

# MÉMORIAL

## DES

### SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

### DE LA VILLE DE GENÈVE

---

Quinzième séance – Samedi 30 septembre 2000, à 14 h

**Présidence de M. Bernard Paillard, président**

La séance est ouverte à 14 h dans la salle du Grand Conseil.

Font excuser leur absence: *M. Alain Vaissade*, maire, *M<sup>me</sup> Sophie Christen*, *MM. Philippe Cottier*, *Pierre de Freudenreich*, *Jean-Marc Froidevaux*, *Jean-Marie Hainaut*, *M<sup>me</sup> Vanessa Ischi*, *MM. Guy Jousson*, *Daniel Künzi*, *Jean-Pierre Lyon*, *M<sup>mes</sup> Christina Matthey*, *Alexandra Rys*, *M. Armand Schweingruber*, *M<sup>mes</sup> Marie-France Spielmann* et *Evelyne Strubin*.

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

#### CONVOCATION

Par lettre du 31 août 2000, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 12 septembre et mercredi 13 septembre 2000, à 17 h et 20 h 30, et samedi 30 septembre 2000, à 8 h, 10 h 30, 14 h et 16 h 30.

## 1. Communications du Conseil administratif.

**M. Pierre Muller, conseiller administratif.** Au nom du Conseil administratif, j'aimerais vous faire la déclaration suivante. Cette enceinte a déjà été le lieu de débats nourris relatifs à la gestion de la dette de notre commune. Tel a été le cas, pour ne citer que les dernières discussions en date, lors de la présentation du projet de budget 2001. A cette occasion, hormis l'Alliance de gauche, tous les groupes ont exprimé leur inquiétude face à l'ampleur de la dette que la Ville de Genève doit supporter et des charges financières qu'elle engendre.

Afin d'illustrer ce propos, je vous rappellerai une nouvelle fois ces chiffres, qui, personnellement, m'inquiètent depuis plusieurs années. La dette est estimée au 31 décembre 2000 à 1,825 milliard de francs, ce qui nécessite de la part de la Ville le versement de 84 millions de francs par an aux créanciers, soit l'équivalent de 6,5 centimes additionnels.

Je profite dès lors de la séance de ce jour pour vous assurer, au nom du Conseil administratif, que nous partageons en tout point les sages préoccupations de la majorité d'entre vous. Nous pensons en effet que l'adage «gouverner, c'est prévoir» doit être présent à notre esprit et que la Ville ne peut plus se permettre de poursuivre la fuite en avant commencée voilà plus d'une décennie, en termes d'accroissement de la dette. Le Conseil administratif veut, de ce fait, réaffirmer son souci de maîtrise de la dette de la Ville de Genève pour le futur.

En outre, et c'est un plaisir pour le conseiller administratif en charge du département des finances de le dire, nous entendons faire part au Conseil municipal de notre volonté d'aller au-delà de cette simple stabilisation du montant de nos fonds empruntés et entamer un véritable processus de réduction de ceux-ci. Cette volonté devra se traduire dans les faits, tant dans le cadre des résultats de l'exercice en cours que dans celui du projet de budget 2001, suite à l'annonce, par M<sup>me</sup> Calmy-Rey, de prévisions de rentrées fiscales plus florissantes que prévu.

Nous espérons par conséquent que vous saurez réserver un bon accueil aux propositions de diminution de la dette que nous ne manquerons pas de vous faire dans les mois à venir. Au nom du Conseil administratif, je vous remercie.

## 2. Communications du bureau du Conseil municipal.

**Le président.** J'ai une communication à vous faire au sujet de la commission des finances. Il s'agit de préciser que la séance du 3 octobre 2000 aura lieu avec relevée, ce qui n'avait pas été précisé dans l'ordre du jour que vous avez reçu.

Maintenant, nous poursuivons notre ordre du jour avec, comme annoncé précédemment, les questions au Conseil administratif.

### 3. Questions.

*orales:*

**M. François Sottas (AdG/TP).** Ma question s'adresse à M. Ferrazino et concerne le fameux chantier de la route de Chêne, chantier qui doit durer trente mois et au sujet duquel j'ai déjà posé des questions. En janvier 1999, lorsque nous avons étudié la proposition N° 404 à la commission des travaux, dans laquelle je siégeais, nous avons eu un exposé des services qui s'occupaient de la coordination de ce chantier. On nous a expliqué que le chantier partirait de la droite en montant – donc du côté Malagnou – et se déplacerait par étape, sur la gauche, au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Ces travaux ne devaient pas interrompre la circulation et, normalement, le trafic des trams ne devait être que très peu perturbé.

Depuis quelques mois, on constate que le chantier est sur les deux côtés de la route et que, systématiquement, la circulation est détournée sur le site propre du tram. Bientôt, il faudra dix minutes pour couvrir les 500 mètres de cette route de Chêne. Autant pour nous que pour les usagers des TPG et le trafic privé, cette situation devient intolérable. Si l'on avait maintenu ce qui était prévu au départ, c'est-à-dire d'avancer le chantier par étape, il y aurait moins de problèmes.

De plus, à propos du garage se trouvant à la hauteur de l'avenue de l'Amandolier – je ne sais plus exactement ce qui était prévu, si c'était seulement le porche du garage ou tout le garage qui devait être supprimé – on a constaté qu'avant le début des travaux celui-ci était quasiment en cessation d'activités mais que, depuis qu'il y a le chantier, il fonctionne à plein régime!

J'aimerais quelques informations sur l'évolution de ce chantier. Quelles sont les étapes suivantes? Est-ce que le trafic des TPG sera continuellement perturbé sur ce tronçon? D'autre part, que va devenir ce garage?

**M. Christian Ferrazino, conseiller administratif.** Je vous rappelle, Monsieur Sottas – je l'avais d'ailleurs indiqué lors d'une séance plénière au Conseil municipal – que, lors des adjudications concernant ce grand chantier, nous avons rencontré un certain nombre de problèmes. En effet, le montant des offres qui nous étaient parvenues était supérieur de près de 3 millions de francs aux estima-

tions que nous avons faites. A l'époque, nous avons menacé d'annuler cette procédure et de republier des appels d'offres dans différents journaux. Finalement, les entreprises sont revenues à de meilleurs sentiments, et nous avons pu obtenir des prix qui correspondaient davantage au crédit que votre Conseil avait voté. Nous avons dû, à cette occasion, revoir notamment l'économie du projet. Il est vrai qu'on a peut-être trop bien négocié avec ces entreprises. En tout cas, il s'avère qu'elles ont quelques difficultés à tenir leurs engagements. J'ai rendez-vous dans une semaine avec les principaux responsables de ces entreprises pour faire le point sur la question, puisque, comme vous l'avez relevé, ils sont obligés de travailler de part et d'autre de la rue, c'est-à-dire d'utiliser le chantier au maximum des possibilités, non seulement pour rester dans les coûts que nous avons fixés, mais également pour respecter les délais convenus. Je vous rappelle que les TPG ont des exigences très précises par rapport au calendrier établi. Par conséquent, nous sommes conscients que cela ne va pas sans problèmes. Nous nous attelons à les régler le mieux possible, en tenant compte non seulement des vœux des usagers, tant ceux des TPG que ceux de la route, de façon qu'il y ait le moins d'inconvénients possible, mais également que la ligne budgétaire que nous nous sommes fixée soit respectée.

S'agissant de votre question sur le garage, je me renseignerai, je ne peux pas vous répondre immédiatement.

**M. Roger Deneys (S).** Ma question s'adresse aussi à M. Ferrazino. J'ai entendu dire que le chantier concernant l'immeuble supplémentaire à Planète Charmilles allait être mis en œuvre très prochainement. Il y a, semble-t-il, des travaux qui vont commencer dans quelques semaines. Pouvez-vous me dire si vous êtes au courant de cela et me renseigner sur l'état du dossier? Cela fait un moment qu'on s'inquiète pour cette construction et qu'on n'a pas de nouvelles.

**M. Christian Ferrazino, conseiller administratif.** C'est une inquiétude que je partage, puisque, également dans ce cas, je vous avais annoncé en séance plénière que nous étions en discussion avec les différents opérateurs, qui se basent sur le plan localisé de quartier en force pour défendre leur projet de construction en zone industrielle, devant l'école de l'Europe. Nous sommes toujours en pour-parlers; mes services sont en tractation notamment avec une caisse de pension qui participe à ce chantier. Pour ma part, je n'ai pas connaissance des éléments que vous évoquez, mais il est clair que je me renseignerai dès le début de la semaine prochaine pour savoir ce qu'il en est.

Je vous rappelle simplement que les négociations en cours, si elles devaient aboutir, comme je l'espère, auront un coût, et c'est encore là un des problèmes qui

## Questions

nous empêchent d'aller vite en la matière, puisque ce coût, vous l'avez compris, est relativement élevé. Mais je me renseignerai, Monsieur Deneys, sur la base des indications que vous m'avez transmises.

**M. Pierre Maudet (R).** Ma question s'adresse à un magistrat qui est absent, magistrat chargé du département des sports et de la sécurité, et concerne les piscines des Vernets et de Varembe. Vous avez peut-être eu l'occasion de lire l'article paru dans la *Tribune de Genève* du 27 septembre, qui pose quelques questions concernant l'Ecole de natation de Genève, qui, apparemment, aurait une sorte d'exclusivité dans l'enseignement de la natation dans ces deux piscines.

On savait que la piscine des Vernets était déjà un petit temple de l'exclusivité, puisque les fermages en publicité ne sont remis en question que tous les quatre ans, si je ne m'abuse. Quand on avait étudié le budget, l'année dernière, on s'était rendu compte de cela; on avait posé la question au magistrat, mais on n'a jamais obtenu de réponse. Est-ce que l'exclusivité s'étendrait maintenant aussi aux écoles de natation? C'est la question que je pose, puisque, dans cet article, le chef du Service des sports est clairement désavoué par son magistrat. Y a-t-il eu un appel d'offres régulier ces quatre dernières années, oui ou non? Y a-t-il exclusivité ou non dans l'attribution de cette possibilité pour une école de natation d'enseigner? Ce sont les questions que je souhaite poser au magistrat. Il n'est pas là, donc je pense qu'il me répondra ultérieurement. De toute façon, on reposera les mêmes questions à l'occasion du budget puisque, si on examine le budget que nous avons reçu, on constate que les recettes provenant des entrées aux piscines sont revues à la baisse. On peut donc s'interroger aussi dans quelle mesure il ne serait pas opportun, cette année déjà, de remettre en question la possibilité pour une seule école d'enseigner la natation.

**M. Guy Savary (DC).** C'est une question qui s'adresse à l'ensemble du Conseil administratif et plus particulièrement à M. Hediger.

Je sais que les conseillers administratifs aiment bien voyager et je ne suis pas du tout jaloux en posant cette question, mais je me demande s'ils sont inspirés par la philosophie orientale. En effet, quand je passe devant l'ancienne mairie de Plainpalais, je pense toujours au yin et au yang. Pourquoi? Parce qu'il y a toujours cette fameuse plaque dont j'ai parlé il y a quelques mois. Suite à ma question, il n'y a eu aucun changement. On peut encore y lire aujourd'hui «Service des agents municipaux et du domaine public». Ayant constaté que «domaine», masculin, était suivi de «publique», au féminin, je m'étais inquiété auprès de philologues

## Questions

grammairiens et de personnes habiles dans l'utilisation du dictionnaire pour savoir si, dans le vieux français ou le français de fonctionnaires, on devait mettre le nom au masculin et l'adjectif au féminin...

Comme il y a un gros débat maintenant sur le cycle d'orientation afin de décider s'il faut des classes intégrées, désintégrées ou superposées, je pense qu'un service municipal devrait au moins ne pas faire de fautes de liaison et d'orthographe. Il y a peut-être quelque chose qui m'échappe, mais j'aimerais bien que l'on modifie le libellé de cette plaque, qui est, certes, très belle. On devrait profiter de cette modification pour y graver tout de suite le nouveau nom du service concerné, qui est «Agent(e)s de sécurité municipaux».

**M<sup>me</sup> Virginie Keller Lopez** (S). J'aurai deux questions. L'une s'adresse à l'ensemble du Conseil administratif et l'autre à M. Ferrazino.

La première concerne l'affectation des locaux de Landis & Gyr, à l'avenue Giuseppe-Motta. J'avais déjà posé une question à la dernière séance plénière concernant les visites qui avaient eu lieu cet été pour l'éventuelle installation d'un musée de l'auto dans ces lieux. M. le maire m'avait alors répondu qu'il exécutait la volonté du Conseil municipal d'accélérer la constitution du Bâtiment d'art contemporain (BAC + 3), à la rue des Bains, et ainsi d'y regrouper diverses institutions.

J'aimerais savoir si le Conseil administratif a aussi l'intention d'exécuter les recommandations du Conseil municipal en ce qui concerne la motion N° 92, votée le 19 avril 2000, laquelle demandait que le Conseil administratif continue de négocier avec l'association Mottattom occupant les locaux de Landis & Gyr afin d'établir un contrat d'utilisation de confiance, en attendant que l'avenir du périmètre soit décidé. Selon les dernières informations, il n'y a eu aucune négociation, ni rendez-vous ni réunion, entre le Conseil administratif et cette association. Je voudrais donc savoir où en est ce dossier.

**M. Christian Ferrazino, conseiller administratif.** Contrairement à ce que vous pensez, Madame Keller Lopez, des contacts ont été pris, puisque la GIM (Gérance immobilière municipale) a rendez-vous dans une dizaine de jours avec des représentants de Mottattom. C'est une chose d'avoir rendez-vous; c'en est une autre de savoir ce que l'on va se dire. Je précise, Madame Keller Lopez, que nous n'avons pas abandonné l'étude qui, comme le rappelait notre collègue Alain Vaisade, vise à trouver des locaux pour le Musée de l'automobile de Jean Tua, puisque, comme vous le savez, nous souhaitons libérer ceux qu'il occupe actuellement.

## Questions

Quant au plan localisé de quartier auquel vous faites allusion, vous vous souvenez certainement que le Conseil municipal avait, à l'époque, préavisé favorablement, et cela a été précisé dans le vote, uniquement en faveur du développement de la société Landis & Gyr. Vous savez comme moi que le développement de Landis & Gyr n'est malheureusement plus à l'ordre du jour de cette société, puisqu'elle vise au contraire à réduire drastiquement ses activités. Par conséquent se pose aussi le problème de savoir ce qu'il adviendra de l'ensemble du site. Aujourd'hui, une société qui maîtrise le foncier semble intéressée à développer un projet qui n'a plus rien à voir avec l'activité industrielle mais qui concerne des activités administratives. D'ailleurs, on devra s'interroger pour savoir si le plan localisé de quartier que vous aviez préavisé favorablement en fonction d'un projet bien précis reste toujours d'actualité par rapport à un projet qui n'a plus beaucoup de liens communs avec ce qui était initialement prévu.

C'est donc un dossier évolutif dont on ne maîtrise pas l'ensemble des éléments, mais, en tout cas en ce qui nous concerne, nous nous soucions de répondre le plus clairement possible et le plus rapidement possible, raison pour laquelle nous avons gardé ce contact avec Mottatom et que nous recevrons prochainement ses représentants.

**M<sup>me</sup> Virginie Keller Lopez (S).** Ma deuxième question concerne la place des Nations. Après le vote populaire du 7 juin 1998 qui rejetait le projet, une concertation s'est établie et une espèce de cahier des charges indiquant ce que l'on aimerait faire de cette place a été mis en place. Il semblerait que, cet été, un projet ait été choisi. Qu'en est-il? Quel est ce projet? Est-ce qu'il correspond au cahier des charges? Est-ce que l'on va avoir des informations à ce sujet?

**M. Christian Ferrazino, conseiller administratif.** Bien sûr, vous aurez des informations, Madame Keller Lopez. Simplement, nous vous l'avions déjà dit, nous avons souhaité poser au départ un certain nombre de critères sur lesquels on devait s'accorder avant d'aller plus loin, d'entente avec le Canton – puisque vous savez que sur ce dossier M. Laurent Moutinot et moi-même menons ensemble cette concertation. Ces critères, je vous le rappelle, demandaient que cette place retrouve la vocation qui est la sienne, c'est-à-dire celle de lieu symbolique de manifestations – ce qui est reconnu par tout le monde, y compris les Nations Unies – tout cela dans le cadre d'un aménagement simple, modeste, ne comprenant pas de nouvelles constructions et qui puisse également, d'entente avec les Nations Unies, comprendre le périmètre d'accès aux Nations Unies pour permettre un aménagement beaucoup plus important de cette place, de part et d'autre, jusqu'au bâtiment de l'UIT.

Nous avons tenu un certain nombre de séances publiques – je crois d'ailleurs l'avoir rappelé ici – auxquelles ont participé tous les intervenants, et quand je dis tous les intervenants, ce ne sont pas seulement les associations intervenues dans le cadre de la votation populaire à laquelle vous avez fait allusion, Madame Keller Lopez, mais également les organisations internationales présentes dans le cadre de ces concertations. Enfin, nous nous étions engagés à informer régulièrement ces intervenants par des lettres que nous rédigeons, M. Moutinot et moi-même, en fonction de l'évolution du dossier.

La première lettre, les intéressés l'ont reçue, sauf erreur de ma part, au mois de juin. Elle reprenait la problématique de la boucle de rebroussement de l'extension du tram 13, donc au sud de la place des Nations et au nord de la campagne Rigot, ainsi que la problématique de la sécurité du périmètre des Nations Unies. Nous avons donc avancé sur ces deux éléments. La prochaine lettre fera le point sur les avant-projets qui ont été retenus. Comme vous le savez, il y a eu une présélection de plusieurs bureaux d'architectes qui nous ont rendu un certain nombre d'avant-projets. Un de ces bureaux a été choisi. Nous allons, bien entendu, en informer tous les intervenants. Mais le plus important, c'est le cahier des charges que nous sommes en train d'établir pour nous assurer que le bureau en question pourra bel et bien réaliser l'aménagement souhaité par l'ensemble des intervenants. L'établissement du cahier des charges est évidemment le travail le plus important. Vous imaginez bien qu'il y aura un suivi, aussi bien par celui qui vous parle, que par M. Moutinot et les différents services de la Ville et de l'Etat, avec ce bureau d'architectes mais également avec les différentes associations et organisations concernées. C'est donc un processus qui va son train et qui, je peux le dire, se déroule comme on avait pu le souhaiter au début, même si on a peut-être pris quelque retard, surtout en raison de l'établissement du cahier des charges auquel je faisais allusion.

