

MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Trente-cinquième séance – Mardi 16 janvier 2001, à 20 h 30

Présidence de M. Bernard Paillard, président

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

Font excuser leur absence: *M^{mes} Eustacia Cortorreal, Fatiha Eberle, Monique Guignard, Vanessa Ischi, Liliane Johner, MM. Jean-Luc Persoz et Daniel Sormani.*

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

CONVOCATION

Par lettre du 21 décembre 2000, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 16 janvier et mercredi 17 janvier 2001, à 17 h et 20 h 30.

1. Communications du Conseil administratif.

Néant.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Néant.

3. Résolution de M. Georges Breguet: «La Ville de Genève se préoccupe du sort de Bruno Manser» (R-34)¹.*PROJET DE RÉSOLUTION*

Depuis le mois de mai 2000, le militant écologiste, activiste non violent et citoyen suisse Bruno Manser a disparu dans les forêts de Bornéo (Etat de Sarawak – Fédération de Malaisie). Il est important de rappeler les principales actions de Bruno Manser, son combat pour la défense des populations nomades Penan de Bornéo et ses actions spectaculaires, mais toujours non violentes, en faveur de la protection des forêts tropicales et équatoriales humides.

L'émotion perceptible dans la population de notre ville suite à cette disparition s'est, entre autres, concrétisée le mercredi 20 décembre 2000 par une veillée publique de soutien où tous les présents ont allumé une bougie en pensée avec le disparu. De plus, il faut savoir que c'est une institution officielle de notre Ville, le Musée d'ethnographie, qui a la première, en janvier 1995, organisé une exposition intitulée «Les Penan de la forêt pluviale, carnets de terrain de Bruno Manser». Cette exposition avait pour but de mener une action de sensibilisation du public face aux multiples problèmes qui découlent de l'exploitation des bois tropicaux. A cette occasion, les visiteurs (7000) ont été invités à signer une pétition dans laquelle ils s'engageaient, en tant que consommateurs, à ne plus acheter de produits fabriqués en bois tropicaux et, en tant que citoyens, à soutenir tous ceux qui œuvraient en faveur de la limitation de l'emploi des bois tropicaux dans

¹ Urgence acceptée, 3100.

les constructions publiques. Cinq mille personnes ont signé la pétition, qui a été remise au Conseil municipal le 13 novembre 1995, avec l'appui de différentes associations. Grâce à cette action, 282 communes suisses, dont la Ville de Genève, ont maintenant renoncé à utiliser les bois tropicaux dans la construction de bâtiments publics.

En hommage aux liens privilégiés que notre Ville entretenait avec Bruno Manser, il nous paraît impératif de faire maintenant un geste afin d'aider à le retrouver s'il est encore en vie, malade ou retenu contre son gré ou, si malheureusement ce n'était plus le cas, à faire savoir à la population les circonstances exactes de son décès (notons que le Fonds Bruno Manser de Bâle, qui représente ses intérêts moraux, et la direction du Musée d'ethnographie de Genève appuient cette démarche).

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à intervenir énergiquement auprès du Conseil fédéral afin d'appuyer toutes les démarches diplomatiques que ce dernier a entreprises en vue d'obtenir toutes les informations utiles sur cette disparition auprès des gouvernements concernés;
- à entreprendre toutes démarches, en plus de celles du Conseil fédéral, auprès des ambassades concernées à Genève, des maires et autorités locales de l'Etat de Sarawak (ou autres) et de la Fédération de Malaisie (ou autres), des ministres ou chefs d'Etats de passage à Genève et
- si ces démarches se révélaient malgré tout infructueuses, à proposer à la Confédération qu'une commission d'enquête internationale soit mise sur pied afin de faire toute la lumière sur le sort de notre compatriote.

M. Georges Breguet (Ve). Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les nombreux conseillers municipaux présents... (*Peu de conseillers et conseillères occupent leur place.*) Il est dommage que je doive développer cette résolution devant une salle à moitié vide, mais je vais quand même essayer de le faire, parce que c'est un sujet qui me tient à cœur.

Vous savez qu'un certain nombre de personnalités ayant des actions politiques, humanitaires ou sociales ont eu au cours de leur vie de militant, à certains moments, des problèmes généralement assez graves, où leur vie était peut-être en danger et où il fallait que les gens les appuyant ou ayant une sympathie pour eux fassent quelque chose. Au cours de ces cinquante dernières années, à de nombreuses reprises, nous n'avons jamais hésité à mêler notre voix pour essayer de faire libérer ou de prendre une position par rapport à des militants qui subissaient des difficultés.

Le cas de Bruno Manser est un cas un peu particulier, puisque sa disparition est peut-être accidentelle et il n'est pas du tout prouvé qu'il ait été victime soit de tueurs, soit d'une répression quelconque au niveau de l'Etat de Sarawak à Bornéo où il a disparu. Par contre, devant cette situation difficile où même sa famille proche, ses meilleurs amis, tous les gens qui avaient des liens avec lui sont un peu perdus et ne savent pas quel est son sort, j'ai pensé qu'il était important que la Ville de Genève fasse quelque chose.

Pourquoi la Ville de Genève par rapport à cette personnalité. Ce n'est pas uniquement parce que Bruno Manser est un militant écologiste, un homme qui a secoué l'opinion publique sur de nombreux sujets qui nous tiennent à cœur, mais c'est pour une raison quand même assez précise. Une de nos institutions officielles, le Musée d'ethnographie, a été la première institution à reconnaître l'importance de l'action de Bruno Manser et à organiser, il y a quelques années, une exposition, qui a eu un grand succès, sur les dessins et les carnets de route qu'il avait réalisés dans les forêts de Bornéo. Au cours de cette exposition, une pétition avait été signée par de très nombreux citoyens et remise d'ailleurs au Conseil municipal. Ensuite, d'autres institutions ont pris le relais du Musée d'ethnographie. La Ville de Bâle a aussi organisé une exposition en son honneur. Devant la situation actuelle, où je dois vous dire très franchement qu'il reste très peu d'espoir de retrouver Bruno Manser vivant, il est important que notre Ville montre son soutien, d'une manière purement symbolique, en insistant auprès du Conseil fédéral pour que les démarches diplomatiques soient importantes.

Je signale d'une manière générale que, en ce qui concerne la protection des citoyens suisses, moi qui suis un grand voyageur je peux vous dire que la Suisse n'a jamais été très exceptionnelle pour la défense de ses citoyens. C'est un peu dommage et je pense que c'est aussi une attitude qui, par principe, doit changer. Dans le cas précis, le Conseil administratif, par tous les contacts qu'il a avec le milieu diplomatique à Genève, est peut-être aussi en mesure d'obtenir des renseignements sur le sort de Bruno Manser. Toute action de ce type ne peut qu'être bien accueillie par ses amis, sa famille et par tous les gens qui se sont identifiés aux causes que celui-ci défendait.

En ce qui concerne la vérité, un jour, elle apparaîtra; le plus vite sera le mieux. L'idée d'une commission d'enquête n'est pas là pour venir amplifier l'action internationale de la Ville, il ne s'agit pas du tout de cela, mais je pense que, pour nos concitoyens, il est extrêmement important d'apprendre quelles sont les circonstances exactes de ce qui est arrivé à Bruno Manser. Nous espérons, s'il est toujours en vie, pouvoir faire quelque chose pour le sortir de cette mauvaise situation et, s'il est déjà décédé, de connaître les circonstances de son décès. Voilà, je vous remercie beaucoup.

Préconsultation

M. René Grand (S). Je me permets d'appuyer cette résolution urgente comme un devoir de souvenir envers M. Bruno Manser. Lorsque je suis arrivé comme conseiller municipal en 1995, je me souviens qu'une des premières pétitions qui nous avaient été soumises était celle de l'Action de carême de Genève – c'était la campagne d'alors: Action de carême et Pain pour le prochain – qui demandait d'être sensible aux problèmes des forêts pluviales au Sarawak. Il s'agit d'un problème qui nous concerne tous, puisque ces forêts pluviales, pas seulement en Indonésie, mais aussi au Brésil ou dans les forêts de l'Alaska, du Canada, sont les poumons de notre planète. La résolution qui avait été adoptée par le Conseil municipal était de ne plus employer de bois tropicaux en sachant que ces bois sont indispensables pour la survie de notre terre.

La sensibilisation a été continue de la part de M. Bruno Manser. Je me souviens d'une réunion qui avait eu lieu à l'Hôtel Métropole où M. le conseiller administratif Rossetti était présent, et ceux qui étaient là étaient aussi sensibilisés à ce même problème. Je pense donc que, pour remercier Bruno Manser de cette sensibilisation, qui nous touche tous, nous devons essayer de faire notre possible, en tant que municipalité, pour retrouver, si cela est réalisable évidemment, les traces de notre compatriote, en tout cas de faire cette démarche comme une reconnaissance de notre Ville par rapport à ce dont il nous a fait prendre conscience.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). La situation particulière qui nous est proposée là est une situation qui est extrêmement intéressante. Evidemment, il nous faut soutenir Bruno Manser pour les motifs qui ont été évoqués jusqu'à maintenant, et il faut également le soutenir parce que c'est un homme qui – on espère qu'on peut utiliser le présent – a la vocation de déranger et, faire de la politique en soi, c'est accepter de déranger.

En ce qui concerne M. Bruno Manser, il a eu le courage d'aller bien au-delà de faire de la politique et de déranger dans un parlement, c'est-à-dire, finalement, de déranger sans crainte. En ce qui concerne son dérangement, c'est un dérangement sur le terrain, c'est un dérangement extrêmement important, en particulier par rapport à nous autres qui ne sommes que des parleurs. En fait, le relais que représente l'activité, l'activisme, mais surtout la personnalité de Bruno Manser est évidemment fondamental à tout débat politique que nous pouvons avoir.

En l'état, comme l'a dit l'auteur de la résolution, il faut reconnaître qu'apparemment nos autorités fédérales font preuve d'une certaine mollesse en ce qui concerne les recherches relatives aux circonstances de la disparition de M. Bruno Manser. Nous ne pouvons que soutenir avec ardeur et avec confiance la résolution qui nous est proposée, de telle sorte qu'à tout le moins toute la lumière soit

faite sur les circonstances de sa disparition et, nous l'espérons tous, sur l'occasion de la retrouvaille. Le groupe libéral, bien sûr, approuve pleinement ce projet de résolution qui nous est proposé ce soir.

M. Alain Vaissade, maire. Au regard de tout ce qui a été dit sur Bruno Manser, sur ses qualités, sur l'homme d'action, sur le défenseur des droits de l'homme et de l'environnement, nous sommes tout à fait favorables à la présente résolution – qui pourrait être une motion, même par rapport à l'invite qui propose au Conseil administratif d'«entreprendre toutes démarches, en plus de celles du Conseil fédéral, auprès des ambassades concernées», etc.

En tout cas, en ma qualité de maire, j'adhère tout à fait à cette résolution et, même s'il faut contacter des autorités locales dans l'Etat de Sarawak ou à Bornéo, je m'y prêterai volontiers. Il est extrêmement important de réagir face à des abus dans le domaine des droits de l'homme, face à une réalité ou une vérité que nous ne connaissons pas et, en tout cas, de défendre toujours les personnes qui partent au combat pour la défense des droits de l'homme et de l'environnement.

Mise aux voix, la résolution est acceptée à l'unanimité.

Elle est ainsi conçue:

RÉSOLUTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à intervenir énergiquement auprès du Conseil fédéral afin d'appuyer toutes les démarches diplomatiques que ce dernier a entreprises en vue d'obtenir toutes les informations utiles sur cette disparition auprès des gouvernements concernés;
- à entreprendre toutes démarches, en plus de celles du Conseil fédéral, auprès des ambassades concernées à Genève, des maires et autorités locales de l'Etat de Sarawak (ou autres), et de la Fédération de Malaisie (ou autres) des ministres ou chefs d'Etats de passage à Genève et
- si ces démarches se révélaient malgré tout infructueuses, à proposer à la Confédération qu'une commission d'enquête internationale soit mise sur pied afin de faire toute la lumière sur le sort de notre compatriote.

Le président. Nous continuons avec les objets urgents que nous avons acceptés à la séance de 17 h. Nous passons à celui concernant le tram 13. Je vous

informe que la motion urgente N° 156 et la résolution urgente N° 33 qui avaient été déposées ont été fondues en un seul texte, celui de la motion N° 156 qui intègre la résolution N° 33. Je laisse M. Zaugg nous le présenter.

4. Motion de M^{me} Fatiha Eberle, MM. Jacques François, Daniel Künzi, M^{me} Ruth Lanz, MM. Jean-Pierre Lyon, Jacques Mino, Souhail Mouhanna, M^{mes} Isabel Nerny, Evelyne Strubin, Marie Vanek, MM. Christian Zaugg, Alain Comte, M^{me} Eustacia Cortoreal, M. Alain Dupraz, M^{mes} Hélène Ecuyer, Monique Guignard, Liliane Johner, MM. Guy Jousson, Alain-Georges Sandoz, François Sottas, M^{me} Marie-France Spielmann, MM. Guy Dossan, Michel Ducret, M^{me} Michèle Ducret, M. Alain Fischer, M^{me} Catherine Hämmerli-Lang, MM. Bernard Lescaze, Pierre Maudet et René Winet: «Pour une réalisation rapide des projets de tramway, en site propre, en ville de Genève» (M-156)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- que la réalisation du réseau de tramways en ville de Genève est une priorité au niveau de la politique des transports;
- que l’extension de la ligne de tram 13 aux branches «Sécheron» et «Acacias» constitue une étape décisive à ce sujet, attendue depuis plusieurs années;
- que la réalisation de ces deux lignes de tram est malheureusement bloquée par des propositions et des recours;
- que l’on peut déplorer ces actions, mais que le législateur donne la possibilité à nos concitoyens d’intervenir dans les procédures applicables aux constructions, à l’aménagement des voies de circulation et à la réalisation de lignes ferroviaires;
- que la solution la plus réaliste dans de tels cas est d’examiner si le projet en cause peut ou mérite d’être adapté de manière à trouver une solution satisfaisante permettant d’obtenir le retrait des oppositions;
- que c’est ainsi que les autorités ont dû procéder en maintes occasions pour faire aboutir leurs projets, tout particulièrement lorsqu’il s’agit d’aménagements de voies de circulation en ville, où les intérêts contradictoires sont nombreux;

¹ Urgence acceptée, 3101.

Motion: projets de tramway

- que la Ville de Genève est pleinement concernée par la réalisation de la nouvelle branche «Sécheron» de la ligne de tram 13;
- que cette ligne de tram doit être la plus attractive possible pour qu'elle contribue à un report modal convaincant;
- que la solution trouvée permettrait de mettre les deux voies de la ligne de tram 13 en site propre intégral à la rue de Lausanne, solution optimale pour garantir une utilisation performante du futur tramway, tout en maintenant une voie de circulation automobile dans chaque sens, conformément à ce qui est prévu dans les plans ayant fait l'objet de la concession accordée aux Transports publics genevois (TPG) pour la réalisation de cette ligne;
- que le projet envisagé prévoit également deux pistes cyclables en site propre sur toute la longueur de la rue de Lausanne, offrant ainsi un maximum de sécurité aux cyclistes, alors que le projet retenu jusqu'à présent envisage, sur la moitié de la rue de Lausanne, une mixité des cycles avec les voies de tram, ce qui constitue un danger inacceptable pour les deux-roues;
- que cet aménagement répond aux doléances du personnel roulant des TPG, qui s'est plaint par voie de pétition des dangers que présente la présence de cyclistes sur les voies de trams;
- que la solution trouvée permet enfin de créer une véritable place piétonne devant la gare Cornavin;
- qu'elle a surtout le mérite de permettre une ouverture rapide du chantier et de mettre fin à une «guerre des transports» en ville de Genève, qui est préjudiciable à tout le monde;
- qu'il convient que le Conseil administratif porte le projet modifié à la connaissance du Conseil municipal, afin que celui-ci puisse se déterminer dans le cadre de la demande de crédit dont il est déjà saisi pour l'aménagement de la rue de Lausanne et de la place Cornavin;
- que le Conseil d'Etat doit accepter le dialogue et participer à la médiation, cela d'autant plus que la Ville de Genève s'est vu attribuer en 1976 la maîtrise intégrale de son domaine public,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à présenter au Conseil municipal la solution d'aménagement de la rue de Lausanne et de la place Cornavin, avec le tram en site propre, issue de la médiation engagée à ce propos;
- à intervenir auprès du Conseil d'Etat pour qu'il participe à la médiation et que celle-ci soit étendue à la branche «Acacias» du tram 13 et aux autres extensions du réseau de tramways, de manière à rallier l'ensemble des milieux intéressés aux transports à des projets répondant aux besoins de développement des transports publics.

M. Christian Zaugg (AdG/SI). A l'AdG, nous avons fait du développement des transports publics l'une de nos priorités. Or le délai d'autorisation devant le Conseil fédéral, pour l'extension du tram 13 aux branches «Sécheron» et «Acacias», arrive à échéance au 31 janvier. Nous devons hélas constater que tout le processus est bloqué par des oppositions et des recours, une bonne dizaine, déposés par des bordiers et le Touring Club Suisse (TCS), recours qui sont pendants devant le Conseil fédéral lui-même.

