
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Cinquante-deuxième séance – Mercredi 16 mai 2001, à 17 h

Présidence de M. Bernard Paillard, président

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

Font excuser leur absence: *M. André Hediger*, conseiller administratif, *M^{mes} Anne-Marie von Arx-Vernon, Sophie Christen*, *MM. Daniel Künzi, Pierre Maudet* et *M^{me} Evelyne Strubin*.

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

CONVOCAATION

Par lettre du 3 mai 2001, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 15 mai, mercredi 16 mai et lundi 28 mai 2001, à 17 h et 20 h 30.

1. Communications du Conseil administratif.

Néant.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Le président. J'ai trois annonces à vous faire. La première concerne M. Hediger, qui aura un peu de retard mais qui viendra tout de même participer à notre séance de ce soir.

Deuxièmement, j'aimerais vous annoncer – je l'avais déjà fait hier, mais je le précise aujourd'hui – que nous traiterons à 20 h 30 une série de questions. Je vous propose de ne pas poser plus de deux questions par personne et de ne pas consacrer plus d'une heure à l'ensemble de celles-ci.

Nous avons encore une troisième communication à vous faire. Il s'agit d'une lettre de démission de la Fondetec signée par M^{me} Nathalie Sandoz et adressée à M. Daniel Sormanni, président de la Fondetec. Je prie M^{me} Ecuyer de bien vouloir la lire.

Lecture de la lettre:

Genève, le 12 mai 2001

Concerne: ma démission du conseil de fondation

Monsieur le président, cher Daniel,

Je fais suite par la présente à notre entretien téléphonique au terme duquel je vous annonçais mon intention de démissionner du Conseil de fondation de la Fondetec.

Depuis le mois d'octobre 2000, il m'a été fort difficile de consacrer le temps nécessaire à la Fondetec.

En effet, comme vous avez pu le constater, je n'ai malheureusement plus pu participer aux séances du conseil de fondation ni être répondante d'un dossier depuis la fin 2000.

Je pensais cette situation passagère; toutefois, à l'échéance du premier trimestre 2001, j'ai été forcée de constater que tel n'était pas le cas.

Or, la Fondetec, pour pouvoir dûment remplir son rôle et réaliser ses buts statutaires, a impérativement besoin de membres du conseil qui soient actifs et dis-

ponibles, ce d'autant plus que les dossiers qui sont soumis sont de plus en plus nombreux et qu'un certain nombre d'entre eux nécessite une attention toute particulière.

Ainsi, pour ne pas entraver le bon fonctionnement de la Fondetec, je ne vois pas d'autre solution que de permettre à un autre radical de me succéder.

D'autre part, je n'ai pas pour habitude de ne pas m'investir dans les mandats qui me sont confiés, de sorte que, n'ayant plus la disponibilité nécessaire pour mener avec toute la diligence due une activité au sein de la Fondetec, je n'ai d'autre choix que d'y renoncer.

J'ai effectivement eu l'opportunité de commencer de nouvelles activités professionnelles depuis octobre 2000 et décidé, en conséquence, de me consacrer à ma carrière.

J'ai apprécié la collaboration enrichissante de mes collègues du Conseil de fondation et du personnel de la Fondetec durant plus d'une année et je saisis l'occasion de ces quelques lignes pour leur adresser mes meilleurs vœux pour le futur.

Je souhaite également un avenir florissant et rempli de succès à la Fondetec.

En vous remerciant pour l'attention que vous aurez portée à la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le président, cher Daniel, mes cordiales salutations.

Nathalie Sandoz

Cc: M. Gilbert Mouron, directeur, et M. Bernard Lescaze, chef du groupe des conseillers municipaux radicaux.

Le président. Une demande urgente a été déposée par le groupe radical, qui propose que le renouvellement tacite du siège radical à la Fondetec soit porté à l'ordre du jour de ce soir à 20 h 30. J'imagine que cette demande tombe sous le sens, mais si quelqu'un souhaite s'exprimer à ce sujet... (*Aucun conseiller municipal ne lève la main.*) Ce n'est pas le cas.