Par conséquent, ce dossier se développe tout à fait normalement et, je le répète, vous serez informés dès que nous aurons pris des décisions plus précises à ce sujet.

**M<sup>me</sup> Sandrine Salerno (S).** C'est une information que nous avons peut-être déjà reçue, mais je ne m'en souviens pas. Ma question s'adresse donc à M. Ferrazino. J'aimerais savoir quand nous recevrons le bilan de la journée sans voitures du 22 septembre et, d'autre part, comment vous l'effectuez. Est-ce un travail interne de votre dicastère ou est-ce un mandat que vous donnez à l'extérieur? Je vous remercie.

**M. Christian Ferrazino, conseiller administratif.** S'agissant du bilan de la journée sans voitures, il sera donné dans le courant du mois d'octobre – je ne

retrouve plus la date exacte dans mon agenda, car il est passablement gribouillé – donc d'ici environ un mois.

Il est évident que le bilan est fondamental. Il ne peut pas être assumé uniquement par mon département, en raison du fait, notamment, que les données que nous souhaitons récolter proviennent de services dépendant du Canton. Je pense tout d'abord à Ecotox, qui a procédé à des mesures concernant la qualité de l'air et également à des mesures relatives au bruit.

L'Office des transports et de la circulation a également fait un certain nombre de comptages, par rapport à la réduction de la circulation. Pour mémoire, on a enregistré entre 10 à 15% de réduction de la circulation sur des grands axes. Le pont du Mont-Blanc, par exemple, a connu une baisse de circulation de 700 véhicules par heure, dès 9 h le matin, et cela toute la matinée. Ce n'est pas rien quand on sait qu'il y a 85 000 voitures par jour qui passent sur le pont du Mont-Blanc.

La rue de Lausanne a connu une réduction de circulation de l'ordre de 13 ou 14%, ce qui est le double du résultat de l'année passée. En outre, un des résultats assez surprenants que nous avons enregistrés concerne la route de Florissant, où la réduction de la circulation s'élève à 17 ou 18%, voire plus.

D'autres résultats sont d'ailleurs intéressants, notamment dans les périmètres fermés à la circulation. Nous avons pu enregistrer dans la rue de la Corratierie une réduction de près de 60% de la circulation.

*M. Bernard Lescaze (R).* C'est normal; cette rue était fermée à la circulation!

*M. Christian Ferrazino, conseiller administratif.* M. Lescaze nous dit d'une voix tout à fait bonhomme que c'est normal, parce que cette rue était fermée. Mais, Monsieur Lescaze, il faut aller au bout du raisonnement: elle n'était pas fermée à tout le monde, elle était ouverte aux ayants droit. Les ayants droit, ce sont les livreurs, les représentants de la banque qui se trouve au milieu de ce secteur et qui ont des places de parc privées. Par conséquent, ces chiffres confirment ce que nous disions, à savoir qu'il y a 60% de trafic de transit dans la rue de la Corratierie, puisque...

**Le président.** Je vous prie de vous concentrer sur la question, Monsieur Ferrazino. Nous n'avons pas de débat...

*M. Christian Ferrazino, conseiller administratif.* Je n'entre pas dans le débat, mais je vous donne déjà quelques chiffres provisoires que nous avons pu enregis-

trer. Ceux-ci seront bien entendu développés dans le cadre de cette séance à laquelle je faisais allusion et qui réunit non seulement les services de la Ville et de l'Etat, mais également les représentants des associations et des communes – aussi bien genevoises que françaises limitrophes. Malheureusement, Monsieur Winet, les commerçants que nous avons invités autour de la table ne sont venus qu'une seule fois sur la dizaine de réunions que nous avons eues, pour faire une déclaration *pro domo* qui nous indiquait qu'ils ne voulaient pas s'associer à l'organisation de cette journée, ce que nous avons regretté. Nous espérons que, pour l'édition de l'année prochaine, ils viendront à de meilleurs sentiments et qu'ils pourront s'associer également à ces différents services, associations et communes, pour la mettre sur pied.

Aussi, le bilan, nous l'avons à cœur, et bien entendu nous le publierons. Vous savez que nous sommes également en contact avec Bruxelles, puisqu'il s'agit d'une journée européenne. Bruxelles attend également des informations de notre part, puisqu'elle récolte l'ensemble des résultats intervenus dans près de 800 villes. En effet, je vous le rappelle, 800 villes ont participé à cette expérience cette année.

**M. Pierre Reichenbach (L).** J'ai trois questions. J'ai déjà parlé de la première ce matin, lors du débat sur la motion N° 97, intitulée «Combattants suisses pour la République espagnole: Genève reconnaissante», et j'aurais pu faire à ce propos une interpellation qui aurait eu pour titre «Délimitation du périmètre par des chaînes».

Vous avez inauguré, Monsieur Ferrazino, à l'extrémité de la rue Dancet, le monument dédié aux brigadistes suisses, et il est inadmissible de constater que des voitures stationnent toujours sur ce périmètre. Ce matin, entre autres, il y avait une Renault Espace portant des plaques genevoises, une Fiat Panda avec des plaques neuchâtelaises, trois motos et plusieurs vélos, ainsi qu'une voiture officielle, je me garderai bien de dire de laquelle il s'agissait, mais peut-être qu'elle était là pour des raisons de service. On est confronté au même problème au bout de la plaine de Plainpalais, là où se trouve le monument du 9 novembre 1932. Là aussi, quand ce n'est pas le marché qui empiète sur ce monument, il y a des véhicules qui sont stationnés autour. Je pense donc que vous devriez prendre des mesures pour délimiter ces deux périmètres et y interdire le stationnement de tous les véhicules.

Ma deuxième question concerne le parc pour enfants du boulevard Carl-Vogt, parc qui a donné lieu à des flots de paroles au Conseil municipal. Pratiquement tous les jours, quand il fait beau temps, il s'organise dans ce parc réservé aux enfants un genre de trial motorisé, comprenant aussi bien des cyclomoteurs que

## Questions

des motos légères. Ne pourrait-on pas déléguer quelqu'un pour aller surveiller ce genre d'activités, qui se sont déroulées en tout cas durant une semaine? Je pense qu'il vaudrait la peine de contrôler cela.

Ma troisième question concerne une demande d'autorisation de construire un parc sur la parcelle des Moulins-Raichlen à Plainpalais. Comme beaucoup d'entre vous probablement, j'ai lu dans la *Feuille d'avis officielle* de cette semaine qu'une demande d'autorisation de construire un parc à cet endroit avait été déposée.

Alors, comme il avait été question dans ce Conseil municipal de construire une école sur cette parcelle, je me demande si l'on ne va pas aboutir à un «Vermont bis» à Plainpalais le jour où l'on voudra construire l'école. En effet, il ne faut pas oublier que, lorsque le parc sera construit, il ne faudra plus compter y installer une école. C'est de la littérature du *Mémorial* qui me fait dire cela.

Je remercie d'avance le Conseil administratif de bien vouloir répondre assez rapidement à mes trois questions.

**M. Christian Ferrazino, conseiller administratif.** Je répondrai à la première et à la dernière question. Mon collègue Manuel Tornare, répondra à la deuxième de vos questions, Monsieur Reichenbach.

Je vous remercie d'insister une nouvelle fois sur le rôle négatif que jouent les véhicules automobiles en se garant un peu n'importe où sur nos places.

Pour la place du Rhône, comme vous le savez, nous avons pris des mesures. Maintenant, elle est ceinturée de potelets qui empêchent de transformer cette place en parking comme cela a été le cas jusqu'à maintenant. Pour l'exemple que vous donnez, on va examiner ce que l'on peut faire. Il est un peu triste de constater que l'on est obligé de ceinturer les places avec des potelets ou d'autres éléments physiques pour empêcher les véhicules d'accéder à ces endroits, mais, apparemment, c'est une des seules solutions efficaces que nous avons. Nous allons donc examiner comment, sans dénaturer l'œuvre de Torres, nous pouvons prendre certaines dispositions pour empêcher la situation que vous regrettez, à juste titre.

Pour le monument du 9 novembre 1932 sur la plaine de Plainpalais, je vois mal, vu son volume, comment on pourrait le ceinturer avec des chaînes. Tout ce que je peux vous dire pour l'instant, c'est que l'équipe «Kärcher» que nous avons à la Voirie intervient chaque fois que l'on nous indique que ce monument fait l'objet de graffiti ou autres. Nous essayons donc de le maintenir dans le meilleur état possible en intervenant chaque fois qu'on nous signale des déprédations.

## Questions

Au sujet de la parcelle des Moulins-Raichlen, vous avez raison de dire que ce terrain était réservé pour la construction d'un bâtiment scolaire. Vous aurez également pris connaissance, dans l'ordre du jour de la session d'octobre, du rapport M-47 A sur la motion qui nous demande d'aménager cette parcelle en zone de verdure à titre provisoire. Pour ne rien vous cacher, j'avais cru que cette motion avait déjà été votée et j'ai donc anticipé. Effectivement, j'ai déjà rendez-vous avec les habitants du quartier à une date pas très éloignée, je crois dans une dizaine ou une quinzaine de jours, pour présenter les études que mes services ont élaborées pour un aménagement provisoire en zone de verdure de ce parc. Le bâtiment a donc déjà été démoli, cela vous l'avez constaté. Comme vous le savez, l'affectation de cette parcelle aux besoins scolaires était prévue pour 2005, voire 2010. On n'allait pas rester pendant toute cette période avec une sorte de verrue isolée dans ce quartier. Vous savez que c'est un quartier qui est fortement densifié et qui a très peu de lieux de rencontre et d'animation. Il se justifiait donc – et j'espère que votre Conseil ira dans ce sens lorsqu'il sera amené à traiter la motion à laquelle je fais allusion – de trouver une solution d'aménagement provisoire peu coûteuse. Bien évidemment, il y a le risque que le provisoire s'installe dans la durée, mais je ne crois pas qu'il faille laisser en friche des terrains pendant dix ans, voire davantage, en se disant que peut-être un jour on pourra construire et que si on devait les aménager un peu convenablement, cela rendrait plus difficile la construction ultérieure.

Je précise, à l'intention des usagers et des habitants à qui on s'adresse que cet aménagement se veut provisoire, qu'il ne faut pas se leurrer, car les besoins scolaires pourraient se faire sentir dans quelques années. D'ailleurs, nous ferons le point avec mon collègue Manuel Tornare, dans le cadre de la Délégation à l'aménagement et à l'environnement, sur ces prévisions scolaires. Il semblerait en tout cas que, pour les dix prochaines années, on n'ait pas vraiment besoin de ce périmètre des Moulins-Raichlen. Il se justifie donc parfaitement de donner suite à la demande formulée de trouver un aménagement provisoire. Voilà ce que je peux vous dire, Monsieur Reichenbach.

**M. Manuel Tornare, conseiller administratif.** Monsieur Reichenbach, en ce qui concerne votre deuxième question, il s'agit du parc Ernest-Ansermet; vous vous êtes trompé d'homme illustre!

Nous allons envoyer la Délégation à la jeunesse; je vais en parler lundi à M. Deuel. Vous voyez qu'on avait raison d'installer la Délégation à la jeunesse à la rue des Vieux-Grenadiers, puisque c'est à côté!

**M. Bernard Lescaze (R).** Je n'ai, quant à moi, qu'une seule question, qui nécessitera de la part de M. le conseiller Ferrazino une réponse claire, simple et

## Questions

brève. Elle comporte aussi une question sur la concertation, non pas avec des squatters à qui il faut trouver des logements, comme c'était le cas pour la question de M<sup>me</sup> Virginie Keller Lopez. Il s'agit d'une concertation avec l'Etat et les Transports publics genevois (TPG). Vous le savez, les TPG doivent refaire les voies de tram de la rue du Conseil-Général – c'est d'ailleurs en travaux – et du rond-point de Plainpalais. Il se trouve que la Ville de Genève devait aussi refaire le rond-point de Plainpalais, les aménagements extérieurs. J'aimerais savoir dans quelle mesure les travaux ont été coordonnés, parce que les TPG sont en train de commencer à les faire, pour employer une formule élégante, alors qu'il semble que rien ne soit prêt du côté de la Ville. Est-ce que cela signifie que, pour tous les habitants de Plainpalais et ceux qui passent, les travaux vont durer deux fois plus longtemps, puisque la Ville n'a pas réussi, semble-t-il, à coordonner ses travaux avec ceux des TPG? Je me réjouis d'entendre à ce sujet un démenti sec et énergique de M. Ferrazino.

**M. Christian Ferrazino, conseiller administratif.** Puisque vous voulez une réponse claire, simple et circonstanciée, je vous donnerai tous les éléments dès que j'aurai pu les recueillir, Monsieur Lescaze.

**M. Damien Sidler (Ve).** J'ai deux questions concernant la salle communale de Plainpalais.

La première est pour M. Ferrazino. J'aimerais savoir où en sont les travaux d'installation de la sonorisation, votée par le Conseil municipal.

Ma deuxième question s'adresse à M. Pierre Muller. J'aimerais connaître les nouveaux critères d'attribution de cette salle de Plainpalais, car il semblerait que certaines associations qui en ont fait la demande pour y organiser certaines activités ne correspondent plus aux nouveaux critères d'attribution. Pouvez-vous dire à qui elle sera louée dorénavant et quels sont ces nouveaux critères d'attribution? Je vous remercie.

**M. Pierre Muller, conseiller administratif.** En ce qui concerne les critères, il y en a en tout cas un qui est imposé: il faut que ce qui se passe dans cette salle dérange le moins possible le voisinage. Vous savez que nous avons eu passablement de plaintes dans ce quartier lors des dernières manifestations à la salle communale de Plainpalais. Nous avons demandé, dans le cadre des travaux, de renforcer l'insonorisation de ladite salle. Alors, pour le reste, si l'association ou les gens qui souhaitent louer cette salle nous apportent les garanties habituelles, c'est-à-dire une certaine solvabilité, une garantie de bonnes mœurs, etc., il n'y a pas de problème, nous la louons volontiers.

**M. Mark Muller (L).** Ma question s'adresse à l'ensemble du Conseil administratif. En l'absence du maire, je la poserai directement au magistrat chargé de l'urbanisme.

Nous avons appris par la presse à la fin de la semaine dernière que la banque Pictet avait décidé de transférer en ville de Carouge un certain nombre de ses services, ce qui représente plusieurs milliers d'emplois. J'aurais deux questions. Tout d'abord, qu'a fait la Ville pour essayer de les retenir? Deuxièmement, est-ce que la législation en vigueur, soit au niveau du Canton, et je pense en particulier à la LDTR (loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation) ou de la Ville, et je pense aux plans d'utilisation du sol, vous ont empêché de trouver des solutions qui auraient permis de retenir cette banque dans notre ville?

**M. Christian Ferrazino, conseiller administratif.** Comme vous le savez certainement, nous sommes en contact régulier avec certaines banques de la place et particulièrement avec celle que vous avez citée. Nous avons pu, dans le cadre de ces contacts, évoquer cette problématique, puisque la banque en question souhaite, comme vous l'avez dit, développer très largement ses activités, qui présentent un nombre d'engagements par mois relativement important ces derniers temps.

Nous avons donc examiné très attentivement tout terrain pouvant éventuellement répondre aux besoins de la banque Pictet – j'y faisais d'ailleurs allusion ce matin dans le cadre d'une autre intervention. Mon collègue Pierre Muller a transmis ces informations directement à des représentants de la banque qui, parallèlement, se sont vu offrir des locaux sur le territoire de la commune de Carouge, locaux qui correspondent à leurs besoins.

Vous nous demandez si tout cela serait consécutif à notre législation ou à un manque de terrain, puisque, chacun le sait, les terrains en ville de Genève ne sont pas extensibles à souhait. Je peux vous rassurer, ce n'est pas lié à notre législation. Une raison supplémentaire à ce transfert réside dans le fait que la banque Pictet va garder son siège au boulevard Georges-Favon, là où elle se trouve actuellement, avec une totalité d'occupation affectée au secteur bancaire. Or il y avait de nombreux logements dans ce pâté d'immeubles et la LDTR a permis ces changements d'affectation, puisque la banque Pictet a proposé des compensations, c'est-à-dire des transformations de bureaux en logements dans le quartier à proximité immédiate. C'est dire que la loi actuelle a permis cette extension, en tout cas pour le siège central. Simplement, le siège n'est pas suffisant, même s'il abrite des centaines de collaborateurs, et la banque a dû se résoudre à prendre des locaux sur le territoire de Carouge.

## Questions

Maintenant, nous espérons simplement que la Ville ne sera pas trop lourdement pénalisée, si c'est la question que vous posiez, au niveau fiscal, puisque, encore une fois, le siège reste sur notre territoire et qu'une autre activité, même si elle est plus importante au niveau du nombre de collaborateurs de la banque sur la commune de Carouge, ne va pas forcément contrebalancer en totalité l'activité déployée par l'équipe dirigeante au siège de la banque. Nous nous sommes même renseignés auprès de l'administration fiscale cantonale et nous avons obtenu confirmation que, dans des situations de ce genre, l'on trouve un équilibre entre les différentes communes concernées.

Voilà ce que je peux vous dire. On s'en soucie tout particulièrement, et pas seulement pour la banque Pictet. Nous sommes sollicités par d'autres établissements et le...

*M. Manuel Tornare, conseiller administratif.* Ils prendront le tram...

*M. Christian Ferrazino, conseiller administratif.* Eh bien, oui, j'espère qu'ils prendront le tram aux Acacias, comme le dit mon collègue Tornare. C'était d'ailleurs un des éléments qui nous avaient été indiqués par la banque Pictet, de trouver des lieux bien desservis par les transports publics.

