). Beaucoup de choses ont été dites ce soir, mais j'ai peu entendu parler de respect envers les cyclistes. Pourtant, ceux-ci ont aussi besoin de se déplacer en toute sécurité! J'ai entendu qu'on est d'accord pour des aménagements cyclables, mais à des prix raisonnables. On a évoqué la nécessité de trouver peut-être une solution plus économique, car, lorsqu'on nous donne la main, on nous prend le bras… Mesdames et Messieurs, je vous pose la question suivante: par quel miracle un aménagement pour des cyclistes coûterait-il moins cher qu'un aménagement pour des automobilistes? Mais pour quelle raison? Est-il plus mince? Plus léger? Non, les travaux de génie civil pour les aménagements de circulation sont aussi coûteux pour les vélos que pour les automobiles!

Je vous demande ici de ne pas considérer le cycliste comme une quantité négligeable. Nous, les cyclistes, nous avons aussi le droit de nous déplacer en toute sécurité et nous le revendiquons.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Lorsque les partis de l'Entente parlent des projets d'aménagement de la rade, les arguments ne sont pas toujours très convaincants, c'est le moins que l'on puisse dire. C'est peut-être parce qu'ils ne viennent pas avec des projets et des forces de proposition, mais que toute leur énergie se limite finalement à contrecarrer et à combattre l'Alternative qui, elle, n'a de cesse de venir avec des propositions concrètes pour améliorer l'aménagement de la rade.

C'est vrai, et je remercie M^me^ Valiquer Grecuccio de l'avoir rappelé, lorsque nous sommes au stade des déclamations, vous, les partis de l'Entente, vous faites partie du jeu. On vous retrouve et vous êtes d'accord de soutenir, peut-être un peu mollement, des propositions, mais dès qu'il s'agit de passer aux actes, vous trouvez tous les arguments pour contrecarrer. Je disais que vos arguments n'étaient pas convaincants, j'aurais pu dire aussi qu'ils n'étaient pas toujours très cohérents.

Je peux prendre deux exemples qui viennent d'être donnés. Je n'imagine rien, je ne fais que reprendre les propos que j'ai entendus de MM. Queloz et Hermin-

jard, selon qui c'est trop cher. Je vous remercie, Monsieur le président, d'avoir rectifié le prix exact, car quand M. Queloz parle de chiffres, c'est très évasif et aléatoire. Ce n'est pas 2 millions de francs, ni 20 millions, ni 200 millions, parce que vous avez proposé pas mal de chiffres assez différents dans le temps record de votre intervention. Mais, comme le président l'a rappelé tout à l'heure, grâce à un travail positif de la commission des travaux – Monsieur Winet, cela a pris peut-être du temps, mais le résultat est là – le montant a été réduit de 25% et il est désormais de 1 400 000 francs. Nous parlons donc de cela. MM. Queloz et Herminjard, la bouche en cœur, nous disent que c'est beaucoup trop cher, mais que nous proposent-ils? La traversée de la rade, laquelle, comme chacun sait, coûte 1 milliard de francs! Au niveau de la cohérence, vous m'accorderez que ce n'est pas d'une grande évidence…

Nous parlons maintenant de ces projets touchant uniquement le pont du Mont-Blanc et d'une proposition d'encorbellement pour les cyclistes. Ce soir, Mesdames et Messieurs des partis… J'allais dire, de l'Entente, mais je ne mettrai pas le Parti démocrate-chrétien dans le même sac, parce que je salue M. Bonny et M^me^ Rys qui se sont démarqués positivement sur ces projets. Cette position les honore, et je crois qu'il m'incombe de le relever. J'ai aussi entendu M. Pattaroni. Il disait être très attentif au fait que le coût doit être le plus réduit possible. Je le remercie de l'avoir rappelé, parce que si le crédit est de 1 400 000 francs, c'est précisément grâce à l'étude de plusieurs variantes, parmi lesquelles vous choisirez, au final, soit la moins onéreuse, soit la plus harmonieuse, soit peut-être une variante cumulative. Mais il faut faire des études pour connaître les résultats et nous ne pouvons pas, comme cela, d'un revers de main, dire: «Faisons travailler un fonctionnaire!»

Monsieur Queloz, nous connaissons le peu d'égards que vous avez pour la profession des architectes. Vous l'avez démontré avec vos petits camarades à propos des édicules de la rade, projet tout de même issu d'un concours dont le jury était majoritairement composé de professionnels de la branche. Nous constatons que vous n'avez pas plus d'égards pour les ingénieurs, malgré tout leur travail pour l'agrandissement du pont du Mont-Blanc, sur lequel passent plus de 80 000 voitures par jour. Je ferme ici la parenthèse. Nous sommes tous maintenant édifiés par votre attitude envers les professionnels de ces métiers.

Mais, aujourd'hui, vous avez réussi quelque chose que je ne pensais pas voir dans cette enceinte: vous avez doublé sur la droite le Touring Club Suisse (TCS) – ce n'est pas bien de doubler sur la droite, Monsieur Queloz! Vous avez doublé le TCS! Il suffit d'ailleurs de se référer à une annexe du rapport de majorité… Je remercie son auteur de l'avoir insérée, puisque le TCS salue cette proposition PR-387 et déclare – noir sur blanc – ne pas être du tout opposé à ce crédit d'étude. C'est vous dire que vous êtes de plus en plus seuls, Mesdames et Messieurs les

libéraux… C'est vrai, vos cousins radicaux sont toujours là pour vous soutenir plus ou moins mollement; M. Winet essaie de trouver des arguments. Je remercie le Parti démocrate-chrétien d'avoir eu la sagesse de se démarquer de cette mauvaise guerre.

Vous avez dit tout à l'heure, Monsieur Queloz, et avec vous le groupe libéral, que les bornes rétractables étaient peut-être une obsession de la part de celui qui vous parle. Mme Nicole Valiquer Grecuccio rappelait tout à l'heure les grands principes selon lesquels il nous faut une belle rade… Alors, lorsque nous avons des propositions pour concrétiser ces engagements, je vous demanderai d'essayer d'être moins rétractable sur vos propres principes, ce qui nous permettra peut-être d'aller de l'avant.

Monsieur Pattaroni, on le redit ici comme on l'a dit en commission, nous reviendrons avec les quatre variantes et il appartiendra ensuite au Conseil municipal de faire le choix de la variante la moins onéreuse. Elle sera, si vous le souhaitez, bien inférieure à 10 millions pour un résultat qui améliorera considérablement cette situation.

Mesdames et Messieurs, je ne sais pas si vous montez de temps en temps sur un vélo, mais si cela vous arrive et que vous traversez le pont du Mont-Blanc, comme je le fais assez souvent, je n'emprunte jamais la chaussée. Je préfère être en infraction sur le trottoir que de risquer ma vie, tel un kamikaze, en traversant le pont du Mont-Blanc. Je vous remercie de m'avoir donné cet exemple, parce que cela montre notre obligation, comme pouvoir public, d'agir le plus vite possible pour créer une situation qui permette à tout un chacun d'utiliser la chaussée conformément à la législation. Tel n'est pas le cas aujourd'hui. M. Dossan l'a rappelé, le pont du Mont-Blanc sera de plus en plus sollicité par les lignes de bus, puisque les ponts de l'Ile serviront à l'extension de la ligne du TCOB. Ce report sur le pont du Mont-Blanc rendra d'autant plus dangereux le passage des vélos sur la chaussée. Les cyclistes seront donc de plus en plus nombreux à utiliser le cheminement piétonnier, raison pour laquelle le projet que nous vous proposons ce soir, sur lequel nous travaillons depuis trois ans, devient encore plus urgent.

Il sera d'autant plus urgent dans quelques années, car nous enregistrons de plus en plus de cyclistes en ville de Genève. C'est un bon point pour la politique de l'Alternative de la Ville de Genève et il est normal de réaliser des infrastructures en conséquence. D'ores et déjà, je vous remercie de voter ce crédit. *(Applaudissements.)*

Le président. Merci, Monsieur le conseiller administratif. Le dernier coup de pédale sera pour M. Didier Bonny dans ce long débat…

M. Didier Bonny (DC). Si j'ai appuyé sur le bouton, Monsieur le président, c'était à cause du début de l'intervention de M. Ferrazino, qui a parlé des groupes de l'Entente. C'est vrai, c'est facile, mais, au cours de son discours, il s'est rendu compte que le groupe démocrate-chrétien, sur ce point-là, se démarquait de l'Entente. Nous ne pouvons que le remercier de l'avoir souligné.

Si je prends la parole, c'est pour faire remarquer que le Parti démocrate-chrétien sait trier le bon grain de l'ivraie et sait quand les propositions sont bonnes et quand elles sont moins bonnes. C'est l'avantage d'un parti comme le nôtre de ne pas être dogmatique, au contraire de la plupart des groupes dans ce Conseil municipal. C'est aussi l'avantage de la voie du centre qui, nous l'espérons, grandira, comme le nombre de cyclistes ne fait qu'augmenter.

Le président. Merci, Monsieur le nouveau cycliste. Monsieur Rielle, vous avez la parole comme dernier orateur.

M. Jean-Charles Rielle (S). Je ne parle pas très souvent, Monsieur le président, comme vous le savez, et là c'est en qualité de médecin que je m'exprime. A la fin d'une longue discussion dans mon parti, il restait encore une personne qui trouvait ce montant de 10 millions de francs très important. Mais il faut savoir que cette somme représente à peu près le coût d'une vingtaine d'accidents graves. Sachant cela, cette personne a changé son vote et c'est à l'unanimité que nous avons accepté cette proposition.