Mise aux voix, la proposition de procéder à l'élection tacite d'un membre radical au conseil de la Fondetec à la séance de 20 h 30 est acceptée à la majorité (quelques oppositions).

Le président. Par ailleurs, nous avons reçu deux objets munis de la clause d'urgence. Il s'agit des motions M-191 et M-192. Nous allons voter uniquement sur la clause d'urgence de ces motions maintenant et, si celle-ci est acceptée, nous traiterons du fond à 20 h 30.

3. Clause d'urgence sur la motion de MM. François Sottas, Jean-Pierre Lyon, Roger Deneys, Michel Ducret, Guy Savary, M^{mes} Michèle Künzler et Marie Vanek: «Adaptation du rond-point de Rive et suppression de l'arrêt de bus «Longemalle» (M-191)¹.

M. François Sottas (AdG/TP). L'urgence est indiquée dans le premier considérant de cette motion, vu que l'application du projet Constellation débute le 24 juin 2001. Pourquoi ne nous sommes-nous pas inquiétés du problème plus tôt? Parce que les informations se sont fait jour petit à petit. Effectivement, cela fait assez longtemps que nous entendons parler du plan Constellation, mais de manière globale et générale. En ce qui concerne les points de détail, c'est depuis après Pâques que le personnel et les organisations du personnel des Transports publics genevois (TPG) sont informés de la façon dont le projet va être réalisé.

C'est à ce propos que certains points noirs nous sont apparus, en particulier concernant le rond-point de Rive, qui pose de grands problèmes de sécurité, autant pour les conducteurs et les usagers des transports publics que pour les utilisateurs de véhicules privés. L'urgence découle du fait que, à la fin du mois prochain, tout ce plan deviendra effectif et qu'il faudra bien l'adapter pour atteindre un certain niveau de sécurité. Aussi, je vous remercie d'avance de voter la clause d'urgence.

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). L'urgence est primordiale dans cette affaire. En effet, la Ville de Genève s'est toujours impliquée au niveau des transports publics, lesquels ont une importance de caractère social pour un certain nombre de personnes n'ayant peut-être pas de moyen de transport privé, comme les personnes âgées. C'est donc un moyen de déplacement qu'il faut faciliter.

Genève compte deux arrêts importants par rapport à la campagne et au réseau urbain: «Cornavin» et «Rive». Le Conseil municipal a toujours été attentif aux problèmes concernant la fiabilité des transports publics, et il est important qu'il vote la clause d'urgence ce soir afin que nous puissions exprimer nos remarques sur la motion M-191 et en souligner les points importants.

Sans entrer en matière sur le fond, je dirai que le rond-point de Rive offrait une certaine facilité de liaison entre les bus de la campagne et le réseau urbain. Avec le nouveau système proposé, je peux vous dire que les personnes âgées vont devoir prendre des risques pour passer du rond-point au cours de Rive. Mesdames et Messieurs, je vous encourage à voter pour la clause d'urgence, parce que, vu

¹ Annoncée, 5055.

les délais impartis, si celle-ci n'est pas acceptée, je peux vous dire qu'il sera trop tard pour que la Ville de Genève puisse intervenir par rapport à ce problème.

M. Michel Ducret (R). J'interviens très brièvement, en priant le Conseil municipal d'accepter l'urgence pour une raison très simple: le délai du 24 juin est inchangeable. A partir de cette date-là, les TPG vont mettre en service des convois de 50 mètres sur la ligne 12 aux heures de pointe du matin, c'est-à-dire des trams à trois éléments accrochés à un autre tram à deux éléments. Ce véhicule ainsi composé pourra s'arrêter à tous les arrêts, sauf au rond-point de Rive qui requiert des aménagements auxquels on ne peut procéder sur ce qu'on nomme la «pastille». En l'occurrence, il faut déplacer l'arrêt, et il est nécessaire que des solutions par rapport au problème posé soient trouvées d'ici là. Nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre davantage pour trouver une réponse adéquate au problème posé; il est donc absolument impératif de le faire maintenant.