**M. Pierre Muller, conseiller administratif.** La question de M. Mark Muller est très intéressante; elle nous touche particulièrement, nous, Ville de Genève. Elle implique aussi, peut-être, à l'avenir, une réflexion plus approfondie sur une certaine souplesse de l'usage de ces règlements, parce qu'il est clair que l'on va être confronté de plus en plus à la problématique de l'affectation des zones industrielles. Prochainement, vous aurez des informations de la part du Conseil administratif à propos de Sécheron SA. Sécheron SA, cela a été clairement évoqué dans la presse, va se déplacer également dans une zone de tertiaire secondarisée et tout cela nous pose un certain nombre de problèmes.

Quoi qu'il en soit, le départ du back-office de la banque Pictet a une incidence fiscale importante, M. Ferrazino vous l'a dit tout à l'heure. Ce que nous souhaitons, c'est qu'il n'y ait pas plus de transferts de la banque Pictet à Carouge. Imaginez: si quelques associés ont l'intention de se déplacer du boulevard Georges-Favon à Carouge, la taxation des associés de Pictet Cie se fera à Carouge. De toute façon, cela aura une incidence sur la répartition de la taxe professionnelle et sur la fiscalité communale. Ce sont quelques millions que la Ville de Genève perdra au profit de la Ville de Carouge. L'évaluation est de l'ordre de 15 à 18 millions de francs.

**M. Sami Kanaan (S).** Nous nous sommes tous pris d'affection pour notre chère TV locale Léman bleu, qui retransmet fidèlement nos débats. Nous sommes d'ailleurs étonnés de voir à quel point la population semble suivre nos débats, puisqu'il y a en moyenne 5000 téléspectateurs. Cela doit beaucoup occuper le personnel de Léman bleu qui, visiblement, n'a pas vraiment appris qu'il y a eu des élections municipales en Ville de Genève! Je ne sais pas qui, parmi vous, s'est aventuré à consulter le télétexte de Léman bleu. La composition du Conseil administratif est toujours celle de la législature précédente. C'est un peu dommage pour nos nouveaux magistrats. Ne pourrait-on pas signaler à TV Léman bleu que M<sup>me</sup> Burnand et M. Rossetti ont pris leur retraite? Quant au Conseil municipal, nous avons de la chance, parce qu'ils ont indiqué sa composition du début de la législature! Mais, depuis lors, il y a eu pas mal de mutations. Je pense donc que, pour la crédibilité de notre TV locale, ce serait bien de mettre à jour ces données. Merci.

**M. Pierre Muller, conseiller administratif.** J'aimerais apporter une réponse à une question qui m'a été posée lors de la précédente séance du Conseil municipal au sujet de l'association Le Granit. Monsieur Marquet, cette réponse vous est adressée.

Je vais rappeler quelques faits, parce que, si, vous, vous connaissez l'association Le Granit et que, moi, je la connais un petit peu, je pense que l'ensemble du Conseil municipal a besoin de quelques informations.

Le Granit est une association d'utilité publique, fondée le 5 août 1958 et régie par ses statuts ainsi que par les articles 60 et suivants du Code civil suisse. Le Granit a été mis au bénéfice d'un droit de superficie portant sur la parcelle 25/29 de la section Plainpalais, et la surface de ce droit de superficie est de 4109 m<sup>2</sup>. Sur cette parcelle ont été construits des bâtiments dont les adresses sont les suivantes: quai du Cheval-Blanc 3, 4, 5, 6, 7 et rue des Allobroges 14. Il s'agit donc d'un pâté de maisons. Ce droit de superficie a été voté par le Conseil municipal en date du 5 juillet 1960, avec naissance du droit au 16 janvier 1960 et pour une durée de 99 ans. L'échéance de ce droit est donc fixée au 15 janvier 2059. La rente actuelle du droit de superficie – c'est intéressant de le savoir – exigible par semestre échu est de 135 597 francs, et cela par année. Elle est révisable tous les cinq ans, ce qui fait que nous devons en déterminer la nouvelle valeur dès le 1<sup>er</sup> janvier 2000. Les négociations étaient ouvertes lors de l'assemblée générale du 18 avril 2000 et nous avons informé à cette occasion le président de l'association, M. Gambazzi, que nous devons examiner les comptes de son association de manière à pouvoir fixer la valeur de la nouvelle rente. Lors du dernier contact avec les représentants de l'association Le Granit, soit le 5 juillet 2000, les représentants de la Gérance immobilière municipale, MM. Debieux et Jeanneret, ont présenté une proposition

## Questions

basée sur le calcul suivant, qui conduit à une rente possible, au sens de la convention, de 218 426 francs, d'où l'augmentation dont vous avez fait état. Je précise que l'état locatif de l'association Le Granit est de 1 638 203,50 francs; que la valeur du terrain est estimée à 5 460 678 francs. Comme il y a 4109 m<sup>2</sup>, on estime que le terrain est à la valeur de 1328,95 francs le mètre carré, pour être tout à fait précis. On serait donc en droit de calculer une nouvelle rente sur la base des conventions qui ont été passées; cela équivaldrait à une augmentation importante, comme vous l'avez soulevé à la dernière séance, puisque la nouvelle rente serait de 218 426 francs.

Si on fait abstraction du prix du terrain et que l'on se base uniquement sur l'augmentation du renchérissement, la rente devrait être de l'ordre de 141 208 francs par an. La question qui se pose est de savoir si l'on tient compte du terrain. Nous sommes en discussion avec l'association Le Granit. Nous allons revoir ses représentants et nous vous ferons part, ici au Conseil municipal si vous le souhaitez ou à vous, Monsieur Marquet, des résultats de ces négociations. Mais ce qui s'est fait jusqu'à présent, comme le calcul dont je viens d'évoquer les résultats, est basé sur la convention telle qu'elle est ou pourrait être applicable.

**M. Olivier Coste (S).** Sans vouloir proposer la nomination d'un délégué municipal à l'orthographe, mais pour appuyer la remarque faite par M. Savary tout à l'heure concernant une plaque officielle, le Conseil administratif ne pourrait-il pas éditer une circulaire pour ses fonctionnaires habilités à faire graver ou imprimer des plaques à usage public, afin que l'orthographe de celles-ci soit vérifiée avant l'obtention d'un bon à tirer? On éviterait ainsi que des fautes grossières soient inscrites de manière définitive, comme on en trouve dans et sur certaines écoles. En émettant des réserves, cela permettrait aussi de faire changer des plaques comportant des erreurs grossières dont la responsabilité pourrait incomber à l'imprimeur ou au graveur.

**M. Alain Fischer (R).** Ma question s'adresse à M. Ferrazino. Nous serait-il possible d'obtenir les décomptes finaux des actions menées lors de la journée sans voitures du 22 septembre 1999 et, je pense, plus tard, de celle du 22 septembre 2000? Je veux parler des heures effectives des agents de ville qui ont effectué ce travail. J'aimerais aussi savoir s'il y a eu une rétrocession de la part du Département de justice et police et des transports pour les heures que la gendarmerie a faites.

Deuxièmement, je trouve déplorable que le matin du 22 septembre, quand je suis sorti, je sois tombé sur trois camions de la Voirie qui circulaient. Ne serait-il pas possible que, pour ce jour-là, la Ville de Genève montre l'exemple et assure un service minimal?

**4. Motion de M<sup>mes</sup> Evelyne Strubin, Nicole Bobillier, Liliane Johner, Monica Huber Fontaine, Anne-Marie von Arx-Vernon, Marie-Thérèse Bovier et M. Bernard Lescaze: «Convivialité dans les parcs publics» (M-102)<sup>1</sup>.**

*PROJET DE MOTION*

Considérant:

- que les parcs publics sont très fréquentés par la population genevoise et représentent un attrait important au niveau touristique;
- que, si lesdits parcs sont magnifiquement fleuris, ils ne proposent aucune autre possibilité récréative pour les adultes que les promenades et les pauses assises sur des bancs;
- qu'il serait bon que l'on puisse également pique-niquer dans ces lieux;
- que les handicapés et les personnes âgées, notamment, ne peuvent prendre ce genre de collations assis sur l'herbe,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à mettre en œuvre, le plus rapidement possible, l'installation de coins de pique-nique (sans grils ni barbecues), munis de tables et de bancs, dans les parcs publics de la Ville de Genève.

**M<sup>me</sup> Anne-Marie von Arx-Vernon** (DC). Cette motion peut paraître tout à fait agréable à défendre, parce que les parcs publics, qui sont un espace de qualité de vie en plein air pour celles et ceux qui ne bénéficient pas d'un jardin privatif, sont vraiment très appréciés. C'est vrai qu'en ville de Genève beaucoup de personnes habitent dans des immeubles et sont extrêmement heureuses de pouvoir sortir et profiter de nos magnifiques parcs publics.

Comme vous le savez, Monsieur le président, nous sommes particulièrement attachés, au PDC, à toutes les actions qui renforcent la convivialité et nous sommes évidemment persuadés qu'elles doivent être développées.

Alors, il nous semble que les citoyens peuvent encore plus et encore mieux occuper le territoire des parcs publics, pour leur mieux-être, pour leur plaisir et aussi pour éviter que des espaces de cette qualité ne soient désertés ou, parfois, occupés sans égards, voire qu'ils ne soient l'objet d'actes de vandalisme. Notre plus grande crainte, c'est que, dans ces cas-là, les réponses viennent en termes de «Rambo», «Milice privée» pour faire de l'ordre; cela est extrêmement inquiétant.

Alors, cette motion a pour but de permettre d'installer des bancs, des tables, du mobilier urbain, qui permettent à chacun et à chacune de passer un bon

---

<sup>1</sup> «Mémorial 157<sup>e</sup> année»: Annoncée, 4993.

## Motion: coins pique-nique dans les parcs

moment et de pouvoir rencontrer d'autres personnes, de plusieurs générations, pour partager un moment ensemble.

Le PDC vous invite à renvoyer cette motion au Conseil administratif, qui, nous en sommes persuadés, saura aménager avec compétence d'autres espaces de convivialité. Je vous remercie.

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

**M<sup>me</sup> Nicole Bobillier (S).** Peu de choses à dire, en somme. La commission sociale et de la jeunesse étudie en ce moment la proposition N° 84 du Conseil administratif, proposition qui comporte plusieurs sujets.

Il y est dit notamment: «Les actions prévues dans les jardins publics genevois visent à augmenter leur utilisation et attractivité pour les citoyens de la ville et du canton. En effet, la cohabitation dans les parcs entre les enfants et adolescents, les propriétaires de chiens, etc., n'est pas toujours aisée. C'est précisément à concilier les différents usagers des parcs qu'aspire ce projet, car, ceux-ci sont, tout spécialement en été, un lieu privilégié de création du lien social.»

Nous pouvons tout à fait considérer que la proposition N° 84 du Conseil administratif va dans le sens de notre motion et je vous propose, comme l'a fait ma collègue, de renvoyer cette dernière directement au Conseil administratif.

*Préconsultation*

**M<sup>me</sup> Catherine Hämmerli-Lang (R).** Les radicaux, attachés aux principes d'indépendance d'esprit et par conséquent non adeptes de la pensée et du discours uniques, comme sur les bancs de l'Alternative de temps en temps, ont choisi cet objet pour en faire la démonstration, en désapprouvant cette motion qui est grosse de problèmes à devenir. Merci.

**M. Manuel Tornare, conseiller administratif.** J'applaudis cette motion des deux mains. M<sup>me</sup> Hämmerli oublie que c'est un radical, Guy-Olivier Segond, conseiller administratif chargé du département qui est le mien aujourd'hui, qui, en 1982, avec l'esprit éclairé qu'on lui connaît, a donné l'autorisation à la population d'occuper les espaces herbeux de nos parcs. Avant 1982, il était – en effet – interdit à la population de se bronzer ou de flâner sur les pelouses. Donc, remercions

M. Segond d'avoir été un radical clairvoyant. D'autre part, M. Beer, directeur du Service des espaces verts et de l'environnement (SEVE), va aussi dans ce sens-là. Il est évident que M. Beer a obéi aux différents magistrats qui se sont succédé depuis qu'il est directeur du SEVE.

N'oublions pas que nous installons très souvent des bancs, de même que des jeux – notre collègue Roman Juon est bien placé pour le savoir – dans les parcs. La semaine passée, je suis allé rendre visite à l'Atelier jeux de la Jonction. Je peux vous dire, Madame Hämmerli – et je vous prie d'aller le visiter, vous y serez bien reçue – que c'est absolument fascinant, ce qui s'y prépare. Il y a, par exemple, un Gulliver géant en préparation, qui sera installé, à ma demande, sur les voies CFF de Saint-Jean où il y aura de la pelouse et des arbres. Donc, nous tenons compte de vos desiderata et parfois même nous les précédon.

Si vous avez lu la proposition N° 84 que nous vous avons présentée le 27 juin 2000 – et je suis persuadé que vous l'avez lue – vous aurez constaté que dans les 1 640 000 francs demandés sont incluses différentes propositions allant dans le sens de cette motion.

Là où je suis d'accord avec vous, Madame Hämmerli – peut-être parce que j'ai lu entre les lignes – c'est que, si nous mettons trop de jeux, de bancs et que nous animons trop les parcs, il va y avoir des problèmes d'entretien et de cohabitation. Nous avons pensé à cet aspect du problème, puisque dans la proposition N° 84 nous vous annonçons que des «brigades vertes» seront mises sur pied. Pourquoi des «brigades vertes»? Ce sont simplement des sans-emploi, des chômeurs ou de jeunes étudiants, que nous engagerons temporairement – à qui ça rendra peut-être bien service – et qui feront de la prévention. C'est-à-dire qu'ils iront vers des jeunes ou des moins jeunes accompagnés ou non de leur animal favori qui ne respectent pas l'environnement dans lequel ils se trouvent. Ces «brigades vertes» feront de la prévention parce que, à un moment donné, je crois qu'il vaut mieux faire de la prévention plutôt que de toujours sanctionner.

Mesdames et Messieurs, mon collègue Ferrazino le disait ce matin, nous avons aussi créé au Conseil administratif une délégation au mobilier urbain qui va se réunir prochainement. Font partie de cette délégation mon collègue Hediger, mon collègue Ferrazino et moi-même. Cette délégation veillera aussi à ce qu'il y ait une meilleure harmonisation du mobilier urbain en ville de Genève et surtout une meilleure esthétique.

Au sujet d'autres initiatives, j'avais parlé ici même au mois de juin d'initiatives que nous allons importer de Scandinavie. Il s'agit de mettre à la disposition des enfants, dans les parcs, de petites constructions, parfois des cabanes, qui ne resteront pas forcément *ad aeternam*. Certains lieux nous ont été légués par des patriens du XVIII<sup>e</sup> et du XIX<sup>e</sup> siècle. Il est clair que l'on ne va pas mettre, à côté de la

## Motion: coins pique-nique dans les parcs

villa La Grange, une cabane d'Indiens ou d'autres installations de ce genre qui ne sont pas en adéquation avec le charme et la poésie de ces parcs auxquels vous tenez autant que moi. Je vous remercie de votre attention.

**M. Souhail Mouhanna** (AdG/SI). Tout à l'heure, M. Muller a mis en cause l'Alliance de gauche, et j'ai demandé la parole afin de pouvoir lui répliquer. Je ne sais pas comment vous allez gérer cela, mais je tiens absolument à lui répliquer.

**Le président.** Je transmettrai votre demande à M. le président Paillard, dès son retour.

**M. Alain Fischer** (R). Je remercie M. Guy-Olivier Segond d'avoir ouvert les espaces verts au public, car, lorsque j'étais plus petit, disons que cela avait coûté quelques amendes à mes parents...

Sur ce, je pense que l'idée est très bonne. Par contre, il ne faudra pas oublier que M. Tornare et M. Hediger viendront avec des crédits supplémentaires pour l'engagement de jardiniers ou d'agents municipaux, qui, nous le savons tous, sont déjà surchargés. Alors, je pense que c'est peut-être une bonne idée, mais attention aux coûts que ces mesures vont engendrer.

De plus, la plupart des Genevois étant indisciplinés, je vois mal comment on va gérer le problème des barbecues, même s'ils sont proscrits, et les risques de brûlures ou de coupures avec des tessons de bouteilles qui traîneraient dans les parcs.

**Mise aux voix, la motion est acceptée à la majorité (quelques oppositions et abstentions).**

Elles est ainsi conçue:

*MOTION*

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à mettre en œuvre, le plus rapidement possible, l'installation de coins de pique-nique (sans grils ni barbecues), munis de tables et de bancs, dans les parcs publics de la Ville de Genève.

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

5. **Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la motion de M. Alain Marquet, renvoyée en commission le 3 juin 1998, intitulée: «Supprimons le fonctionnement nocturne des engins de balayage/nettoyage urbain!» (M-314 A)<sup>1</sup>.**

**Rapporteur: M. Jacques François.**

La commission a examiné la motion N° 314 au cours des séances du 17 novembre 1999, du 15 décembre 1999 et du 2 février 2000, sous la présidence de M. Roman Juon. Les notes de séances ont été prises par M<sup>mes</sup> Guenevere Paychère et Saskia Petroff.

### 1. **Rappel de la motion**

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'établir un décompte précis du surcoût salarial dû aux heures de fonctionnement nocturne de ces engins (de nettoyage);
- de supprimer les horaires de nettoyage nocturne;
- de réserver un service minimal d'urgence pour les points très sensibles qui nécessitent réellement un nettoyage très matinal.

### 2. **Audition de M. Alain Marquet, auteur de la motion** (17 novembre 1999)

M. Alain Marquet indique que sa motion revêt quatre aspects:

#### *L'aspect financier*

Les heures entre 4 h et 6 h du matin sont payées au tarif de nuit, ce qui engendre des coûts salariaux supplémentaires. La première invite de la motion demande d'ailleurs un décompte précis de ces coûts. Bien sûr, il faudra évaluer l'impact sur les salaires, certains employés comptant peut-être sur le supplément des horaires de nuit pour arrondir leurs fins de mois.

#### *Les problèmes de circulation*

Il n'est pas sûr que les véhicules de la Voirie soient plus libres dans leur travail le matin très tôt, car les voitures en stationnement la nuit constituent une difficulté importante pour leurs déplacements. L'entrave des machines au déroulement normal de la circulation n'est plus un argument. La vitesse des nouvelles machines est en effet suffisante pour leur assurer une insertion normale dans la circulation.