S'il reste encore dans cette salle quelques personnes qui pensent que 10 millions c'est cher pour le passage en toute sécurité de milliers de cyclistes sur le pont du Mont-Blanc chaque jour, et éviter ainsi ne serait-ce qu'une vingtaine d'accidents sur plusieurs années, que ces personnes changent d'avis ce soir et votent ce crédit d'étude! *(Applaudissements.)*

Deuxième débat

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté amendé par la commission est accepté par 47 oui contre 23 non (1 abstention).

Il est ainsi conçu:

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 la loi sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE);

vu le plan cantonal de mesures sur l'ordonnance sur la protection de l'air;

vu l'initiative populaire demandant un réseau cyclable acceptée par le peuple le 4 juin 1989;

vu les motions M-378, M-390 et M-391;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 420 000 francs destiné à l'étude de l'élargissement du pont du Mont-Blanc pour l'aménagement de pistes cyclables.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 420 000 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. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, l'étude sera amortie en 5 annuités.

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

7.a) Rapport de la commission des sports et de la sécurité chargée d'examiner la motion de M^mes^ Béatrice Graf Lateo, Martine Sumi-Viret, MM. Gérard Deshusses, Jean-Louis Fazio, Jean-Charles Rielle, David Carrillo, Roman Juon, Jacques Mino et Pierre Rumo, renvoyée en commission le 24 octobre 2005, intitulée: «Nouvelles compétences pour les agents de sécurité municipaux (ASM)» (M-549 A)[1].

Rapport de M. Christian Zaugg.

La commission des sports et de la sécurité, présidée par M. Pierre Rumo, s'est réunie à deux reprises: le 12 janvier et le 9 mars 2006 et a auditionné les motionnaires, M. Antonio Pizzoferrato, chef du Service des agents de ville et du domaine public, M. Jacques Dimier, commandant des agents de sécurité municipaux, et M. Christian Cudré-Mauroux, commandant de la gendarmerie genevoise, dans le but d'examiner cette motion.

Les notes de séances étaient prises par M^me^ Gisèle Spescha, que le rapporteur tient à remercier ici de l'excellente qualité de son travail.

Rappel de la motion

La police cantonale, en sous-effectif, n'effectuant pas systématiquement certaines tâches qui amélioreraient la qualité de vie en ville, le Conseil municipal demande au Conseil administratif de négocier avec le Canton de nouvelles compétences pour les agents de sécurité municipaux (ASM):

– contrôle de la vitesse dans les zones 30 km/h – comme cela se fait en ville de Zurich;
– possibilité de verbaliser en cas de débarras sauvages et d'abandon d'épaves de vélo et de faire enlever ces objets.

Séance du 12 janvier 2006

Audition des motionnaires

M. Rielle indique à la commission que M^me^ Graf Lateo, qui ne peut être présente ce soir, a rédigé quelques notes qui stipulent que dans le canton de Neuchâtel on a commencé à mettre en place des patrouilles mixtes composées d'agents de la police cantonale et de la police municipale. M. Rielle poursuit en relevant

[1] «Mémorial 163^e^ année»: Développée, 2694.

que les auteurs de la motion souhaitent élargir encore les compétences des ASM en leur permettant de verbaliser les automobilistes qui commettraient des excès de vitesse. Il termine son introduction en mettant le doigt sur une désillusion palpable chez de nombreux usagers des zones 30 km/h qui, devant le comportement irrespectueux de certains automobilistes, ne s'y sentent plus en sécurité.

Le président indique alors à tout un chacun que la convention relative aux tâches des ASM ne contient pas encore un certain nombre de dispositions qui ont été acceptées, il y a quelque temps, par le Conseil d'Etat et le Conseil administratif.

Un commissaire rappelle que cette motion a pris naissance à la commission des travaux et à la commission de l'aménagement et de l'environnement où le problème des excès de vitesse dans les zones 30 km/h a été évoqué à de nombreuses reprises. Il y était apparu que les équipements de radar à mettre en place étaient très coûteux. Cet argument avait été déterminant et c'est la raison pour laquelle cette piste avait été abandonnée.

Un membre de la commission estime quant à lui que les ASM ont suffisamment de tâches à remplir et qu'il ne convient pas d'en rajouter, car la coupe est pleine.

Un commissaire relève que les ASM ont, d'ores et déjà, de nombreuses compétences et que la seule prérogative qui leur manque encore est bien de pouvoir verbaliser les automobilistes qui ne respectent pas les limites de vitesse en ville.

Un conseiller municipal estime qu'il convient d'entreprendre un débat de fond dans lequel l'ensemble du cahier des charges des ASM doit être remis à plat.

Un participant ajoute que la problématique des tâches des AM et des ASM doit être prise comme un tout. Il convient tout d'abord de dresser un état des lieux, car les missions des uns et des autres ont considérablement varié dans les faits. Les ASM sont amenés de plus en plus à remplir des tâches de prévention et de maintien de l'ordre public qui les conduit à devenir des policiers municipaux. Il en va de même avec les AM, qui reprennent des missions abandonnées par les ASM: fermeture des chaînes, information à la population et bientôt, si le Conseil d'Etat l'accepte, des tâches relatives au contrôle des dépôts ménagers sauvages.

Le curseur repart dans l'autre sens et un commissaire estime qu'il faut en revenir au cahier des charges originel. Il s'étonne, par exemple, que les agents n'amendent pas les cyclistes qui utilisent les trottoirs.

Un commissaire renchérit en relevant que la Voirie s'occupe avec une certaine efficacité des dépôts sauvages et qu'il n'est donc pas nécessaire de confier cette tâche aux AM.

Un participant manifeste quelques doutes en ce qui concerne les prétendues incivilités commises par les cyclistes sur les trottoirs et demande la liste des amendes mises en 2005 afin de pouvoir juger sur pièce.

Un conseiller municipal en revient à l'idée de dresser un état des lieux. Il estime également qu'il convient de renforcer les prérogatives des ASM mais également celles des AM. Il propose également d'auditionner l'Office cantonal de la mobilité (OCM) afin de connaître l'efficacité des dispositions matérielles (seuils de ralentissement, dispositions diverses) qui permettent un respect de la limitation de la vitesse dans les zones 30 km/h.

Différentes propositions sont donc faites, parmi lesquelles les auditions du Service des agents de ville et du domaine public, du Département des institutions ainsi que de l'OCM.

Toutes ces auditions sont acceptées à l'unanimité.

Séance du 9 mars 2006

Le président indique pour information à la commission que l'OCM n'a pas répondu favorablement à la demande d'audition qui lui a été adressée.

Première partie

Audition de M. Antonio Pizzoferrato, chef du Service des agents de ville et du domaine public, et du major Jacques Dimier, commandant des agents de sécurité municipaux

M. Pizzoferrato relève d'entrée que la motion M-549 met en avant deux points: le contrôle de la vitesse dans les zones 30 km/h, la possibilité de verbaliser en ce qui concerne les débarras sauvages et les épaves de vélo. Il s'agit donc d'une certaine amplification de compétences que les ASM ont déjà en grande partie.

Un commissaire demande à M. Pizzoferrato quelles seraient les compétences supplémentaires que son service aimerait voir augmentées.

M. Pizzoferrato ne voit pas très bien lesquelles. La loi sur la police ne permet pas, en l'état des choses, aux ASM de procéder à des contrôles de vitesse dans les zones 30 km/h. Pour le reste, il ne voit pas très bien ce que l'on pourrait demander de plus.

La même question étant posée au major Dimier, celui-ci considère qu'en dehors des contrôles de vitesse les agents ont d'ores et déjà toutes les compétences requises et que le seul véritable problème qui se pose est un manque récurrent d'effectifs.

Un conseiller municipal aimerait avoir une idée des tâches qui sont considérées comme prioritaires par le commandant.

M. Dimier estime que tout ce qui touche à la prévention, à l'ordre public, à la salubrité, à la circulation, aux marchés et à la quiétude dans les parcs est prioritaire. Il essaie donc de remplir au mieux ces missions avec les moyens dont il dispose.

M. Pizzoferrato stipule que les nouvelles attributions des ASM permettent mieux qu'auparavant de gérer chaque dossier dans son ensemble.

Un commissaire s'étonne donc de constater que, malgré ces nouvelles prérogatives, on rencontre encore de nombreux débarras sauvages.

M. Dimier précise qu'il ne s'agit pas d'un problème de prérogatives mais d'effectifs. Il en profite pour bien expliquer à la commission de quelle manière les agents interviennent pour les débarras sauvages ou les épaves de vélos. Les débarras sont signalés à la Voirie qui se charge d'intervenir dans les plus brefs délais. Il n'est, par contre, pas toujours facile de verbaliser car, pour ce faire, il faut avoir constaté l'infraction et connaître l'identité du contrevenant. Cela ne retient toutefois pas son service qui a entrepris, via les îlotiers de quartier, tout un travail auprès des concierges d'immeubles. Les épaves de vélos sont, quant à elles, signalées au Service des automobiles et de la navigation qui se charge de les enlever. Ce travail se fait systématiquement dans une proportion de 95%.

Un participant demande au commandant Dimier si cette politique porte ses fruits.

Le major répond par l'affirmative, mais il ajoute qu'il faut constamment reprendre les choses, sans quoi de mauvaises habitudes s'installent.