Il faut bien dire que les recourants ont beau jeu, car le projet autorisé ne correspond plus, hélas, à la concession accordée par les autorités fédérales qui demandaient que le tram bénéficie de voies en site propre. Nous regrettons certes ces oppositions, car elles empêchent la réalisation d'un projet auquel nous tenions beaucoup, mais il faut malheureusement reconnaître que, contrairement à ce que d'aucuns disent, elles sont de nature à bloquer pendant un temps infini toute réalisation de lignes de tram dans les zones mentionnées.

C'est devant ce constat que le Conseil administratif a engagé une médiation pour tenter de dénouer les fils de l'écheveau. Un projet, établi de concert avec les TPG, prévoit deux voies de tram en site propre, système bien connu à Grenoble et ailleurs, qui garantit la sécurité des deux-roues, des automobilistes et qui permet aux rames d'avancer à 18 km/h. J'ajoute que les cyclistes circuleraient eux aussi sur deux pistes cyclables qui leur seraient entièrement réservées. Enfin, pour parfaire le tableau, deux voies de sens contraire resteraient dévolues aux automobilistes, sans pour autant, car il suffirait d'installer quelques feux dissuasifs, maintenir à la rue de Lausanne un caractère de pénétrante urbaine.

Alors, pourquoi attendre et attendre encore? En effet, tout risque d'être très long et la réussite n'est pas forcément au bout du chemin. Nous souhaitons que la solution d'aménagement de la rue de Lausanne et de la place Cornavin qui, soit dit en passant, aurait un caractère marqué de place piétonne, proposée par la médiation, soit présentée au Conseil municipal et qu'elle soit étendue à la branche de tramway des Acacias.

Pour conclure, nous demandons que tous les partenaires intéressés, Conseil d'Etat, Ville et recourants, se retrouvent autour d'une table pour en parler ensemble.

Préconsultation

M. Sami Kanaan (S). Quelle entente entre le groupe radical et les deux groupes de l'Alliance de gauche! Franchement, qui peut refuser cette motion N° 156 demandant une médiation, un accord avec les différents partenaires d'un

dossier, une accélération, un déblocage, etc., pour réaliser le fameux tram qu'en principe nous voulons tous. C'est tout juste si l'on ne devrait pas crier «alléluia» dans la joie et l'allégresse. Franchement, pourquoi s'opposer à cette motion, puisque cela paraît tellement simple et logique.

J'ai juste quelques doutes au sujet de cette fameuse solution, tout à coup géniale, qui a l'air tellement parfaite, tellement meilleure que le projet dit «officiel», à laquelle personne n'avait pensé auparavant: ni le Conseil d'Etat, ni les TPG, ni les associations de transports, ni la Ville de Genève, qui a aussi collaboré à ce projet depuis ses débuts. Apparemment, il y a plein de gens incompetents dans la République! Or il arrive, je ne le nie pas, qu'un dossier devienne tellement complexe qu'on perde un peu le recul, le fil rouge en quelque sorte, et qu'il faille l'arrivée de nouvelles personnes pour se dire: «Mais, en fait, voilà la solution et personne n'y avait pensé.»

Le Conseil administratif, sous la houlette du magistrat responsable, entre autres, des transports, se dit: «Voilà comment régler le dossier: on charge un médiateur, quelqu'un de connu pour son énergie, sa connaissance des dossiers, ses contacts, un ancien conseiller d'Etat.» Ensuite, tout à coup, on a une solution géniale qui arrive sur la table. Aujourd'hui, en lisant la *Tribune*, on apprend que cette solution est non seulement géniale sur la démarche, car elle propose une médiation, une négociation, un accord prochain; le chantier va s'ouvrir dans quelques mois, c'est l'euphorie, mais, en plus, cette solution est aussi géniale sur le fond. En apparence, elle est tellement suisse cette solution; chacun chez soi: le tram sur sa ligne, les voitures sur leurs voies, les piétons sur leurs trottoirs, les cyclistes sur leurs pistes... Chacun chez soi, personne ne se dérange, on pourrait presque entendre certains discours sur les dangers de la mixité. Soyons donc raisonnables, votons en cœur tout de suite, arrêtons le débat!

Cependant, nous, socialistes, avons quand même quelques problèmes concernant cette motion. Peut-être sommes-nous longs à comprendre; il faut dire aussi que nous connaissons ce texte depuis à peine quelques jours et que nous sommes même privilégiés par rapport à d'autres qui le connaissent depuis aujourd'hui; nous avons de la chance. Cette fameuse médiation présente deux très gros défauts, dont les responsables sont conscients ou pas; tout d'abord, elle oublie toutes les étapes antérieures du dossier: oubliées, réglées, annulées, et donc toute la genèse du projet dit «officiel», avec ses qualités et ses défauts. Ensuite, fait beaucoup plus grave, dirais-je, cette médiation néglige toutes les conséquences de cette solution dite «géniale», par rapport à des objectifs que je croyais communs à au moins une majorité du Conseil municipal – pas à tout le monde, cela paraît difficile dans ce dossier – liés à la réduction du trafic automobile en milieu urbain et au développement de modes de transport alternatifs, en particulier des transports publics mais pas exclusivement.

Or voici le premier défaut de la genèse du projet officiel. Vous savez tous que vouloir réaliser un projet de transport public à Genève est difficile, soumis à de nombreuses règles de procédure, même fédérales d'ailleurs, qui obligent à toutes les étapes de faire de la concertation, de la conciliation. S'il y a un projet qui a fait l'objet de toutes ces étapes dans les moindres détails, en prenant tout le temps nécessaire, c'est bien celui-là. Le TCS et de nombreux autres acteurs, dont la Ville de Genève d'ailleurs, ont négocié mètre par mètre ce dossier. On oublie toujours qu'à la rue de Lausanne il n'y a pas que des voitures et des bus aujourd'hui, et le tram un jour, mais qu'il y a aussi toute une série de commerces, d'hôtels, et même des habitants qu'il ne faut d'ailleurs pas oublier. C'est donc extrêmement difficile de concilier tous les intérêts.

Le projet officiel, qui a sûrement des défauts, a négocié mètre par mètre le fait qu'il y ait des arrêts pour les cars, des arrêts pour effectuer des livraisons afin que cela ne bloque pas le trafic, qu'il y ait des trottoirs beaucoup plus larges qu'aujourd'hui pour les habitants et les piétons en général, que les arrêts de tram aient une largeur décente. Le projet officiel a vraiment essayé de régler tous les problèmes, et c'est un travail considérable, mais, apparemment, cela ne compte plus!

Au bout du processus, le TCS et neuf autres recourants ont fait recours au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, département de M. Leuenberger. En mai 2000, ce département a décidé que non seulement le recours était refusé sur tous les points, mais qu'en plus la qualité pour agir du TCS et de trois autres recourants, en l'occurrence Feu vert, Taxi-Phone et la Compagnie des taxis genevois, n'était pas reconnue, ce qui, je l'avoue, est fort de café. Le TCS et d'autres ont décidé de faire un ultime recours auprès du Conseil fédéral en août 2000. La motivation – parce qu'il faut toujours chercher le mobile – n'était pas forcément de gagner sur le fond, parce que le Conseil fédéral ne désavoue pour ainsi dire jamais un département, mais, de nouveau, de pouvoir gagner du temps, et ces recourants ont cette capacité de blocage qu'une majorité au moins du Conseil municipal réproouve.

La situation, juste avant de mettre sur pied la médiation en question, c'est que, si le Conseil fédéral tranche en défaveur du TCS, qu'on le veuille ou non, et surtout que celui-ci le veuille ou non, cela lui enlève la capacité d'agir sur de nombreux autres dossiers. Or la médiation géniale enclenchée en septembre a eu pour premier effet de suspendre l'instruction du recours à Berne, donc de faire perdre du temps. Evidemment, à Berne, les fonctionnaires ne sont pas bêtes; ils ont tellement de recours à traiter qu'ils se disent que, si un compromis a pu être trouvé par rapport à un dossier, ils ne vont pas se dépêcher de l'instruire, au vu des nombreux autres dossiers, qui sont tous urgents, d'autant plus qu'un conseiller national genevois se hâte de les informer qu'il ne faut surtout pas se dépêcher, car il y a

matière à compromis. Ensuite, le Conseil fédéral va pouvoir en quelque sorte décider de lui-même de changer le projet sans devoir recommencer tout ce que je viens de vous dire: l'enquête publique, les procédures, les concertations, parce qu'il y aurait accord. Justement, pour cela, il faut qu'il y ait vraiment un accord entre toutes les parties concernées et pas juste avec le TCS. Est-ce qu'il y aura accord avec les associations de transport, par exemple? Est-ce que l'on ne renverserait pas la situation du côté des associations. Il y aura peut-être une opposition parce que le nouveau projet propose quelques chose de pire que la situation actuelle. On engendre donc de nouveaux retards.

Au passage, cela légitime la manière d'agir du TCS, donc des recours systématiques, parce que les recourants se diront: «Super, cela a si bien marché! Nous étions presque en train de perdre notre recours devant le Conseil fédéral et voilà que la Ville nous offre sur un plateau d'argent une légitimation fantastique. Nous pouvons donc intervenir sur le projet de tram à la rue de Lausanne et de la même manière sur la ligne prévue aux Acacias, ainsi que sur tout autre projet du même acabit.»

Concernant maintenant le projet de fond, sûrement que le projet officiel a des défauts, peut-être que le Conseil d'Etat n'a pas assez bougé pour le faire avancer plus vite, quoique cela était difficile, étant donné qu'il y avait recours auprès du Conseil fédéral. Il est vrai que la Délégation à l'aménagement, à l'environnement et aux transports du Conseil d'Etat se compose de trois magistrats: deux de l'Alternative, MM. Moutinot et Cramer, ainsi que M. Ramseyer, de l'Entente, et qu'on pourrait attendre d'eux un certain dynamisme en faveur des transports publics.

Cela dit, que propose la médiation – et c'est finalement cela le plus grave? Elle redonne tout l'espace aux voitures, une piste dans chaque sens et elle ramène des arrêts de tram à 1,50 m de large. Savez-vous ce que c'est qu'un arrêt de tram de 1,50 m de large aux heures de pointe? S'il y a des personnes âgées, des poussettes, une affluence, un groupe d'enfants, des classes qui se déplacent, c'est ridiculement étroit et c'est dangereux! Evidemment, on peut survivre avec des trottoirs de 2,50 m au lieu des 4 m prévus, mais c'est à peu près ce qui existe aujourd'hui la plupart du temps, et même, à certains endroits, c'est plus étroit. Les pistes cyclables sont également très étroites. Tout le monde doit donc se bousculer, chacun ayant, nous dit-on, son espace propre, mais sur une surface extrêmement étroite, et cela pour rétablir la voie rentrante pour les véhicules. Au passage, on supprime les places spécifiques pour les cars devant les hôtels, les places pour les livreurs, qui devront s'arrêter soit sur le trottoir, soit sur la chaussée. Evidemment, la solution géniale n'en parle pas. En fait, c'est une solution qui a toutes les chances d'être antiusagers des transports publics, anti piétons, anti-commerçants et antihabitants... Génial!

Motion: projets de tramway

Il y a ensuite les conséquences sur d'autres dossiers, car, en rétablissant un flux entrant de véhicules sur la rue de Lausanne, que produisez-vous? Vous annulez le concours que la Ville de Genève vient de financer et dont nous avons appris les résultats par la presse d'ailleurs, pas via le Conseil administratif au Conseil municipal – mais c'est un autre problème – lequel avait pour but – et c'est la Ville qui avait donné ce mandat à tous les concurrents – d'établir une interface pour les transports publics devant la gare, depuis la berne centrale actuelle jusqu'à la gare: tram, bus et tous les autres instruments de transports publics. La solution géniale impose de rétablir la voie de circulation rentrante, donc de couper l'interface. Merci pour les usagers des transports publics!

En plus, le projet de motion N° 156 rétablit à peu près un nombre équivalent de véhicules à ce qui entre aujourd'hui par la rue de Lausanne. Cela met donc en danger non seulement l'aménagement de la place Cornavin, mais cela met aussi en danger le projet de tram Meyrin-Cornavin qui, nous l'espérons, se réalisera un jour, son terminus et surtout son prolongement que nous espérons aussi un jour, peut-être ultérieur, vers le centre et vers la rive gauche. Ce projet est fantastique pour les transports publics! La Ville se renie elle-même, puisqu'elle renie l'aménagement de la place Cornavin, alors qu'elle a elle-même dépensé l'argent pour un concours. Ce faisant, elle rétablit un trafic au centre-ville.

Peu à peu, on se rend compte qu'il y a une modification des objectifs de certains. Que l'Entente défende le maintien de pénétrantes en milieu urbain, je peux le comprendre, ce n'est pas nouveau, mais je vois aussi une évolution dans les positions des deux groupes de l'Alliance de gauche, ce qui est leur droit le plus strict, mais, finalement, ils font une alliance de fait entre les voitures et les transports publics contre les autres usagers. En plus, ils ne défendent même pas vraiment les transports publics à long terme. Illégitimes les attitudes de blocage du TCS, qui se dit: «Super, on peut recommencer.» Ceux qui soutiennent ce nouveau projet qui nous est présenté ce soir mettent en danger les aménagements à la place Cornavin favorables aux usagers des transports publics et aux piétons au profit des voitures, et ils mettent en danger d'autres dossiers de transports publics.

Finalement – et je terminerai par là – on ne peut plus bricoler et c'est l'intérêt de ce débat. Le vrai problème est qu'on ne peut plus éternellement satisfaire tout le monde au centre-ville par rapport au mode de transport. L'époque des concessions sobres qui ne font du mal à personne ne marche plus et il faut faire des choix. Il est vrai que l'espace étant tellement restreint dans notre ville, nous avons une des villes les plus denses de Suisse, sinon de l'Europe, qu'il faut faire des choix. Dans ce cas particulier, nous faisons un choix qui est: transports publics, cyclisme, marche, donc nous choisissons les solutions alternatives et pas forcément celles qui prônent la voiture. L'Alliance de gauche a le droit de changer d'avis; j'en prends acte et nous en tiendrons compte à l'avenir.

L'autre élément important, peut-être le plus important, est que la mobilité est un enjeu social et culturel majeur; c'est une affaire de mentalité, d'habitudes qui concerne toute la population. Je crois que la grande erreur de ce dossier concernant les projets de tramway c'est d'être devenu un dossier de technocrates et d'experts de tous bords. On oublie d'aller vers la population pour tenir compte de son avis. Peut-être que la population a changé d'avis par rapport aux priorités du plan Circulation 2000, par rapport à l'ordonnance sur la protection de l'air ou l'ordonnance sur la protection contre le bruit, mais, cela, il faudrait le vérifier plutôt que d'aller faire des médiations de coulisse, du bricolage de mauvais aloi qui, finalement, aboutit à des résultats contraires au but en principe affiché par au moins une partie des motionnaires – du moins, je le crois.

Je terminerai par une remarque un peu plus ironique, car c'est fou ce que l'histoire peu se renverser. Sur le dossier de la place Neuve, à l'époque, le Parti socialiste était coincé entre un projet défendu par sa magistrate et des positions qui n'étaient pas enthousiastes en faveur de ce projet. Le reste de l'Alternative a dit, à juste titre, je faisais partie des gens pas convaincus par ce projet: «Ecoutez, les socialistes, soyez cohérents avec vos objectifs de réduction du trafic automobile en ville.» Et nous avons eu le courage de dire à M^{me} Burnand: «Non, nous sommes d'accord avec vous sur beaucoup de dossiers, mais pas sur celui-là.» Nous avons donc soutenu le référendum, collecté des signatures et défendu le non au projet lors de la votation populaire. Heureusement, ce projet a échoué. De nos jours, quand on a un magistrat au Conseil administratif, on constate qu'évidemment cela change la donne, on se trouve impliqué dans le pouvoir. M. Ferrazino déploie nombre d'initiatives extrêmement positives dans le domaine de la circulation et des transports, mais il subit aussi les réactions en termes d'oppositions, de combats permanents; c'est usant et, du coup, il cherche des compromis. C'est de bon aloi tant que ce n'est pas de la compromission, et c'est à nous, du moins à la majorité du Conseil municipal, je l'espère, de toujours rappeler quels sont les objectifs et de dire: «Non, il ne faut pas aller trop loin pour légitimer des gens qui pratiquent le blocage comme arme systématique.» A l'époque, nous avons eu le courage de dire: «Non, ce n'est pas comme cela qu'il faut agir.» J'espère que l'AdG ne devient pas une formation politique qui suit simplement son magistrat et qui tombe dans le piège du pouvoir. D'habitude, c'est un reproche qu'on fait aux socialistes, donc je vois que l'histoire évolue.

M. Michel Ducret (R). Le groupe radical a accepté ce soir de fondre la résolution N° 33 qu'il avait déposée le 16 décembre 2000, dédiée uniquement à la branche «Sécheron-Nations» du développement de tramways, pour une vision, ma foi, plus ambitieuse, qui vise à l'ensemble du développement du réseau de

tramways en ville de Genève et qui va d'ailleurs à la rencontre d'une motion que nous avons déposée et votée à une quasi-unanimité – je crois – il y a quelques années, qui voulait que ces nouvelles branches soient établies aux normes dites «métré léger». Cela suppose, effectivement, un site propre pour la majeure partie de ce qui est mis en place. D'ailleurs, je peux constater que le projet d'origine tel qu'il a été déposé et mis à l'enquête, et qui est actuellement contesté ne respecte pas cette volonté du Conseil municipal.