---

<sup>1</sup> «Mémorial 156<sup>e</sup> année»: Développée, 217.

*La pollution par le bruit*

Les nouvelles machines sont tout de même bruyantes malgré les améliorations constantes (69 dB). Même si ces machines satisfont aux normes, le bruit demeure très gênant, car il provoque de fortes vibrations.

*L'aspect humain*

Un conducteur de véhicule doit se lever tous les matins vers 3 h 30 pour être à son poste à 4 h. Cet horaire n'est certainement pas en adéquation avec l'horloge biologique.

En ce qui concerne le travail du dimanche, qui pose un problème analogue, M. Marquet juge qu'il pourrait constituer un amendement à sa motion. Il pourrait en être de même de la question des souffleuses pour ramasser les feuilles mortes.

En résumé, M. Marquet indique que sa motion se base surtout sur le bon sens et le respect humain et qu'elle vise à améliorer la qualité de vie de chacun.

M. Marquet précise encore qu'il a cherché à prendre contact avec la Voirie au moment de la rédaction de sa motion, mais qu'il n'a jamais reçu de réponse.

**3. Audition de M. Gaston Choffat, directeur de la Division de la voirie, et de M. Denis Oberson (15 décembre 1999)**

M. Choffat rappelle l'organisation du nettoyage de la ville. La ville est divisée en secteurs qui sont gérés de manière autonome. La taille des secteurs dépend de la densité des rues, de leur fréquentation et des difficultés que représente le nettoyage. La fréquence des nettoyages dépend de la densité de l'utilisation des rues. Certaines rues sont nettoyées une fois par jour, d'autres trois fois. Le nettoyage de chaque rue est donc planifié de manière très stricte.

Les horaires de nettoyage sont décidés en fonction des besoins. En majorité, le nettoyage est effectué de 6 h 30 à 11 h 30 et de 13 h à 16 h. Dans certaines rues, l'horaire commence à 4 h du matin. Cet horaire matinal est nécessaire non pas, comme on le prétend souvent, à cause de la circulation automobile, mais à cause de l'ensemble des usagers et, en particulier, des passants. Dans les rues très fréquentées, il n'est plus possible d'effectuer le nettoyage avec des machines à partir de 7 h le matin sans mettre en danger les usagers. M. Oberson donne également l'exemple de la rue du Rhône qui doit être entièrement nettoyée avant 5 h 15, heure d'arrivée des camions qui livrent la marchandise.

Cependant, M. Choffat indique que le nombre de rues faisant l'objet d'une intervention dès 4 h du matin est en constante régression depuis dix ans. Le travail dès 4 h du matin est effectué du lundi au samedi. Le dimanche, il commence à 6 h 30.

M. Choffat répond à la question du surcoût engendré par le travail dès 4 h du matin, question qui fait l'objet de la première invite de la motion. Ce surcoût s'élève à 150 000 francs. Les employés qui commencent leur service à 4 h du matin sont au nombre d'une trentaine. Ils sont tous volontaires.

Finalement, M. Choffat est catégorique: supprimer le travail dès 4 h dans certaines rues constituerait un obstacle majeur au nettoyage de ces rues.

En ce qui concerne le bruit, M. Choffat indique que les machines ont fait du progrès. Cependant, ce n'est pas le moteur du véhicule qui fait du bruit, mais les brosses qui frottent le sol. L'utilisation de véhicules électriques ne changerait donc pas essentiellement le niveau de bruit.

Pour terminer, M. Choffat réfute la prétendue saleté de la ville. Mais il admet qu'il y a un problème de comportement de la population et pense qu'il faudrait reprendre une campagne d'information, comme cela s'est fait par le passé.

Quant à certains nettoyages hors du domaine de la ville, comme les parcs et les préaux, M. Choffat précise qu'ils ne sont pas de sa compétence. Si l'on envisage d'étendre les missions de la Voirie, il faudra lui en donner les moyens.

#### 4. **Discussion** (2 février 2000)

Les conditions de vie des nettoyeurs qui commencent leur travail dès 4 h 30 le matin fait l'objet de plusieurs interventions. Certains commissaires font remarquer que d'autres professions imposent des conditions analogues. Faut-il interdire le travail de nuit des boulangers? Cependant, les exemples triviaux fournis ne sont pas très convaincants, la majorité des commissaires considérant que le travail de nuit pose un réel problème, même s'il est souvent très difficile de l'éviter.

En ce qui concerne la nécessité d'effectuer le nettoyage très tôt le matin, les arguments des responsables de la Voirie ont convaincu la majorité des commissaires. Il n'est pas possible, sans inconvénients majeurs, de commencer le nettoyage à 6 h 30. Cependant, il faut réduire au maximum les rues faisant l'objet d'un nettoyage dès 4 h 30. C'est d'ailleurs ce que la Voirie prétend faire.

#### 5. **Propositions de la commission**

Une proposition de supprimer la première invite qui demande au Conseil administratif d'établir un décompte des surcoûts engendrés par le travail de nuit est soumise à la commission. En effet, la réponse a été donnée par M. Choffat, directeur de la Division de la voirie, qui indique un surcoût de 150 000 francs/année.

Mise aux voix, la suppression de la première invite est acceptée par 12 oui (1 AdG/SI, 2 S, 2 AdG/TP, 3 L, 2 R, 2 DC) contre 2 non (2 Ve) (abstention: 1 AdG/SI).

Un amendement est alors proposé pour remplacer les deux dernières invites de la motion. Le texte proposé est le suivant:

«– d'étudier la possibilité de limiter l'intervention nocturne de machines de nettoyage bruyantes dans les périmètres sensibles (habitations, hôtels).»

Cet amendement est accepté à la majorité: accepté: 2 S, 2 AdG/SI, 2 AdG/TP, 2 Ve; refusé: 2 L, 2 R; abstention: 1 L, 2 DC.

La commission propose donc de renvoyer la motion ainsi amendée au Conseil administratif.

#### *PROJET DE MOTION AMENDÉE*

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'étudier la possibilité de limiter l'intervention nocturne de machines de nettoyage bruyantes dans les périmètres sensibles (habitations, hôtels).

**M. Roman Juon, président de la commission des travaux (S).** La commission des travaux s'est penchée sur ce problème qui revient régulièrement parce qu'il dérange bon nombre de citoyens. Nous sommes conscients de cet état de fait, c'est pourquoi la commission a fait un projet de motion amendée qui stipule: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'étudier la possibilité de limiter l'intervention nocturne de machines de nettoyage bruyantes dans les périmètres sensibles (habitations, hôtels)», en espérant que le Conseil administratif fera diligence et essaiera de trouver une formule qui satisfasse tout le monde, les citoyens en particulier.

*(La présidence est à nouveau assurée par M. Bernard Paillard, président.)*

**M. Jacques François, rapporteur (AdG/SI).** La commission des travaux a examiné la motion de M. Alain Marquet, intitulée: «Supprimons le fonctionnement nocturne des engins de balayage/nettoyage urbain». Je donnerai quand même quelques explications, bien que M. Juon ait donné les conclusions de la commission.

## Motion: fonctionnement nocturne des engins de balayage

En ce qui concerne le travail de nuit, il s'agit ici du travail de nuit situé entre 4 h et 6 h du matin; ce travail nocturne ne concerne pas l'ensemble des rues de la ville, mais un certain nombre de rues très passantes ou commerçantes.

La commission a entendu le motionnaire qui s'est exprimé sur quatre points importants. Premièrement, le travail de nuit engendre une pollution sonore, qui fait que les habitants des rues considérées sont dérangés. Deuxièmement, le travail de nuit engendre des difficultés pour les travailleurs du service de nettoyage et pour leur famille, le travail de nuit étant toujours quelque chose de difficile. Troisièmement, la motion réclamait que le Conseil administratif évalue le surcoût causé par ce travail de nuit. Enfin, le motionnaire s'est exprimé principalement pour dire qu'il ne croyait pas aux arguments concernant la circulation, avancés pour justifier ce travail de nettoyage de nuit.

La commission a également entendu la Voirie, qui a répondu les choses suivantes de manière assez intéressante. Tout d'abord, en ce qui concerne le bruit, il est difficile de faire mieux, car le bruit du nettoyage n'est pas celui du tracteur ou des aspirateurs, mais le bruit des brosses et, comme chaque Helvète propre sur lui le sait, ou bien on frotte, ça fait du bruit et ça nettoie, ou bien on ne frotte pas, ça ne fait pas de bruit, mais ça ne nettoie pas. (*Rires.*)

Deuxièmement, les horaires sont choisis en fonction des rues. De plus, pour un certain nombre de rues, ce n'est pas tellement pour des questions de circulation automobile, avance la Voirie, mais pour la question de l'utilisation des rues urbaines par l'ensemble des usagers; il n'est pas possible de nettoyer un certain nombre de rues à partir de 6 h du matin, les piétons étant trop nombreux. D'autre part, un certain nombre de rues du centre de la ville doivent être nettoyées avant 5 h du matin, puisque les camions de livraison arrivent dans les Rues-Basses dès 5 h du matin.

Troisièmement, en ce qui concerne le travail de nuit, celui-ci est effectué par une trentaine de travailleurs; la Voirie annonce ces travailleurs comme volontaires. Je ferai l'impasse aujourd'hui sur la notion de volontariat quand il s'agit de travail difficile; on aura peut-être l'occasion d'y revenir. Le surcoût est estimé à 150 000 francs, ce qui est normal, on peut en faire le compte et il semble que le compte soit bon.

Finalement, M. Choffat de la Voirie s'exprime en disant qu'il serait difficile de maintenir le niveau de nettoyage en supprimant ces horaires de nuit.

Après discussion, la commission des travaux a décidé deux choses. D'une part, de supprimer l'invite concernant l'évaluation du surcoût, puisque la réponse a été fournie par la Voirie, et, d'autre part, de remplacer l'interdiction du nettoyage de nuit par une ferme invitation à diminuer autant que faire se peut ce genre de nettoyage. C'est donc une motion amendée que nous vous proposons de voter.

## Motion: fonctionnement nocturne des engins de balayage

Encore un mot, Monsieur le président, si vous le permettez. Il est clair que la motion de M. Marquet a donné l'occasion d'ouvrir un microdébat sur le travail de nuit, débat que je qualifierai poliment de croquignole. L'argument principal avancé, qui a semblé plaire, est un argument qu'on appellerait en logique formelle «du type attracteur absolu»; dans notre cas, cet argument réclame le secours des boulangers. Il s'exprime ainsi: «Puisque les boulangers travaillent la nuit pour nous faire du pain frais et des croissants chauds le matin, il n'y a pas de raison que les travailleurs de la Voirie restent au lit.» Là-dessus, le conseiller municipal peut retourner se coucher, en attendant que sa femme lui beurre ses tartines. (*Rires.*) Je peux espérer, Monsieur le président, que le prochain débat sur le travail de nuit sera d'une tenue légèrement supérieure.

*Premier débat*

**M. Alain Marquet** (Ve). Je tiens particulièrement à remercier M. François pour la rapidité du retour de son rapport. Malheureusement, à cause des aléas de nos ordres du jour, il ne vient devant notre Conseil que six mois après qu'il l'a déposé.

Personnellement, j'ai étudié les réponses données à la commission, notamment par M. Choffat, et j'aimerais apporter un certain nombre de précisions, car il me semble qu'il y a certaines ambiguïtés dans ces réponses.

Lorsque M. Choffat affirme que le nombre de rues nettoyées avant 4 h du matin a diminué depuis dix ans, on aurait aimé que l'affirmation fût étayée par des chiffres ou des exemples concrets; cela n'a malheureusement pas été le cas. M. Choffat affirme également que, dans les rues très fréquentées, le nettoyage n'est plus possible à partir de 7 h du matin. Il faudrait alors qu'il puisse me démontrer le caractère de rues très fréquentées – puisque ce sont les termes qu'il a employés – pour des rues du type de la rue du Diorama, la rue des Marbriers ou la rue de la Synagogue, pour ne parler que de la Jonction que je connais un peu. Il faudrait également pouvoir justifier pourquoi, certaines semaines, le balayage dans ces rues-là est doublé, voire triplé – on hallucine un peu. Les arguments de M. Choffat sont à mes yeux nettement insuffisants pour lui permettre d'être aussi préemptoire.

D'autre part, je dois dire sincèrement que je regrette que la commission se soit contentée de donner des recommandations que, personnellement, je considère comme fort peu contraignantes. En effet, l'étude de cette motion a soulevé de nombreux problèmes et je ne suis pas satisfait de la réponse, car les conclusions qui demandent «d'étudier la possibilité de limiter l'intervention, etc.» s'apparentent à un enterrement de première classe. Ce n'est pas acceptable.

Entre le moment où ce rapport a été déposé et aujourd'hui, de nouveaux éléments sont apparus; j'ai pu en étudier quelques-uns, et j'aimerais vous faire part de mes réflexions, car un certain nombre de problèmes subsistent. C'est une affaire de bruit, nous le savons aussi. Les normes OPBruit fixent la limite à 65 dB le jour, en zone urbaine, et à 10 dB de moins, soit 55 dB, de 22 h à 6 h, c'est-à-dire la nuit. Il est d'ailleurs évoqué dans la *Tribune* du mois de juin que certaines associations demanderaient même la baisse de 10 dB de ces normes-là. Or on apprend, dans le rapport, que le bruit engendré par ces engins de nettoyage est de 69 dB. Cela signifie que, même si ces engins circulaient de jour, ils ne respecteraient pas les normes fédérales en matière de bruit. C'est donc une première illégalité: les normes OPBruit ne sont pas respectées par les véhicules de la Voirie.

Si l'on met en rapport le montant de 27 millions de francs que l'on va devoir payer pour assainir les façades des immeubles appartenant à la Ville – immeubles situés dans des zones à forte circulation – et les 150 000 francs que nous versons pour les heures de nettoyage nocturne, il va sans dire que cette somme est énorme et je ne peux m'empêcher de penser que ces 27 millions sont une forme de dérive qui dynamitera notre budget quand il faudra passer à la caisse pour mettre en œuvre ces mesures d'assainissement. Je serais beaucoup plus d'avis que nous intervenions en amont, c'est-à-dire que nous proposons une compensation salariale intéressante au personnel de la Voirie qui est obligé de travailler de nuit pour pouvoir bénéficier de ces 150 000 francs, ce que je peux parfaitement comprendre. Cela nous permettrait certainement de faire des économies.

Il y a une deuxième illégalité dans cette affaire. Je me suis permis de prendre des renseignements auprès de la brigade des transports et de l'environnement, au sujet de l'autorisation délivrée le 25 mai 1994 à la Ville de Genève pour faire circuler entre 4 h et 5 h sur le territoire de la Ville de Genève des véhicules pour l'entretien. Cette autorisation était valable à partir du 31 décembre 1994; elle concernait les véhicules de travail, selon la liste que la Ville avait alors fournie au département et qu'elle avait validée. Toute modification de cette liste devait être annoncée dans les plus brefs délais. Renseignements pris auprès de la personne responsable du service, cette autorisation n'a jamais été renouvelée. Ce qui signifie donc que, outre le problème du bruit, les véhicules de nettoyage urbain qui circulent en ville de Genève le font sans autorisation, au mépris de toute sécurité, au mépris de toutes les règles d'assurance. Il serait d'ailleurs intéressant d'imaginer la situation suivante: s'il arrivait un accident à un des chauffeurs de ces véhicules, la Ville serait certainement reconnue comme directement responsable, puisqu'elle n'a pas obtenu l'autorisation de faire circuler ces véhicules sur ce territoire et à ces heures-là.

Ce sont ces raisons qui m'amènent donc à vous proposer un amendement aux conclusions du rapport de la commission. Il vise à annuler et à remplacer les invites mentionnées dans le rapport. Les nouvelles invites seraient les suivantes:

*Projet d'amendement*

«Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de respecter et de faire respecter les ordonnances fédérales en matière de bruit (OPBruit);
- de supprimer les interventions nocturnes des engins de balayage/nettoyage urbain, sauf situation d'urgence;
- d'étudier une compensation salariale pour le travail de nuit qui serait ainsi supprimé.»

Monsieur le président, je dépose immédiatement cet amendement sur votre bureau. Je vous remercie.

**Le président.** Votre amendement remplace donc intégralement les invites. C'est bien cela? (*Assentiment de M. Marquet.*)

**M. Jean-Charles Lathion** (DC). Le directeur de la Voirie, M. Choffat, est catégorique: supprimer le travail dès 4 h du matin dans certaines rues constituerait, je cite, «un obstacle majeur au nettoyage de ces rues».

Avec cette motion, nous sommes en pleine science-fiction. Revenons sur terre! La ville est nettoyée tous les matins; le pain est livré tous les matins; des trains arrivent en gare tous les matins. Si notre société est organisée d'une certaine façon, si nous pouvons nous réveiller dans une ville nettoyée, propre, que nous souhaiterions d'ailleurs tous plus propre, c'est parce que certains travaillent, pendant que d'autres dorment. Leur travail est réglé par des conventions établies ou des cahiers des charges attachés à des fonctions. Alors, c'est un fait que les balayeuses font du bruit dès 4 h-4 h 30 le matin – et je le sais bien, j'habite au centre-ville, je les entends. Ce n'est pas pour autant qu'il faut les éliminer durant certaines heures.

Cette motion est irréaliste. Laissons la Voirie faire son travail si l'on ne veut pas que la ville de Genève devienne un dépotoir. C'est la raison pour laquelle nous vous invitons à refuser cette motion et l'amendement proposé, comme le fait le PDC, et à encourager toutes les mesures qui prônent une ville plus propre.

**M. Pierre Reichenbach** (L). Quand on parle de propreté de la ville, je vous rappelle mon interpellation I-845, du 15 mai 1991, intitulée «A Genève, les rues sont lavées à l'eau minérale». A ce jour, je n'ai toujours pas reçu de réponse.

Donc, la problématique du nettoyage, depuis 1991, n'a pas été traitée comme elle aurait dû l'être. De plus en plus, les gens se plaignent de la saleté de la ville, mais aucune solution n'est trouvée.