Un commissaire constate que, si les tâches des ASM sont «tirées vers le haut» et ressemblent de plus en plus à celles d'une police municipale, il en va de même pour les AM qui reprennent à leur compte des missions qui étaient auparavant confiées aux ASM: fermeture des chaînes, présence lors de manifestations, etc. Ayant entendu dire qu'on envisageait de leur confier le contrôle des débarras sauvages, il demande au commandant de donner quelques informations à ce sujet.

M. Dimier confirme ces propos mais relève que le Conseil d'Etat doit changer le règlement qui, en l'état des choses, ne permet pas encore aux AM d'effectuer cette tâche. Il appartient également au Grand Conseil de modifier la loi sur la police afin de permettre aux AM de pouvoir procéder à des contrôles d'identité. Ces requêtes ont été adressées à qui de droit et la Ville espère recevoir des réponses favorables de la part de l'Etat.

Un conseiller municipal aimerait en savoir un peu plus sur la manière dont les choses se sont passées.

Le major explique alors aux commissaires qu'il existe à cet égard une Commission consultative de la sécurité municipale qui comprend des représentants des communes, de la police et de l'Etat. Les propositions portant sur les missions des agents y sont préparées et présentées ensuite au Conseil d'Etat.

Le même commissaire en revient au problème de la vitesse et demande où le problème se pose.

M. Pizzoferrato considère que tout dépend de l'objectif politique que l'on se fixe. Plus que l'attribution de nouvelles prérogatives, il s'agit surtout de moyens matériels à mettre en place: radars fixes ou mobiles et donc d'investissements importants à inscrire au plan financier d'investissement. Il ajoute que, compte tenu de l'effectif des ASM, il est impossible, en l'état des choses, d'ajouter à leur cahier des charges le contrôle de la vitesse dans les zones 30 km/h.

Les ASM font-ils néanmoins appel à la gendarmerie si c'est nécessaire?

M. Dimier répond par l'affirmative et relève qu'il existe un certain nombre de situations où les ASM peuvent se trouver en difficulté; notamment lors de contrôles de sécurité portant sur des propriétaires de chien. Il leur arrive également de se trouver face à des individus (dealers, etc.) qui refusent d'obtempérer et d'être amenés à les immobiliser en attendant l'arrivée de la police cantonale. Ce type de situation comporte des dangers, car nos agents ne sont ni formés ni équipés pour intervenir contre des personnes qui utilisent parfois des armes de poing.

Un commissaire demande au major s'il estime que les prérogatives des ASM sont, de son point de vue, suffisantes.

Le major relève que l'effectif actuel ne permettrait pas d'ajouter des missions nouvelles au Service des agents de ville qui a déjà de la peine à faire le tour de celles qui lui ont été confiées. Il regrette toutefois que les ASM ne disposent pas de moyens de défense efficaces. Il ajoute également que la situation légale qui prévaut actuellement ne permet pas aux agents d'interpeller certains contrevenants et que cela n'est pas toujours bien compris de la population.

Un conseiller municipal aimerait savoir si, dans cet esprit, il ne serait pas possible d'augmenter sensiblement les compétences des AM. Ne pourrait-on pas permettre aux AM de devenir ASM?

M. Pizzoferrato indique à la commission que les conditions d'engagement ne sont pas les mêmes en ce qui concerne les ASM et les AM. Elles sont strictement réglementées au niveau cantonal pour les premiers, alors que ce n'est pas le cas pour les seconds. Le problème n'est donc pas simple.

M. Dimier ajoute que, dans les faits, quelques AM sont devenus ASM. Le problème réside notamment dans le fait que la formation des ASM de la Ville est plus poussée que celle des communes. La Ville connaît d'ailleurs à cet égard un problème de recrutement, car régulièrement quelques ASM préfèrent permuter

vers les communes périphériques où les conditions de travail sont plus intéressantes: horaires de travail plus réguliers et salaires plus élevés.

M. Pizzoferrato précise que cette situation a conduit le Conseil administratif à augmenter la caution demandée aux ASM pour effectuer le changement de la Ville vers les communes. Elles est maintenant de 30 000 francs en lieu et place des 5000 francs exigés auparavant.

Un commissaire demande si, dans le domaine de la prévention, la présence des agents en uniforme joue un rôle dissuasif. Il pense notamment au Jardin anglais.

Le commandant l'estime assez négligeable. Les dealers connaissent parfaitement les prérogatives des ASM et ne se laissent pas impressionner par leur présence.

Le même conseiller aimerait connaître les moyens qui seraient nécessaires pour mener à bien des opérations de contrôle de vitesse dans les zones 30 km/h.

M. Pizzoferrato lui répond que seuls des radars permettraient d'effectuer ces contrôles et précise que ces appareils coûtent très cher.

Un autre commissaire demande si les missions des ASM ne varient pas sensiblement d'une commune à une autre.

M. Pizzoferrato relève que c'est effectivement le cas et que les tâches des ASM dépendent passablement du contexte local.

L'âge d'entrée pour devenir ASM est-il le même d'une commune à l'autre?

Le major Dimier précise que cet âge est fixé à 35 ans.

Note du rapporteur: Des offres parues récemment dans la presse montrent que cette limite n'est pas toujours respectée dans les communes.

Un conseiller souhaiterait recevoir un tableau comparatif des salaires des ASM dans les différentes communes.

Le commandant lui répond qu'il convient d'en faire la demande à l'Association des communes genevoises. Il conclut, pour faire suite à une question du président, que le règlement relatif aux ASM du 12 mai 1999 a été modifié en septembre 2004.

Deuxième partie

Audition de M. Christian Cudré-Mauroux, commandant de la gendarmerie

M. Cudré-Mauroux a le sentiment que l'on souhaite de part et d'autre augmenter les compétences des ASM. Il relève qu'à Zurich, par exemple, la police municipale, qui dispose de toutes les prérogatives nécessaires, effectue elle-même

des contrôles de vitesse dans les zones 30 km/h. Il ajoute que des contrôles de vitesse nécessitent la mise en place de tout un appareillage qui doit être installé par des spécialistes. Ces mesures peuvent être demandées par les communes et, l'année dernière, 26 contrôles ont eu lieu dans le canton dont sept en ville de Genève. Il est donc parfaitement possible d'associer les ASM à ces démarches et M. Cudré-Mauroux voit d'un bon œil la création de patrouilles mixtes qui permettraient de mieux coordonner le travail de la gendarmerie et des agents de sécurité municipaux.

Un commissaire, dans cette idée, souhaiterait avoir des informations en ce qui concerne la Commission consultative de sécurité municipale. Le commandant en fait-il partie et y aborde-t-on des problèmes de ce genre?

M. Cudré-Mauroux répond par l'affirmative. Il précise qu'il convient de mettre maintenant en commun les ressources tout en comprenant que tout n'est pas toujours possible compte tenu de l'effectif actuel des ASM.

Un autre commissaire demande s'il n'y a pas également un problème de compétences.

Le commandant estime que l'application pure et simple de la loi permet aux ASM d'assurer des missions de prévention et de sécurité publique.

Un conseiller aimerait savoir si les gendarmes accueillent bien ce type de collaboration. Ne considèrent-ils pas parfois les ASM comme des «sous-policiers»?

M. Cudré-Mauroux pense qu'il convient de dépasser ces a priori, car les deux fonctions sont complémentaires. Les ASM sont en mesure d'infliger des amendes d'ordre et disposent dans ce domaine de toute la latitude nécessaire. Le problème se pose pour des infractions plus graves et c'est précisément la raison pour laquelle il convient de développer une meilleure collaboration entre la gendarmerie et les ASM.

Le même commissaire renchérit en évoquant l'utilisation de fréquences de radio différentes.

Le commandant relève qu'il est exact que plusieurs services utilisent des fréquences radio différentes et considère qu'il s'agit là d'un fonctionnement obsolète. Il préfère toutefois développer préalablement le travail en commun, les «synergies», avant de proposer des modifications qui pourraient ne pas être toujours bien acceptées.

Un conseiller demande au commandant ce qu'il pense du système d'affichage électronique qui indique la vitesse à laquelle on roule. Ne pourrait-on pas en installer dans les zones 30 km/h?

M. Cudré-Mauroux qui met la prévention en tête de ses priorités pense qu'il s'agit effectivement d'une très bonne idée.

Une petite discussion s'engage ensuite autour du terme «police». Pourquoi ne l'a-t-on pas conservé pour la sécurité municipale?

Le commandant ne voit pas là de problème mais il estime néanmoins qu'il y a trop d'intervenants et il souhaiterait que l'on mette en place un système plus simple et plus compréhensible pour la population.

Un commissaire relève à cet égard qu'il y a un effet «d'aspirateur» vers le haut en ce qui concerne les tâches des différents agents travaillant sur la voie publique. Les ASM devenant progressivement, dans les faits, une «police municipale», le Conseil administratif souhaite pouvoir attribuer un certain nombre de leurs tâches aux AM, notamment en matière de contrôle de la salubrité publique. Qu'en pense le chef de la gendarmerie?

M. Cudré-Mauroux, qui est sensible à une amélioration de la propreté en ville, estime que la solution passe plutôt par une meilleure gestion du temps et des ressources à disposition.

Le commandant, qui est invité à faire un peu de prospective, propose de créer une passerelle informatique entre les ASM et la gendarmerie, de manière à mieux armer les îlotiers de secteurs. Il ajoute qu'une meilleure collaboration entre les corps constitués permettrait de mettre en place une meilleure politique de prévention. Il pense également qu'il conviendrait d'autoriser les ASM à procéder à des fouilles corporelles, car cette disposition leur fait actuellement défaut et les met parfois en danger. Il n'est pas opposé non plus à ce que les ASM soient équipés d'un bâton tactique, mais il précise que, dans cette hypothèse, la loi sur la police devra être modifiée.