Pour notre part, nous nous inquiétons également du retard que prend sans cesse le développement de tout ce qui peut se faire à Genève au niveau de la circulation, et du réseau de transports publics en particulier. Ce dernier représente la seule solution qui, je le rappelle, dans la complémentarité des moyens de déplacement, permet d'espérer une stabilisation, voire une diminution des nuisances de l'automobile et une meilleure utilisation de l'espace urbain pour tous; et cela sans aggraver les conditions de maintien et de développement de notre vie économique.

Se tromper est certes humain, mais on dit que persister est diabolique. Je rappelle que l'erreur d'origine est certes le fait de la Ville de Genève, et, si le magistrat en charge du dossier est lui-même prêt à revenir sur une conception qui n'a pas fait, de loin, l'unanimité dans notre ville, nous ne voyons pas de raison d'en empêcher la concrétisation.

Finalement, le seul problème qui demande réflexion est celui des délais. Nous ne sommes déjà pas en avance avec le développement des transports publics; or le délai d'autorisation avec les recours est encore pendant en ce moment. Mais d'ores et déjà le Conseil d'Etat a pris des engagements, en fonction du futur développement des autres branches de tramway, de revenir sur l'autorisation obtenue, ce qui supposerait une nouvelle mise à l'enquête partielle. Cela supposerait, car, selon le médiateur, si toutes les parties donnent leur accord, un simple complément ou avenant à l'autorisation actuellement contestée devant le Conseil fédéral suffirait, de raccourcir terriblement les délais.

Si nous n'allons pas dans cette direction, que peut-il se passer? Eh bien, effectivement, si la médiation est acceptée sans que l'autorisation soit accordée, il y a le risque d'une nouvelle mise à l'enquête avec certaines oppositions, et je reviendrai là-dessus. Mais, si elle est accordée sans autres et sans que personne ne veuille une meilleure concertation et trouver des solutions de compromis, deux choses vont arriver: d'une part, il y aura des oppositions rageuses concernant les autres branches de tramway, et c'est fort peu souhaitable; en tout cas, je ne pense pas que cela soit le souhait de la majorité du Conseil municipal. D'autre part, nous courrons le risque sérieux d'un référendum sur les crédits que la Ville devra voter pour les aménagements en sous-sol – l'essentiel de la dépense, je le rappelle – ce qui veut dire qu'on ne pourra pas aménager la surface. Je vois très mal cer-

tains partis, comme les Verts, les socialistes, devoir aller devant la population en disant «non» à un tram en site propre. J'aimerais qu'ils m'expliquent comment ils envisagent politiquement une telle attitude.

En fait, le projet dit «officiel» a fait l'objet d'une large concertation qui n'a pas, semble-t-il, n'en déplaise à M. Kanaan, fait l'unanimité et de loin. Celui-ci doute-il donc de la possibilité d'un accord? Mesdames et Messieurs, effectivement, il y a un risque certain qu'il n'y ait pas d'accord à la fin et qu'on ne puisse pas court-circuiter une nouvelle mise à l'enquête, mais ce risque existe parce que les Verts ou les socialistes feront opposition eux-mêmes. Est-ce qu'ils sont donc prêts à faire opposition au développement des transports publics? C'est la question que nous leur posons ce soir et c'est là le seul risque de suivre la proposition du médiateur et du magistrat en charge du dossier.

S'il y a sacrifice de trottoirs, cela sera d'ailleurs au profit des vélos, qu'on ne mettra pas, comme dans le projet officiel actuel, sur les voies de tram au droit des arrêts. Je crois qu'une piste cyclable continue de part et d'autre des voies de circulation, telle qu'elle est prévue dans le projet du médiateur, est certes meilleure que de l'interrompre au droit de chaque arrêt de transports publics pour les ramener en biais sur les voies de tram. Quand vous savez comme les vélos passent bien et facilement sur les voies de tram... surtout quand on prend un angle extrêmement obtus par rapport à l'axe des voies, c'est la chute assurée! Et il n'y a même pas besoin que les voies soient mouillées pour cela.

Mesdames et Messieurs, on ne peut plus bricoler – M. Kanaan le disait – mais qui bricole depuis des années? Peut-être bien ceux qui se réclament de «Circulation 2000» pour avoir moins de trafic en ville, cela à juste titre, et qui refusent tout moyen de faire passer ce trafic ailleurs. Ceux qui mettent des exigences inacceptables pour un «park and ride» à tel point qu'ils en compromettent la réalisation. Cela, c'est de la bricole, Mesdames et Messieurs, et la proposition que nous défendons ce soir, avec le renfort sérieux de l'Alliance de gauche, c'est celle de réaliser et de cesser de pérorer.

J'aimerais ajouter, en note, que l'interface des transports publics devant la gare souffre d'un défaut de conception. On a organisé un très beau concours d'architecture et on va faire une magnifique couverture sur la place de la Gare devant la sortie des passagers, mais que trouveront ceux-ci? Un tram qui les conduira tout droit en banlieue, Mesdames et Messieurs, qui les conduira au Bachet et à Lancy, tandis que les usagers qui prendront les principales lignes de tramway pour aller au centre-ville, dans le centre urbain, devront aller prendre le tramway sous le passage de Montbrillant ou, comme actuellement, devant le «Rialto». Voilà le genre de conception totalement défavorable aux usagers que l'on défend actuellement. Je ne crois pas qu'il y ait de quoi se féliciter des résultats d'un concours quand il aboutit à la construction d'un immense hall pour

accueillir une ligne de tram qui vous conduit en banlieue! Là, il y aurait quelques réflexions à faire sur les conceptions au sommet des blocages technologiques pour ne pas avoir des remises en cause sur certains principes de circulation, pour maintenir ce qui est, pour diminuer les coûts. Je ne crois pas que ce soit ainsi qu'on fasse un bon ouvrage pour le développement des transports publics et au service des usagers de ceux-ci. Je vous remercie de votre attention.

M. François Sottas (AdG/TP). J'aimerais revenir un peu sur la genèse du projet, parce que M. Kanaan a quand même oublié un élément fondamental, c'est que la première demande de concession se faisait sur un site propre et, à l'heure actuelle, le Conseil fédéral octroie des concessions trams sur des sites propres.

On s'appuie sur la dérogation qu'il y a eue au boulevard Georges-Favon. En tant que conducteur de tram, j'étais hier, vers 17 h, 17 h 15, au boulevard Georges-Favon et j'essayais de sortir de l'arrêt «Stand». J'ai dû attendre quatre phases de feux pour pouvoir m'introduire dans la circulation et, à cet endroit-là... (*Remarque de M. Marquet.*) Ecoutez-moi, Monsieur Marquet, on ne peut pas supprimer la circulation des voitures en la bouchant par des trams, c'est un faux principe et vous le savez très bien. C'est ce que vivent tous les jours les wattmen; ils ne peuvent pas s'introduire dans la circulation si facilement. Peut-être que cela semble aller dans votre sens, mais, moi, je dis que non, car le tram ne sert pas de bouchon; en premier lieu, il sert à transporter des personnes, et ce n'est pas ce que vous, Monsieur Marquet, êtes en train de prôner avec le projet de tramway que vous défendez pour la rue de Lausanne. Il y a d'autres solutions actuellement pour réduire la circulation en ville, mais ce n'est en tout cas pas celle de la boucher avec des trams.

Je disais donc qu'avec les trams, actuellement, on n'arrive plus à s'introduire sur le boulevard Georges-Favon. Il y a aussi systématiquement des bouchons aux heures de pointe à l'endroit de circulation mixte voitures-trams se trouvant entre Carouge et l'arrêt «De-Staël». Cela est effectivement dû à la circulation privée et vous n'arriverez pas d'un coup de baguette magique à la supprimer. Ainsi, dans la rue de Lausanne, selon le projet antérieur à la présente motion, vous avez décidé de jumeler cette circulation avec le tram. Vous ne supprimez pas celle-ci, vous la jumelez avec le tram. Ce n'est pas la circulation privée qui sera bouchée, ce sera le tram. Mesdames et Messieurs, vous ne pouvez pas me prouver le contraire; vous vous appuyez sur un projet qui est une dérogation par rapport à la ligne de tram du boulevard Georges-Favon et c'est une erreur.

Suite à la pirouette de M. Kanaan – étant donné qu'il n'y a que lui qui est intervenu pour le moment en tant qu'opposant à la présente motion – concernant la place Neuve, son attitude est un peu facile. En effet, Monsieur Kanaan, au

début, vous étiez tout de même pour le soutien de votre magistrate, ce qui nous a obligés à lancer un référendum pour éviter un parking à la place Neuve et l'alliance, à ce moment-là, se faisait dans un sens différent.

Maintenant, si on préfère enrichir les juristes avec des recours au lieu d'entreprendre les travaux et de payer les gens pour poser les rails, que l'on continue sur ce principe et on ira de l'avant.

M^{me} Michèle Künzler (Ve). Je ne vais pas m'énerver autant que tout à l'heure... (*remarques*), mais je suis encore en colère. Je persiste à penser que cette démarche est étrange: voilà des ennemis jurés, qui ne cessent de se tirer dessus à longueur d'année, qui font une alliance. On pourrait dire que c'est le mariage de la carpe et du lapin, s'ils étaient un peu moins bavards; moi, je dirais plutôt que c'est le mariage du corbeau et du renard, chacun espérant être le renard, car, à mon avis, c'est une alliance qui ne peut pas durer très longtemps au vu des personnes en cause.

M. Kanaan l'a fort bien dit, cet accord se fait au détriment des plus faibles, c'est-à-dire des piétons, des cyclistes, des habitants et des petits commerçants, parce qu'on a balayé d'un coup de main tout ce qu'on voulait faire. Il y a eu des accords avec chaque commerçant et nous défendons aussi ce commerce de proximité. Je crois qu'il est important que les commerçants aient des possibilités de pouvoir développer leur commerce, que ce soit des terrasses ou de pouvoir accueillir un autocar pour leur hôtel. Cela, je pense, est très important, et l'avis de ces personnes-là, vous n'en tenez pas compte; il en va de même pour les associations s'occupant des transports et de l'environnement, qui n'ont pas du tout été informées. C'est assez curieux de la part de l'Alliance de gauche qui se prévaut toujours des associations, que cela soit le WWF (World Wildlife Fund), l'Aspic (Association pour les intérêts des cyclistes), les piétons; là, elle s'en balance, mais elle veut l'accord du TCS, parce que ce sont des gens importants à Genève...

Finalement, je crois que ce n'est pas parce qu'un train part plus tôt qu'il arrive forcément au bon endroit, cela peut être un train allant au dépôt. De toute façon, nous n'avons rien demandé, c'est le Conseil administratif qui a requis l'aide d'un médiateur, eh bien, qu'il présente son projet en commission, puisqu'il y a déjà la proposition N° 51 pour 37 millions de crédit qui est examinée à la commission des travaux.

Je n'aime pas les gens qui ont peur et qui agissent par orgueil, j'aime les gens qui affrontent les problèmes et qui vont au combat. Nous n'avons pas besoin d'avoir peur des référendums, cela ne sert strictement à rien. Je conclurai simple-

ment par une phrase d'Albert Einstein qui dit que, finalement, il ne faut pas espérer résoudre les problèmes avec ceux qui en sont la cause. (*Applaudissements et huées.*)

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). En écoutant les différents orateurs, je me demande s'ils ont lu la présente motion, car elle ne dit pas qu'il faut faire comme ceci ou comme cela, mais elle parle de démocratie, demande qu'on se mette autour d'une table et qu'on écoute toutes les parties concernées pour trouver une solution. Cela fait maintenant plus de quatre ans que ces projets sont à l'étude; le Conseil administratif a pris ses responsabilités, il a nommé un médiateur qui a réussi à joindre tout le monde et à nous informer des avantages et des inconvénients.

Durant l'étude du budget, j'ai entendu beaucoup de monde parler de la dette, des investissements, etc., mais, ce soir, personne n'en a parlé. Savez-vous, Mesdames et Messieurs, de combien sera l'augmentation du coût des travaux? Voici les renseignements que j'ai pris cet après-midi: rien qu'au niveau de l'Etat, celle-ci sera de 15%! La Ville de Genève, dans le 19^e programme d'investissements quadriennal que M. Ferrazino a présenté à la commission de l'aménagement et de l'environnement, a donné les chiffres suivants: 33 millions pour la rue de Lausanne et 15 millions pour la route des Acacias afin de préparer et mettre en place les transports publics, à savoir les projets de lignes de trams à ces endroits. Cela, sans tenir compte des retards et, si vous refusez la présente motion, cela va être reporté et M. le conseiller administratif Ferrazino pourra recommencer à compter les pourcentages. L'Etat est déjà à 15% d'augmentation et pourtant il a préparé ces projets avec Zschokke bien avant la Ville de Genève qui, elle, commence maintenant à mettre en place un projet.

Je suis peut-être un peu plus imbriqué dans cette affaire que d'autres, pour des raisons professionnelles, et je me rappelle les trois fameux «arrêts de la mort», arrêts de tram sans refuge avec un système de feux, qui avaient été baptisés comme cela par les habitants de la rue de Lausanne. Cela avait été revu, mais on avait toujours le tram qui se baladait de droite à gauche. Au cours de la médiation, on a réussi à trouver une solution, qui est la meilleure par rapport aux expériences. Je suis alors assez surpris par l'opposition des Verts et des socialistes; si la motion N° 156 donnait un certain nombre de directives, je comprendrais que l'on s'y oppose, mais, en l'occurrence, je n'arrive plus à suivre les opposants, et surtout M. Kanaan, qui est un grand docteur en théorie, mais qui, ce soir, est complètement à côté de la plaque. Je le lui dis ouvertement.

Maintenant, Mesdames et Messieurs, on va parler de la préparation faite par les TPG. Ceux-ci ont déjà commencé à préparer le tram à quatre éléments,

croyant que les oppositions seraient levées. Le tram est prêt, il a fallu payer, mais tout est bloqué et on ne sait pas pour combien de temps. Vous pouvez venir voir ce nouveau tram au Bachet-de-Pesay.

Je me pose certaines questions sur les programmes politiques par rapport à ce qu'on entend. Avant les élections, les politiciens nous font un magnifique programme et, après, durant quatre ans, ils l'oublient, ils n'en parlent plus, parce que ce n'est pas dans leurs idées. Je prends le programme du Parti socialiste, qui était pour la promotion des transports, une meilleure fiabilité pour que la population puisse en profiter, bref, pour un peu désengorger Genève. Les Verts prônaient la même théorie du développement des transports publics, mais on peut dire que leurs représentants en font la démonstration inverse ce soir, puisqu'ils s'opposent à la réalisation des branches «Sécheron» et «Acacias» du tram 13!

Je m'interroge toujours sur l'efficacité des éminents membres du Parti socialiste qui sont au Conseil fédéral. Je vais commencer: privatisation de Télécom – ce n'est pourtant pas un libéral qui l'a voulue – c'est un nommé Moritz Leuenberger qui a tout préparé avec pour résultat la suppression de 7000 emplois. Aux CFF, c'est la fin du statut de fonctionnaire fédéral et à peu près 4000 emplois seront supprimés. Maintenant, on parle de la libéralisation du marché de l'électricité; je vous encourage alors à signer le référendum contre la spéculation électrique, etc. Il faut qu'on m'explique ce que les noms des partis veulent dire, je ne comprends plus si socialiste c'est vraiment à gauche. Mon ami Mouhanna, lors de l'étude du budget, a été critiqué ouvertement parce qu'il a repris les programmes des partis. Ce soir, je tiens à le féliciter, car il m'a réveillé! Les politiciens nous disent: «Votez pour moi» et, ensuite, les programmes sont jetés à la poubelle!

Mesdames et Messieurs, ceux qui s'opposeront à la motion N° 156, motion qui parle d'ouverture et de négociations, seront des opposants à un développement des transports, à un effet social sur la population. Voilà, Monsieur le président, et je tiens à ce que cela soit relevé d'une manière officielle dans le *Mémorial*.

M. Robert Pattaroni (DC). D'emblée, Monsieur le président, je vous dis que nous allons voter le renvoi de cette motion en commission. Cela dit, je commencerai par le constat d'un effet secondaire de cette controverse, à savoir que nous assistons à l'émergence d'une véritable majorité dans notre enceinte, une majorité plurielle qui n'est pas arrivée à maturité, une majorité qui se conjugue, qui se décline, qui s'exprime, qui se confronte, qui fait état de ses divergences ces derniers temps, plus que des convergences. Cela, c'est un bon signe, nous avons affaire à une vraie majorité.

Motion: projets de tramway

Cela dit, nous avons aussi malheureusement à constater que cette majorité est quand même, en matière de circulation, fort hésitante. Nous l'avons vu à propos de la place Neuve, à propos de la place des Nations, c'est tout récent, cela vient de sortir, c'est sorti hier soir, il s'agit d'un projet intéressant, mais qui respecte très fortement la circulation privée. Bon, pour d'aucuns, c'est pas mal, mais nous étions quand même étonnés d'entendre cela. Les jets d'eau sont quand même un dérivatif qui ne suffit pas à cacher pour certains le fait qu'on n'a, une fois de plus, pas osé faire quelque chose qui tranche. Nous le voyons aussi avec le projet de la Nautique, ou encore celui du quartier des Eaux-Vives. C'est donc une majorité qui évolue et qui, malheureusement sans doute pour les citoyens de Genève, est par trop hésitante par rapport à la circulation.