Je demande formellement au Conseil administratif – je ne veux pas faire un amendement – de donner une réponse à mon interpellation. Est-ce qu'on ne peut pas avoir un autre système de nettoyage? Il y a tout de même des progrès qui ont été faits dans ce domaine; dans des villes comme Lyon, Montpellier, etc., qui ne sont pas plus sales que la nôtre, voire même plus propres, on a trouvé d'autres systèmes, on a trouvé de l'eau! A Lucerne, par exemple, on prend l'eau du lac! Et puis, en matière de bruit, Mesdames et Messieurs, toutes ces villes que j'ai citées utilisent des véhicules à traction électrique et cela fait déjà beaucoup moins de bruit.

Donc, si on veut une ville propre, il faut que les habitants soient conscients que cela demandera des moyens! Mais il faut aussi que les habitants puissent dormir la nuit sans être gênés. Il faut absolument qu'on trouve des solutions à ces problèmes qui, pour moi, datent déjà d'avant... 1991.

**M<sup>me</sup> Virginie Keller Lopez (S).** Le groupe socialiste sera bref, puisque l'amendement proposé par M. Marquet va tout à fait dans le sens de ce qu'on souhaitait.

Je voulais également parler de la question de l'eau, parce que non seulement les machines fonctionnent à 4 h 30 le matin dans des rues où il n'y a personne à cette heure-là, mais, en plus de cela, elles le font aussi les jours de pluie, à grandes eaux; c'est vrai qu'il y a de quoi se poser des questions.

Quant au travail de nuit, je trouve très important que M. Marquet ait précisé dans son amendement que les salaires devront être compensés, car il est vrai que ce travail de nuit représente une «augmentation» de salaire pour certains; c'est important de le reconnaître. Il faudra peut-être, si on décide d'interdire le travail de nuit, réévaluer à ce moment-là les salaires et intégrer les 150 000 francs, qui sont actuellement dévolus à ces heures de nuit, aux salaires des personnes qui en ont besoin.

**M. Daniel Sormanni (S).** Je voudrais juste ajouter une ou deux choses. La première est que j'ai entendu pas mal d'âneries, si je puis dire, dans ce débat. Premièrement, il faut bien se rendre compte que, si on prend la décision de nettoyer les rues, on doit faire le nécessaire pour accomplir ce travail à des moments où cela gêne le moins le travail des personnes qui le font.

## Motion: fonctionnement nocturne des engins de balayage

Deuxièmement, j'ai entendu dire tout à l'heure – je ne sais plus si c'était M. Marquet – que les véhicules de la Voirie ne respectaient pas les normes fédérales en matière de bruit. Vous lui transmettez, Monsieur le président – et là, c'est le mécanicien qui parle – que pour respecter ces normes il faudrait avoir des véhicules adéquats. Lorsque ces véhicules ont été achetés – en tout cas les derniers – une question s'était posée à la commission des finances. On se demandait comment faire pour se rapprocher le plus proche possible des normes fédérales. Il nous a été expliqué qu'effectivement les anciennes balayeuses étaient largement en dessus de ces normes, que pour les nouvelles balayeuses d'énormes progrès avaient été faits, mais que, pour l'instant, en l'état de la technique actuelle – Monsieur le président, vous transmettez à M. Marquet – il n'est pas possible de descendre en dessous des normes fédérales sur le bruit, parce que, comme l'a dit un préopinant tout à l'heure, si on veut nettoyer les rues, il faut les frotter avec des brosses tournantes et en y mettant aussi de l'eau, même les jours de pluie. Il est évident qu'une question qui est fréquemment posée est: pourquoi lave-t-on les rues les jours de pluie? Eh bien, c'est parce que c'est bien plus facile et que les réservoirs d'eau des balayeuses sont moins mis à contribution.

Il n'est donc pas possible, aujourd'hui, de respecter les normes fédérales, mais il faut dire que ces dernières années on a fait d'énormes progrès, puisque l'on a réussi à faire baisser le bruit des balayeuses de 10 dB; 10 dB, c'est énorme, parce que, comme vous le savez, ce n'est pas une mesure linéaire mais une mesure logarithmique. Par conséquent, je pense que, lorsque l'état de la technique le permettra, lors du prochain achat, les nuisances sonores seront encore abaissées. Comme à l'impossible nul n'est tenu, on peut prendre la décision de ne plus nettoyer les rues avec des engins mécaniques et on redonne aux travailleurs des balais de riz, mais, si c'est ce que vous souhaitez pour la protection des travailleurs, je trouve cela un peu lamentable. Je crois que, malheureusement ou heureusement, on n'a pas le choix. Il faudra continuer comme on l'a fait jusqu'à aujourd'hui. Par rapport aux employés qui font ce travail, c'est vrai que ce n'est pas une besogne très valorisante, mais il faut bien que des personnes accomplissent cette tâche et ces personnes doivent être rémunérées convenablement.

*Deuxième débat*

*Mis aux voix, l'amendement de M. Marquet est refusé par 24 non contre 20 oui (quelques abstentions).*

**Mise aux voix, la motion amendée par la commission est acceptée à la majorité (quelques oppositions et abstentions).**

Elle est ainsi conçue:

*MOTION*

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'étudier la possibilité de limiter l'intervention nocturne de machines de nettoyage bruyantes dans les périmètres sensibles (habitations, hôtels).

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

**Le président.** Nous sommes saisis d'une motion d'ordre que je vous sou mets. Il s'agit d'une demande de M. Mouhanna qui souhaiterait intervenir, consécutivement à la communication de M. Pierre Muller. Je donne la parole à M. Mouhanna pour qu'il développe sa motion.

**M. Souhail Mouhanna** (AdG/SI). Tout à l'heure, M. Pierre Muller, parlant au nom du Conseil administratif, a fait une communication à notre Conseil, en mettant en cause injustement et de manière erronée l'Alliance de gauche. J'ai demandé la parole et je souhaite la prendre. Quand un conseiller administratif intervient et met en cause tel ou tel groupe politique, je ne vois pas pourquoi ce groupe ne serait pas en mesure de répliquer. Donc, j'ai déposé une motion d'ordre pour savoir au nom de quoi on me refuse la parole puisque je l'avais demandée. Il n'y a rien dans le règlement qui interdise de répliquer, lorsqu'il y a mise en cause de la part d'un conseiller administratif. Voilà donc l'objet de ma demande.

**Le président.** Nous allons donc voter sur la proposition d'ouvrir un débat consécutivement à la communication du Conseil administratif de tout à l'heure.

*Mise aux voix, l'ouverture du débat est refusée à la majorité (quelques oppositions et abstentions).*

6. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner:
- la motion de MM. Roger Deneys, Roman Juon et Sami Kanaan, renvoyée en commission le 13 janvier 1999, intitulée: «Pour des mesures concrètes en faveur de la modération du trafic en ville de Genève» (M-365 A)<sup>1</sup>;
  - la motion de MM. Roger Deneys, Roman Juon et Sami Kanaan, renvoyée en commission le 13 janvier 1999, intitulée: «Pour un soutien clair de l'Etat à une politique de circulation urbaine favorisant la qualité de vie et respectueuse des choix populaires» (M-366 A)<sup>2</sup>;
  - la motion de MM. Roger Deneys, Roman Juon et Sami Kanaan, renvoyée en commission le 13 janvier 1999, intitulée: «Préparation de l'après-C2000: pour une Ville de Genève innovatrice en matière de mobilité urbaine» (M-367 A)<sup>3</sup>;
  - la motion de MM. Roger Deneys, Roman Juon et Sami Kanaan, renvoyée en commission le 13 janvier 1999, intitulée: «Pour une plus grande transparence dans le domaine du stationnement» (M-368 A)<sup>4</sup>.

**Rapporteur: M<sup>me</sup> Diane Demierre.**

### **Plan du rapport:**

1. Préambule
2. Auditions
3. Discussion et votes
4. Remarques

#### **1. Préambule**

La commission de l'aménagement et de l'environnement a examiné les motions précitées lors de ses séances des 22 juin, 31 août, 21 septembre, 5 octobre, 2 novembre 1999 et 25 janvier 2000 sous la présidence de M. Christian Zaugg.

---

<sup>1</sup> «Mémorial 156<sup>e</sup> année»: Développée, 3010.

<sup>2</sup> «Mémorial 156<sup>e</sup> année»: Développée, 3024.

<sup>3</sup> «Mémorial 156<sup>e</sup> année»: Développée, 3031.

<sup>4</sup> «Mémorial 156<sup>e</sup> année»: Développée, 3035.

La bonne tenue des notes de séance a été assurée par M<sup>me</sup> Yvette Clivaz-Beetschen que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

A titre préliminaire, il convient de préciser que la commission a été saisie de quatre motions (N<sup>os</sup> 365, 366, 367 et 368) qui n'ont été amendées que lors de la séance du 25 janvier 2000. Ces motions initiales sont annexées au présent rapport.

Avant le 25 janvier 2000, les motionnaires avaient été invités par les commissaires à reformuler leurs motions en raison de leur caractère trop général et «fourre-tout». Ces motions reformulées figurent aussi en annexe au présent rapport, pour une meilleure compréhension du travail effectué et des amendements votés.

## 2. Auditions

Les personnes auditionnées se sont prononcées sur les motions initiales.

*Séance du 22 juin 1999*

*Audition de M. Guy Zwahlen, président de la section genevoise du TCS*

Selon M. Zwahlen, le TCS partage quelques idées des motions, mais pour le reste «il n'en est pas réjouï».

Les motions se réfèrent aux avis de la population exprimés lors de différentes votations. Cependant, M. Zwahlen remarque que les votations ne sont pas représentatives des souhaits de la population: environ la moitié de la population est en droit de voter et, sur le pourcentage de personnes pouvant voter, seul 15 à 20% de ces dernières vote effectivement.

Ainsi, les résultats des votations ne reflètent l'opinion que de 15 à 20% de la population, d'où la nécessité de procéder par sondage si l'on veut donner un véritable aperçu de ce que souhaite la population.

A cet égard, M. Zwahlen cite le sondage effectué par l'Institut Erasm SA pour le compte du TCS du 10 au 12 juin 1998 dont l'échantillon est de 417 personnes habitant le canton de Genève, âgées de 18 à 74 ans, qui a donné les résultats suivants: d'une manière générale, que ce soit pour des déplacements professionnels ou privés, les transports les plus fréquemment utilisés (tous les jours ou plusieurs fois par semaine) sont la marche à pied (71%), la voiture (67%) et les transports publics (44%). Le vélo est utilisé par 19% des personnes interrogées, la moto et le scooter par 11% d'entre elles.

Pour les personnes exerçant une activité professionnelle régulière, la voiture reste le moyen de transport principal pour se rendre sur leur lieu de travail (52%),

devant les transports publics (21%) et la marche à pied (10%). Seuls 7% utilisent leur vélo et 8% leur moto ou leur scooter (4 et 4%).

A noter encore que les personnes sans activité professionnelle régulière privilégient d'abord les transports publics (39%), avant la voiture (32%).

Concernant les restrictions touchant le trafic automobile à Genève (détérioration de la fluidité du trafic), 19% des personnes interrogées ont changé de parcours et 12% d'entre elles ont changé de moyen de transport.

Par ailleurs, 32% de la population interrogée se dit favorable à une baisse de la libre circulation en voiture, contre 37% de personnes défavorables à cette idée.

Enfin, le développement du système «Park & Ride» emporte l'adhésion de 85% des personnes sondées, l'extension des pistes cyclables celle de 73% de ces dernières.

Une analyse neutre montre donc que l'ensemble de la population est favorable à la possibilité de circuler en voiture, ainsi que d'avoir des possibilités de parking aisées. En revanche, la population se montre défavorable à des mesures restrictives à l'encontre des voitures.

Concernant l'ordonnance du Conseil fédéral sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPAir) et l'ordonnance du Conseil fédéral sur la protection contre le bruit (OPBruit) du 15 décembre 1986, que les motionnaires souhaitent voir respecter, M. Zwahlen précise qu'il ne s'agit que de «sous-législations» imposées au peuple par l'exécutif et dont il faut relativiser l'importance.

Ces ordonnances concernent d'ailleurs également les trains, les bus et l'ensemble de la navigation aérienne; les voitures ne sont donc pas les seuls moyens de transport visés.

M. Zwahlen donne la teneur de l'article 17 OPAir, selon lequel «les émissions des véhicules seront limitées à titre préventif, selon les législations sur la circulation routière, (...) dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable».

Selon lui, ces critères n'apparaissent cependant pas dans les motions.

Concernant l'OPAir, il faut savoir que la qualité de l'air s'améliore d'année en année et que, paradoxalement, le taux d'ozone est meilleur, dans le canton de Genève, en ville qu'en milieu rural, soit, à titre d'exemple, à Jussy.

Quant au bruit, il existe actuellement des mesures très efficaces pour limiter les nuisances sonores des voitures, comme un revêtement particulier de la chaussée ou une baisse des émissions de bruit des automobiles.

Concernant les plans, il est fait référence à C2000, mais C2000 n'est plus d'actualité puisque la traversée de la rade n'a pas été acceptée, de même que le parking de la place Neuve.

Des mesures de substitution doivent être proposées par les motionnaires s'ils souhaitent imposer des restrictions aux automobilistes. Tel n'est cependant pas le cas dans les motions qui sont soumises.

M. Zwahlen répète l'inquiétude des milieux du tourisme qui n'ont pas été pris en considération.

Il se dit «complètement étonné» qu'on oublie le scooter dans les motions examinées. Il insiste sur le développement de la complémentarité des moyens de transport (ex: lundi, voiture; mardi, bus; mercredi, train, etc.) et sur le libre choix de l'automobiliste fondé sur le choix du mode de déplacement qui lui convient par rapport à son bien-être.

Il s'agit de ne pas oublier les internationaux qui ne viennent à Genève que s'il est facile d'accéder à la ville. Il faut donc conserver notre attractivité sur ce plan.

Il faut envisager la circulation avec bon sens, modération, rechercher la cohabitation des voitures avec d'autres modes de transport plutôt que la suppression de la voiture que la population genevoise ne semble pas vouloir, si l'on considère le nombre de voitures immatriculées dans ce canton.

M. Zwahlen donne son avis sur chaque motion.

#### Motion N° 365:

Concernant l'opposition à tous les parkings préconisée par les motionnaires, le TCS s'y oppose, car rien ne démontre que la population ne veut pas de parkings.

L'accès au centre-ville doit absolument être sauvegardé, ne serait-ce que par commodité pour les mères de famille, les personnes qui travaillent en ville et les touristes. Il n'y a donc aucune raison de refuser l'extension des parkings.

Il s'agit de sauvegarder de grands axes routiers ainsi que le trafic motorisé privé et de garder en tête qu'il n'y a pas de postulat général selon lequel les voitures devraient passer au second plan par rapport aux autres moyens de transport.

M. Zwahlen se dit sceptique concernant le point 3 («contrer toute tentative de blocage des plans existants ou lever des blocages déjà effectifs, en particulier en Vieille-Ville, aux Pâquis et vers le quai de la Poste»).

Il est pour un esprit de complémentarité, pour un passage raisonné des vélos, à discuter de manière pondérée. Quant au macaron, c'est une mesure cantonale, non municipale.

M. Zwahlen s'insurge contre la «xénophobie routière» qui ressort de cette motion.

Motion N° 366:

M. Zwahlen se dit favorable aux parkings d'échange ainsi qu'aux zones 30 km/h si la disposition des lieux le requiert (habitations, écoles, etc.), soit uniquement si cela est justifié par les circonstances et non de manière généralisée.

Il est en revanche opposé à l'invite des motionnaires voulant empêcher tout projet de parking au centre-ville, car c'est l'un des moyens permettant d'éviter la pollution, les automobilistes n'ayant pas besoin de «tourner» pour trouver une place de parc et il est également très important pour le tourisme, une ville où le parage est difficile offrant moins d'attractivité.

Motion N° 367:

M. Zwahlen considère cette motion comme «carrément inacceptable» pour les raisons suivantes.

Il est impensable de supprimer le trafic, car cela signifie la mort du centre-ville et le départ de ses habitants en périphérie, engendrant par là une baisse des rentrées fiscales suite au déplacement du domicile fiscal.

Il en va de même pour les entreprises qui quittent peu à peu le centre-ville, d'où une perception plus faible de la taxe professionnelle communale.

Quant à favoriser l'immobilité des véhicules des résidents du centre-ville, M. Zwahlen ne voit pas de raison de pénaliser ainsi ces derniers.

Motion N° 368:

M. Zwahlen indique que les comptes demandés sont privés.

*Séance du 31 août 1999*

*Audition de M. Claude Morel, responsable des aménagements cyclables au Service entretien du domaine public de la Ville*

Pour M. Morel, l'intérêt d'utiliser le vélo pour circuler au cœur de notre ville provient de différents facteurs:

La ville est concentrée; les trajets potentiels se font en général dans un diamètre de 6 km d'un endroit à l'autre de la ville. Jusqu'à 3 km de trajet, le vélo est un moyen intéressant pour les habitants.

Dans ce rayon de 3 km, le vélo est plus rapide que le bus pour des trajets oscillant entre 300 mètres et 3 km «porte à porte».

La Ville dispose désormais de 150 francs par mètre pour l'aménagement des pistes cyclables.

#### Bilan des aménagements cyclables:

La mise en place du vélo avance progressivement. Les objectifs visés par la votation populaire de 1989 n'ont pas été atteints, mais 60 km de pistes ont été aménagés en dix ans, ce qui a augmenté le trafic cycliste de 130%. Le public est d'ailleurs très large.

Sur 60 km de pistes cyclables, la moitié est constituée de bandes cyclables, un quart de pistes cyclables et un quart est mixte.

#### Objectifs à atteindre:

Il s'agit en premier lieu d'assurer une sécurité maximale aux usagers du vélo. Les axes principaux sont les plus dangereux.

On vise également une meilleure cohabitation des cyclistes avec les piétons, les transports publics et les automobilistes.