Un conseiller lui demande si les contrôles de vitesse aux abords des écoles se font de concert avec les ASM.

M. Cudré-Mauroux relève que des contrôles de ce type impliquant les deux entités ont régulièrement lieu dans de nombreuses communes.

Invité à conclure, le commandant plaide pour une meilleure collaboration entre la gendarmerie et les ASM et estime qu'il convient de créer des synergies. La sécurité municipale, par le truchement de ses postes bien implantés dans les quartiers, dispose de nombreuses informations et d'une bonne connaissance du terrain qui pourraient, mieux qu'aujourd'hui, être partagées entre les deux corps constitués et donc améliorer la situation qui prévaut en ville.

Discussion

L'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) estime que, devant la multitude d'informations obtenues, il convient de se donner le temps de tout assimi-

ler et elle souhaite donc remettre le vote à une séance ultérieure afin de pouvoir remanier cette motion.

Le Parti libéral constate lui aussi que les auditions ont été très denses, mais relève que la plupart des éléments qui en ressortent n'ont généralement pas de rapport direct avec la motion. Il considère, par ailleurs, que la deuxième invite est en voie de réalisation et ne voit donc aucune raison de soutenir une problématique mal étudiée. Il espère que le Conseil administratif saura tirer des enseignements positifs des travaux de cette commission et souhaite donc passer au vote.

Les Verts jugent que toutes ces informations pourront être utilisables par la suite, mais estiment que les invites de la motion sont dépassées et que, dans le meilleur des cas, il conviendrait de les modifier complètement.

Un débat s'engage donc sur l'opportunité de voter le soir même cette proposition et le président soumet donc la question au vote.

Mis aux voix, le principe de voter immédiatement la motion M-549 est accepté par 6 oui (2 Ve, 1 UDC, 2 L et 1 R) contre 5 non (2 S, 2 AdG/SI et 1 T).

Personne ne reprenant la parole, le président passe alors au vote.

La motion M-549 est refusée par 6 non (2 Ve, 1 UDC, 2 L, 1 R) et 5 abstentions (2 S, 2 AdG/SI, 1 T).

Commentaire du rapporteur: Ce vote est à prendre de manière particulière, car la majorité, voire l'ensemble de la commission estime qu'il convient effectivement d'élargir les compétences des ASM et, par voie de conséquence, celles des AM. Le problème réside dans les invites proposées qui ont été mal choisies. La requête contenue dans la première avait, il y a peu, été écartée en commission de l'aménagement et de l'environnement pour des raisons de coût (radars) et la seconde, portant sur les décharges sauvages, a d'ores et déjà fait l'objet d'une demande, adressée au Conseil d'Etat, d'attribution de cette tâche aux AM. Il s'agit donc plutôt d'un problème de forme que de fond.

7.b) Motion du 17 mai 2006 de M. Mathias Buschbeck et Mme Sarah Klopmann: «La sécurité publique commence par la sécurité routière» (M-624)[1].

PROJET DE MOTION

Considérant que:

– les accidents de la circulation routière sont la principale cause de lésions corporelles à Genève;
– l'on peut constater que de nombreuses dispositions de la loi sur la circulation routière (LCR) sont continuellement enfreintes en ville de Genève;
– depuis septembre 2004 les agents de sécurité municipaux (ASM) sont dotés de nouvelles compétences, notamment toutes les dispositions du droit fédéral sur la circulation routière sanctionnées par une amende d'ordre;
– les ASM ne peuvent pas intervenir contre les excès de vitesse, mais que la Ville de Genève peut demander à la police cantonale de le faire,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

– d'augmenter le nombre de contrôles effectués par les ASM en ville de Genève au regard de leurs nouvelles compétences;
– de demander au Département des institutions d'accroître le nombre de contrôles de vitesse de la police cantonale sur le territoire de la Ville de Genève;
– d'acquérir un radar mobile indiquant la vitesse, dans un but préventif et d'information;
– de tout mettre en œuvre afin de permettre aux différents corps de police (gendarmerie, ASM, AM – agents municipaux – de collaborer, et ce dans le plus grand respect des compétences de chacun.

[1] «Mémorial 163e année»: Annoncée, 7032.

7.c) Motion du 7 juin 2006 de MM. Simon Brandt, René Winet, Alexis Barbey et Mme Alexandra Rys: «Donnons aux ASM les moyens d'agir!» (M-625)[1].

PROJET DE MOTION

Considérant que:

– les agents de sécurité municipaux (ASM) n'ont actuellement de sécurisant que le nom et que le champ actuel de leurs compétences ne leur permet pas d'exercer leur métier en toute sécurité pour eux-mêmes ainsi que pour les citoyens;
– les conditions de travail des ASM ont considérablement évolué ces dernières années, ce dont le pouvoir politique ne s'est que partiellement rendu compte en ne donnant aux ASM qu'un moyen de défense passif comme le gilet pare-balles et pare-lames et un moyen de défense personnel tel que le spray au poivre;
– les ASM appellent de leurs vœux une évolution de leur statut, qui ne correspond plus à leur travail quotidien;
– le manque d'effectifs de la police cantonale pourrait être suppléé par une meilleure collaboration avec l'actuelle sécurité municipale, laquelle doit pouvoir jouer son rôle de proximité et de prévention de manière cohérente;
– les ASM sont des représentants de la collectivité publique et qu'il n'est pas normal qu'on refuse à ceux-ci des moyens et des compétences qu'on donne aux sociétés privées de sécurité (bâton de défense «tonfa», palpation de sécurité, etc.);
– la dénomination «police municipale» a été retirée en 1992, alors même que la dénomination «police» est internationale et donnerait une bien plus grande légitimité aux ASM dans l'exercice de leurs fonctions tout en les différenciant davantage des agents municipaux (AM), qui n'ont aucune fonction de sécurité publique;
– si rien n'est entrepris pour améliorer les conditions-cadres du travail des ASM, ce n'est malheureusement qu'une question de temps avant qu'un ASM soit gravement blessé ou tué dans l'exercice de ses fonctions,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

– équiper les radios des ASM d'une nouvelle fréquence d'urgence qui aboutirait directement auprès de la centrale de la gendarmerie pour les cas exceptionnels qui nécessiteraient une intervention des forces de sécurité cantonales;

---

[1] Annoncée, 291.

– intervenir, via les représentants de la Ville de Genève (ses représentants), auprès de la commission consultative de sécurité municipale afin que:
  – les ASM reçoivent la compétence de procéder à la «palpation de sécurité»;
  – les ASM puissent avoir un moyen de défense comme le bâton de défense «tonfa» ou le bâton tactique;
  – on redonne ou donne aux ASM la dénomination «police municipale» ou «police de sécurité municipale».

7.d) Motion du 13 septembre 2006 de Mme Nathalie Fontanet, MM. Jean-Pierre Oberholzer, Blaise Hatt-Arnold, Alexis Barbey, Armand Schweingruber et Georges Queloz: «Chiens tenus en laisse: compétence des agents de sécurité municipaux» (M-634)[1].

PROJET DE MOTION

Considérant:

– la polémique actuelle sur les chiens;
– l'article 12, alinéa 1, lettres a) et b), du règlement d'application de la loi sur les conditions d'élevage, d'éducation et de détention des chiens qui prévoit que les chiens doivent être tenus en laisse notamment dans les localités ainsi que sur les voies publiques ouvertes à la circulation, dans les promenades et quais-promenades, dans les jardins et parcs publics, ainsi que dans les emplacements analogues accessibles au public;
– les articles 1 et 4 de la Convention relative aux attributions de police des agents municipaux de la Ville de Genève, qui n'accordent aucune compétence aux agents municipaux pour constater une infraction à l'obligation de tenir son chien en laisse;
– l'article 26 de la loi sur les conditions d'élevage, d'éducation et de détention des chiens qui prévoit que les agents de sécurité municipaux sont en revanche compétents pour veiller à l'application de l'article 17 de cette loi, relatif aux obligations du détenteur d'empêcher son chien de salir le domaine public et de ramasser ses déjections;

[1] Annoncée, 1427.

– l'article 4, lettre a), de la Convention relative aux attributions de police des agents municipaux de la Ville de Genève qui dispose que les agents municipaux sont également compétents pour veiller au respect des articles 392 et 394 à 396 de la loi générale sur les contributions publiques afférents à l'acquittement par le propriétaire de l'impôt sur les chiens ainsi qu'au port de la puce électronique par l'animal;
– que force est donc de constater que les agents municipaux sont aujourd'hui compétents pour contrôler que les chiens ne salissent pas le domaine public, que les détenteurs de chien ramassent les déjections de leur animal, que le propriétaire du chien s'est acquitté de l'impôt et, enfin, que le chien est bien porteur d'une puce électronique permettant de l'identifier;
– que, en revanche, aujourd'hui, lorsqu'un agent de sécurité municipal constate qu'un chien n'est pas tenu en laisse alors qu'il devrait l'être, il doit appeler un officier de police pour faire constater l'infraction, et qu'il n'est ni en droit de demander au propriétaire de bien vouloir attacher son chien ni en droit de l'amender;
– que la police est occupée à bien d'autres tâches et n'a pas le temps nécessaire pour venir constater ces infractions;
– qu'il ne suffit pas de prévoir des réglementations, mais qu'il faut également être en mesure de s'assurer qu'elles sont respectées;
– que les agents de sécurité municipaux pourraient parfaitement, dans le cadre des tâches qui leur sont déjà imparties dans ce domaine, s'occuper de faire respecter l'obligation de tenir les chiens en laisse dans les zones énumérées par la loi,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à tout mettre en œuvre pour que les agents de sécurité municipaux disposent des compétences leur permettant de constater une infraction à l'obligation de tenir son chien en laisse.