M. Sami Kanaan (S). Au-delà du fait que, sur la base des considérations déjà faites par les deux préopinants, le groupe socialiste votera bien sûr l'urgence concernant ce dossier, je maintiens qu'il y a un problème d'interprétation sur la gestion des urgences, mais c'est peut-être moi qui ne suis pas doué. Le nouveau règlement spécifie que nous devons déposer les urgences dans le premier quart d'heure de la séance de 17 h au plus tard et que, si ce délai est respecté, nous traitons de l'urgence à 20 h 30, puis, si celle-ci est acceptée, du fond dans la foulée. Il me semble que, plusieurs fois d'affilée, nous recommençons le scénario consistant à débattre de l'urgence immédiatement à 17 h 15. J'avoue ne pas comprendre. Je lis dans le nouvel article 46 modifié du règlement du Conseil municipal, alinéa 1, que l'éventuel proposant «doit déposer sa motion dans le quart d'heure qui suit le début de la première séance» – c'est une limite – qu'après cela elle est annoncée et distribuée et qu'au «début de la deuxième séance, le proposant dispose de trois minutes pour s'exprimer sur l'urgence... Si, au vote, l'urgence est acceptée, le proposant développe immédiatement sa motion». Pour moi, la deuxième séance, c'est 20 h 30. Je ne comprends pas pourquoi, chaque fois, nous débattons sur l'urgence à la séance de 17 h. Mais c'est peut-être moi qui ai mal interprété le règlement.

Le président. Je vous remercie, Monsieur Kanaan, de cet éclaircissement. Ayant commencé de la manière que vous déploriez, nous allons néanmoins procéder ainsi encore cette fois. Nous allons donc traiter de l'urgence maintenant et du fond à 20 h 30.

Mise aux voix, la clause d'urgence de la motion est acceptée sans opposition (quelques abstentions).

4. **Clause d'urgence sur la motion de MM. René Winet, Jean-Pierre Lyon, Pierre Reichenbach, Georges Queloz, Roberto Brogginì, Gérard Deshusses, Alain Marquet, Christian Zaugg, M^{mes} Alexandra Rys et Liliane Johner: «Aménagement de la place du Molard en zone piétonne» (M-192)¹.**

M. René Winet (R). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, vous avez certainement remarqué qu'il y a actuellement sur la place du Molard un grand chantier. En effet, les anciennes halles du Molard, ou l'ancien immeuble ayant par la suite abrité la BCGe, sont en cours de rénovation. Elles accueilleront des magasins, des gens qui vont s'y installer et investir là-dedans. Aussi avons-nous pensé aménager cette place en même temps qu'ont lieu les transformations de cet immeuble.

Vous savez que toute la zone du centre-ville, c'est-à-dire les Rues-Basses et la Fusterie, a été aménagée; même la rue de Rive l'a été un peu plus tard, suite à une motion supplémentaire, mais la place du Molard est encore dans un état vraiment insatisfaisant.

Nous avons donc pensé pouvoir l'aménager en zone piétonne en profitant des travaux engagés actuellement. Autrement, ceux-ci vont se terminer et, par la suite, il faudra à nouveau ouvrir le sol et engager d'autres travaux au Molard, ce qui pose de très nombreux problèmes de circulation. Alors, pourquoi ne pas profiter de cette occasion là où nous avons maintenant une possibilité de créer une vraie zone piétonne? Et je dis bien une vraie zone piétonne! C'est pour cela que je vous propose ce soir l'urgence sur cette motion, puisque ce qu'elle demande dépend des travaux actuellement engagés sur la place du Molard. Je remercie tous les groupes siégeant sous cette coupole (*protestations et rires*) qui ont bien voulu signer cette motion, et je vous remercie également d'en accepter l'urgence.

Une voix. Tu es déjà à Berne, hein!

Mise aux voix, la clause d'urgence de la motion est acceptée à l'unanimité.

Le président. Nous reprenons notre ordre du jour avec les points que nous avons reportés lors de notre séance d'hier en raison de l'absence de M. Tornare.