Tout à l'heure, M. Kanaan a très bien rappelé la genèse de la proposition faite par le Conseil d'Etat, respectivement d'abord par le chef du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement et par les TPG. Il est clair que pour un Conseil d'Etat à majorité de l'Entente – il faut le rappeler – c'est intéressant de voir l'option qui a été prise, puisque c'est une option qui privilégie les transports publics, pas suffisamment selon certains, qui privilégie dans le fond une circulation de quartier à la rue de Lausanne, qui privilégie probablement les intérêts de certains commerçants et, enfin, les intérêts des piétons.

Au PDC, nous avons eu une très longue discussion avec des personnes qui, professionnellement, sont vraiment dans le coup par rapport à ces questions et nous sommes arrivés à la conclusion, tant à l'échelon cantonal qu'à celui de la Ville de Genève, que la solution qui est soutenue par le Touring Club Suisse, mais qui est aussi appuyée maintenant par toute une série de supporters, a l'avantage, si on la réalise, de permettre encore une circulation correcte dans les deux sens. Mais cette solution peut évoluer si les mentalités changent, si les automobilistes se disent: «Finalement, cette rue de Lausanne, nous n'en avons plus besoin», alors on pourra toujours passer au projet qui est actuellement celui du Conseil d'Etat. Tandis que, si on aménage ce qui est prévu dans le projet dit «officiel», on ne pourra plus revenir en arrière. C'est logique, mais ce serait dommage de ne pas passer par l'essai qui est proposé dans la motion N° 156 de maintenir les deux voies de circulation, puisqu'il constitue une rupture considérable pour ceux qui voyagent encore dans cette rue par rapport à la situation actuelle. Si on réalise déjà cela et que la population d'une manière générale trouve que ce n'est pas mal, ce sera le signe d'un changement de mentalité, d'un changement culturel. Monsieur le président, ne retenons pas nos mots.

Si nous soutenons la présente motion, nous avons quand même quelques préoccupations, parce que nous constatons que, au stade actuel de la controverse, aucune solution ne peut passer aisément s'il n'y a pas une concertation nouvelle. Le Conseil d'Etat évoluera-t-il? C'est possible. Et s'il maintient la défense de son

projet actuel, évidemment qu'il aura plusieurs moyens pour faire en sorte qu'on maintienne tout ce qui va avec ce projet et, par voie de conséquence, cela créera un antagonisme de la part de ceux qui considéreront avoir perdu. Quant à ceux qui sont opposés au projet actuel de l'Etat, ils ont toute une série de possibilités d'interventions, comme cela a été dit tout à l'heure, à commencer par le référendum contre le crédit proposé par la Ville.

Ceux qui vraiment souhaitent un tram doivent considérer qu'il faut aujourd'hui mettre quelque chose dans le vin pour qu'il puisse être bu par tout le monde. Cela va sans doute faire un peu mal aux TPG – peut-être, mais pas sûr – peut-être à certains conseillers d'Etat, peut-être aussi à certains élus des partis de l'Alternative, mais c'est une possibilité de réussir. D'aucuns diront que c'est un compromis, mais est-ce que c'est un pêché, un compromis? C'est une question d'éthique, on peut en discuter. En tout cas, sans cette concertation, sans cette tentative de trouver divers aménagements, on court à des possibilités d'opposition telles qu'en définitive on ne verra les branches de tram prévues peut-être pas avant trois, quatre ou cinq ans et, qui sait, peut-être à peine après l'entrée en vigueur des fameux accords bilatéraux par rapport à l'Europe.

En conclusion, Monsieur le président, une certaine sagesse qui, dans le cas particulier, nous convient bien, nous invite à approuver la présente motion et à proposer son renvoi en commission, où, comme vous le savez, elle rejoindra la proposition de base N° 51 du Conseil administratif.

M. Roger Deneys (S). Sur le problème qui nous concerne ce soir, je trouve que quelque chose ne joue pas par rapport au texte de la motion qui nous est proposée. On parle du site propre comme étant l'enjeu essentiel de cette discussion et je crois qu'on se trompe de débat, car le site propre ou non ne dépend pas seulement du principe, mais du lieu dans lequel on l'applique. En l'occurrence, vouloir appliquer le principe du site propre à la rue de Lausanne, cela signifie qu'on sacrifie des espaces pour les autres usagers.

J'ai bien retenu le fait qu'on voulait garder des espaces pour les cyclistes – en tant que président de l'Aspic, je trouve cela très bien – mais la rue de Lausanne n'étant pas extensible en largeur, en voulant garder la voie de circulation, la voie pour le tram, la voie pour les cyclistes, cela veut dire qu'on diminue la largeur des trottoirs. Et que se passera-t-il? Eh bien, les trottoirs à la rue de Lausanne auront une largeur de 2,50 m. En tant que président de l'Aspic, je trouve cela inacceptable pour les piétons, parce que c'est une largeur tout à fait ridicule pour une grande artère. Vous pouvez mesurer par vous-même ce qu'est un trottoir d'une largeur de 2,50 m, ce n'est rien du tout. Pour comparer, c'est la largeur du trottoir actuel de la rue des Deux-Ponts, et vous voyez comment cela se passe pour les piétons qui s'y déplacent et aux arrêts de bus.

Cette manière de faire peut être intéressante à certains endroits, là où la largeur de la chaussée le permet, mais ce n'est pas le cas à la rue de Lausanne et en proposant cette solution vous ne répondez qu'à un seul objectif, celui de garantir l'accès aux voitures. Je crois que c'est là le principal problème, c'est là que l'Alliance de gauche se trompe de combat. Pourquoi est-elle soutenue aujourd'hui par la droite? Ce n'est pas compliqué, elle est soutenue par la droite parce que la droite ne vise qu'à une chose depuis des années, c'est de garantir l'accès maximal aux automobilistes au centre-ville. Année après année, combat après combat, on voit la même chose, toutes les mesures sont bonnes pour garantir l'accès aux voitures jusqu'au centre-ville.

Maintenant, cela se fait prétendument pour soutenir le tram, mais vous savez très bien que faire un mauvais tram dans une année c'est pire que faire un bon tram dans cinq ans. Si vous faites un tram tout de suite, avec autant de trafic qu'il y en a aujourd'hui, les transports publics, que vous prétendez favoriser, vont se retrouver bloqués deux rues plus loin. En l'occurrence, vous ne pouvez pas dire que le site propre pour le tram est une garantie pour des transports publics efficaces, c'est simplement la garantie que sur 200 m le tram n'est pas bloqué par un autre trafic, mais, au bout du compte, vous n'obtenez aucun résultat. Je trouve dramatique de dire: «Je veux le tram en site propre», sans se préoccuper de ce qui se passe pour les autres usagers écomobiles, en l'occurrence les cyclistes et les piétons, que vous sacrifiez en réduisant l'espace qui est mis à leur disposition.

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

M. Roberto Brogini (Ve). En date du 24 mai 2000, nous avons renvoyé la proposition N° 51 d'un montant de 37 millions à la commission des travaux pour l'étude des aménagements liés à la réalisation de l'extension du tram 13, réalisation souhaitée et attendue par la majorité si ce n'est pratiquement par l'unanimité du Conseil municipal. A la commission des travaux, nous n'avons pas encore commencé à étudier cette proposition, la commission étant passablement engorgée. Cela, c'est une chose.

Maintenant, arriver avec cette motion N° 156 urgente ressemble furieusement, j'ai envie de dire, à un «sous-marin électoral». En parlant d'un tram, c'est un peu curieux, mais c'est le cas. On a envie de s'agiter, c'est bientôt les élections au Grand Conseil et on a envie de se montrer, de se bouger. Mais, de toute façon, la proposition N° 51, nous devons encore l'étudier à la commission des travaux. Il

est loisible à la commission des travaux d'étudier les différentes possibilités, les différentes variantes, de faire toutes les auditions que la commission juge utiles, souhaitables, que ce soit le TCS, les associations qui représentent les cyclistes, les piétons, les commerçants, les hôteliers, les caristes et j'en passe.

Cela dit, nous savons que tout projet est évolutif et que le projet qui nous est présenté à ce jour est fait par le Conseil d'Etat. On peut s'étonner que la médiation actuellement a lieu uniquement entre deux parties: la Ville de Genève et le TCS. Il y a un aveu dans la deuxième invite de la motion N° 156, qui se trouve dans les termes «intervenir auprès du Conseil d'Etat». Si je comprends bien, jusqu'à ce jour, le Conseil d'Etat, qui est l'instigateur qui crée les lignes de tramway, n'a toujours pas été avisé de ce qui se passe, tandis que nous, municipalité, sommes au courant. Or nous ne payons que les aménagements aux alentours du tramway, nous ne payons pas les rails, nous ne demandons pas les concessions fédérales, tout cela est du ressort du Conseil d'Etat avec les TPG et, pour l'instant, il semble que le Conseil d'Etat n'a pas encore été alerté. Mais il faudrait que nous soyons plus forts, que nous sachions mieux que les autres ce qu'il est bon de faire ou de ne pas faire. Il y a donc un aveu dans la deuxième invite.

Je lis dans la première invite que le Conseil administratif est invité «à présenter au Conseil municipal la solution...» et je trouve que c'est un parachutage extraordinaire, parce qu'il paraît qu'il y a «une seule» solution et que cette solution émanerait de cette enceinte et pas du Grand Conseil, du Conseil d'Etat, de l'Office fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication. Ce serait bien nous et nous seuls qui aurions la bonne solution.

Au regard de ce «sous-marin électoral», comme je l'appelle, je crois, Mesdames et Messieurs, que nous ne pouvons pas suivre le présent projet de motion urgente. Ce que nous pouvons faire, c'est étudier extrêmement rapidement à la commission des travaux la proposition de crédit N° 51 pour les aménagements à faire pour l'installation d'un tram 13, et non pas l'installation du tram 13, car, à ce moment-là, nous devrions financer l'ensemble des travaux et cela ne serait pas un crédit de 37 millions qui nous serait demandé, parce qu'il nous faudrait poser les rails, les différentes lignes aériennes et tous les autres équipements inhérents. Peut-être que nous pourrions avoir une augmentation accrue dans le conseil d'administration des TPG et, auquel cas, ce ne sont pas les quelque 35 millions de francs – qui est une somme tout à fait confortable, je le reconnais bien volontiers – mais ce serait des dizaines, des centaines de millions qu'il nous faudrait pour pouvoir être maître de l'ensemble de ce projet.

C'est pour cela que nous ne pourrions pas voter la motion N° 156 qui n'a pas de sens, si ce n'est de vouloir faire un peu de tapage et certainement faire regretter les lenteurs que nous, groupe des Verts, déplorons, car nous regrettons tous les

blocages. Il faut bien savoir d'où viennent tous ces blocages, comme l'a dit Sami Kanaan tout à l'heure; le responsable en est le TCS qui, en dernier recours, veut jusqu'au bout avoir le dernier mot en refusant de se rendre compte que l'intérêt collectif passe devant l'intérêt égoïste de quelques automobilistes. Voilà, Mesdames et Messieurs. Je vous propose de refuser la présente motion. (*Remarque virulente d'un conseiller municipal qui quitte la salle.*)

M. François Sottas (AdG/TP). Je trouve dommage de piquer sa colère au sein du Conseil municipal et, ensuite, de ne pas écouter ce qui se dit dans le reste du débat. Je crois que bien des conseillères et conseillers municipaux sont restés, mais, là, on pique une colère et on fout le camp! Je voudrais dire à cette personne que, si elle estime être la seule à représenter des milieux associatifs, elle se trompe. Je pense que je peux considérer que je suis un représentant au sein du personnel roulant des TPG, au niveau de l'Alliance de gauche, car j'ai souvent l'occasion de discuter avec ce personnel. Quand celui-ci a vu le projet du Conseil d'Etat, où était inscrit le titre «TPG», il a été étonné de voir le projet de tram sans site propre. Nous, traminos, wattmen, à l'heure actuelle, nous trouvons inconcevable de construire des lignes de tram en dehors d'un site propre. Nous pensions quand même que nous étions là pour faire du développement des transports publics en général, et du tram en particulier, dans un site propre.

Concernant M. Broggin, je suis désolé de dire que je ne l'ai jamais vu utiliser des propos aussi démagogiques. Peut-être que le «sous-marin électoral» actuel est dû au fait que nos magistrats de l'Etat, avant les élections, ne veulent pas entendre parler du tram 13 à la rue de Lausanne. Ils ne veulent pas que le chantier démarre parce qu'ils se rappellent qu'un magistrat socialiste – pour ne pas le citer – a voulu, juste avant les élections, créer les rues marchandes à Genève et qu'il s'est ramassé. Actuellement, il n'y a donc aucun magistrat de l'Alternative qui veut se ramasser aux prochaines élections. Cela, Monsieur Broggin, on l'a compris et il ne faut pas nous parler de «sous-marin électoral» dans ce sens-là, il faut le voir dans votre sens à vous.

Monsieur le président, pour que les choses soient bien claires, afin qu'on puisse compter les gens qui sont pour ou contre le développement du tram, je demande le vote à l'appel nominal. (*Applaudissements.*)

M. Didier Bonny (DC). Mon intervention sera plutôt sobre, pas trop longue...

M. Roberto Broggin (Ve). Posée...

M. Didier Bonny. ... et assez posée, comme vient de le dire M. Broggin, puisque je crois que cela ne vaut pas vraiment la peine pour l'instant de s'emporter sur ce dossier. Robert Pattaroni a déjà dit passablement de choses par rapport à la position du PDC et je voudrais en rajouter deux ou trois.

Par rapport à la position que nous avons toujours eue au PDC, nous préférons convaincre plutôt que contraindre. (*Remarques et rires.*) Je continue. Nous avions déjà eu cette position à propos de la journée sans voitures, vous vous en souvenez, nous continuons donc dans ce sens-là. Il faut bien reconnaître que la motion de l'AdG ce soir va dans ce sens, c'est-à-dire plutôt – je le répète, c'est tellement joli – de convaincre que de contraindre. Elle va donc tout à fait dans le sens que nous pouvons souhaiter, car il est important dans ce canton d'essayer d'éviter qu'il y ait une guerre des transports, parce que, sinon, nous n'arriverons plus à faire quoi que ce soit. Or, étant donné qu'une médiation est mise en place, essayons de voir ce qu'elle peut donner.

En ce qui concerne la place Neuve, beaucoup d'entre nous ont regretté que toutes les mesures de concertation n'aient finalement débouché sur rien du tout, mais ce n'est pas une raison pour abandonner; il faut recommencer et, dans le cas qui nous occupe, je pense que nous avons une bonne occasion de le faire.

Par rapport aux propos de M. Broggin, qui dit qu'on met en avant l'égoïsme de quelques automobilistes, et par rapport aux personnes concernées par ce projet, Mesdames et Messieurs, comme j'ai habité plusieurs années au numéro 59 de la rue de Lausanne, ensuite au quartier des Pâquis, je peux vous dire qu'il y a plus que quelques automobilistes qui empruntent la rue de Lausanne. Si on veut voir l'intérêt collectif, force est de reconnaître que, pour l'instant en tout cas, c'est plutôt l'intérêt des automobilistes qui passerait avant l'intérêt des cyclistes et des piétons, puisque les cyclistes qui s'aventurent sur la rue de Lausanne, il n'y en a pas beaucoup. Il est vrai que pour le moment rien ne s'y prête et que ce n'est pas génial... (*Remarque de M. Sidler.*) Il ne s'agit pas de garder les choses en l'état, Monsieur Sidler, pas du tout, il s'agit simplement de trouver une solution qui plaise au plus grand nombre de personnes.

Il faut tout de même reconnaître – et ceux qui me connaissent depuis assez longtemps au Conseil municipal savent bien que je ne suis pas un «autophile» enragé – qu'une grande partie de la population, particulièrement les automobilistes, a l'impression qu'on fait tout pour l'empêcher de se déplacer. Je pense que ce n'est pas le bon moyen pour arriver à réduire la circulation automobile en ville et qu'il faut vraiment essayer de mettre en place des mesures positives pour que les gens aient envie de prendre le tram plutôt que la voiture. Mais il faut aussi que les gens qui souhaitent traverser notre ville en prenant de grands axes comme la rue de Lausanne et le boulevard Georges-Favon, pour se déplacer de l'entrée jusqu'à la sortie de la ville, puissent le faire en toute liberté. Concernant les per-

sonnes qui veulent se rendre au centre-ville, il serait préférable qu'elles prennent le tram, car y trouver une place de parc devient difficile et coûte cher. On a donc meilleur temps de ne pas prendre sa voiture.

Pour la dernière fois, je répète qu'il faut vraiment arriver à trouver le bon moyen. Evidemment, cela va prendre du temps, mais c'est le rôle des partis comme, par exemple, celui des Verts, d'aiguillonner les gens et de pousser dans une certaine direction. C'est bien, on en a besoin, mais, à un moment donné, il faut savoir dire «halte!», s'arrêter, réfléchir, voir où on en est, et je crois que la motion N° 156, de même que la médiation qui est mise en place, vont dans ce sens. C'est pourquoi je vous invite, comme l'a déjà dit Robert Pattaroni, au nom du PDC, à voter cette motion.