M. Christian Zaugg, rapporteur (AdG/SI). Je crois pouvoir dire, en tant que rapporteur, que toute la commission des sports et de la sécurité souhaite augmenter les prérogatives des agents de sécurité municipaux (ASM) et, pourquoi pas, dans un même temps, celles des agents municipaux (AM).

C'est le libellé qui a conduit la commission à refuser la motion M-549 pour la raison que l'invite relative aux débarras sauvages est en voie de réalisation et qu'un contrôle de la vitesse dans les zones 30 km/h impliquerait l'achat d'équipements de radars, au demeurant très coûteux.

Toutefois, il est apparu, dans différents domaines relatifs à la prévention, au contrôle de l'identité, à la palpation dans le cas d'infractions graves et à la mise

en place d'une meilleure collaboration avec la gendarmerie, que beaucoup de choses restent encore à faire. Dans ce sens, les auditions de M. Pizzoferrato, chef du Service des agents de ville et du domaine public, du major Dimier et de M. Cudré-Mauroux, commandant de la gendarmerie, nous ont apporté un grand nombre d'informations, voire de propositions concrètes, qui figurent en bonne place dans mon rapport.

Il faut donc, à partir de là, repenser le problème. Mais attention, il y a un corollaire: on ne peut accroître les compétences des ASM et des AM que si on augmente les effectifs de notre police municipale… CQFD, comme l'on dit parfois, car nos agents ne peuvent être en même temps au four et au moulin!

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

M. Simon Brandt (R). Je prends la parole comme auteur de la motion M-625, et j'interviendrai encore tout à l'heure pour développer si nécessaire et donner notre position par rapport aux autres motions. Mesdames et Messieurs, j'ai donc le plaisir de vous présenter la motion M-625, intitulée «Donnons aux ASM les moyens d'agir!». Elle traite, comme vous l'avez tous compris, de l'extension des compétences des agents de sécurité municipaux (ASM). Un sujet qui me tient particulièrement à cœur, vu mon intérêt pour les questions de sécurité.

A la lecture de cette motion, vous voyez que nous demandons de faire intervenir nos représentants à la commission consultative de sécurité municipale, l'organe compétent créé par la loi cantonale pour donner aux ASM leurs compétences et édicter les règlements et les lois en la matière. Dans cette motion, nous demandons simplement des conditions de travail améliorées, efficientes et sécurisantes pour les ASM eux-mêmes et la population. Premièrement, un ASM doit avoir la compétence de procéder à une palpation de sécurité, c'est-à-dire fouiller quelqu'un quand les circonstances l'exigent. Avec la loi actuelle, un ASM a le droit de passer les menottes à une personne, mais pas de la fouiller. Ainsi, quand un ASM passe les menottes à quelqu'un dans la rue à la suite d'une intervention qui a mal tourné, il l'amène à la gendarmerie et c'est le policier qui doit effectuer la fouille. Il y a eu parfois des cas assez dramatiques, où un gendarme pensait que l'ASM avait fouillé la personne, étant donné qu'il lui avait passé les menottes, et ce n'est qu'après avoir mis la personne au violon que le gendarme se rendait compte que l'ASM ne l'avait pas fouillée. On retrouvait alors sur le quidam un couteau, ou je ne sais quoi encore. Heureusement, il n'y a jamais eu de drame. Mais mieux vaut prévenir que guérir!

Deuxièmement, nous demandons que les ASM reçoivent un bâton de défense tactique ou un bâton tonfa. En gros, il s'agit d'une matraque portée à la ceinture et utilisée pour l'autodéfense. M. Hediger, en début d'année – il était encore le magistrat en charge des ASM – a donné aux ASM des gilets pare-balles et pare-lames. Mesdames et Messieurs, si on donne des gilets pare-balles et pare-lames aux ASM, c'est parce qu'on estime que leur travail peut être dangereux. Pourquoi alors leur donner un moyen de défense passif et pas un moyen de défense actif? Je rappellerai, pour les futurs intervenants, que la loi cantonale actuelle et les règlements permettent à des policiers privés – Securitas, Protectas et autres – d'avoir un bâton de défense, alors même qu'ils n'ont pas le dixième de la formation d'un ASM, formation qui, je le rappelle, dure huit mois.

Troisièmement, nous demandons que les ASM retrouvent une dénomination qui existait il y a une quinzaine d'années, à savoir celle de «police municipale». Si vous discutez avec des ASM, ils vous diront ne pas apprécier d'être confondus avec des agents municipaux (AM). Sur le site internet de la Ville, deux corps d'agents en uniforme, soi-disant bien distincts, sont mentionnés: les agents municipaux, affectés aux amendes, et les agents de sécurité municipaux, chargés de tâches de sécurité publique. La différence d'uniforme entre un ASM et un AM est différente sur trois points. D'abord le chapeau: l'ASM a un chapeau mou et l'AM un képi. La dénomination écrite dans le dos: «Sécurité municipale» pour un ASM, «Agent municipal» pour un AM. Ensuite, un ASM porte sur lui une paire de menottes et pas l'AM; pourtant, du fait de leur trop grande analogie, quand les gens voient un ASM, ils pensent avant tout qu'il est là pour leur infliger une amende, alors qu'il veille à leur sécurité et leur bien-être. Pour avoir une meilleure lecture entre les deux corps, nous demandons la dénomination «Police municipale» pour les ASM, ou de créer une nouvelle appellation, qui pourrait être «Police de sécurité municipale».

Enfin, dans un cadre plus matériel, nous souhaitons que les ASM soient pourvus d'une fréquence radio supplémentaire directement reliée à la gendarmerie. Quand un ASM arrête un automobiliste pour excès de vitesse ou parce qu'il téléphone en conduisant, il peut vérifier son identité. Mais comment se passe cette vérification à l'heure actuelle? L'ASM appelle la centrale ASM, qui, à son tour, appelle la centrale de la gendarmerie, puis l'information redescend. Inutile de vous dire que s'il s'agit d'un criminel en fuite ou d'une personne dangereuse, avant que l'ASM sache à qui il a affaire, l'individu aura eu largement le temps de le frapper, de le blesser, voire même de le tuer… Nous estimons donc que les ASM doivent pouvoir prévenir la gendarmerie en tout temps.

M. Muller le rappellera certainement, les ASM – une quinzaine pour le service du soir – travaillent également le soir jusqu'à minuit. Alors, à quoi servent-ils si, après 18 h, ils n'ont aucun moyen pour faire régner l'ordre public ou pour assurer la sécurité publique? Sur ce point, je me réjouis d'entendre la position

des socialistes, car M. Manuel Tornare, leur magistrat municipal, dit à longueur de séance qu'il faut étendre les compétences, et leur magistrat cantonal semble avoir compris que les compétences de nos ASM doivent être élargies dans certains cas.

Je me permets également d'anticiper sur de futures déclarations selon lesquelles les ASM ne voudraient pas de cela, ou sur des jugements hâtifs qui diraient que la motion aurait été mal rédigée. Je vous informe qu'elle a été négociée et portée à connaissance des syndicats ASM et de gendarmerie. Mesdames et Messieurs, nous avons là un moyen magnifique de donner une efficience et de meilleures conditions de travail aux ASM de la Ville et de montrer à la population que la Ville de Genève se préoccupe de la sécurité publique.

Pour finir, je tiens à dire qu'il n'est pas logique de confondre les ASM avec les AM – leur travail est complètement différent – comme il n'est pas normal que des agents de sécurité privés aient plus de matériel et de compétences que des agents de la force publique. J'espère que vous ferez un bon accueil à cette motion et je me réjouis d'avance d'entendre vos positions respectives.

M. Mathias Buschbeck (Ve). Avec ces quatre motions, nous avons la chance d'avoir un grand débat sur la sécurité municipale. Comme cela a été dit tout à l'heure, au moment où la clause d'urgence a été acceptée, il est important de le tenir ce soir, car beaucoup de mouvements se mettent en place au niveau du Département des institutions, qui veut redéfinir les relations entre les AM et les ASM, ainsi que leurs compétences.

Pour les Verts, la sécurité municipale ne doit pas être une sous-police, ni un corps dont la mission est la même que celle de la police cantonale, mais avec moins de compétences. Le travail des ASM doit continuer comme maintenant, c'est-à-dire privilégier la proximité, l'îlotage, avec un rôle plus proche de celui du médiateur que des CRS (Compagnies républicaines de sécurité). Nous ne souhaitons pas que les ASM se substituent à la police, mais que les collaborations avec la police cantonale soient accrues.