M. Morel relève qu'il faudrait pouvoir travailler rapidement le long des axes à grand trafic pour élaborer de nouvelles pistes cyclables, mais ce n'est pas forcément là que les réalisations sont les plus nombreuses; en effet, en matière de circulation, les communes ne sont pas compétentes. Il note un «manque de volonté affirmé» pour que cette situation change.

Il existe aussi un problème de réinsertion dans les carrefours, il faut une signalisation lumineuse adaptée aux cyclistes, car les feux vélos actuels sont vraiment trop longs.

M. Morel estime que son service fait le maximum dans l'installation de parkings pour les deux-roues, mais ces parkings sont soumis aux règles de l'Office des transports et de la circulation (OTC). Il note aussi une demande d'abris à vélos.

*Audition de MM. Philippe Matthey et Freddy Wittwer, du Département de justice et police et des transports (DJPT)*

M. Matthey indique que l'état d'esprit actuel du Conseil d'Etat et du département vise une approche équilibrée entre les différents intérêts en présence (prise en compte des usages, des volontés des partis politiques, des milieux intéressés).

Selon lui, on recherche actuellement une répartition modale différente (zones bleues par exemple, dont l'élaboration doit être poursuivie par le Conseil d'Etat), afin de réserver des espaces aux habitants des quartiers au détriment des pendulaires. Il faut donc également créer des parkings-relais en périphérie pour ces derniers. Un tel projet sera proposé prochainement au Grand Conseil par le Conseil d'Etat.

Il existe un projet d'extension des transports collectifs du côté de Meyrin (projet de loi) et d'Annemasse (encore à l'étude) qui aura des répercussions sur la Ville de Genève.

Les intérêts de l'environnement et de l'économie commandent un changement du statut des zones de stationnement. Il faut imposer un temps de parcage plus court pour permettre la rotation du trafic de destination. Le DJPT travaille à ce projet par délégation du Conseil d'Etat.

M. Wittwer explique que la collaboration entre l'OTC et la Ville de Genève est excellente, des séances de coordination ont lieu chaque semaine; il n'y a donc pas de retard dans la mise en œuvre des projets. Cela permet d'éviter des oppositions par voie de recours.

Suite à la question d'un commissaire concernant le respect des ordonnances du Conseil fédéral sur la protection de l'air et sur la protection contre le bruit (OPAir et OPBruit), M. Wittwer indique que l'OPAir est presque entièrement respectée à Genève (délai à 2002), mais que la situation est plus délicate pour le respect de l'OPBruit (délai à 2006). Un plan de mesures est préparé par le Conseil d'Etat.

Un commissaire demande quelle est l'évolution du plan de Circulation 2000 et plus particulièrement du projet de parking qui y figure. M. Matthey indique que «tout ne se fera pas pendant cette législature» et qu'il n'y a pas de volonté de créer des parkings au centre-ville mais de favoriser des Park & Ride, qui font l'objet d'un consensus assez large. Quant aux transports collectifs, ils cherchent à reporter le trafic pendulaire. Selon lui, beaucoup de choses se mettent sur pied.

Concernant les vélos, le Conseil d'Etat a demandé un crédit pour étendre les pistes en dehors des agglomérations.

La modération du trafic continue dans un processus de concertation, secteur par secteur. La volonté de changer les choses existe, mais les moyens manquent parfois.

Les essais de modération du trafic ont fait beaucoup de mécontents.

Le plan de Circulation 2000 est contesté en raison du refus de la traversée de la rade; le plan C2005 est donc maintenu.

Un commissaire, se référant à la motion N° 366, demande s'il est possible d'accélérer la mise en place des mesures, à savoir les zones 30 km/h, etc.

M. Matthey répond que cela dépend des crédits d'investissement alloués, qu'il décrit comme «très limités». Pour les transports publics, on ne peut aller plus vite que les procédés et pour les autres modes de déplacement, le Conseil d'Etat est acquis au système du covoiturage, s'il s'agit d'un système fiable.

Concernant la motion N° 367, le Canton de Genève utilise le système ITS, politique intégrée de développement. Pour utiliser les sabots de Denver, des contrôles de police sont nécessaires. Le covoiturage enlève des clients aux transports publics alors que ce sont les automobilistes qui doivent changer. Exemple: la gratuité des CFF pour les jeunes est un succès.

M. Wittwer rappelle que Genève a reçu un trophée européen de la mobilité, mais qu'il n'est pas facile de trouver la meilleure solution pour une mobilité durable.

Concernant les points 1, 2, et 3 de la motion N° 368, un commissaire demande si la commission de l'aménagement pourrait être mise en possession du taux d'utilisation des parkings. M. Matthey explique que cela n'est possible que pour les parkings relevant du département. La Fondation des parkings élabore un compte rendu qui est présenté aux députés et qui pourrait être communiqué aux communes si ces dernières le souhaitent. L'Office des transports et de la circulation (OTC) travaille à la création d'un observatoire des déplacements qui pourrait apporter une base de données et constituer un outil dynamique.

Concernant l'utilisation des places en surface, une étude a été réalisée en 1995 qui pourrait être distribuée. Aucune nouvelle étude n'a été effectuée sur l'impact des horodateurs, on remarque cependant des conditions de parking meilleures dans le quartier des banques, mais il ne s'agit pas d'un résultat technique et scientifique.

#### *Séance du 21 septembre 1999*

*Audition de MM. François Sottas, président, Bernard Auclair et Pierre Dovat, représentants de l'Union des wattmans*

Concernant les zones 30 km/h, M. Sottas indique qu'une telle zone a été développée dans le Vieux-Carouge et que tous les stops y ont été supprimés, ce qui crée bon nombre de difficultés pour les chauffeurs de tram. En effet, les usagers ignorent la priorité accordée au tram ou s'avancent trop en avant, obligeant les wattmen à freiner brusquement pour éviter la collision. Cette situation ne doit donc pas être reprise en ville de Genève.

M. Dovat précise que les cyclistes créent également des situations dangereuses, car il est très difficile d'anticiper leurs réactions, contrairement à celles des piétons qui se déplacent plus lentement. Cela induit un «stress terrible» pour les chauffeurs qui souhaitent la création de sites propres pour les cyclistes.

La création de sites propres pour les trams ou la possibilité de rouler en sous-sol (comme le train) constitueraient la solution idéale aux yeux de M. Auclair.

La zone 30 km/h est à proscrire, car les stops sont dès lors supprimés au profit de la priorité de droite qui complique le travail des TPG.

M. Dovat exprime le souhait de faire tracer sur la chaussée une indication concernant la présence des trams, car bien souvent les piétons et les cyclistes se déplacent en regardant le sol.

*Audition de MM. Marco Ziegler et Ivan Capt, président et vice-président de Coordination transports*

Coordination transports a pour but de recueillir des informations dans le domaine des transports et du déplacement. Elle regroupe le WWF, l'Union genevoise des piétons, la Société suisse pour la protection de l'environnement, l'ATE, la Citrap, l'Arag, la FAQH, l'Aspic et le GAVG.

M. Ziegler qualifie le contenu des motions comme un «fouillis de propositions qui vont dans tous les sens». Il faut tenir compte de la complexité de beaucoup d'éléments et agir sur un ensemble de facteurs.

Les attentes de Coordination transports ont déjà été formulées dans le plan directeur communal de 1993, qui comprenait une option sur les transports, mais la résolution n'a jamais été votée par le Conseil municipal.

Les objectifs à atteindre résident, selon M. Ziegler, dans le renforcement du lien entre les transports (Département de justice et police et des transports) et l'urbanisme (Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement), lien devenu d'autant plus important que le Grand Conseil étudie le plan directeur 2015 qui aura des implications sur la ville.

M. Ziegler évoque la nécessité de disposer d'argent pour la mise en œuvre de la planification. Il faudrait une enveloppe générale pour les pistes cyclables et le réseau piétonnier, car la mise en œuvre d'aménagements précis dépend souvent d'autres dossiers de la compétence du Canton, ce qui fait que, malgré des crédits votés, les projets ne peuvent pas toujours se réaliser. Coordination transports souhaite que le rythme des réalisations soit assuré par une planification financière, inscrite au plan financier quadriennal. Cela permettrait aussi de vérifier la répartition financière entre les modes de transport.

Les mesures de développement doivent être accompagnées par des campagnes de sensibilisation, ce qui est le cas actuellement, mais cet effort doit être maintenu.

La coordination entre les services des magistrats doit être améliorée pour assurer le passage de la planification à la réalisation, pas toujours aisé en raison des changements de convictions, de personnel, etc. Il faudrait nommer par exemple une personne responsable de l'aménagement des pistes cyclables et des piétons.

Concernant les voies publiques, Coordination transports souhaite l'extension du pouvoir d'intervention des agents municipaux.

*Séance du 5 octobre 1999*

*Audition de M. Benoît Lambert, professeur à l'EPFL*

M. Lambert évoque principalement la possibilité de créer un «tram-train» dont l'accélération est très efficace. Cette question n'a cependant jamais été véritablement étudiée mais seulement évoquée.

Il se dit favorable à l'extension du réseau du tram à Genève ainsi qu'à une politique d'aménagement de tout le territoire afin de désengorger le centre-ville.

Il insiste sur le fait que les demi-mesures en matière de transports sont à proscrire absolument, car le marché de la mobilité est donné par l'espace mis à disposition. Cette concurrence sur l'espace public a pour conséquence qu'en l'absence d'occupation de cet espace par les transports publics ces derniers perdent des clients. C'est donc un choix politique à faire.

M. Lambert dénonce le manque d'opportunisme des autorités genevoises pour promouvoir l'image de Genève (place des Nations, par exemple).

Il indique que les Park & Ride sont des échecs, sans expliquer pourquoi.

La sympathie pour la voiture est surestimée: un sondage montre que les décideurs pensent que 49% de la population est favorable aux autres transports que la voiture et 41% favorable à la voiture, alors qu'en réalité ces chiffres sont respectivement de 88 et 12%.

*Séance du 2 novembre 1999*

*Audition de MM. Roald Quaglia, président, Guy Suchet, secrétaire, et Olivier Ballissat, membre du comité du Groupement transports et économie (GTE)*

Le GTE s'étonne que les motions traitent encore de l'OPAir et de l'OPBruit, car, selon lui, les efforts entrepris dans ces deux domaines ont apporté une très nette amélioration.

Une répartition modale entre transports publics et privés de 40/60% était atteinte en 1989 déjà; avec le développement des transports publics, cette proportion pourrait passer à 50/50. Il ne faut cependant pas vouloir supprimer totalement la voiture, car elle assure aussi la mobilité du citoyen, qui est une de ses libertés fondamentales.

Le GTE n'est pas pour la voiture «à tous crins», il prône la complémentarité des modes de transports.

Concernant la motion N° 365, M. Quaglia indique que le rejet de tout parking créerait un durcissement des positions qu'il faut éviter.

Sur la motion N° 366, il se dit très favorable aux parkings d'échange en périphérie afin de retenir le trafic de transit à l'extérieur de la ville, mais avec des lignes de bus supplémentaires. Le trafic à la rue de Lausanne pourrait baisser de 20% grâce aux TPG selon lui.

Quant à une nouvelle répartition de compétences en faveur des communes, il y est opposé, car le canton de Genève est tellement petit que chacun renverra le trafic dans la commune voisine. Il n'imagine pas non plus le paiement d'une «gabelle» pour passer d'un quartier à un autre.

M. Quaglia conclut en disant qu'il faut donc une vision globale, nécessitant un seul organisme pour sa mise en place.

Concernant la motion N° 367, et plus particulièrement l'invite sur la diminution et la suppression du trafic, M. Quaglia la trouve trop extrémiste et il la compare à la suppression du tram en 1950.

M. Quaglia termine par l'examen de la motion N° 368 en indiquant qu'il est facile d'obtenir les chiffres de la Fondation des parkings et que, pour les parkings privés, ils sont libres de faire ce qu'ils veulent.

### 3. Discussion et votes

Comme indiqué dans le préambule, les motionnaires ont fourni, le 25 janvier 2000, une seconde mouture de leurs motions, à côté de laquelle figure la première version des motions. Le rapporteur invite donc le lecteur à se reporter à la deuxième version pour suivre le travail effectué par la commission le 25 janvier 2000 (cf annexe).

A noter aussi que les commissaires distinguent les invites «initiales» (première mouture) des invites «nouvelles» (seconde mouture).

Motion N° 365Invite 1

Des commissaires proposent un moratoire d'un an, proposition refusée suite au vote.

Un moratoire de 10 ans est soumis au vote, il est également refusé à la majorité de la commission.

L'invite initiale est aussi refusée à la majorité des voix. (Lors du vote sur la motion N° 366, la commission vote néanmoins une invite à inscrire dans la motion N° 365 et demandant un moratoire. Voir ci-après.)

Invite 2

La nouvelle mouture est refusée par la majorité de la commission, ainsi que l'invite initiale. (L'invite 2 dans la motion complète ci-après est constituée par l'invite 4 transférée de la motion N° 366. Voir le vote sur la motion N° 366 ci-après.)

Invite 3

La commission vote l'amendement suivant (7 oui, 1 non, 6 abstentions):

«à s'engager activement, en collaboration avec l'Etat, à débloquer les situations par la concertation».

Invite 4

L'invite 4a est acceptée par 8 voix contre 7.

L'invite 4b est refusée par 8 voix contre 7.

Invite 5

Les commissaires choisissent de retenir l'invite initiale et votent l'amendement suivant (8 oui, 6 non, 1 abstention):

«... en particulier *au moyen* de macarons pour résidants et *en demandant des* contrôles efficaces».

Invite 6

Suite aux critiques exprimées par les commissaires (risque de référendum contre cette proposition, future motion sur l'aménagement de la place Neuve), l'un des motionnaires présents accepte de retirer cette invite.

### Invite 7

La nouvelle invite est acceptée par la majorité de la commission. (Elle devient l'invite 6.)

### Invite 8

La commission décide de retenir l'invite initiale, amendée comme suit (8 oui, 7 non): «à négocier avec l'Etat un partage équilibré des charges et des compétences...», ainsi que la nouvelle invite 8a. (L'invite 8 devient l'invite 7 et la nouvelle invite 8a devient l'invite 8.)

### *Vote sur la motion complète amendée*

La motion N° 365 complète telle qu'elle a été amendée est acceptée par 8 voix contre 7:

«Pour des mesures concrètes en faveur de la modération du trafic  
en ville de Genève»

### *PROJET DE MOTION AMENDÉE N° 365*

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

1. à s'engager pour un moratoire de 10 ans avant d'accepter la construction de nouveaux projets de parkings publics couverts dans le périmètre de la moyenne ceinture (actuel trajet du bus 11);
2. à soutenir l'action de la Ville de Genève dans l'instauration de zones à 30 km/h, de zones piétonnes et de mesures de modération de trafic en général;
3. à s'engager activement, en collaboration avec l'Etat, à débloquer les situations par la concertation;
4. à activer substantiellement les mesures en faveur de l'usage du vélo en ville de Genève, en particulier à travers l'installation de véritables pistes cyclables protégées;
5. à entreprendre toutes les démarches nécessaires pour accélérer la mise en place du plan général de stationnement dans toute la ville, en particulier au moyen de macarons pour résidents et en demandant des contrôles efficaces;
6. à mener une campagne de sensibilisation et de concertation auprès de la population, en coopération avec l'OTC et les associations concernées, sur les objectifs et les modalités de cette politique;
7. à négocier avec l'Etat un partage plus équilibré des charges et des compétences dans ce domaine, puisque l'essentiel des compétences décisionnelles correspondantes sont du ressort de l'Etat et que l'impact de ces mesures s'exerce sur l'ensemble du canton, voire de la région;

8. à présenter au Conseil municipal les propositions de crédits d'investissements et de fonctionnement nécessaires à l'accomplissement de ces mesures s'ils ne sont pas déjà prévus dans le budget et le plan financier quadriennal.

#### *Motion N° 366*

La commission commence par voter la transformation de cette motion en résolution (N° 19) (12 oui, 1 non et 2 abstentions), demandant:

- d'obtenir la poursuite résolue des objectifs de réduction du trafic automobile individuel en milieu urbain;
- d'accélérer le développement du réseau des transports collectifs urbains et régionaux;
- d'accélérer la réalisation de projets concrets de construction de parkings d'échange en périphérie.

Un commissaire propose l'introduction d'une invite dans la motion N° 365 demandant un moratoire de 10 ans avant d'accepter la construction de nouveaux projets de parkings publics couverts au centre-ville.

Cette proposition est acceptée par 8 oui contre 6 non et elle constituera la première invite de la motion N° 365.

#### Invite 4

Un commissaire propose d'introduire cette invite dans la motion N° 365. (Cette invite constituera l'invite 2 de la motion N° 365.)

Cette proposition est acceptée par 8 voix contre 7.

#### *Vote sur la résolution N° 19 (anciennement motion N° 366)*

La transformation de la motion N° 366 en résolution a été votée par 12 voix contre 1 et 2 abstentions. La résolution a la teneur suivante:

«Pour un soutien clair de l'Etat à une politique de circulation urbaine favorisant la qualité de vie et respectueuse des choix populaires»

#### *PROJET DE RÉSOLUTION N° 19*

Le Conseil municipal déclare:

1. vouloir obtenir la poursuite résolue des objectifs de réduction du trafic automobile individuel en milieu urbain;

2. vouloir accélérer le développement du réseau des transports collectifs urbains et régionaux.
3. vouloir accélérer la réalisation de projets concrets de construction de parkings d'échange en périphérie.

*Motion N° 367*

Invite 1

La nouvelle invite est acceptée par 8 voix contre quelques abstentions.

Invite 2

La nouvelle invite 2 est amendée comme suit à l'unanimité de la commission: «à informer régulièrement le Conseil municipal sur les travaux des commissions extra-parlementaires s'occupant de la mobilité en Ville de Genève».

Invite 3

La nouvelle invite 3 est amendée comme suit à l'unanimité de la commission: «à consulter régulièrement les communes limitrophes de la ville de Genève».

Invite 4

Plusieurs commissaires proposent de supprimer cette invite, comprenant trois volets dans la nouvelle mouture, ce que la commission accepte à la majorité des voix.