M. Souhail Mouhanna (AdG/SI). Je pense qu'il est quand même nécessaire de rappeler les deux invites, puisqu'il en a été question à plusieurs reprises et que personne n'a lu à haute voix les deux invites. Je vous propose donc de les lire afin de savoir de quoi on parle. (*Remarques.*) Attendez quelques minutes, Messieurs, vous allez vraiment être servis. Je lis les invites: «Le Conseil municipal invite le Conseil administratif: à présenter au Conseil municipal la solution d'aménagement de la rue de Lausanne et de la place Cornavin, avec le tram en site propre, issue de la médiation engagée à ce propos;»...

M. Roberto Broggin (Ve). Entre qui et qui?

M. Souhail Mouhanna. Monsieur Broggin, la prochaine fois, je vous rappellerai votre impolitesse d'interrompre les gens de cette manière. Je reprends avec la lecture de la deuxième invite: «à intervenir auprès du Conseil d'Etat pour qu'il participe à la médiation et que celle-ci soit étendue à la branche «Acacias» du tram 13 et aux autres extensions du réseau de tramways, de manière...», écoutez cette dernière partie de l'invite: «à rallier l'ensemble des milieux intéressés aux transports à des projets répondant aux besoins de développement des transports publics.» Il s'agit de l'ensemble des milieux intéressés, cela englobe également les cyclistes et autres, ceux qui ont été mentionnés tout à l'heure par M. Deneys.

Cela m'a beaucoup amusé d'entendre tout à l'heure les reproches du groupe des Verts et des socialistes par rapport au fait que, pour une fois, nous nous sommes trouvés d'accord avec un groupe de l'Entente sur une motion. La colère de M^{me} Künzler m'a fait penser à quelqu'un qui s'est senti trahi dans l'exclusivité qu'il voulait avoir dans ses alliances avec la droite. C'est un peu cela. (*Rires.*)

Je voudrais maintenant continuer à relever certains éléments qui m'ont surpris. J'ai eu l'impression que certains confondent les références de la gauche, c'est-à-dire les valeurs humanistes de solidarité et de justice sociale, avec le sens de la circulation. Qu'est-ce qu'on nous dit aujourd'hui? On entend dire: «Mais, vous, que faites-vous? Alliance contre nature.» Tout à l'heure, au restaurant, une personne est passée à côté de moi et m'a dit: «Bonjour l'Entente.» Extraordinaire! On a oublié ce qui s'est passé avec le paquet ficelé. Qui était dans les bras de la droite? Il n'y a pas un mois, ici, dans cette enceinte, quand j'ai proposé, par exemple, d'augmenter l'aide mensuelle de la Ville aux personnes âgées bénéficiaires de l'Office cantonal des personnes âgées de 155 francs à 200 francs, qu'est-ce que je n'ai pas entendu! Qui a voté avec la droite? Les socialistes et les Verts, et, de la part des Verts, j'ai entendu dire, par exemple, que les personnes en question étaient des privilégiées, parce qu'elles touchaient autant que les personnes actives. J'aurais bien voulu les entendre dire que les personnes actives touchant moins de 3000 francs par mois c'est quelque chose d'indécent et qu'il faut descendre dans la rue pour combattre ce genre de chose. Nous, nous descendons dans la rue, mais pas vous. (*Applaudissements.*)

Cela étant dit, je tiens à affirmer ici que nous, l'Alliance de gauche, évidemment, comme à chaque fois que nous ne marchons pas comme le voudraient nos grands frères fouettards, nous devenons des électoralistes. Il suffit d'être en désaccord avec les socialistes et les Verts, l'un ou l'autre ou les deux, pour que nous soyons des électoralistes; eux, ce sont les anges qui ne pensent jamais aux élections. Pour nous, l'unité d'action avec les socialistes et les Verts est stratégique, fondamentale. Qu'ils pensent ce qu'ils veulent, nous, nous pensons ainsi, mais cette unité ne saurait être exclusivement selon les normes que les socialistes et les Verts veulent nous imposer. Pour nous, l'unité est un combat, ce combat nous le mènerons pour la justice et le progrès social. (*Applaudissements.*)

M. Roger Deneys (S). Je suis très heureux de participer à cette séance, car j'ai pu voir M. Mouhanna applaudi par les libéraux et les radicaux, ce qui est assez inhabituel, mais cela arrive; je ne relèverai pas le nombre de fois où il a voté comme la droite, contre les propositions des Verts, des socialistes ou de l'Alternative, mais peu importe.

Pour continuer dans le sens de mes propos de tout à l'heure, je trouve le moment particulièrement mal choisi pour présenter cette motion. Il était possible de demander le site propre pour les lignes de tram en question bien avant, car nous savions depuis longtemps que le Conseil d'Etat proposait une solution de site mixte. Pourquoi aujourd'hui présenter cette motion alors que nous sommes à bout touchant d'une procédure, c'est-à-dire qu'il y a maintenant un recours

devant le Conseil fédéral et que la décision de celui-ci sera définitive et finale par rapport au projet dit «officiel». Pourquoi donc, à quelques mois de l'échéance finale, faut-il remettre en cause tout le processus alors que vous, SolidaritéS et Parti du travail, auriez pu le faire auparavant? Vous auriez pu le faire au Grand Conseil, par la voix de M. Christian Grobet, puisqu'il s'agit de lui, le fameux médiateur; vous auriez pu il y a longtemps, dans le Conseil municipal, venir présenter une résolution ou une motion, ce qui permettait de clarifier les choses et de dire que la Ville voulait le site propre. Pourquoi le faites-vous maintenant à quelques mois de l'échéance? A l'extrême limite, nous aurions pu l'accepter si c'était après la décision du Conseil fédéral qui aurait cassé la proposition du Conseil d'Etat. A ce moment-là, la proposition officielle du Conseil d'Etat n'était plus valable, donc nous aurions pu imaginer que la Ville vienne présenter une autre proposition.

Dans l'état actuel, vous remettez en cause tout le processus de participation des associations, qui ont participé mètre par mètre à l'élaboration du projet. Vous décrédibilisez les associations qui ont fait partie de tout le processus de négociations. C'est particulièrement dommage à ce stade, car je pense que nous voulons tous la même chose, d'une part, qu'il y ait plus de transports publics et, d'autre part, moins de voitures. Mais pour cela il faut aussi se donner le temps. Nous savons bien que, durant cinquante ans, nous avons fait une société qui a été basée sur l'automobile et que nous n'allons pas pouvoir changer du jour au lendemain les mentalités. Il faut se donner un peu de temps et je vous demande de laisser un peu de temps pour que cela change.

M. Alain Marquet (Ve). Ce n'est pas «alléluia» comme le disait M. Kanaan tout à l'heure, c'est: «Embrassons-nous, folle Ville», et le contrat de mariage, il est là!

Vous n'empêcheriez pas, Monsieur le président, de trouver fort cocasse que le Parti radical parvienne à obtenir que l'Alliance de gauche critique la notion de recours, dont elle fait, par ailleurs, largement usage, comme c'est le cas dans le quatrième et le cinquième considérants de ladite motion. C'est peut-être une démonstration assez frappante que chacun passe sous les fourches caudines de l'autre et que, finalement, tous seront dupés.

Plus largement, le choix qui ressort de la présente motion, comme l'a dit M. Kanaan tout à l'heure, n'équivaut pas à un réel bénéfice pour la mobilité urbaine, puisque, contrairement à toutes les propositions que l'on considère comme évidentes maintenant, on préserve une circulation pénétrante dont chacun s'accorde d'ailleurs à penser, à défaut d'agir, qu'elle n'est plus nécessaire et qu'elle est même nuisible à notre ville. Cette motion est contre-productive par

rapport à toutes les options que la Ville de Genève a prises depuis le début de cette législature en matière de circulation et dont nous croyions qu'elles étaient largement lancées, portées et soutenues par un conseiller administratif.

Pour terminer, je dirai que la proposition qui nous est faite ce soir a, certes, les avantages de la simplicité et a surtout les inconvénients du simplisme; c'est la raison pour laquelle nous ne la soutiendrons pas. Nous entendons et nous maintenons encore que nous voudrions que cet aménagement puisse intervenir, indirectement certes, mais intervenir sur le flux des voitures pénétrantes dans la ville. Je terminerai en disant que, pour notre part, il ne faut pas craindre d'aller lentement, mais il faut simplement craindre de s'arrêter.

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

M. Michel Ducret (R). La démocratie, c'est bien, à condition d'être chef et que le chef ait toujours raison. C'est ce genre de principe qui semble présider aux discours de certains ce soir.

En fait, la démocratie semble un jeu qui plaît bien peu à certains lorsqu'elle ne leur donne pas raison. Et il semble que certains préfèrent le simple rapport de force, tantôt les uns, tantôt les autres, cela pour quatre ans et de manière bloquée. Ce n'est pas ainsi que nous concevons le parlementarisme et nous ne pouvons que nous réjouir de voir que certains l'ont compris et savent que les intérêts supérieurs de l'ensemble de la collectivité passent avant les petites vues partisans.

Les groupes des Verts et des socialistes semblent victimes d'un manichéisme un peu simplet en s'imaginant qu'ils seraient les gardiens du temple des transports collectifs, des cyclistes et des piétons, sans oublier les habitants. D'ailleurs, si je compte bien, ils devraient être quasiment les seuls à siéger dans cette enceinte si cela était la vérité. A cette aune-là, on comprend – et l'électeur aussi, c'est souhaitable – qu'on en vienne à une faillite du parlementarisme, à une telle incapacité de réaliser quoi que ce soit comme projet à Genève. C'est dramatique pour nous et pour notre avenir commun.

M. Brogгинi ose avancer que nous prétendrions avoir la «bonne solution». Mais c'est exactement le contraire, c'est exactement la majorité, dont il fait partie, qui, en prônant la solution qui est incapable de faire l'unanimité, a cru avoir la «bonne solution». Mesdames et Messieurs, je le rappelle, ce n'est pas l'Etat, comme le dit M. Deneys, c'est la Ville de Genève elle-même qui a imposé cette solution bâtarde où les trams qui pénètrent en ville seraient englués dans la circulation automobile. Si la Ville revient en arrière et que vous accusez de manœuvre

«probagnole» le magistrat en charge du dossier ainsi que la large majorité du Conseil administratif, sans oublier le médiateur, nous préférons vous en laisser la totale responsabilité ou, devrais-je plutôt dire, l'irresponsabilité.

Pour le groupe radical, il y a urgence que la motion N° 156 soit acceptée et renvoyée au Conseil administratif pour qu'il en fasse le meilleur usage, c'est-à-dire un appui, un appui en l'occurrence à sa propre position dans cette affaire. Cela, c'est le premier but de cette motion. Le deuxième but de cette motion, et cela est l'apport de l'Alliance de gauche, c'est que de telles situations ne se répètent plus pour les autres développements de notre réseau de tramways. C'est ce dont nous avons tous besoin, quel que soit l'endroit où nous vivons et quels que soient nos moyens de déplacement.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Dans ce dossier concernant l'extension du réseau de tramways à la rue de Lausanne et aux Acacias, le Conseil administratif poursuit un double objectif. D'une part, il ne souhaite pas alimenter encore davantage une guerre des transports qui, pour lui, a suffisamment duré dans cette république et, d'autre part, il souhaite débloquent le plus rapidement possible l'extension du réseau des tramways sur le territoire de la ville de Genève.

Si je suis le premier à regretter les recours interjetés non seulement par le Touring Club Suisse, mais par les autres recourants qui ont été cités par certains tout à l'heure, force est de constater – et je ne m'en étonne pas, Monsieur Marquet – qu'il existe effectivement des voies de recours, et je suis le premier à me battre, non seulement pour qu'elles soient maintenues, mais pour qu'elles soient même développées. Simplement, je considère que ces voies de recours doivent pouvoir être utilisées sans exclusivité aucune et, pour ma part, je constate que, dans ce cas-là, ces recours bloquent bien malencontreusement un dossier qu'une grande majorité de la population souhaiterait voir avancer.

Face à ce constat, nous avons deux solutions. La première, c'est de se croiser les bras et de se dire: «Puisque les autorités judiciaires ont été saisies, attendons que la procédure soit terminée et, dans un certain nombre d'années, on verra où nous en serons.» L'autre solution, vous l'avez compris, est celle que nous avons choisie, c'est de tout mettre en œuvre pour tenter de trouver une solution qui puisse respecter les intérêts des uns et des autres. Pourquoi la négociation ne pourrait-elle pas déboucher sur un projet qui pourrait être meilleur – pour notre part, nous en sommes convaincus – que le projet qui est actuellement contesté?

J'aimerais quand même rappeler que le Grand Conseil a voté dans cette enceinte, en février 1993, l'extension du réseau des tramways. Huit ans plus tard,

quel bilan pouvons-nous faire? Celui-ci est bien maigre et il est très rapidement fait, car, à part l'extension de la ligne de tram du boulevard Georges-Favon, du pont et de la rue de la Coulouvrenière et la ligne de la rue du Stand, il n'y a strictement rien eu. Tout à l'heure, certains, faisant justement allusion au boulevard Georges-Favon, prenaient cet exemple pour dire que, là, il y a un site mixte comprenant le tram et les voitures. Pourquoi alors ce qui est possible au boulevard Georges-Favon ne l'est-il pas à la rue de Lausanne? On a oublié deux choses. La première, c'est qu'il y a des voies de circulation de part et d'autre du site mixte du boulevard Georges-Favon; la seconde, c'est que, à l'époque, les milieux des automobilistes s'étaient précisément opposés à un site réservé pour le tram sur ce tronçon. C'est le Conseil d'Etat qui, pour débloquer ce dossier et pour qu'il ne s'enlise pas comme celui de la branche de tramway de Sécheron, a renoncé à imposer un site réservé au tram.

Aujourd'hui, il faut quand même constater que les mêmes milieux automobilistes sont favorables à un site propre à la rue de Lausanne; je constate simplement qu'ils ont évolué dans leur manière de considérer ce dossier, puisqu'ils se sont ralliés finalement à la thèse des défenseurs des transports publics qui ont toujours soutenus qu'il était préférable d'instaurer un site propre partout où cela était possible. Alors, M. Kanaan nous dit: «Oui, mais votre variante aura comme conséquence fâcheuse de réintroduire plus de véhicules dans la circulation que le projet autorisé», puisque le projet autorisé a, pour certains, l'avantage, pour d'autres, le défaut de mélanger les trams, les voitures et les cyclistes. Monsieur Kanaan, si vous souhaitez qu'il n'y ait plus de circulation à la rue de Lausanne, il faut le dire et proposer des mesures allant dans ce sens. Mais ces mesures ce n'est pas de mettre un tram pour empêcher les voitures de passer, c'est une interdiction de circuler! Proposez, vous le pouvez, c'est une option, mais pour ma part je refuse qu'on utilise le tram, avec les conséquences que cela a, pour prétendument empêcher les voitures d'accéder à une voie de circulation. Vous savez très bien que vous n'empêchez pas les voitures d'accéder à la rue de Lausanne; elles pourront toujours l'emprunter, puisque la voie mixte existera; simplement ces voitures-là auront pour effet de ralentir le tram.

Ce soir, dans un débat d'à peu près une heure et quart, il est étonnant que personne n'ait parlé d'un des points...

M. Roger Deneys (S). Le débat n'est pas terminé...

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Il n'est pas terminé, Monsieur Deneys, alors, vous aurez l'occasion de me dire ce que vous en pensez, parce que j'étais parmi ceux qui se sont battus en faveur de l'initiative populaire

Motion: projets de tramway

pour les transports efficaces; peut-être que vous aussi. Cette initiative populaire était non formulée et avait abouti à une loi, votée en 1988, que vous connaissez peut-être, qui est dans le recueil des lois que vous pouvez consulter. Cette loi prévoit un certain nombre de principes de base. Dans le cadre de ces principes de base, il en est un, et non des moindres, qui fixe des vitesses commerciales pour les transports publics, et vous devez savoir qu'il y a comme objectif le 18 km/h qui, déjà aujourd'hui, ne peut pas être respecté, vu les difficultés que nous avons dans le cadre de la circulation. Pour la rue de Lausanne en particulier, si nous ne pouvons pas obtenir un site propre pour le tram, nous savons d'avance que cette vitesse commerciale ne pourra pas être respectée.

Pour ma part, cet élément a une grande importance, car on ne peut pas faire des discours sur l'écomobilité, demander à la population de modifier son comportement, de renoncer à utiliser la voiture en faveur des transports publics sans parallèlement mettre en place un véritable réseau efficace des transports publics. Cela, c'est fondamental. Pour que le réseau des transports publics puisse être efficace, il doit avoir une vitesse, comme l'a voulu le législateur suite à une initiative populaire, qui soit au moins de 18 km/h. C'est la vitesse commerciale que nous avons voulue et, je le rappelle aujourd'hui, qui n'est pas respectée.