Il faut savoir quelles missions prioritaires nous voulons donner à notre sécurité municipale. Nous, les Verts, nous cherchons à privilégier la protection de l'intégrité corporelle. Comme nous l'avons indiqué dans notre motion M-624, la sécurité publique commence par la sécurité routière, car les accidents de la circulation sont la cause principale des lésions corporelles à Genève. Cela tombe bien, parce que les ASM ont reçu, en septembre 2004, de nouvelles compétences pour verbaliser dans ce domaine. Comme exemple, je prends la campagne PréDiRe de la police cantonale genevoise, qui a eu lieu avec la collaboration des ASM de différentes communes. Aux abords des écoles, il a notamment été procédé

à des contrôles de vitesse et du port de la ceinture de sécurité et, en cinq jours, 4380 infractions ont été relevées! Dans son bilan de l'opération, la police constate qu'une part prépondérante des usagers ne respectent pas les règles élémentaires de prudence. D'ailleurs, durant cette semaine de campagne de prévention, deux enfants ont été renversés sur des passages pour piétons aux abords des écoles et transportés à l'hôpital. Ce n'est pas acceptable.

Dans les invites de la motion M-624, nous demandons «d'augmenter le nombre de contrôles effectués par les ASM en ville de Genève au regard de leurs nouvelles compétences», et «de tout mettre en œuvre afin de permettre aux différents corps de police – gendarmerie, ASM, AM – de collaborer, et ce dans le plus grand respect des compétences de chacun». Comme l'a dit M. Zaugg, nous avons déjà auditionné le commandant de la gendarmerie cantonale, M. Cudré-Mauroux, pour qui des progrès doivent encore être faits dans le domaine des collaborations et des échanges d'informations. Nous, les Verts, nous attendons des progrès dans ce sens-là, pour le bien public.

M^me^ Nathalie Fontanet (L). En préambule, je dirai que cette motion M-634 ne pose pas une grande question de fond. Il s'agit simplement de permettre aux réglementations en vigueur d'être appliquées, grâce notamment aux agents de sécurité municipaux, qui ont déjà des prérogatives dans ce domaine.

L'idée de cette motion est née à la suite de la grande polémique sur les chiens, avec le port obligatoire de la muselière et la panique engendrée par certaines agressions. A ce moment-là, nous nous sommes rendu compte qu'un règlement existait, mais qu'il n'était malheureusement pas appliqué. Ce règlement rend obligatoire la tenue en laisse des chiens dans les parcs publics, dans la rue, et à des endroits comme les promenades, les quais-promenades, notamment. C'est l'article 12, alinéa 1, du règlement d'application de la loi sur les conditions d'élevage, d'éducation et de détention des chiens qui prévoit cette disposition. Toutefois, aujourd'hui, les articles 1 à 4 de la Convention relative aux attributions de police des agents municipaux de la Ville de Genève n'accordent aucune compétence aux agents municipaux dans ce domaine. Or ils ont des compétences relatives aux chiens, s'agissant du contrôle des médailles, de la puce électronique et de la vérification que les salissures des chiens ne jonchent pas le domaine public. A cet égard, les ASM sont donc déjà en relation avec la problématique des chiens et ils sont amenés régulièrement à contrôler ces animaux dans les parcs.

Mais, à ce jour, les ASM ne sont pas en mesure de faire appliquer la réglementation demandant la tenue en laisse des chiens. Si un ASM voit dans un parc une personne qui ne tient pas son chien en laisse, il peut s'avancer vers elle pour contrôler la médaille et la puce du chien, mais il n'est pas en mesure d'infliger

une amende à cette personne ni de lui imposer de tenir son chien en laisse. C'est malheureusement exact, j'en ai beaucoup parlé avec des ASM, notamment avec un îlotier. Dans un tel cas, l'ASM doit appeler un agent de police pour faire constater que le chien n'est pas tenu en laisse.

Aujourd'hui, nous demandons simplement d'accorder cette compétence aux ASM pour qu'ils soient en mesure de faire respecter cette réglementation, de contrôler et de mettre à l'amende, le cas échéant, les gens qui ne tiennent pas leur chien en laisse dans les endroits où cela est rendu obligatoire.

Premier débat sur la motion M-549
Préconsultation sur les motions M-624, M-625, M-634

M. Gérard Deshusses (S). Le groupe socialiste vous propose, Mesdames et Messieurs, de faire vite et de ne pas entamer ici des discussions qui devraient avoir lieu dans les commissions. Je vais faire ce que je dis et vous parler brièvement du rapport M-549 A. Nous pensions déposer une motion préjudicielle, mais c'est inutile, parce que cette motion préjudicielle demandait au Conseil administratif d'entamer des discussions sérieuses avec le Conseil d'Etat au sujet des compétences des AM et des ASM. Apparemment, c'est chose faite. En revanche, nous avions constaté que cette motion était mal ficelée et nous étions prêts à la refuser, c'est-à-dire à accepter les conclusions du rapport M-549 A.

Pour ce qui est des différentes motions, en revanche, il faut constater qu'elles sont intéressantes. Mais elles sont assez mal conçues les unes et les autres, à l'image de l'exercice que nous avions fait. En réalité, c'est un inventaire à la Prévert: vous y trouvez des choses très curieuses, par exemple, équiper les radios des ASM d'une nouvelle fréquence d'urgence; intervenir, par l'intermédiaire des représentants de la Ville de Genève, auprès de la commission consultative de sécurité municipale pour attribuer des compétences en matière de «palpation de sécurité»; donner aux ASM une autre dénomination, les appeler peut-être «police de sécurité municipale» – mais, sauf erreur, le Conseil d'Etat n'y est pas du tout favorable. Ensuite, il faut discuter des compétences des ASM, or c'est très vaste et cela pose la question des reports de charges. Puis il faut augmenter le nombre de contrôles effectués par les ASM en ville de Genève, donner des radars mobiles, et beaucoup d'autres choses.

Mesdames et Messieurs, finalement, le groupe socialiste vous propose de renvoyer le tout, sans discussion, y compris le rapport M-549 A, qui pose mal des questions importantes, à la commission des sports et de la sécurité, afin que nos collègues, là-bas, définissent un mandat clair concernant les compétences et les cahiers des charges des ASM et des AM, dans le cas de ces prérogatives, en tant que Conseil municipal et membres de la commission des sports et de la sécurité.

Puis que, dans ce travail, se dégage un message clair pour que le Conseil administratif puisse traiter avec le Conseil d'Etat. Il faut arriver à partager les charges que constituent les travaux de police dans notre cité, comme d'ailleurs établir un règlement qui ne soit pas simplement un règlement pour nos ASM ou AM de la Ville de Genève, mais pour l'ensemble des communes, parce qu'il serait aberrant, à terme, d'avoir plusieurs règlements différents alors que nos communes se touchent et qu'ensemble les 44 communes représentent un territoire de l'ordre de 200 km^2.

Voilà le mandat que nous, groupe socialiste, nous proposons à la commission des sports et de la sécurité. Cela nous appelle à souligner une fois encore combien il serait important que se mette en place, enfin, dans cette ville et dans ce canton, une constituante pour reprendre globalement tous les problèmes que nous traitons toujours par le petit bout de la lorgnette.

M^{me} Béatrice Graf Lateo (S). Contrairement à ce qu'a dit mon chef de groupe, j'aimerais quand même expliciter pourquoi je trouve qu'il est important de se pencher sur cette problématique des zones 30 km/h. En effet, j'emprunte tous les jours des zones 30 km/h et tous les jours je constate que la vitesse n'est pas respectée. Il existe beaucoup d'aménagements, comme des parkings alternés, qui devraient obliger les voitures à faire une espèce de gymkhana, mais quelquefois ces places de parking ne sont pas occupées et les voitures n'ont aucun problème pour circuler à toute allure dans ces rues. Quant aux scooters et aux motos, ils peuvent rouler à pleine vitesse, tout droit, sans aucun obstacle. Raison pour laquelle seul un contrôle policier permettra de faire respecter la loi et de sécuriser ces rues. En fait, peu m'importe qui les contrôlera, parce que je vise à l'efficacité.

Je salue l'intervention du chef de la gendarmerie cantonale devant la commission des sports et de la sécurité. Il s'est déclaré en faveur d'une meilleure collaboration entre la gendarmerie et les ASM. Des contrôles de vitesse aux abords des écoles de concert avec les ASM ont d'ailleurs régulièrement lieu. Je me réjouis aussi de lire, dans la *Gazette ASM communes* d'octobre 2006, que les agents de sécurité municipaux de Meyrin ont qualifié de véritable réussite le contrôle de la circulation routière effectué, en août dernier dans leur commune, conjointement avec les gendarmes. Voilà donc des pistes à suivre.

Il est important que la population se sente en sécurité dans les zones 30 km/h. Lorsque des conseillers municipaux de cette enceinte se sont rendus à Zurich, on leur a expliqué pourquoi les zones 30 km/h étaient respectées. D'une part, la police municipale a la compétence d'amender les conducteurs qui ne respectent pas la vitesse et, d'autre part, toute la ville est en zone 30 km/h, à l'exception des grands axes. Ce qui facilite grandement la compréhension.

Je terminerai en citant une phrase trouvée dans les prospectus de la Ville de Genève sur les zones 30 km/h. Je cite: «Si la vitesse d'une collision entre une voiture et un piéton est de 30 km/h au lieu de 50 km/h, le risque de décès du piéton tombe de 85% à 10%.» En conséquence, je ne peux qu'inviter les commissaires de la commission des sports et de la sécurité à se pencher encore une fois sur ce problème et à revenir avec des propositions.

M. Pierre Muller, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs, je vous remercie d'avoir pris une part active à ce débat sur la sécurité municipale et je constate que nous sommes déjà entrés dans un tour de chauffe préélectoral… Cela fait l'objet d'un certain fonds de commerce pour la plupart des partis.