*Vote sur la motion N° 367 amendée*

La motion N° 367 amendée comme suit est acceptée à l'unanimité:

«Préparation de l'après-C2000: pour une Ville de Genève innovatrice en matière de mobilité urbaine»

*PROJET DE MOTION AMENDÉE N° 367*

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

1. à formuler et publier un document de politique municipale de la mobilité avec des objectifs clairs à moyen et long terme ainsi que des stratégies de mise en œuvre;

2. à informer régulièrement le Conseil municipal sur les travaux de commissions extra-parlementaires s'occupant de la mobilité en Ville de Genève;
3. à consulter régulièrement les communes limitrophes de la ville de Genève.

### *Motion N° 368*

Un commissaire indique que les demandes contenues dans cette motion ont déjà été faites au Grand Conseil.

Un autre précise que le Conseil administratif a un représentant à la Fondation des parkings et que, par conséquent, ces renseignements devraient être demandés au Conseil administratif sans passer par une résolution.

La motion N° 368 est transformée en résolution (N° 20).

### Invite 1

Cette invite est acceptée à la majorité.

### Invite 2

La suppression de cette invite est refusée par 8 voix contre 7.

### Invite 3

L'invite 3 est amendée comme suit et acceptée à la majorité:

«...en tenant compte de l'impact des nouveaux horodateurs *et des macarons*».

### *Vote sur la résolution N° 20 (anciennement motion N° 368)*

La motion transformée en résolution et amendée comme suit a été acceptée par 8 voix contre 7:

«Pour une plus grande transparence dans le domaine du stationnement»

### *PROJET DE RÉSOLUTION N° 20*

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de s'adresser aux institutions et entreprises concernées afin d'obtenir:

1. le taux d'utilisation des différents parkings collectifs publics actuels en ville de Genève, y compris leurs variations horaires et leurs durées d'utilisation;

2. la publication des comptes d'exploitation de ces parkings publics collectifs;
3. le taux d'utilisation des places en surface en ville de Genève, y compris les variations horaires et les durées d'utilisation, en tenant compte de l'impact des nouveaux horodateurs et des macarons.

#### 4. **Remarques**

Le rapport décrit par M. Guy Zwahlen le montre bien: les habitants de Genève restent attachés à leur liberté de mouvement et, la voiture lui offrant une liberté de mouvement optimale, les restrictions à la circulation sont mal perçues par la population.

Au nom de quoi, d'ailleurs, verraient-ils leur liberté restreinte? Les problèmes de pollution sont en passe d'être, sinon résolus, du moins mieux maîtrisés, les zones 30 km/h montrent leurs limites à Carouge, les parkings d'échange ont vu le jour, alors pourquoi vouloir imposer aux Genevois un «inversement de tendance» censé les obliger à préférer d'autres moyens de transport?

Veut-on véritablement faire de la ville de Genève ce qu'on a fait de la rue de la Rôtisserie où, de ralentisseurs en zone résidentielle, deux voitures peinent à se croiser mais se croisent quand même et où les enfants ne sont pas mieux protégés qu'ailleurs?

Un bref rappel du résultat de la votation fédérale du 12 mars dernier sur la réduction de trafic (78,5% de non) illustre aussi que le citoyen veut rester libre de prendre sa voiture si bon le lui semble.

Pour ces quelques raisons, le rapporteur invite les conseillers municipaux à voter la résolution N° 19 et la motion N° 367 amendée, à l'exclusion de la motion N° 365 et de la résolution N° 20.

*Annexes: mentionnées.*































*Premier débat*

**M. Sami Kanaan (S).** Permettez-moi de dire quelques mots, puisque je suis l'un des motionnaires à l'origine de ces quatre textes.

Il faut surtout rappeler que ces motions ont été déposées il y a deux ans. Deux ans pour ce dossier, c'est beaucoup de temps, c'est un changement de magistrats, c'est une série d'évolutions positives ou moins positives – on y reviendra. Ces motions avaient été déposées un an après le vote concernant la place Neuve et elles se voulaient en fait une suite à ce vote, pour montrer que ceux qui avaient combattu le projet du parking et de l'aménagement de la place Neuve ne se contentaient justement pas de prôner un non, mais faisaient des propositions.

On nous avait reproché, lors du dépôt de ces motions, qu'elles étaient complexes. Effectivement, les quatre textes couvrent de nombreux sujets. La volonté était d'éviter, justement, ce que l'on nous reproche aussi parfois, de manière tout à fait contradictoire, à savoir de ne toucher que des points sectoriels, ponctuels, isolés, sans tenir compte du contexte, de l'historique ou de tout autre élément global. Nous avons donc voulu, en quelque sorte, aborder de manière aussi générale et globale que possible les enjeux de la circulation en ville de Genève et aboutir, à l'issue des travaux de commission, à une série de décisions de principe qui vont cadrer cette politique en ville de Genève. Les textes touchaient à la fois des questions de fond, de processus et de procédures, ainsi que de compétences Ville-Etat.

En deux ans, effectivement, le dossier a beaucoup évolué. Les textes ont été déposés il y a deux ans et renvoyés en commission il y a un an et demi. La commission elle-même a terminé ses travaux il y a six mois et ce n'est qu'aujourd'hui qu'on peut enfin faire un bilan.

On ne peut que remercier les commissaires de la commission de l'aménagement et de l'environnement d'avoir fait un très gros travail, certains plus que d'autres d'ailleurs, pour essayer de les adapter et de les améliorer; nous leur en sommes reconnaissants.

Dans l'ensemble, ces textes sortant de commission sont tout à fait positifs, même si certains points, malheureusement, ont perdu des éléments auxquels nous tenons beaucoup. Les débats de la commission ont quand même confirmé qu'indépendamment de la qualité de ces textes – évidemment on peut être partagé à ce sujet – il est indispensable, et nous ne le répéterons jamais assez, d'avoir une vision globale des ces enjeux, car il est impossible d'adopter une mesure sans se préoccuper de l'ensemble.

Ce débat de commission a aussi révélé des divergences importantes... (*Brouhaha.*) Monsieur le président, je pense que je peux vous raconter cela directement autour d'une tasse de café, parce que visiblement ce Conseil n'a pas du tout envie d'écouter...

*M. Jean-Luc Persoz (L).* Si, si, moi, j'écoute.

*M. Sami Kanaan.* Ah, si Jean-Luc Persoz m'écoute, alors tout va bien, merci. Je remercie mon collègue Persoz.

Le débat de commission a confirmé qu'il existe un fossé, pour l'instant apparemment infranchissable, entre les différentes conceptions que l'on peut avoir de ces problèmes en ville de Genève. En tant que tel, cela fait partie du débat démocratique. Ce qui, malheureusement, est assez décevant, c'est qu'on continue à avancer des arguments soi-disant rationnels. Je cite pour exemple le sondage du TCS (Touring Club Suisse) mentionné dans le rapport qui, soi-disant, se veut rationnel, systématique, représentatif et qui est typiquement un de ces sondages manipulateurs dont le TCS a le secret, de même que le TCS a le secret de ces pétitions complètement démagogiques qui réveillent chez les gens des réflexes simplistes, simplement parce qu'on leur propose le beurre, l'argent du beurre et la crémière, sans attirer leur attention sur l'application de ce qu'on leur propose. Les deux prétextes habituels que l'on avance contre une politique de modération de trafic, c'est la notion d'attractivité économique et la notion de liberté.

Je ne vais pas m'attarder longtemps sur les réponses, mais je rappellerai tout de même qu'il existe des études très sérieuses sur l'attractivité économique qui ont démontré que, contrairement à ce que prétendent de manière rituelle et ànonnent systématiquement un certain nombre d'élus, en général plutôt sur les bancs de droite, l'attraction économique ne dépend pas exclusivement de l'avalanche de voitures vers le centre-ville. Je citerai pour exemple une étude concernant la rue de Lausanne, éditée par le Département de justice et police et des transports, l'Office des transports et de la circulation (OTC) – je vous donne même le chiffre, E2B; tout est numéroté d'une manière très systématique à l'OTC – qui montre que les gens qui vont vers la rue de Lausanne apprécient le fait qu'il y ait des TPG (transports publics genevois); ils utilisent les TPG. Les principaux clients de cette région sont des usagers des TPG ou des piétons et apprécieraient que l'offre des TPG s'améliore. Seule une minorité prend la voiture. Cette étude montre aussi qu'une amélioration théorique de la desserte en voiture ne représenterait pas un argument en faveur des commerces dans ces rues.

Une étude plus générale qui concerne l'ensemble s'intitule «Sensibilité des activités économiques et des utilisateurs à la desserte». Les conclusions sont très nuancées, mais montrent en substance que les critères de choix pour aller à un endroit ou à un autre ne se limitent pas simplement à la facilité d'accès en voiture, mais sont beaucoup plus complexes. De même que les stratégies des entrepreneurs, en particulier des commerçants, sont bien plus complexes que ce que vous

voulez nous faire croire d'habitude. En particulier, la convivialité et l'accessibilité en transports publics sont au moins aussi importantes, sinon plus, que l'accessibilité en voiture.

Quant à la liberté, chacun a son appréciation de ce qu'est la liberté. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de lire, hier, dans le *Courrier*, les résultats d'une étude récente. Alors, vous me direz que le *Courrier*, évidemment, est un journal parfaitement gauchiste. Il se trouve que le *Courrier* ne fait que citer une étude très sérieuse qui est parue dans l'hebdomadaire scientifique anglais *The Lancet* qui, comme certains le savent probablement, est une des revues scientifiques les plus sérieuses du monde, qui ne publie que ce qui est absolument indiscutable méthodologiquement. Selon ces sources, 76 000 cas médicaux trouveraient leur origine dans la pollution due au trafic routier en Suisse; 6% de la mortalité totale annuelle, soit 40 000 décès en Europe (3300 en Suisse), sont dus à la pollution, et la moitié de cette pollution est due à la voiture – je ne parle même pas des accidentés de la route. Ces morts sont dues à des difficultés respiratoires, des cancers des poumons, des bronchites chroniques, de l'asthme, des problèmes cardio-vasculaires – je ne sais pas si on ne peut pas appeler ça des suicides! Il y a des fractures encore plus élevées du côté des enfants. Le coût annuel de la pollution causée par le trafic routier en Suisse est estimé à 3,3 milliards de francs. A partir de là, j'estime que la liberté consistant à dire qu'on peut rouler en voiture autant qu'on veut et de manière illimitée ressemble furieusement à une complicité d'homicide; c'est une conception de la liberté que nous ne pouvons pas partager. C'est pourquoi nous tenons beaucoup à la réduction du trafic automobile et nous continuons à nous battre pour une approche relativement globale des problèmes de circulation.

Pour revenir plus spécifiquement aux résultats des travaux de la commission, il est vrai que le groupe socialiste était tenté de déposer des amendements, afin de rappeler deux ou trois éléments auxquels il tient, mais, pour ne pas allonger ce débat et un ordre du jour déjà surchargé, il renonce à les déposer. J'énoncerai simplement ces éléments qui complètent en quelque sorte les textes. Par exemple, l'évolution dans le domaine des macarons. Les textes ne sont plus à jour dans le domaine des macarons, puisqu'il y a deux ans nous étions encore au stade embryonnaire de la mise en œuvre des macarons. Depuis, leur usage s'est généralisé dans toute la ville de Genève et cela est réjouissant. Il y a aussi les premières leçons à en tirer, en particulier le fait qu'un macaron sans contrôle efficace ne sert à rien. Deuxième élément, il est absurde de vouloir limiter le droit de stationnement des détenteurs de macarons aux places de zones bleues et de ne pas les autoriser à stationner aussi sur les places blanches de leur quartier.

Un autre élément qui ne figure pas dans les textes et qui a été relevé par une autre évaluation de la police de la circulation à Genève, c'est le manque d'évaluation des mesures. (*Brouhaha.*) Le Certu (Centre d'études sur les réseaux, les trans-

ports, l'urbanisme et les constructions publiques) de Lyon a conclu qu'à Genève – et j'ai le rapport sous les yeux pour ceux que cela intéresse, mais apparemment, à part M. Persoz, cela n'intéresse personne – on manque de mesures évaluatives, on manque d'évaluations des mesures prises et on manque d'analyses des impacts sociaux des enjeux de la circulation.

Ce qui manque aussi dans le résultat des travaux de la commission, et malheureusement cela a été supprimé dans l'un des textes de motions ou de résolutions proposés, ce sont les aspects à long terme. Nous sommes les premiers à reconnaître que le débat, tant qu'il se maintient à opposer la voiture aux moyens alternatifs comme les transports collectifs ou le vélo, restera forcément en bonne partie stérile.

Malheureusement, il n'existe pas de volonté politique dans ce canton pour imaginer sérieusement des solutions alternatives. Elles commencent à exister avec les voitures qui ne consomment pas ou peu d'énergie fossile, l'auto-partage, l'amélioration de la desserte nocturne en transports publics au niveau régional, le soutien aux cyclistes, et ainsi de suite, mais l'activité est encore beaucoup trop faible dans ce domaine.

Comme je l'ai dit, nous renonçons à faire des amendements sur ces sujets, dans la mesure où les textes amendés par la commission représentent déjà une amélioration. Je citerai parmi les éléments les plus intéressants de ces motions et résolutions, telles qu'elles ressortent de la commission, le fait qu'on introduise le moratoire sur les parkings en ville. J'espère que cela débarrassera le terrain politique de toute velléité, par exemple, d'extension du parking du Mont-Blanc. Il faut citer également le fait qu'on adopte l'idée de plans de circulation locaux, et la démarche qui a été adoptée à Cluse-Roseraie montre bien que lorsque l'on associe tous les acteurs d'un quartier on aboutit à des résultats extrêmement intéressants. On a aussi affirmé le principe selon lequel on continuera à réduire le trafic automobile en ville et à développer les alternatives: la collaboration au niveau de l'agglomération, un meilleur suivi entre les différents organismes qui s'en occupent; bref, il y a des choses positives. Une des plus intéressantes, d'ailleurs, est une plus grande transparence sur le taux d'usage des parkings.

C'est pourquoi, en fin de compte, le groupe socialiste vous recommande d'adopter telles quelles les motions et résolutions proposées par la commission. Evidemment, ce n'est pas la dernière fois que nous viendrons avec des propositions dans ce domaine. Je vous remercie.

**M. Michel Ducret (R).** Sur ces motions M-365, M-366, M-367 et M-368, en général, j'aimerais relever, Mesdames et Messieurs, que ces fourre-tout qui ont été renvoyés en commission ont extrêmement compliqué le travail de celle-ci.

J'aimerais dire que, certes, la circulation est un système d'ensemble global et qu'on ne peut pas bouger un élément sans en bouger un autre. Chaque démarche est effectivement juste. Cela étant, ce n'est pas le rôle d'un Conseil municipal d'élaborer des stratégies pratiques, mais bien celui des organes exécutifs, en l'occurrence le Conseil administratif, avec une réserve en ce qui concerne les problèmes de circulation et de trafic où nous ne pouvons pas agir sans la coopération du Canton, en l'occurrence avec les autorités exécutives cantonales. Il y a donc déjà là une confusion entre élaborer une stratégie et manifester une certaine volonté politique.

Ce soir, on entend une fois de plus les débats habituels sur la pollution. J'aimerais rappeler que c'est un faux problème en matière de circulation. Certes, c'est un prétexte non négligeable, c'est un vrai problème, mais je vous rappelle, encore une fois, que, si demain matin on transformait d'un seul coup de baguette magique toutes les voitures qui polluent en voitures électriques qui ne polluent pas, le problème de circulation ne serait pas résolu pour autant! On peut donc s'épargner les longs discours sur la pollution quand on parle de circulation, parce que cela ne résout rien.

Ensuite, par rapport à ces motions, j'aimerais dire que ce manque de clarté a rendu le travail de la commission extrêmement difficile. Il a fallu complètement réécrire ces motions, en transformer en résolutions, remettre de l'ordre dans leur contenu pour qu'elles soient cohérentes et que l'on sache de quoi chacune traitait...

Mesdames et Messieurs, ce n'est pas une manière de travailler! Pour des conseillers municipaux, je trouve cela inadmissible. C'est difficile de se déterminer; on nous propose des options peu claires. Dans ces fourre-tout, on nous prône certaines mesures que certains groupes peuvent ou même doivent accepter et d'autres qui sont inacceptables. Ce manque de clarté finit par disqualifier l'ensemble du monde politique, parce qu'il disqualifie notre propre travail.

J'aimerais encore ajouter, Monsieur le président, qu'il est scandaleux que les auteurs d'une motion demandent en commission que l'on auditionne des représentants de différents organismes, notamment qu'on demande des auditions du Conseil d'Etat, des représentants de services de l'Etat, et que, lorsque ces gens sont devant la commission, on ne leur pose pas la moindre question! On les écoute faire une brève déclaration, puis ils demandent si on a des questions et personne ne s'exprime. Il a fallu que celui qui vous parle reprenne les motions et pose les questions évidemment nécessaires concernant la compatibilité des propositions faites avec les options gouvernementales cantonales pour qu'on puisse enfin ouvrir un débat. Je trouve cette attitude anormale. Si on refuse le débat, on ne demande pas d'audition. Cela ne sert à rien alors de venir dans des assemblées parlementaires.

J'en viens aux quatre motions qui nous occupent aujourd'hui. Pour la première, après analyse et remise en ordre, nous avons fini par déterminer que cette motion N° 365 veut une accentuation de la lutte contre l'automobile individuelle. Or, Mesdames et Messieurs, de plus en plus, on s'aperçoit que c'est le principe NIMBY qui préside à cette restriction de la mobilité individuelle. Le principe NIMBY, vous ne savez peut-être pas ce que c'est: cela veut dire en anglais *not in my backyard* ou, autrement dit, «pas dans mon arrière-cour, mais ailleurs volontiers». J'en veux pour preuve, Mesdames et Messieurs, que, très récemment, près de 80% des Genevois se sont prononcés contre l'initiative fédérale dite «Rétro-traffic». Il ne faut pas oublier que, lorsque vous avez l'accord des gens pour diminuer le trafic, c'est bien évidemment seulement devant chez eux, mais jamais devant chez les autres, car, lorsqu'ils mettent leur derrière dans leur voiture, ils ne sont plus d'accord qu'on diminue leur mobilité. Cela c'est une réalité. Si vous allez trop loin dans une direction, vous finirez par arriver dans le mur et vous suscitez une réaction contraire, qui sera tout sauf profitable à la cause que vous prétendez défendre.