Il faut savoir ce que l'on veut et, pour notre part, au Conseil administratif, nous le savons. Nous voulons développer les transports publics pour qu'ils soient efficaces, c'est le moyen pour qu'une plus grande partie de la population puisse les utiliser et, pour cela, nous souhaitons débloquent non seulement le tronçon de la ligne de Sécheron, mais également celle des Acacias. J'ouvre ici une petite parenthèse. On a critiqué la volonté de la Ville de Genève d'instaurer une médiation avec les opposants pour examiner s'il y avait une possibilité d'entente. Quand nous avons pris cette décision, nous n'étions nullement convaincus que cette démarche pourrait déboucher sur un résultat positif, mais nous nous sommes dit qu'il fallait au moins la tenter. Je ne sais plus lequel d'entre vous, je crois que c'est M. Broggin, qui disait: «Mais, comment, le Conseil d'Etat n'a même pas été averti, il n'est même pas au courant de cette médiation!» Monsieur Broggin, je vous réponds que nous avons interpellé le Conseil d'Etat au moins à trois reprises, par écrit – parce que vous pensez bien qu'oralement on l'a fait au moins dix fois – pour lui demander chaque fois, premièrement, d'accepter le principe de la négociation et, deuxièmement, de participer à cette négociation. Une fois, nous avons eu une réponse, en l'occurrence négative, et, depuis lors, nous n'avons même plus reçu de réponse!

A partir de là, au vu des résultats que cette médiation a obtenus, contrairement à ce qui était affirmé par certains – je pars de l'idée que c'est par méconnaissance du dossier – ce n'est pas du tout la solution du Touring Club Suisse qui a été retenue dans le cadre de la médiation, c'est une solution qui a obtenu l'accord du TCS

et celui du Conseil administratif, non sans compléments par rapport au projet qui nous a été présenté initialement. Pour notre part, nous avons demandé instamment à notre médiateur de convaincre le TCS de modifier la première proposition qui nous avait été transmise, parce que, selon nous, elle n'était pas acceptable, précisément en raison de l'aménagement projeté de la place Cornavin.

A ce sujet, je réponds aussi à l'intervention de l'un d'entre vous tout à l'heure qui s'étonnait qu'on puisse modifier les plans par rapport au concours qui avait été lancé pour l'aménagement de la place Cornavin. Je peux vous dire que nous respectons totalement la volonté manifestée par le projet qui a été primé pour cet aménagement. Nous avons d'ailleurs, dans le cadre de la négociation avec le médiateur, demandé des modifications de la variante retenue pour augmenter la place piétonne devant le Buffet de la Gare de la place Cornavin. C'est vous dire que non seulement nous respectons ce projet, mais que les modifications que nous avons proposées sont encore préférables à la solution autorisée.

Ce n'est pas la solution du TCS qui a été reprise, c'est une solution négociée, qui a le double avantage, d'une part, de ne pas entraver la marche des trams dans la rue de Lausanne et, d'autre part, de permettre d'arriver à l'objectif que certains ont souhaité mettre comme une priorité absolue, c'est-à-dire réduire le nombre de véhicules automobiles pénétrant en ville de Genève par la rue de Lausanne. La solution qui est préconisée n'augmentera pas le nombre de voitures qui passent actuellement à la rue de Lausanne; par contre, il sera possible, s'il est souhaité de limiter celles-ci, de le faire par la simple régulation des feux. Vous le savez, le Département de justice et police et des transports le fait dans d'autres endroits et ce qui est possible ailleurs est possible à la rue de Lausanne.

Par conséquent, on comprend mal l'acharnement que certains semblent mettre à combattre une demande, semble-t-il, bien légitime d'informations de la part d'une grande majorité du Conseil municipal, une demande non seulement pour que le Conseil administratif poursuive la négociation qu'il a entreprise, mais pour que le Conseil d'Etat puisse s'y associer. En effet, et vous le savez très bien, si le Conseil d'Etat refuse, comme il l'a fait depuis de nombreux mois, de se mettre autour d'une table pour négocier, comme nous le lui demandons, nous ne pouvons pas le lui imposer et la négociation ne pourra pas avoir lieu. La solution qui est proposée dans le cadre de cette négociation est une solution qui ménage les transports publics en assurant la vitesse commerciale que nous souhaitons leur garantir et, en même temps, qui permet un aménagement de la place Cornavin tel que nous le souhaitons.

De plus, cette solution devrait permettre de régler également la question de la branche de tramway des Acacias; ce dernier élément n'est pas des moindres et certains sont passés un peu vite sur ce problème. S'agissant de la branche de tramway de Sécheron, nous attendons d'un mois à l'autre une décision du Conseil

fédéral – c'est un discours que nous entendons depuis six mois, nous allons peut-être l'entendre encore pendant six mois – mais, ce qui est sûr, c'est que sur la branche des Acacias, l'autorisation n'étant pas encore délivrée, les recours pourront être interjetés comme ils l'ont été pour la section de Sécheron. Vous savez que certains opposants notoires ont déjà déclaré qu'ils feront feu de tout bois; par conséquent, c'est dire que la branche des Acacias pourra être bloquée également pour des années.

Je ne parle même pas de la branche de tramway de Meyrin, car vous savez qu'il y a un projet d'extension depuis la gare Cornavin jusqu'au Cern (Organisation européenne pour la recherche nucléaire), en passant par Meyrin. Je ne parle pas non plus de l'ensemble du réseau des tramways, mais, aujourd'hui, il faut être conscients que si nous n'arrivons pas à mettre sur pied une négociation englobant l'ensemble de l'extension du réseau des tramways, la guerre des transports continuera de plus belle et il faudra attendre de nombreuses années pour voir l'extension du tram se concrétiser. Pour ma part, je souhaite donc pouvoir intervenir dans les meilleurs délais.

M. Sami Kanaan (S). Ce soir, je constate avec admiration à quel point la démarche de désinformation – volontaire ou pas, je ne peux pas juger – fonctionne bien. A entendre certaines déclarations, les nouveaux opposants au tram sont les Verts et les socialistes. (*Remarques.*) Effectivement, C'est nous qui avons déposé des recours successifs auprès de toutes les instances, c'est nous qui bloquons par recours successifs tous les projets de transports publics dans cette ville, c'est aussi nous qui avons bloqué la mise en œuvre du plan de modération de la circulation «Tout doux les Pâquis» pendant très longtemps, c'est nous qui bloquons tous les projets visant à l'écomobilité en milieu urbain. Nous sommes coupables de tous ces blocages successifs et, une fois de plus, c'est nous qui bloquons une avancée concrète.

La tactique des recours mérite juste une remarque. Il y a eu une étude indépendante qui a analysé qui déposait des recours, à quelle fréquence et avec quel taux de succès. Le bilan était limpide. Sur des sujets de circulation et d'aménagements, les associations, plutôt d'obédience écologiste, déposent de temps en temps des recours et les gagnent la plupart du temps. Les milieux proautomobilistes, eux, en déposent beaucoup plus et les perdent la plupart du temps; mais cela leur est égal, parce que, avec le recours, ils obtiennent deux scénarios. Le premier scénario, le plus fréquent, c'est – et tout le monde est d'accord sur ce point ce soir – de gagner du temps et, dans leur cas, ceux-ci ne peuvent que perdre vu la direction générale que notre société prend par rapport à l'écomobilité. De temps à autre, ils obtiennent un autre cas de figure qui est d'imposer une négociation, parce que, évidemment, ceux qui ont déposé un projet sont frustrés, ils

n'avancent pas assez vite, ils piaffent d'impatience pour réaliser un projet de tram et, du coup, on négocie et on cède au chantage. Il n'y a pas d'autre expression pour analyser ce qui se passe ce soir: c'est la Ville de Genève qui cède au chantage du Touring Club Suisse. J'avoue que je continue de ne pas comprendre, je dois être borné, pourquoi les partenaires de l'Alliance de gauche marchent dans cette combine.

Dans notre programme, nous défendons les transports publics, c'est exact, mais les transports publics ne sont qu'un moyen. J'aimerais juste rappeler qu'essentiellement nous défendons le développement d'une mobilité différente, d'une mobilité compatible avec le développement durable, et cela prend plusieurs formes. Evidemment, au fil des alternatives aux transports motorisés individuels, les transports publics en sont un axe vital, mais ce n'est pas le seul; il existe de nombreuses formes d'écobilité: la marche, le cyclisme et surtout de nouveaux modes de transports. En l'occurrence, je dois dire que la Ville de Genève, comme l'Etat de Genève d'ailleurs, manque cruellement d'imagination par rapport à d'autres communautés, comme Lausanne, le Valais, pour développer des solutions un peu plus créatives, qui incitent réellement les gens à changer d'habitude plutôt qu'à opposer stérilement le tram et les voitures.

Le fameux texte qu'on nous présente ce soir, qui a l'air si innocent, nous propose «la» solution; donc on oublie tout le reste, le passé et tous les gens qui ont travaillé sur le dossier en question. La solution impose déjà le tram en site propre, ce qui reste à voir; mais cela est imposé dans l'invite qui définit cette solution comme étant «issue de la médiation engagée à ce propos»; la deuxième invite demande d'«intervenir auprès du Conseil d'Etat» pour obtenir tout à coup une solution qui réunisse tous les milieux concernés par les transports.

A ce point, je dois quand même revenir sur la démarche qui fait partie de la désinformation. Je constate tout de même, et j'avoue que cela me désole, que le Conseil administratif, à majorité Alternative, décide de lancer une médiation – jusque-là, nous sommes éventuellement d'accord – et en charge un médiateur, Christian Grobet, qui s'adresse en priorité au TCS. Cela peut encore paraître logique, puisque le recourant est le TCS. Toutefois, pendant quatre mois d'affilée, le Conseil administratif ne répond pas aux demandes d'entretien des associations regroupées dans Coordination transports, théoriquement proches en tout cas d'une partie du Conseil municipal, l'Alternative, et qui aimeraient au moins savoir ce qui se passe avant de prendre position. Comme par hasard, pour ces gens-là, on n'a pas le temps. On s'occupe du TCS, on est aux petits soins pour celui-ci, on lui donne tout le temps éventuellement de corriger sa demande, de dévier peut-être de 2% par rapport à sa position initiale. Le Conseil d'Etat pour l'instant n'est pas entré en matière avec de bonnes ou de mauvaises raisons, mais on a vraiment le choix et j'avoue que cela me surprend et me désole.

La Ville de Genève devrait peut-être faire le ménage devant sa porte avant tout et être elle-même capable de décider, et nous sommes tous responsables de cela, du chantier concernant les égouts. Là, on pourrait commencer un chantier, parce que vous savez tous que l'installation des collectifs en séparatif, eaux pluviales et eaux usées, est une nécessité de toute manière et que la Ville de Genève peut parfaitement lancer le chantier, qui tient tellement à cœur à M. Ferrazino, si on avance sur ce sujet.

En ce qui concerne maintenant le référendum sur les crédits. Effectivement, un crédit de 37 millions de francs, selon la proposition N° 51, voire de 40 millions avec les hausses du coût des travaux, est très tentant comme objet pour un référendum. Eh bien, contrairement à certains, nous n'avons pas spécialement peur du référendum. Je le répète, la politique de mobilité ne peut plus se faire uniquement entre experts et technocrates, entre élus, elle doit se faire aussi devant le peuple. Si nous n'arrivons pas à convaincre le peuple, c'est qu'effectivement celui-ci a changé d'opinion sur ce genre de sujet.

J'aimerais terminer par un certain étonnement devant le manque de réponse sur les problèmes que pose la fameuse solution géniale découlant de la médiation géniale dont j'ai déjà parlé. Nous n'avons pas entendu de réponse concrète à même de justifier, vis-à-vis de la population, des arrêts de tram de 1,50 m de large. Mon collègue Lyon parlait des «arrêts de la mort»; en l'occurrence, à la Ville de Genève, nous soutenons de nouveaux «arrêts de la mort», car, 1,50 m de largeur, c'est indécent! Des trottoirs de 2,50 m, c'est un recul par rapport aux ambitions que nous avons toujours affichées de donner plus de place aux piétons, j'en prends acte aussi, c'est pire que ce qui existe à certains endroits. Très bien, ce sont des choix politiques qui ne m'étonnent pas forcément de l'Entente, mais qui m'étonnent de l'Alliance de gauche.

La solution supprime aussi tous les compromis négociés avec les commerçants et les hôtels de la rue de Lausanne. Là, c'est l'Entente qui m'étonne, parce qu'une étude indépendante a aussi montré que les commerçants de la rue de Lausanne ont surtout une clientèle locale; c'est donc surtout à des gens habitant le quartier qu'ils s'intéressent et on leur supprime les places de livraison qu'ils ont demandées – cela peut aussi les conduire à s'opposer à la nouvelle solution. Les hôtels ont besoin de places pour leurs cars, mais on supprime aussi celles-ci. Tout cela passe à la trappe et on n'a pas de réponse à ce propos.

Quant à la comparaison du tronçon de tramway du boulevard Georges-Favon et de la rue de Lausanne, je répète qu'on peut être d'avis partagé sur le tram en site propre ou collectif, car il y a rarement une solution unique partout. Mais le TCS n'a pas du tout évolué sur ce dossier, il faut réfléchir logiquement. Au boulevard Georges-Favon, un site réservé au tram aurait signifié qu'il ne serait resté plus qu'une voie de circulation pour les voitures; avec le

site mixte, les automobilistes ont en quelque sorte une voie et demie, puisque sur la deuxième piste ils peuvent encore circuler en voiture. A la rue de Lausanne, c'est le contraire. Evidemment, le TCS ne va pas accepter un site mixte, puisque, là, il se retrouve avec une demi-voie de circulation, alors qu'avec la solution géniale du médiateur génial il se retrouve avec une voie entière. Le TCS n'a absolument pas évolué, puisque la priorité absolue, à n'importe quel prix, est de maintenir un flux de voitures entrant en ville et de maintenir une situation hostile à l'écomobilité et, en particulier, aux habitants de cette ville. C'est pour cela aussi, pour prendre nos responsabilités – je sais que nous, socialistes, serons minoritaires ce soir – que je demande le vote nominal et j'en suis d'autant plus heureux.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je ne voudrais pas du tout alimenter cette polémique que M. Kanaan se plaît à développer. Je lui dirai deux choses. Premièrement, Monsieur Kanaan, vous avez fait l'étonné concernant la proposition qui est défendue par le Conseil administratif en laissant croire qu'elle pourrait être dangereuse. Je vous répondrai que c'est exactement celle que vous soutenez pour la route des Acacias, puisque, sur la route des Acacias, il est prévu un site propre pour le tram et une voie de circulation de part et d'autre pour les véhicules. Il faudra alors m'expliquer pourquoi ce que vous soutenez pour les Acacias comme étant parfaitement possible ne l'est plus pour la rue de Lausanne. Nous, nous avons la cohérence, nous défendons la même solution pour les deux tronçons. Ensuite, Monsieur Deneys, il n'y a pas de largeurs différentes; vous prendrez votre mètre, vous irez vérifier par vous-même. Pour nous, ce qui est possible pour les Acacias doit pouvoir l'être pour Sécheron.

Deuxièmement, Monsieur Kanaan, vous laissez entendre que nous n'aurions donné aucune information aux associations qui œuvrent en matière de transport et que nous aurions privilégié des contacts notamment avec le Touring Club Suisse. Si nous souhaitons négocier avec les recourants, il est quand même normal qu'on s'adresse à eux prioritairement et ce n'est que dans un deuxième temps, si une négociation peut aboutir, qu'on s'adresse à tous les autres pour savoir si elle est de nature à leur convenir. Ne nous demandez pas de négocier sur la place publique, parce que je crois que c'est le meilleur moyen pour ne pas aboutir.

Nous n'étions pas du tout sûrs, et je l'ai rappelé tout à l'heure, d'arriver à nos fins. Nous sommes très satisfaits de voir que la démarche entreprise a permis en tout cas de trouver une solution qui soit acceptable de part et d'autre. Il nous reste maintenant à convaincre l'ensemble des intéressés, mais il faut que le Conseil d'Etat accepte enfin d'être avec nous pour lancer cette démarche. Ce n'est ni plus ni moins ce que nous lui demandons.

M. Gérard Deshusses (S). Je trouve que M. Ferrazino est un orateur remarquable, un séducteur par la parole; j'ai grand plaisir à l'écouter et si je me laissais aller je crois que je serais convaincu par ses propos. Mais je ne le peux pas, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, parce qu'il se trouve qu'en 1988 j'étais sur ces bancs, j'étais aussi au Parti socialiste, au bureau de la section, il se trouve que j'ai aussi défendu la fameuse loi sur le développement des transports publics non formulée et que, à cette époque-là, je me souviens très bien avec qui j'ai combattu pour que cette loi passe. Il est vrai, Monsieur Ferrazino, que, dans cette loi, il y avait la fameuse vitesse commerciale des 18 km/h, mais nous savions bien à l'époque – et nous persistons, quant à nous, socialistes, à le savoir – que pour obtenir cette vitesse sur l'ensemble du réseau, il fallait réduire le flux des véhicules dans la ville tout entière.

Il est vrai que, quand il existe un site propre pour le tram dans une rue, même la rue de Lausanne, il est peut-être possible de faire du 18 km/h sur cette section-là. Mais qu'en sera-t-il du reste du réseau? Sur le reste du réseau, quand on y ajoute des véhicules, on réduit la vitesse commerciale. Or ce qu'il faut savoir, Mesdames et Messieurs de l'Alliance de gauche, c'est que si les partis de droite, et je peux les comprendre parce que c'est leur option, votent avec vous ce soir, c'est parce que, dans la rue de Lausanne, on maintient un flux de véhicules de l'ordre de 28 000 voitures. Ces 28 000 voitures, Mesdames et Messieurs, c'est grosso modo le tiers du trafic qui circule sur le pont du Mont-Blanc. Dans ces conditions, avoir 18 km/h sur ce 1,3 kilomètre à tout prendre que représente la rue de Lausanne, c'est une bonne blague.