Le service des ASM est quelque chose d'assez complexe, car, comme vous l'avez bien compris, il s'inscrit non pas uniquement dans la problématique Ville de Genève, mais dans un contexte beaucoup plus large. Bien sûr que cette police municipale – je me permets de l'appeler ainsi, parce que je souhaite qu'elle retrouve un jour son véritable nom de police municipale, comme elle s'appelait à l'époque – doit rester une police de proximité. Quelques intervenants en ont parlé tout à l'heure et c'est vrai, parce que ce n'est pas le rôle de la gendarmerie. L'îlotage est important et il doit rester ce qu'il est. Depuis des années, nous formons des gens justement destinés à ce travail d'îlotage, de sécurité et de discussions avec les commerçants et les habitants de nos quartiers.

Mais, à mon avis, il ne faut pas faire d'angélisme non plus et, là, je me tourne du côté des Verts. Monsieur le préopinant du groupe des Verts, vous avez parlé de sécurité routière. Vous avez raison, cette tâche incombe à la police municipale, mais aussi à des organismes supérieurs qui s'appellent la Confédération et le Canton, puisque nous devons parler de la loi sur la circulation routière. Derrière ces problèmes de sécurité routière, il y a encore les incivilités, qui relèvent également des tâches de la police municipale, police de proximité. Puis, maintenant, c'est un problème sociétal, avec une criminalité de plus en plus envahissante à Genève. Tout cela fait qu'il faut faire évoluer cette police municipale avec ces nouvelles formes de désobéissance.

Mesdames et Messieurs, avec ce problème-là, nous devons aussi parler des autres corps en uniforme. En effet, derrière la police municipale, il y a d'autres corps, les AM – qui font plutôt de la pédagogie et de la répression concernant le parcage – la Fondation des parkings, les Transports publics genevois et, surtout, la gendarmerie et la police internationale. Là aussi, un débat est ouvert au niveau du Grand Conseil et du Conseil d'Etat pour savoir s'il ne faudra pas, un jour, regrouper sous une seule bannière l'ensemble de ces forces, de manière à créer un corps homogène en uniforme.

Je remercie le préopinant socialiste, M. Deshusses, qui a parlé d'inventaire à la Prévert, car, à vrai dire, toutes ces motions et le rapport vont un peu dans tous les sens. Il est fait une liste non exhaustive des petits problèmes qui nous concernent, certes tous aussi importants les uns que les autres. Pour gagner du temps, je soutiens ardemment la proposition du représentant socialiste, à savoir renvoyer tous ces objets maintenant à la commission des sports et de la sécurité, de manière à en avoir une vision globale. Puis, comme l'a dit M. Deshusses – qui a un sens politique avéré ce soir – je crois qu'il faudra un jour discuter de ces problèmes dans un cadre encore plus large que celui de ce Conseil municipal, du Grand Conseil, du Conseil d'Etat ou du Conseil administratif, à savoir la constituante. Nous l'appelons de nos vœux de manière à redéfinir les tâches des uns et des autres – les communes, la Ville de Genève, l'Etat – pour éviter des discussions stériles.

Mesdames et Messieurs, je vous engage vivement à cesser rapidement le débat sur ces problèmes – c'est une perte de temps – et à renvoyer tout le paquet à la commission des sports et de la sécurité, où pourront avoir lieu les auditions de toutes les personnes concernées. Je connais depuis longtemps les querelles de chapelle entre la gendarmerie et les ASM. Il y a des jalousies vieilles de plusieurs décades et il faudra un jour mettre tout cela à plat, parce que la sécurité n'est pas une affaire de personnes, c'est une affaire de société. Elle concerne toute la population genevoise, et même au-delà, et non pas simplement une entité, qu'elle soit étatique ou municipale. Encore une fois – au risque de me répéter – renvoyez tout cela rapidement à la commission des sports et de la sécurité!

Le président. Merci, Monsieur le magistrat, mais je ne suis pas sûr que vous ayez été entendu, étant donné le nombre d'intervenants inscrits. Je précise que le bureau a décidé de mener ce débat jusqu'à son terme, sauf motion d'ordre incidente.

M. Mathias Buschbeck (Ve)**.** Je ne sais pas si M. Muller a été compris, mais en tout cas il a été entendu. Avant de parler du fond des textes qui nous sont proposés ce soir, je m'exprimerai davantage sur la méthode. Les Verts, dans un premier temps, auraient souhaité voter tous ces objets ce soir pour deux raisons. La première est que la motion M-549 aborde largement les problématiques de compétences et de collaborations. A la suite des auditions et des travaux de la commission des sports et de la sécurité sur cette motion, plusieurs partis présents dans cet hémicycle ont déposé des motions pour mettre en avant leurs priorités. Le débat ayant été largement fait en commission, il nous semblait que nous pouvions voter ce paquet ce soir, même s'il ressemble à un inventaire à la Prévert aux yeux des personnes non membres de cette commission.

J'ai peut-être mal compris M. Muller quand il s'est exprimé tout à l'heure, comme dans sa réponse à la question écrite QE-228 sur les compétences des ASM. Je cite: «(…)un projet abouti pourra probablement être présenté au Conseil administratif dans le courant de l'automne 2006. Une fois avalisé par ce dernier, il sera transmis au Conseil municipal (…).» Mais, manifestement, le Conseil administratif a refusé votre projet de lettre lors de sa séance de ce matin. La deuxième raison pour laquelle nous aurions souhaité le vote de ces motions ce soir – c'est la question que je vous pose – est que nous voulons savoir si nous sommes des partenaires dans cette histoire ou juste une chambre d'enregistrement chargée de prendre note du règlement qui sera avalisé. Je ne m'exprimerai pas sur le fond si j'ai la confirmation que nous sommes des partenaires et que nous serons consultés avant que ce projet soit avalisé par le Conseil administratif. Si c'est le cas, il y a moins d'urgence à voter ces motions et nous les renverrons toutes en commission des sports et de la sécurité.

M. Pierre Muller, conseiller administratif. Je vais vous répondre tout de suite. Monsieur Buschbeck, ce matin, en effet, la proposition que j'avais faite au Conseil administratif n'a pas passé, parce que, comme je vous l'ai dit en début de séance, mes collègues veulent procéder à des auditions. En fonction de la décision de ce soir, vous serez partenaires, bien sûr, parce que nous aurons une indication de la direction dans laquelle nous devrons aller. Nous ne pouvons pas faire cela sans vous et il est clair que la décision finale sera du ressort du Conseil d'Etat, qui devra déposer un projet de loi pour modifier le champ de compétences.

Je ne l'ai pas dit tout à l'heure mais cela doit être précisé ce soir: je suis d'avis qu'il faut donner plus de compétences aux ASM eu égard à toutes les responsabilités supplémentaires que le Conseil d'Etat nous a confiées, en particulier la surveillance, dans les parcs, des chiens dangereux et autres. Il faut maintenant aller de l'avant, mais, je vous l'assure, je le ferai avec vous et j'espère que le Conseil administratif me suivra dans cette direction.

M. Simon Brandt (R). Je suis heureux d'entendre que tous les objets seront renvoyés en commission. Néanmoins, je répondrai à une ou deux analyses qui me paraissent un peu impromptues, pour ne pas dire fausses. J'ai entendu que notre motion M-625 demandait la création d'une gendarmerie bis et que l'on cesse de confier aux ASM des tâches de police de proximité. Mais pas du tout! Notre motion demande simplement que les ASM puissent travailler dans des conditions normales, en toute sécurité et de manière logique. Jamais vous n'entendrez une proposition de ma part pour créer une gendarmerie bis ou mettre sur pied des patrouilles mixtes ASM/gendarmerie. Simplement, dans le cas d'une police de

proximité, nous demandons que les ASM aient toutes les compétences nécessaires pour mener un travail logique, sécurisant et efficient.

M. Jacques Mino (AdG/SI). Nous nous abstiendrons sur les conclusions du rapport M-549 A de la commission des sports et de la sécurité, comme nous l'avons fait en commission, parce que, c'est vrai, il est un peu mal ficelé, tout en n'étant pas inintéressant. Nous renverrons aussi volontiers à la même commission les motions M-624 et M-634, puisqu'elles contiennent des éléments qui peuvent aider à la discussion.

Par contre, nous ne voterons pas la motion M-625. Nous avions préparé un amendement, mais je vous demande, Monsieur le président, de ne pas en tenir compte, car nous le retirons. Nous ne voterons pas cette motion M-625, parce qu'elle a des orientations sécuritaires complètement infondées, à notre point de vue, comme procéder à la palpation de sécurité, avoir des armes légères, une matraque; on nous parle également de gilets pare-balles dont les ASM seraient dotés, ce qui d'ailleurs est faux. Tout cela nous déplaît profondément. Ce n'est pas dans ce sens que nous devons réfléchir à de nouvelles prérogatives pour nos ASM. Nous pensons plutôt leur confier d'autres tâches, comme verbaliser les automobilistes, les scooters, les cyclistes aussi, les auteurs de dépôts sauvages, les propriétaires de chien qui ne respectent pas la tenue en laisse ou qui ne nettoient pas les déjections de leur animal. Il serait aussi intéressant que les ASM puissent dresser des constats lors d'accidents légers. Il faut prendre en compte des tâches comme celles-là, mais ne pas aller vers des attitudes répressives. C'est le rôle de la police, nous n'allons pas transformer nos ASM en policiers!

Maintenant, nous n'avons pas envie de mêler les AM à ce discours, car il en a été question à certains moments. Les AM sont là pour limiter les stationnements et permettre aux voitures de mieux circuler.