¹ Annoncée, 5055.

5. **Motion de M^{mes} Virginie Keller Lopez, Sandrine Salerno, Marie-France Spielmann, Marie Vanek, MM. Souhail Mouhanna, Paul Oberson et Damien Sidler: «Evaluation des besoins sociaux et culturels dans le quartier de Vermont et du Grand-Pré» (M-159)¹.**

PROJET DE MOTION

Considérant:

- le nombre élevé d'immeubles d'habitation et les futurs développements de ce quartier;
- que le périmètre comprenant le bâtiment appartenant à la Ville de Genève (ex-Landis & Gyr, actuellement occupé par l'association Mottattom) devra faire l'objet de décisions concernant son affectation (logements, équipements publics, implantation d'entreprises, espaces verts);
- que les structures subventionnées du quartier ne peuvent plus assurer un encadrement socioculturel suffisant et qu'il paraît urgent d'en développer de nouvelles;
- l'éventuel projet du Conseil administratif de transférer le Musée de l'automobile Jean Tua dans le bâtiment propriété de la Ville (20, avenue Giuseppe-Motta);
- qu'avant de prendre une décision concernant l'affectation du bâtiment propriété de la Ville de Genève il est important d'étudier les besoins du quartier et d'avoir une vision globale de son développement futur,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de conduire une étude sur les besoins sociaux et culturels du quartier en collaboration avec les diverses structures et associations travaillant actuellement dans le quartier;
- de donner au Conseil municipal une information claire et détaillée sur les développements possibles de ce périmètre;
- d'attendre les conclusions de cette étude avant de prendre une décision définitive concernant l'affectation du bâtiment propriété de la Ville de Genève.

M^{me} Virginie Keller Lopez (S). Cette motion semble aller tout à fait dans le sens des déclarations que le Conseil administratif a faites hier soir par la bouche de M. Ferrazino et concernant notamment le périmètre où est situé le bâtiment de l'ex-Landis & Gyr. Effectivement, étant donné l'urgence qu'il semblait y avoir ces derniers mois à trouver des solutions pour ce périmètre sans avoir vraiment

¹ Annoncée, 3449.

pris le temps de discuter, nous avons déposé cette motion dans le souci de cesser de procéder par à coups et rapidement afin de prendre le temps de vraiment étudier les besoins socioculturels de ce quartier qui, comme chacun le sait, est relativement pauvre en aménagements culturels et sociaux.

La Maison de quartier des Asters, laquelle fait un travail remarquable, est débordée par les demandes des familles du quartier. Son domaine d'activités couvre un périmètre immense, et il faudrait se demander s'il n'y aurait pas besoin, à terme, d'une nouvelle maison de quartier à cet endroit. On s'aperçoit aussi en lisant le journal de la maison de quartier que, depuis plusieurs années, des gens se mettent ensemble, formant des associations illégales ou pas, alternatives avec Mottattom et d'autres, ou avec l'école de Trembley, pour essayer de créer dans ce quartier des réseaux associatifs pouvant prendre en charge des enfants et les personnes âgées et offrir une réelle vie de quartier, des animations culturelles et sociales.

Il nous semble aujourd'hui important – d'autant plus que la question de la villa Dutoit a également suscité bien des discussions au sein du Conseil municipal – d'étudier les besoins du quartier avant de prendre des décisions d'affectation, pour le périmètre de l'ex-Landis & Gyr, la villa Dutoit ou d'autres. Il s'agira d'auditionner un certain nombre de personnes représentant la maison de quartier, les gens de l'école, les associations diverses et variées œuvrant dans ce quartier. C'est sur la base de cette enquête et seulement après avoir mené ces études également au niveau des besoins en crèches, en jardins d'enfants, etc., que nous pourrions faire une proposition concernant l'ensemble du quartier et pouvant répondre aux diverses demandes.