Autant dire que la solution qui nous est proposée est une espèce de poudre aux yeux qui ne garantit aucune solution à long terme. Quant à la guerre des transports, elle va se prolonger. De plus, je m'étonne que ceux qui renient à tel point les négociations qu'ils ont eues avec les habitants du quartier et les associations de la rue de Lausanne soient les mêmes personnes qui veulent se rendre à Porto Alegre pour discuter de démocratie de quartier. Qu'est-ce que c'est que cette histoire! Quant à moi, Mesdames et Messieurs, je vous invite à vous rendre à la rue de Lausanne à la fin de janvier, car il y aura des choses à discuter.

Le président. Monsieur Broggin, pour la deuxième fois. (*Protestations.*)

M. Roberto Broggin (Ve). Je crois que les dés sont jetés, mais je dirai tout de même que nous sommes pour le tram, c'est évident. Nous travaillons depuis des années pour le développement du tram... (*brouhaha et rires*). Mais rigolez, Monsieur Lyon. N'oublions pas que nous allons participer à la construction d'un par-

king d'échange à Sécheron, qui se fera avant l'implantation de la ligne de tram à la rue de Lausanne. Cela permettra un transfert modal et permettra aux gens de circuler en tramway.

Au sujet de la nouvelle proposition du Conseil administratif dont a parlé M. Ferrazino, nous ne pouvons savoir si nous l'accepterons ou pas, car nous ne la connaissons pas, nous n'en avons pas encore les éléments. Le magistrat aurait mieux fait de venir devant la commission des travaux pour présenter ce qui a été discuté avec le médiateur et le TCS. De toute façon, cela se fera, parce que nous sommes en train de faire un travail de commission. Si nous votons le projet de motion N° 156, cela risque fort d'hypothéquer la création du tramway sur la branche «Meyrin», parce qu'il y aura des conditions qui ne permettront plus le développement des transports publics tel que nous l'envisageons.

Il ne faut pas croire que, si le Conseil municipal vote la motion N° 156, M. Ferrazino va pouvoir prendre sa plus belle plume pour écrire au Conseil d'Etat et que ce dernier va lui répondre selon ses meilleures intentions. En effet, le Conseil administratif a déjà écrit et le Conseil d'Etat a clairement signifié qu'il était extrêmement difficile de revenir sur les négociations qui ont déjà été entamées. Je ne crois donc pas que c'est la présente motion du Conseil municipal, laquelle demande au Conseil administratif d'écrire une lettre au Conseil d'Etat, qui va faire avancer les choses. Cette lettre a déjà été faite, et le Conseil d'Etat a déjà estimé qu'en ce qui le concernait la position de la Ville de Genève était très difficilement tenable, étant donné les engagements qu'il a pris avec les différents intervenants et la concession qu'il a demandée à l'Office fédéral des transports. Il me semble donc que la démarche de la présente motion est tout à fait particulière.

Nous attendons maintenant de pouvoir étudier sereinement la proposition N° 51 pour un crédit de 37 millions de francs à la commission des travaux et je ne vois pas pourquoi, Mesdames et Messieurs les radicaux et de l'Alliance de gauche réunie, vous venez nous présenter cette motion N° 156, qui n'est là que pour retarder le départ du tramway.

Le président. Avant de passer au vote, je demande à M. Pattaroni s'il proposait le renvoi de la motion à la commission des travaux ou à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

M. Robert Pattaroni (DC). Après avoir entendu les arguments des uns et des autres, il semble que ce n'est pas judicieux de renvoyer le présent objet en commission, compte tenu finalement de l'urgence de celui-ci.

M. Christian Zaugg (AdG/SI). Monsieur le président, peut-être que je n'ai pas très bien entendu, mais vous parliez de renvoi à la commission des travaux... Non, nous voulons que la motion soit renvoyée au Conseil administratif.

Des voix. Non! au Conseil administratif.

M. Christian Zaugg. Ah bon, au Conseil administratif; alors, nous sommes d'accord.

Le président. M. Pattaroni avait proposé le renvoi en commission, mais, sauf erreur, le Parti socialiste avait aussi proposé le renvoi à la commission des travaux. Monsieur Kanaan.

M. Sami Kanaan (S). Monsieur le président, nous sommes contre l'entrée en matière, mais, si l'entrée en matière passe, il est évident qu'il faut au moins renvoyer la motion à la commission des travaux pour la traiter.

Le président. M. Sottas ayant demandé le vote à l'appel nominal pour cet objet, je demande s'il est suivi par quatre conseillers municipaux. (*Plus de quatre conseillers municipaux lèvent la main.*) Il est très largement suivi; je vous remercie. Nous allons procéder à l'appel nominal pour la prise en considération de la motion et, ensuite, nous voterons pour un éventuel renvoi à la commission des travaux.

Mise aux voix à l'appel nominal, la prise en considération de la motion est acceptée par 51 oui contre 20 non (1 abstention).

Ont voté oui (51):

M^{me} Anne-Marie von Arx-Vernon (DC), M. Didier Bonny (DC), M^{me} Marie-Thérèse Bovier (L), M^{me} Sophie Christen (L), M. Alain Comte (AdG/TP), M^{me} Renate Cornu (L), M. Philippe Cottier (DC), M^{me} Barbara Cramer (L), M^{me} Linda de Coulon (L), M. Guy Dossan (R), M^{me} Michèle Ducret (R), M. Michel Ducret (R), M. Alain Dupraz (AdG/TP), M^{me} Alice Ecuillon (DC), M^{me} Hélène Ecuyer (AdG/TP), M. Alain Fischer (R), M. Jacques François (AdG/SI), M. Jean-Marc Froidevaux (L), M^{me} Micheline Gioiosa (L), M. Jean-Marc Guscetti (L), M. Jean-Marie Hainaut (L), M^{me} Catherine Hämmerli-Lang

(R), M. François Harmann (L), M. François Henry (L), M. Guy Jousson (AdG/TP), M. André Kaplun (L), M. Daniel Künzi (AdG/SI), M^{me} Ruth Lanz (AdG/SI), M. Jean-Charles Lathion (DC), M. Bernard Lescaze (R), M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI), M. Pierre Maudet (R), M. Guy Mettan (DC), M. Jacques Mino (AdG/SI), M. Souhail Mouhanna (AdG/SI), M^{me} Isabel Nerny (AdG/SI), M. Jean-Pierre Oberholzer (L), M. Robert Pattaroni (DC), M. Peter Pirkl (L), M. Georges Queloz (L), M. Pierre Reichenbach (L), M^{me} Alexandra Rys (DC), M. Alain-Georges Sandoz (AdG/TP), M. Guy Savary (DC), M. Armand Schweingruber (L), M. François Sottas (AdG/TP), M^{me} Marie-France Spielmann (AdG/TP), M^{me} Evelyne Strubin (AdG/SI), M^{me} Marie Vanek (AdG/SI), M. René Winet (R), M. Christian Zaugg (AdG/SI).

Ont voté non (20):

M^{me} Nicole Bobillier (S), M. Georges Breguet (Ve), M. Roberto Brogini (Ve), M. Olivier Coste (S), M^{me} Diana de la Rosa (S), M. Roger Deneys (S), M. Gérard Deshusses (S), M. Jean-Louis Fazio (S), M. René Grand (S), M. Roman Juon (S), M. Sami Kanaan (S), M^{me} Virginie Keller Lopez (S), M^{me} Michèle Künzler (Ve), M. Pierre Losio (Ve), M. Alain Marquet (Ve), M^{me} Christina Matthey (Ve), M. Paul Oberson (Ve), M. Jean-Pascal Perler (Ve), M^{me} Sandrine Salerno (S), M. Damien Sidler (Ve).

S'est abstenu (1):

M. Mark Muller (L).

Étaient excusés à la séance ou absents au moment du vote (7):

M^{me} Eustacia Cortorreal (AdG/TP), M^{me} Fatiha Eberle (AdG/SI), M^{me} Monique Guignard (AdG/TP), M^{me} Vanessa Ischi (Ve), M^{me} Liliane Johner (AdG/TP), M. Jean-Luc Persoz (L), M. Daniel Sormanni (S).

Présidence:

M. Bernard Paillard (AdG/SI), président, n'a pas voté.

Mis aux voix, le renvoi de la motion à la commission des travaux est refusé à la majorité (quelques oppositions et abstentions).

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à présenter au Conseil municipal la solution d'aménagement de la rue de Lausanne et de la place Cornavin, avec le tram en site propre, issue de la médiation engagée à ce propos;
- à intervenir auprès du Conseil d'Etat pour qu'il participe à la médiation et que celle-ci soit étendue à la branche «Acacias» du tram 13 et aux autres extensions du réseau de tramways, de manière à rallier l'ensemble des milieux intéressés aux transports à des projets répondant aux besoins de développement des transports publics.

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

5. Motion de MM. Alain Marquet et Roman Juon: «Laissons le carnaval mener parade en 2001» (M-155)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- la demande formulée par l'Association du carnaval de Genève auprès du Département de justice et police et des transports;
- l'implantation progressive du carnaval dans la vie et l'animation culturelles genevoises;
- l'habitude du Service du domaine public d'accorder les compléments d'autorisation nécessaires lors des précédentes éditions du carnaval;
- l'aspect festif, original et populaire de cette manifestation;
- l'utilité et l'intérêt d'assurer sa pérennité;
- les échéances concernant l'organisation d'une telle manifestation,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de tout mettre en œuvre rapidement pour que l'Association du carnaval de Genève obtienne les autorisations nécessaires à la tenue de la manifestation, si besoin est, en intervenant auprès des services concernés et du Département de justice et police et des transports.

¹ Urgence acceptée, 3097.

M. Alain Marquet (Ve). L'urgence ayant été acceptée lors de la séance précédente, j'essaierai d'être bref pour justifier la motion que nous vous présentons ce soir en vous expliquant que le carnaval, dont c'est la cinquième édition qui est prévue cette année, a jusqu'à maintenant obtenu régulièrement les autorisations nécessaires à sa tenue lors des quatre précédentes éditions. Cette cinquième édition est largement organisée, le maire a déjà participé à une manifestation avec le carnaval et la demande d'autorisation initiale et principale a été faite auprès du Département de justice et police et des transports, en date du 22 septembre dernier. J'ai contacté moi-même M. Friederich, chargé de la gestion de ces autorisations, qui m'a fait savoir que le 22 septembre, c'est-à-dire le jour de la réception de cette demande d'autorisation, celle-ci avait été renvoyée au COP, que le COP avait répondu le 23 octobre, soit un mois plus tard, en disant qu'il donnait un préavis favorable à cette demande. Depuis lors, M. Friederich m'a affirmé que c'est un surcroît de travail qui l'empêchait actuellement de donner autre chose que des assurances orales concernant l'autorisation de manifester pour le carnaval de cette année.

Il est bien évident que les organisateurs de cette manifestation, pour pouvoir entreprendre les démarches qui consistent à fabriquer les affiches, envoyer les invitations et mettre sur pied plus précisément toute la manifestation, ont besoin d'autre chose que des assurances orales; c'est la raison pour laquelle nous supposons qu'il y a peut-être autre chose. Nous attendons de la part du magistrat chargé du domaine public qu'il nous donne des explications à même de nous rassurer sur la possible tenue du carnaval de cette année et également de rassurer les organisateurs et leur permettre d'aller de l'avant dans ce que vous savez être une lourde charge. En effet, il s'agit d'organiser une manifestation qui, si elle en est encore à ses débuts, nécessite malgré tout toute une infrastructure et l'intervention de nombreux bénévoles pour que sa réussite soit assurée.

C'est la raison pour laquelle, pensant qu'il y a peut-être des éléments qui nous manquent et que le magistrat serait à même de nous les apporter, nous souhaitons ouvrir le débat ce soir.

M. Roman Juon (S). L'Association des habitants du centre et de la Vieille-Ville a toujours soutenu le carnaval, la Maison de quartier de la rue Chausse-Coq également, on ne voit donc pas pourquoi les personnes responsables de cette manifestation n'ont pas été consultées par la Ville de Genève, par M. Hediger en particulier. Concernant le carnaval, M. Hediger aurait reçu des lettres de citoyens qui, individuellement, s'opposent à ce carnaval. Il est vrai que, pour des raisons éthiques et religieuses, certains habitants n'aiment pas le bal de l'Escalade, le carnaval, tout ce qui se passe dans le rituel de la Compagnie 1602, ou les grandes cérémonies officielles du 31 décembre sur la Treille.

Je crois que tout un chacun a sa place. Le carnaval n'a pas pris des proportions aussi grandes qu'on aurait pu le croire à entendre les médias pendant les deux premières années, mais il existe, il a sa forme, il n'est pas gênant du tout du point de vue musical, du bruit, même s'il commence à 4 h du matin. Il y a deux ou trois ans, j'ai suivi tout le rituel du carnaval pour me rendre compte du bruit et je peux vous dire qu'il faut être assez sensible pour être réveillé. Un coup de tambour toutes les dix minutes, par exemple à 4 h du matin, ce n'est pas bien grave... (*Rires.*) Bon, je précise, un petit coup de tambour.

Je connais personnellement certains organisateurs et leur but n'est pas de faire du chahut, comme cela peut se passer durant la fête de l'Escalade avec les étudiants, les élèves du cycle. Le carnaval n'a absolument rien à voir avec cela, c'est un rituel relativement doux et surtout très sympathique, coloré et plein d'inventions.

Il me semble qu'empêcher une fête comme celle-là de se dérouler parce que quelques citoyens y sont opposés, ce n'est pas juste. Ce ne sont pas quelques citoyens qui peuvent décider du sort du carnaval en faisant pression sur la Ville de Genève qui accorde l'autorisation du domaine public. Je crois qu'il faut trouver un certain équilibre. A la limite, Monsieur Hediger, ce qu'on pourrait imaginer, c'est que vous réunissiez autour d'une table les associations de défense des habitants pour discuter avec eux, comme cela a été fait pour la circulation en Vieille-Ville; dernièrement, il y a encore eu une réunion autour d'une table pour régler divers problèmes à ce sujet. J'estime donc que, s'il y a des fêtes et que cela pose certains problèmes, il serait légitime d'en discuter, car il faut être à l'écoute de tout le monde. A un moment donné, il faut organiser une réunion et discuter avec les différentes parties pour trouver un bon compromis et, s'il y a eu quelques plaintes, il faut que les gens fassent un peu plus attention; mais je crois que ce n'est pas le cas.

Lors de l'assemblée générale de l'Association des habitants du centre et de la Vieille-Ville qui réunit 60 à 80 personnes, on a parlé du bal du carnaval et il est vrai que, dans le comité, pour des raisons éthiques et religieuses, certains n'apprécient pas du tout l'idée d'un carnaval. Mais, au niveau des associations, ils ne s'y opposent pas, ils expriment leur opinion et accordent toute liberté à leur organisation; ils émettent des réserves, mais des réserves qui sont personnelles.

Si M. Hediger intervient maintenant en disant: «Ecoutez, la lettre donnant l'autorisation a été envoyée, ou va être envoyée incessamment», on arrête là la discussion, on se base sur l'engagement du magistrat. Sinon, on votera et on verra. Au Parti socialiste, nous estimons qu'il faut laisser une certaine ouverture, car Genève a bien besoin de faire la fête et cela fait aussi partie de notre programme politique, il ne faut pas l'oublier.

Préconsultation

M. André Hediger, conseiller administratif. Tout d'abord, je peux vous dire que j'ai soutenu dès le début le carnaval de Genève; je ne vous ai pas attendu, Monsieur Juon, pour prendre position par rapport à cette animation de rue populaire. Je peux vous dire aussi, Mesdames et Messieurs, que ce carnaval a lieu depuis quatre ans et que, pendant trois ans, il s'est déroulé à la place du Bourg-de-Four. Mais ce carnaval n'est pas dans les us et coutumes de Genève, contrairement à d'autres fêtes qui, elles, sont inscrites dans les habitudes genevoises. Le carnaval est très développé en Suisse alémanique et dans les cantons catholiques: le Valais, Fribourg, etc. C'est une manifestation populaire liée à la fin de l'hiver; on brûle le bonhomme hiver, ce qui symbolise le passage à une autre saison de l'année. Si le carnaval ne faisait pas partie des traditions genevoises, il s'est néanmoins développé progressivement à Genève au fil des années.

L'année passée, en accord avec mes collègues du Conseil administratif, j'ai délivré une autorisation afin que le carnaval puisse avoir lieu dans la cour Saint-Pierre et il a connu un certain succès le samedi après-midi. Quelques semaines auparavant, M. Pierre Muller avait remis la clé à l'équipe du carnaval. Cette année, ce sera au tour de M. Vaissade de remettre la clé et, après lui, aux futurs autres maires.