C'est fort de ces considérations que le groupe radical a décidé de dire non à la motion N° 365. Pourquoi? Parce que la Ville de Genève fait déjà assez; elle fait même déjà beaucoup pour diminuer le trafic. Nous, nous n'avons pas l'impression que M. Ferrazino ait encore besoin d'encouragements supplémentaires pour aller dans ce sens. Nous avons toute confiance dans le magistrat qui sera à même de mener une politique dans cette direction. Si la majorité de ce Conseil pense que ce n'est pas le cas et qu'il faut lui mettre un accélérateur dans le dos, c'est qu'elle manque de confiance envers son magistrat qui, à notre avis, fait déjà beaucoup dans ce sens. Mais vous prenez vos responsabilités...

En ce qui concerne la motion N° 366, qui, depuis, est devenue la résolution N° 19, nous approuvons très volontiers les invites 2 et 3. Je vous rappelle d'ailleurs que celui qui vous parle a été un des premiers à Genève à se battre pour que ces deux invites deviennent réalité. Maintenant, c'est une option qui est adoptée par une très large majorité du monde politique genevois, quelle qu'en soit la couleur. Je pense qu'il n'est pas forcément utile de faire des résolutions supplémentaires, mais je suis toujours d'accord quand il s'agit d'accélérer le développement du réseau des transports publics ainsi que lorsqu'il s'agit de faire des parkings de dissuasion, dont la construction a pris, Mesdames et Messieurs, près de vingt ans de retard.

Quant à l'invite 1, nous en approuvons le fond mais non la rédaction, c'est pourquoi nous déposons un amendement à ce texte. Cet amendement est d'ailleurs fort modeste, puisqu'il ne concerne que le point 1 de cette résolution et qualifie différemment ce trafic automobile que l'on souhaite réduire:

*Projet d'amendement*

1. «... du trafic automobile individuel *pendulaire et de transit* en milieu urbain».

En effet, ce n'est pas contre les individus qu'on se bat; en réalité, on se bat contre le trafic pendulaire et de transit en milieu urbain. Ce texte, je ne l'invente pas, c'est celui qui figure dans le texte de C2000 (Circulation 2000), Mesdames et Messieurs, texte dont vous vous réclamez sans cesse; c'est celui que tout le monde défend dans ce canton. Je vous invite donc à remettre dans le texte de cette résolution, qui est finalement une résolution de soutien à Circulation 2000 et également à Mobilité 2005, qui est en cours d'élaboration, les mots «pendulaire» et «de transit». Ce sont ces trafics-là qui sont générateurs de nuisances totalement inutiles pour notre ville et de gêne pour la circulation des transports publics. C'est un trafic qui n'amène strictement rien à notre cité, ni au plan moral, ni au plan économique, ni à aucun autre point de vue. Effectivement, si on arrive à dévier ce trafic de notre centre-ville, la qualité de vie et même de l'air s'en trouveront singulièrement améliorées; c'est d'ailleurs pour cela que Circulation 2000 et Mobilité 2005 préconisent ce tri énergique des cibles de circulation par rapport à la ville.

Au sujet de la motion N° 367, je n'ai aucun commentaire à formuler, si ce n'est que personne ne veut refuser une information qui, d'ailleurs, est accessible à tout le monde. De nouveau, je n'ai pas l'impression que le Conseil administratif ne nous tienne pas au courant de ses actions, pas plus que je n'ai l'impression que le Canton se taise sur ses actions. Mais enfin, ce n'est pas le groupe radical qui va refuser une information qui, en plus, ne devrait pas coûter très cher à la collectivité.

Venons-en à la motion N° 368, elle-même devenue résolution N° 20, parce que nous n'avons pas de compétence en la matière. Que demande-t-elle? Elle demande, Mesdames et Messieurs, que le Conseil administratif se penche sur ce que l'Etat, d'une part, et la Fondation des parkings d'autre part, veulent bien donner comme informations, et qu'ils les contrôlent. De plus, elle demande au Conseil administratif de se pencher sur les comptes des sociétés privées qui gèrent les parkings à Genève. Cette demande a déjà été faite au niveau cantonal et elle a déjà reçu une réponse. Mesdames et Messieurs, au lieu de déposer des motions ou des résolutions pour demander au Conseil administratif de faire un téléphone aux députés de votre propre parti, vous pourriez prendre ce téléphone et nous épargner ainsi des débats en séances de commission et en séances plénières. Vous pouvez vous aussi obtenir des renseignements très facilement, par le biais des partis politiques. C'est la raison pour laquelle le groupe radical refusera la résolution N° 20.

On me fait signe que j'ai dépassé le temps qui m'est imparti. Je vous remercie donc de votre attention.

**Le président.** M. Mark Muller, au nom du Parti libéral, et M<sup>me</sup> Alexandra Rys, au nom du Parti démocrate-chrétien, ont déposé le même amendement que M. Ducret.

**M<sup>me</sup> Michèle Künzler (Ve).** J'interviendrai brièvement, parce qu'il est vrai que l'intérêt de ces motions s'est un peu émoussé au fil du temps, même si les problèmes de circulation sont loin d'être résolus en ville.

Tout d'abord, j'aimerais faire quelques remarques sur le rapport. En effet, il y manque quelques éléments, pourtant importants, par exemple l'audition des motionnaires. La discussion, assez riche, de la commission, qui ne s'est pas limitée à la prise de position du TCS, n'a pas été rapportée; or on a quand même discuté durant de longues heures. De plus, les conclusions du rapporteur auraient pu au moins être en italique, mais c'est vrai que ce ne sont là que des questions de détail.

Le travail de la commission a abouti sur des motions et des résolutions un peu moins touffues; elles marquent un plan d'intentions qui sont en passe d'être réalisées. Tous les débats n'ont toutefois pas été concluants; par exemple, sur les parkings, nous ne sommes pas d'accord. S'il est vrai que nous sommes tous attachés à la liberté de déplacements, en ville, cette liberté de chacun doit être arbitrée par la protection des plus faibles, c'est-à-dire les enfants, les personnes âgées et aussi en fonction de la place disponible. Donc le manque de place doit être géré en faveur de ceux qui en occupent le moins, c'est-à-dire les piétons, les cyclistes et les transports publics, afin de permettre une plus grande accessibilité à la ville; c'est logique. A moins de démolir une partie de la ville, on ne peut pas augmenter le nombre d'espaces dévolus à la circulation.

L'automobile pose plusieurs problèmes et on les a soulevés en étudiant ces motions. D'une part, c'est la pollution qu'elle crée et, d'autre part, l'espace qu'elle occupe et qui ne peut plus servir à des relations humaines ou même aux commerces. Je crois que c'est l'un des problèmes fondamentaux de la voiture en ville.

Pour le Groupement transports et économie, tous les problèmes sont en passe d'être résolus. Selon lui, il y a toujours des solutions techniques. Les voitures sont moins polluantes, elles sont plus petites. La réalité, c'est que ce n'est pas ainsi que cela se passe. Les gens achètent des voitures plus puissantes, plus grandes, circulent plus à tout propos. Si l'on ne prend pas vraiment des mesures, je pense que l'on n'arrivera à rien, parce que les gens – et on l'a souligné en commission – ne sont pas forcément ouverts à une réflexion globale, c'est-à-dire à tenir compte des autres, qui ont tout autant le droit de circuler ou d'être en ville. Chacun a l'impression qu'il est le seul au monde pour se rendre au centre-ville, alors qu'il y a 200 000 personnes qui souhaitent également s'y rendre.

Je pense qu'il n'y a pas de discours rationnel à tirer de ces motions et résolutions. Il est vrai que la voiture suscite un débat émotionnel et psychologique. Je ne pense pas qu'avec des arguments rationnels on en viendra au bout.

Toutefois, je vous demande quand même de souscrire à ces motions et résolutions proposées par la commission. De toute façon, il y en aura encore d'autres sur lesquelles nous pourrions encore discuter.

**M. Roger Deneys (S).** Je ne vais pas répéter ce qu'ont dit M. Kanaan et M<sup>me</sup> Künzler, dont j'approuve les propos, bien entendu. Je voudrais seulement rappeler qu'il s'agissait, à l'époque, d'essayer de mettre sur pied une politique de la circulation valable à long terme pour la Ville de Genève, notamment pour éviter des conflits avec les positions cantonales. Adopter les motions et résolutions proposées par la commission, c'est une manière de diffuser un message politique, si possible clair; c'est essayer de donner un message politique qui puisse nous servir ces prochaines années pour repousser des propositions qui vont à l'encontre de ce que veut une majorité de citoyens de cette ville. Voilà l'objectif que nous visons à l'époque.

Pour en revenir aux travaux de la commission, je pense que M. Ducret s'adressait indirectement à moi à propos du manque de réflexes des commissaires à poser des questions. Je dois dire que c'était ma première année à la commission de l'aménagement et qu'il se peut que je n'aie pas été assez vif pour poser des questions et obtenir des réponses des différentes personnes présentes. En l'occurrence, je remercie M. Ducret d'avoir fait usage de sa science lointaine et importante pour poser les bonnes questions.

**M. René Winet (R).** Je crois que la majorité des personnes dans cette ville possèdent une voiture et décident librement de son usage. J'ai compris que, jusqu'à présent, toutes les attaques et toutes les motions qui ont été déposées concernant les voitures et la circulation au centre-ville étaient dues à un problème de pollution. A cela, le Parti radical est sensible, M. Ducret l'a déjà souligné.

Toutefois, je vous invite, Mesdames et Messieurs les conseillers, à lire chaque jour dans la *Tribune de Genève* la dernière page, celle concernant la météo. Par exemple, dans celle d'aujourd'hui, vous pouvez lire dans l'encart réservé à la qualité de l'air à Genève la chose suivante: «Dioxyde d'azote: moyenne journalière en ville: 47 microgrammes; normes suisses: 80 microgrammes.» C'est le double! Cela veut donc dire que la moyenne à Genève est parfaite, même plus que parfaite. Ensuite, dans la colonne «ozone»: «Moyenne maximale mesurée sur une

heure: 70 microgrammes; normes suisses: 120 microgrammes.» Nous sommes donc largement en dessous de la moyenne suisse. Autrement dit, pour moi, le problème de la pollution n'est plus un sujet aussi important que veulent bien nous le faire croire nos amis les Verts.

Finalement, malgré tous les arguments que vous avez utilisés depuis des années pour diminuer la circulation en ville, vous n'êtes pas arrivés à convaincre, parce que la population a bien compris que le problème de la pollution était, je ne dirais pas réglé, mais en passe de l'être, et je dis que votre discours ne tient plus debout.

**M<sup>me</sup> Monique Guignard** (AdG/TP). Il est vrai que les motions originales comportaient d'innombrables considérants et invites. La commission, après les avoir traitées, non sans difficultés, a décidé de vous proposer une nouvelle mouture de ces motions.

Ne désirant pas retarder le traitement de l'ordre du jour, notre groupe ne va pas refaire tout le travail de la commission et vous invite à voter les motions et résolutions telles qu'elles sont ressorties de la commission.

**M. Roger Deneys** (S). Je vous encourage à refuser l'amendement déposé par M. Ducret, dans la mesure où il serait dommage de limiter le combat contre le trafic inutile aux seuls pendulaires et autres véhicules de transit. Il serait bien entendu tout aussi grave que des gens fassent des allers et retours, jour et nuit, pour venir simplement acheter des paquets de clopes au centre-ville parce que, à tous les coups, ils trouveraient des places de parc. C'est donc de manière générale qu'il faut lutter contre le trafic inutile.

Je dirai deux mots suite aux propos de M. Winet sur la pollution de l'air. M. Winet lit peut-être la *Tribune de Genève*, mais ce journal, d'après mes souvenirs, a changé ses pratiques au niveau de l'indication des taux de pollution. Effectivement, il n'indique plus, comme chiffre à ne pas dépasser, que 80 microgrammes par jour, et la valeur d'aujourd'hui est de 57. Simplement, la *Tribune* omet de mentionner la moyenne annuelle à ne pas dépasser, et cette dernière est de 30 microgrammes. Donc, si vous prenez 57 microgrammes par jour, sur une année, la moyenne annuelle de 30 est malheureusement largement dépassée.

**Le président.** Au cas où l'intervention de M. Perler serait la dernière, nous pourrions peut-être voter les objets de ce rapport avant la pause. Monsieur Perler, c'est à vous.

**M. Jean-Pascal Perler** (Ve). Je renonce, Monsieur le président.

**Le président.** Bien, dans ce cas nous allons procéder aux votes.

*Deuxième débat*

*Mis aux voix, l'amendement de M. Michel Ducret à la résolution N° 19 est refusé par 31 non contre 24 oui.*

Mise aux voix, la motion N° 365 amendée par la commission est acceptée à la majorité (opposition des libéraux, des radicaux et des démocrates-chrétiens et 1 abstention).

Mise aux voix, la résolution N° 19 est acceptée à la majorité (opposition des libéraux et quelques abstentions).

Mise aux voix, la motion N° 367 amendée par la commission est acceptée à la majorité (opposition des libéraux et quelques abstentions).

Mise aux voix, la résolution N° 20 est acceptée par 34 oui contre 25 non.

Les motions et résolutions sont ainsi conçues:

*MOTION N° 365*

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

1. à s'engager pour un moratoire de 10 ans avant d'accepter la construction de nouveaux projets de parkings publics couverts dans le périmètre de la moyenne ceinture (actuel trajet du bus 11);
2. à soutenir l'action de la Ville de Genève dans l'instauration de zones à 30 km/h, de zones piétonnes et de mesures de modération de trafic en général;
3. à s'engager activement, en collaboration avec l'Etat, à débloquer les situations par la concertation;
4. à activer substantiellement les mesures en faveur de l'usage du vélo en ville de Genève, en particulier à travers l'installation de véritables pistes cyclables protégées;
5. à entreprendre toutes les démarches nécessaires pour accélérer la mise en place du plan général de stationnement dans toute la Ville, en particulier au moyen de macarons pour résidents et en demandant des contrôles efficaces;

6. à mener une campagne de sensibilisation et de concertation auprès de la population, en coopération avec l'OTC et les associations concernées, sur les objectifs et les modalités de cette politique;
7. à négocier avec l'Etat un partage plus équilibré des charges et des compétences dans ce domaine, puisque l'essentiel des compétences décisionnelles correspondantes sont du ressort de l'Etat et que l'impact de ces mesures s'exerce sur l'ensemble du canton, voire de la région;
8. à présenter au Conseil municipal les propositions de crédits d'investissements et de fonctionnement nécessaires à l'accomplissement de ces mesures s'ils ne sont pas déjà prévus dans le budget et le plan financier quadriennal.

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

#### RÉSOLUTION N° 19

Le Conseil municipal déclare:

1. vouloir obtenir la poursuite résolue des objectifs de réduction du trafic automobile individuel en milieu urbain;
2. vouloir accélérer le développement du réseau des transports collectifs urbains et régionaux;
3. vouloir accélérer la réalisation de projets concrets de construction de parkings d'échange en périphérie.

#### MOTION N° 367

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

1. formuler et publier un document de politique municipale de la mobilité avec des objectifs clairs à moyen et long terme ainsi que des stratégies de mise en œuvre;
2. informer régulièrement le Conseil municipal sur les travaux de commissions extra-parlementaires s'occupant de la mobilité en Ville de Genève;
3. consulter régulièrement les communes limitrophes de la ville de Genève.

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

*RÉSOLUTION N° 20*

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de s'adresser aux institutions et entreprises concernées afin d'obtenir:

1. le taux d'utilisation des différents parkings collectifs publics actuels en ville de Genève, y compris leurs variations horaires et leurs durées d'utilisation;
2. la publication des comptes d'exploitation de ces parkings publics collectifs;
3. le taux d'utilisation des places en surface en ville de Genève, y compris les variations horaires et les durées d'utilisation, en tenant compte de l'impact des nouveaux horodateurs et des macarons.

**7. Propositions des conseillers municipaux.**

Néant.

**8. Interpellations.**

Néant.

**Le président.** Nous interrompons là notre séance pour une courte pause et nous la reprendrons à 16 h 30. Je vous remercie.

Séance levée à 16 h.

## SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif .....	1278
2. Communications du bureau du Conseil municipal .....	1278
3. Questions .....	1279
4. Motion de M <sup>mes</sup> Evelyne Strubin, Nicole Bobillier, Liliane Johner, Monica Huber Fontaine, Anne-Marie von Arx-Vernon, Marie-Thérèse Bovier et M. Bernard Lescaze: «Convivialité dans les parcs publics» (M-102) .....	1294
5. Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la motion de M. Alain Marquet, renvoyée en commission le 3 juin 1998, intitulée: «Supprimons le fonctionnement nocturne des engins de balayage/nettoyage urbain!» (M-314 A) .....	1298
6. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner:	
– la motion de MM. Roger Deneys, Roman Juon et Sami Kanaan, renvoyée en commission le 13 janvier 1999, intitulée: «Pour des mesures concrètes en faveur de la modération du trafic en ville de Genève» (M-365 A)	
– la motion de MM. Roger Deneys, Roman Juon et Sami Kanaan, renvoyée en commission le 13 janvier 1999, intitulée: «Pour un soutien clair de l'Etat à une politique de circulation urbaine favorisant la qualité de vie et respectueuse des choix populaires» (M-366 A)	
– la motion de MM. Roger Deneys, Roman Juon et Sami Kanaan, renvoyée en commission le 13 janvier 1999, intitulée: «Préparation de l'après-C2000: pour une Ville de Genève innovatrice en matière de mobilité urbaine» (M-367 A)	
– la motion de MM. Roger Deneys, Roman Juon et Sami Kanaan, renvoyée en commission le 13 janvier 1999, intitulée: «Pour une plus grande transparence dans le domaine du stationnement» (M-368 A) .....	1309

7. Propositions des conseillers municipaux .....	1353
8. Interpellations .....	1353

La mémorialiste:  
*Marguerite Conus*