Je le répète, nous renverrons volontiers les deux motions M-624 et M-634 à la commission des sports et de la sécurité, mais nous n'accepterons pas la motion M-625.

(La présidence est reprise par M. Roberto Broggini, président.)

M^me^ Odette Saez (DC). Je ferai juste deux observations. La première concerne les AM. Les amendes diminuent régulièrement, voire se stabilisent. Les ASM ont besoin de nouvelles prérogatives pour mener à bien leur mission. Il me semble qu'une solution serait de réduire progressivement les postes d'AM pour les rem-

placer par des postes d'ASM. La deuxième observation importante, me semble-t-il, se rapporte à la collaboration entre la Ville et le Canton. Là, je rejoins tout à fait les propos du magistrat tout à l'heure.

Nous, démocrates-chrétiens, nous pensons que la meilleure solution est de renvoyer toutes les motions à la commission des sports et de la sécurité.

M^me^ Sarah Klopmann (Ve). Je n'allongerai pas le débat, mais j'ai été assez choquée par certains propos de M. Brandt. Evidemment, il défend sa motion et l'idée que les ASM disposent de bâtons «tonfa» pour se défendre. Pour ma part, je ne suis pas d'accord, car je trouve cela inutile et dangereux. Mais on a le droit de ne pas être du même avis.

Par contre, je n'accepte pas que M. Brandt défende son point de vue en disant que, puisque les privés ont des bâtons «tonfa», les ASM devraient en être équipés. Puis il explique que les ASM souffrent de ressembler aux AM. Je lui réponds que, d'abord, ce n'est pas parce que les polices privées font quelque chose qu'il faut le faire aussi; ensuite, j'aimerais qu'on arrête ici de considérer que ressembler aux agents municipaux est une honte!

M. Alexis Barbey (L). Juste pour dire, en deux mots, que le groupe libéral se range à l'avis du bon sens, selon lequel cette problématique – dans laquelle la Ville de Genève et les ASM sont impliqués – est suffisamment complexe et intéressante pour qu'on n'essaie pas de régler le problème à 80 conseillers – même si nous ne sommes de loin plus 80 à cette heure tardive dans cette enceinte… Nous allons prôner et voter un renvoi de l'ensemble de ces objets en commission des sports et de la sécurité, où, je l'espère, les commissaires pourront engager ce débat avec toute la sérénité nécessaire et procéder aux consultations techniques qui y sont liées.

Le groupe libéral a également pris bonne note de l'engagement du magistrat en charge du dossier: le Conseil municipal sera consulté avant l'édiction d'un règlement, de sorte que nous puissions nous prononcer et donner un avis politique sur la direction que doit prendre la police municipale.

M. Simon Brandt (R). Même s'il a été dit que les motions seront renvoyées en commission, j'ai entendu deux ou trois propos que je refuse de laisser passer dans cette enceinte. D'abord, M. Mino a dit que les ASM n'ont pas de gilets pare-balles. Mais, Monsieur Mino, allez vous renseigner auprès des ASM, par exemple celui qui se trouve à l'extérieur pour nous surveiller! J'ai accompagné à quatre

reprises des ASM en patrouille pour voir leur travail au quotidien, et je peux vous dire que je sais de quoi je parle.

Ensuite, j'ai entendu que donner un «tonfa» aux ASM, c'est attiser la violence… Mais absolument pas! Evidemment, nous ne demanderons pas aux ASM de le porter toute la journée, surtout s'ils font de l'îlotage auprès des commerçants. En revanche, un ASM chargé de surveiller un préau d'école la nuit ou de patrouiller dans un parc à 23 h prendra son «tonfa», ne serait-ce que pour assurer sa défense. On donnera prochainement aux ASM – c'est peut-être déjà le cas – la compétence de verbaliser le propriétaire d'un chien dit dangereux sans muselière. Comment voulez-vous arrêter un pitbull avec un spray au poivre? J'aimerais qu'on m'explique…

J'entends également que la palpation de sécurité faite par les ASM serait répressive. Non! Expliquez-moi la logique de donner aux ASM la compétence de passer des menottes à une personne s'ils ne peuvent pas la fouiller! Si l'ASM a le droit d'aller plus loin en passant les menottes à la personne, il est logique qu'il puisse la fouiller. L'un devant être la conséquence de l'autre.

Pour finir, j'invite M^me^ Klopmann et M. Mino à accompagner des ASM pour se rendre compte de la nature de leur tâche ou simplement pour leur poser des questions. Ils arrêteront ensuite de dire des énormités.

Le président. Nous passons aux votes. A propos du rapport de la commission des sports et de la sécurité sur la motion M-549, il a été suggéré qu'il soit renvoyé à nouveau à la commission des sports et de la sécurité.

Mis aux voix, le renvoi du rapport M-549 A à la commission des sports et de la sécurité est accepté à l'unanimité.

Mis aux voix, la prise en considération de la motion M-624 et son renvoi à la commission des sports et de la sécurité sont acceptés à l'unanimité.

Mis aux voix, la prise en considération de la motion M-625 et son renvoi à la commission des sports et de la sécurité sont acceptés à la majorité (quelques oppositions).

Mis aux voix, la prise en considération de la motion M-634 et son renvoi à la commission des sports et de la sécurité sont acceptés sans opposition (1 abstention).

8. Propositions des conseillers municipaux.

Le président. Nous avons reçu les motions suivantes:

– M-649, de *M. Alexis Barbey, Mme Nathalie Fontanet, MM. Vincent Schaller, Guy Dossan, Pierre Maudet* et *Simon Brandt*: «Sécurité dans les préaux: n'attendons pas»;

– M-650, de *Mme Nathalie Fontanet, MM. Alexis Barbey, Alexandre Chevalier, Mme Linda de Coulon, MM. Jean-Marc Froidevaux, Jean-Marie Hainaut, Blaise Hatt-Arnold, André Kaplun, Mme Florence Kraft-Babel, MM. Jean-Pierre Oberholzer, Jean-Luc Persoz, Georges Queloz, Vincent Schaller, Armand Schweingruber* et *Mme Alexandra Rys*: «Que la sécurité de la population soit enfin une priorité du Conseil administratif!»;

– M-651, de *M. Mathias Buschbeck* et *Mme Frédérique Perler-Isaaz*: «Rue des Voisins: encore un effort!»;

– M-652, de *MM. Philippe Herminjard, Simon Brandt, Guy Dossan, Mme Catherine Hämmerli-Lang, MM. Pierre Maudet* et *René Winet*: «De la place pour la verdure et les voitures à la place du Pré-l'Evêque!».

9. Interpellations.

Néant.

10. Questions écrites.

Le président. Nous avons reçu également la question écrite suivante:

– QE-241, de *M. Thierry Piguet*: «Quelles suites à la motion M-207 (handicapés dans l'administration)?».

Mesdames et Messieurs, je vous donne rendez-vous lundi 13 novembre pour deux séances supplémentaires. Je vous souhaite une excellente fin de soirée.

Séance levée à 23 h 5.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif 2534

2. Communications du bureau du Conseil municipal 2534

3. Pétitions. 2534

4. Motion du 16 octobre 2006 de MM. Roberto Broggini, Pierre Maudet, Pierre Rumo, Olivier Coste, Mme Gisèle Thiévent, MM. Jean-Pierre Oberholzer, Pascal Rubeli et Robert Pattaroni: «Personnes élues et changement de groupe» (M-647). 2535

5. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 23 août 2006, sur demande du Département du territoire, en vue de l'approbation du projet de plan localisé de quartier N° 29132-207, qui prévoit la construction de deux bâtiments de logements sur quatre parcelles situées à l'angle de la rue Camille-Martin et de l'avenue d'Aïre, en zone de développement 3 (PR-493 A). Troisième débat . . 2535

6. Rapports de majorité et de minorité de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 19 janvier 2005 en vue de l'ouverture d'un crédit de 1 975 000 francs, ramené à 1 420 000 francs, destiné à l'étude d'un élargissement du pont du Mont-Blanc pour l'aménagement de pistes cyclables et des raccords aux rives (PR-387 A/B). Suite du premier débat 2547

7.a) Rapport de la commission des sports et de la sécurité chargée d'examiner la motion de Mmes Béatrice Graf Lateo, Martine Sumi-Viret, MM. Gérard Deshusses, Jean-Louis Fazio, Jean-Charles Rielle, David Carrillo, Roman Juon, Jacques Mino et Pierre Rumo, renvoyée en commission le 24 octobre 2005, intitulée: «Nouvelles compétences pour les agents de sécurité municipaux (ASM)» (M-549 A) 2567

7.b) Motion du 17 mai 2006 de M. Mathias Buschbeck et Mme Sarah Klopmann: «La sécurité publique commence par la sécurité routière» (M-624) 2576

7.c) Motion du 7 juin 2006 de MM. Simon Brandt, René Winet, Alexis Barbey et M^me^ Alexandra Rys: «Donnons aux ASM les moyens d'agir!» (M-625) 2577

7.d) Motion du 13 septembre 2006 de M^me^ Nathalie Fontanet, MM. Jean-Pierre Oberholzer, Blaise Hatt-Arnold, Alexis Barbey, Armand Schweingruber et Georges Queloz: «Chiens tenus en laisse: compétence des agents de sécurité municipaux» (M-634). 2578

8. Propositions des conseillers municipaux 2592

9. Interpellations 2592

10. Questions écrites 2592

La mémorialiste:
Marguerite Conus