Il y a donc eu passablement de monde l'an passé à la cour Saint-Pierre; j'avais mis à disposition le balcon de mon bureau afin que le maire puisse dire quelques mots à la foule présente dans la cour Saint-Pierre. Je ferai la même chose cette année pour M. Alain Vaissade. (*Applaudissements.*)

Cependant, les organisateurs du carnaval m'ont dit qu'il y a effectivement eu quelques problèmes l'année dernière en raison de l'affluence; c'est vers 1 h 30, 2 h du matin, la nuit avançant, que la foule s'est considérablement éclaircie. Les problèmes sont apparus quelques jours après. Tout d'abord, nous avons reçu une lettre de l'Eglise nationale protestante, qui s'étonnait que le parvis de la cathédrale et la cour Saint-Pierre n'aient pas été nettoyés, argumentant que cela n'était pas convenable vis-à-vis des personnes qui se rendent au culte le dimanche matin. Une telle plainte est tout à fait compréhensible, car les paroissiens ont dû marcher sur des gobelets et des papiers. Ensuite, nous avons reçu une pluie de lettres d'habitants de la cour Saint-Pierre – car il y a encore un certain nombre d'habitants à cet endroit – qui protestaient contre le bruit nocturne. Il s'agissait d'un bruit de percussion, de tam-tam, qui avait résonné durant toute la nuit dans la Vieille-Ville; cela s'entendait de la place du Bourg-de-Four à la rue de l'Hôtel-de-Ville et, comme vous le savez, les sons prennent toujours plus d'importance la nuit que le jour.

Les habitants de ce secteur ont constitué une petite organisation et ont pris un avocat. Ce dernier m'a demandé par écrit dans quelle mesure la Ville de Genève était associée à l'organisation du carnaval. Je lui ai répondu que la Ville n'était pas impliquée et qu'elle avait uniquement délivré une autorisation d'utilisation du domaine public. Je rappelle aussi que l'année passée le Conseil administratif a alloué 3000 francs, si je ne me trompe pas, pour l'organisation du carnaval, ce qui constituait une forme de subvention. J'ai eu quelques contacts avec l'avocat afin de limiter les suites de cette affaire, d'éviter une procédure judiciaire et une décision interdisant à la Ville de Genève de délivrer des autorisations. Nous sommes convenus avec ces habitants et leur avocat de les consulter cette année avant que les autorisations soient données.

J'ai donc reçu fin novembre début décembre les responsables de l'Association du carnaval avec qui j'ai d'excellents contacts, Monsieur Juon et Monsieur Marquet, et je leur ai fait part de cette problématique; ils ont été les premiers à admettre qu'il fallait trouver une solution. Je leur ai dit que je délivrerais une autorisation dès l'instant où une discussion aurait eu lieu avec les habitants de la Vieille-Ville et leur avocat, afin de trouver une solution. Ces habitants ne sont pas fondamentalement opposés à ce que le carnaval se déroule sur la cour Saint-Pierre. J'ai aussi demandé aux responsables du carnaval s'ils pouvaient éventuellement envisager de déplacer leur manifestation, mais ils ne le veulent pas, ce que je comprends d'ailleurs; en effet, selon la tradition, un carnaval a lieu dans le centre historique d'une ville et pas dans les nouveaux quartiers. J'ai donc été informé de leur choix de maintenir le carnaval dans la Vieille-Ville.

Il y a quelques mois, j'ai demandé par courrier au président de l'Association du carnaval de Genève de prendre contact avec les habitants qui étaient contrariés par la manifestation. Malheureusement, cela n'a pas été fait.

Tout cela pour vous dire que je n'ai pas attendu M. Juon ce soir pour entamer une négociation. Une rencontre est prévue le 25 janvier dans mon bureau avec toutes les parties concernées, soit les organisateurs du carnaval, les habitants de la Vieille-Ville et leur avocat. A ce moment-là, nous pourrions y voir plus clair et, surtout, il faudra que les uns et les autres trouvent un compromis. Je reste persuadé, et je pense qu'il en va de même pour le Conseil administratif, qu'il faut trouver une solution qui évite un procès. Nous délivrerons donc une autorisation dès l'instant où toutes ces questions auront été réglées par la négociation. Voilà où nous en sommes ce soir et je suis étonné de la présente motion. Monsieur Juon, vous avez dit tout à l'heure que, si les réponses étaient satisfaisantes – et je pense qu'elles le sont – vous retireriez votre motion.

M. Alain Marquet (Ve). Monsieur le président, vous transmettez à M. Hediger que je me réjouis d'entendre qu'il accorde son soutien au carnaval; j'en prends bonne note. C'est effectivement très satisfaisant.

Simplement, ce qui me gêne un peu, c'est l'impression d'assister à un débat dans lequel il y aurait deux poids et deux mesures. En tant que président de la commission des pétitions, nous avons été amenés à étudier le problème d'autres habitants de la Vieille-Ville, d'habitants du 26, 28, Grand-Rue – pour ne pas les nommer. Ces derniers ont à souffrir à longueur d'année du problème des terrasses pour lesquelles, je crois savoir, le Domaine public accorde des autorisations. Concernant la fête du carnaval, on se retrouve face à un groupe d'une dizaine de personnes qui, fortes d'un avocat, parviennent à obtenir du conseiller administratif en question une négociation.

Monsieur Hediger, vous avez parlé de «mettre de l'eau dans son vin», je comprends tout à fait l'idée de la médiation et de la négociation contenue dans cette locution, mais, ce qui me gêne, c'est le fait qu'il suffit d'être une dizaine de personnes et de prendre un avocat pour pouvoir obtenir qu'une manifestation d'une nuit soit rabotée, et sévèrement, alors que, dans un autre contexte, des habitants ont à souffrir toute l'année de l'installation de quatre ou cinq terrasses au pied de leur immeuble. Je me sens un peu dans la situation où j'ai presque envie de conseiller à ces derniers de prendre eux aussi un avocat pour mettre le Domaine public dans la nécessité de devoir négocier concernant l'attribution de ces terrasses. C'est un peu deux poids et deux mesures. Voilà ce que je voulais dire, Monsieur le président.

M. Roman Juon (S). Monsieur le président, ce ne sera pas nécessaire de voter la motion; je pense que mon collègue Alain Marquet est d'accord à ce sujet; les paroles et les engagements de M. Hediger, pour moi, sont suffisants. C'était une bonne chose qu'on aborde ici le sujet du carnaval.

Je ne peux pas dire que je ne connais pas les responsables du carnaval, puisqu'on les a vus dans le cadre des associations des habitants ou de la Maison de quartier de la rue Chausse-Coq où le carnaval est organisé. La réponse n'étant donnée que le 25 janvier, vous pouvez imaginer le souci que se font les responsables du carnaval qui étaient déjà très préoccupés en décembre. Il faut dire que les organisateurs du carnaval sont très attachés à leur fête; ils se réunissent toute l'année pour créer les costumes, les décors et organiser cette manifestation. Toutefois, je crois qu'on est arrivé à une solution.

Il est vrai qu'il y aura des choses à régler par rapport à la propreté, au volume du son, aux horaires. Pour 2002, si le carnaval a lieu, il serait bien que les organi-

sateurs aient une certaine garantie et que les engagements pris soient respectés. Je remercie M. Hediger, qui nous a donné une réponse claire, et je pense qu'il a aussi été entendu à la tribune du public.

Le président. Monsieur Juon et Monsieur Marquet, vous retirez donc la motion? (*Acquiescement.*)

La motion est retirée par ses auteurs.

6. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

7. Interpellations.

Néant.

8. Questions.

orales:

Le président. Considérant qu'il reste dix minutes avant la fin de notre séance et que deux magistrats sont encore présents, nous passons à quelques questions qui s'adressent à ces deux magistrats présents. Monsieur Marquet.

M. Alain Marquet (Ve). Merci, Monsieur le président. Vous nous prenez un peu au dépourvu, comme cela, à la dernière minute, mais j'apprécie volontiers ce moment des questions. J'ai deux questions à poser et j'ignore à quel magistrat s'adressera ma première question; je pense plutôt à M. le maire; elle concerne la motion N° 307, déposée conjointement par MM. Didier Bonny, Philip Grant et moi-même, intitulée: «Prix des droits de l'homme de la Ville de Genève». Cette

motion avait été acceptée par le Conseil municipal le 2 juin 1998 et nous n'avons encore rien vu venir depuis. Ma question est donc de savoir si le Conseil administratif a l'intention de répondre à cette motion, avec peut-être un peu plus de diligence qu'à la question écrite N° 18 de M. Rodrik, datant de 1995 et qui figure à l'ordre du jour de la présente session. J'attends donc une réponse du Conseil administratif concernant la motion N° 307, de juin 1998, à propos de la création d'un prix des droits de l'homme en Ville de Genève.

M. Alain Vaissade, maire. Je vais examiner quelle est la procédure qui a été adoptée pour traiter la motion N° 307, car je ne sais pas qui est chargé de préparer la réponse ou de prendre des mesures. Je vous répondrai lors d'une séance ultérieure et je demande à M^{me} la secrétaire du Conseil municipal de m'aider dans ce travail.

M. Alain Marquet (Ve). Je pose ma deuxième question. La dernière conférence de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a donné lieu à des affrontements entre les forces de l'ordre et des opposants à la «marchandisation» du monde – comme moi, vous n'êtes pas sans le savoir. Pratiquement plus aucune ville ne souhaite recevoir la prochaine conférence de l'OMC. Il semble que nous allions vers une impasse et, au fond de cette impasse, il faudra évidemment prendre une décision qui semble être que, Genève étant le siège de l'Organisation mondiale du commerce, en toute logique, elle serait donc désignée comme volontaire pour recevoir une réunion que plus personne d'autre ne souhaiterait voir en ses murs. J'aimerais savoir si la Ville a déjà pris des contacts, voire arrêté des mesures en vue de cette éventualité.

M. Alain Vaissade, maire. Le Conseil administratif n'a pris aucune mesure pour solliciter la tenue d'une réunion, mais vous savez que les décisions préliminaires pour organiser des conférences ne commencent pas par la sollicitation de la Ville. Ce sont les organisations internationales, l'OMC en relation évidemment avec le corps diplomatique, avec les autorités fédérales qui prennent les premières mesures. Ensuite, le Canton est bien évidemment concerné, ne serait-ce que pour la sécurité sur le territoire.

Pour l'instant, au Conseil administratif, nous n'avons pas été sollicités, mais nous ne connaissons pas les démarches qui ont déjà été entreprises.

M. Roger Deneys (S). Ma question s'adresse au Conseil administratif dans son ensemble et à M. Vaissade en particulier; elle concerne, pour changer, l'espla-

nade du Grütli. J'aimerais savoir quelle est la portée dans le temps des mots d'ordre, des coups de gueule du Conseil administratif, dans la mesure où, il y a quelques mois, j'étais intervenu pour signaler un stationnement sauvage, ou une utilisation abusive, chaque soir, de l'esplanade du Grütli comme parking. Chaque fois que je sors du Conseil municipal, je constate que celle-ci est utilisée comme une extension des places de parc sur la voie publique, cela simplement parce qu'il y a une chaîne qui devrait en empêcher l'accès et qui n'est pas fermée. Or je me souviens que le Conseil administratif avait dit qu'il était intervenu vigoureusement auprès des utilisateurs, titulaires de baux au Grütli, mais, malheureusement, le parcage sauvage perdure.

Le Conseil administratif a un déficit d'autorité, en tout cas quelque chose ne joue pas et j'aimerais qu'il m'explique ou qu'il me dise ce qu'il faut faire pour que cela change.

M. Alain Vaissade, maire. Je veux bien vous répondre, puisque j'ai en charge le département des affaires culturelles et que le Grütli est un des espaces culturels subventionnés par mon département. En ce qui concerne les histoires de stationnement, suite à vos préoccupations, qui étaient aussi les miennes, je m'étais rendu sur place et j'avais joué le rôle d'un agent municipal, c'est-à-dire que le maire avait décidé de changer de casquette et de régler lui-même le parking, puisque personne ne voulait le faire. Cela a marché, je crois, pendant un certain temps, car j'avais dit aux associations que je ferais enlever toutes les voitures par des dépanneuses, mais comme le maire ne peut pas être un agent municipal en permanence et que je n'avais pas envie de répéter l'expérience, les voitures sont apparues à nouveau devant le Grütli.

Mon collègue André Hediger, qui a parfaitement suivi la discussion... (*M. Hediger discute*) ...est aussi désarmé que moi. (*Rires.*) Peut-être qu'avec le nouveau système de clés qui va être installé, puisque nous avons demandé un crédit municipal pour acquérir des clés magnétiques, nous résoudrons le problème des clés, car ces dernières sont en possession de personnes qui, normalement, n'ont pas la compétence d'avoir ces clés. C'est ainsi que nous espérons résoudre le problème.

Peut-être que la police municipale, avec ses nouvelles prérogatives – mais cela dépend de M. Hediger – pourrait faire quelques rondes la nuit, parce que, moi, je ne peux pas faire cela la nuit.

M^{me} Alexandra Rys (DC). J'aimerais savoir qui a la charge de débarrasser les rues de la Vieille-Ville, après le cortège de l'Escalade, du sable qui est étendu

pour éviter que les chevaux ne glissent. Nous avons appris de la bouche d'un commerçant de la rue de la Péliiserie que, quarante-huit heures après le cortège, il y avait encore du sable dans la rue. Ce commerçant a pris sur lui de donner un grand coup d'arrosage dans la rue, ce qui a eu bien entendu pour effet de déplacer le sable devant le pas de porte d'autres personnes; il a, de ce fait, encouru les foudres de la maréchaussée.

M. Alain Vaissade, maire. Si l'association qui organise le cortège de l'Escalade a bien fait son travail, non seulement elle a dû demander des autorisations au Domaine public, mais elle a aussi dû prendre des contacts avec les services de la Voirie pour obtenir que les rues soient propres après ledit cortège. Sinon, ce n'est pas à la Voirie de le faire. En l'occurrence, comme je n'ai pas le dossier sous la main, je poserai la question demain au Conseil administratif – M^{me} Sagace m'aidera aussi à le faire – de telle manière que M. Christian Ferrazino puisse vous répondre.

M. Mark Muller (L). Ma question s'adresse au Conseil administratif dans son ensemble et, donc, à M. le maire. Comme vous le savez, lorsque l'Etat envisage de modifier les règles de circulation à un endroit de la ville, ou dans une autre commune, la commune en question est sollicitée pour donner sa position sur la question. Or, à la fin de l'année dernière, le Grand Conseil a modifié un certain nombre de règles de circulation en ville de Genève, notamment dans le quartier des Eaux-Vives sur une pénétrante de la ville de Genève, cela dans le cadre du vote du droit de superficie pour la construction du parking de Genève-Plage. Evidemment, à cette occasion, le préavis de la commune de la Ville de Genève n'a pas été sollicité. Ma question est la suivante: est-ce que le Conseil administratif est intervenu auprès de l'Etat pour que son droit à être consulté soit respecté?

M. Alain Vaissade, maire. C'est une question relativement complexe, car, pour pouvoir y répondre, il faudrait que je possède l'intégralité du dossier. Si vous avez lu la presse aujourd'hui – je crois que dans les milieux politiques cela se sait aussi – vous devez savoir que le Grand Conseil va être saisi d'un nouveau projet de loi pour affiner celui qui a été voté, qui est d'ailleurs soumis à un référendum. Je crois que le nouveau projet de loi va obtenir un consensus assez généralisé et, à partir de ce moment, je pourrai poser votre question. Je la transmettrai d'ailleurs à M. Ferrazino de telle manière qu'il puisse, à cette occasion, faire le nécessaire si cela n'a pas été fait.

M. Georges Breguet (Ve). Ma question s'adresse à M. Hediger, en tant que responsable de la nouvelle police municipale. Je crois savoir que, depuis le 1^{er} janvier, cette dernière a de nouvelles compétences et peut mettre des amendes d'ordre, en tout cas en ce qui concerne certains problèmes de stationnement. Or le bruit court – mais je suis persuadé que c'est une méchante cabale – que les agents de ville n'auraient pas encore reçu les carnets à souches qui leur permettraient de mettre des amendes. Est-ce que ce bruit est fondé?

Le président. M. Hediger souhaite-t-il répondre?

M. André Hediger, conseiller administratif. Demain.

Le président. M. Hediger répondra donc demain à cette question. La séance est levée.

Séance levée à 23 h.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif	3218
2. Communications du bureau du Conseil municipal	3218
3. Résolution de M. Georges Breguet: «La Ville de Genève se préoccupe du sort de Bruno Manser» (R-34)	3218
4. Motion de M ^{me} Fatiha Eberle, MM. Jacques François, Daniel Künzi, M ^{me} Ruth Lanz, MM. Jean-Pierre Lyon, Jacques Mino, Souhail Moughanna, M ^{mes} Isabel Nerny, Evelyne Strubin, Marie Vanek, MM. Christian Zaugg, Alain Comte, M ^{me} Eustacia Cortorreal, M. Alain Dupraz, M ^{mes} Hélène Ecuyer, Monique Guignard, Liliane Johner, MM. Guy Jousson, Alain-Georges Sandoz, François Sottas, M ^{me} Marie-France Spielmann, MM. Guy Dossan, Michel Ducret, M ^{me} Michèle Ducret, M. Alain Fischer, M ^{me} Catherine Hämmerli-Lang, MM. Bernard Lescaze, Pierre Maudet et René Winet: «Pour une réalisation rapide des projets de tramway, en site propre, en ville de Genève» (M-156)	3223
5. Motion de MM. Alain Marquet et Roman Juon: «Laissons le carnaval mener parade en 2001» (M-155)	3259
6. Propositions des conseillers municipaux	3265
7. Interpellations	3265
8. Questions	3265

La mémorialiste:
Marguerite Conus