Je pense plus précisément au périmètre de l'ex-Landis & Gyr où, comme nous l'avons entendu lors de la séance d'hier, le Conseil administratif espère construire du logement social. Les socialistes en sont fort contents, mais nous pensons qu'il n'y aurait peut-être pas que du logement social à créer dans ce périmètre. Nous pourrions imaginer, lorsque sera instauré le nouveau plan localisé dans ce quartier, d'autres types d'équipements socioculturels, des lieux de rassemblement, etc.

Ce que nous essayons de faire en proposant cette motion est donc un peu une première, qui consiste à nous dire que, puisque nous avons un peu de temps devant nous pour prendre des décisions, prenons-le et auditionnons les gens, faisons une réelle enquête dans le quartier pour étudier ses besoins et présentons un projet qui ne soit pas une fois du logement et une autre fois ceci ou cela, mais une sorte de plan à long terme de développement de ce quartier.

Nous aimerions renvoyer cette motion, si cela est possible, à la commission sociale et de la jeunesse. Nous invitons les autres groupes à faire de même.

Préconsultation

M^{me} Michèle Künzler (Ve). J'adhère tout à fait aux propos de M^{me} Keller Lopez. Je pense aussi qu'il faut voir le problème de manière plus large. Nous avons déjà présenté le 17 juin 1998 la motion N° 326, intitulée «Un lieu pour les habitants du quartier de la Concorde», demandant une évaluation et une planification des besoins socioculturels dans ce quartier. Cette motion est toujours en suspens, parce que, en fait, un certain travail entre conseillers administratifs n'a pas été fait. En effet, les planifications sont prêtes dans le département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, mais celui-ci attend les informations des conseillers administratifs à la tête des départements des affaires culturelles, des affaires sociales, des écoles et de l'environnement, ainsi que des sports et de la sécurité, afin d'avoir un panel de tout ce qui existe dans les quartiers. On verrait ainsi également ce qu'il y manque.

Actuellement, on va souvent donner, dans l'urgence, à ceux qui crient le plus fort, mais on ne regarde pas ce qui existe dans chaque quartier. J'avais déposé la motion N° 326 au moment de l'affaire de la villa La Concorde; le quartier de la Concorde ne dispose encore pour le moment d'aucun équipement socioculturel. C'est pareil pour tous les nouveaux quartiers situés au-dessus de l'avenue Giuseppe-Motta et qui se sont beaucoup développés. En fait, tous les nouveaux quartiers sont désavantagés, parce que l'on se préoccupe bien tard d'y installer ce genre d'équipements.

M. Manuel Tornare, conseiller administratif. Je ne vais pas revenir sur ce qui s'est passé avec Mottattom. Bien que je n'aie pas pu regarder TV Léman bleu, je crois en effet que le conseiller administratif Ferrazino vous en a parlé lors de la séance plénière d'hier soir.

En revanche, en ce qui concerne les quartiers de Vermont et du Grand-Pré – comme d'autres d'ailleurs, et je répondrai à M^{me} Künzler dans un instant concernant la villa La Concorde – il ne faut pas dire que le Conseil administratif n'a pas fait d'évaluations. Que ce soit mon prédécesseur, M. Rossetti, ou la FASE (Fondation genevoise pour l'animation socioculturelle), laquelle s'occupe également de cela, toutes sortes de structures, d'organismes et d'institutions ont mené des évaluations. Bien évidemment, cela coûte cher, et nous avons bien évidemment transmis ces besoins au département de M. Ferrazino, qui en tient compte. Cela va de soi.

En ce qui concerne ces quartiers et l'intervention de M^{me} Künzler (*M^{me} Künzler bavarde*) – mais elle n'écoute pas – vous savez très bien que le Conseil administratif a maintenu dans le plan financier quadriennal le transfert du Service des

espaces verts et de l'environnement de Beaulieu aux Bornaches, à Certoux. Pourquoi? Pour envisager la création d'une maison de quartier à la villa Baulacre ou à Beaulieu; il faudra que nous choisissons. Je préférerais que ce soit à la villa Baulacre pour que nous puissions réaliser le projet qui me tient à cœur, c'est-à-dire conserver une partie des serres à Beaulieu et les mettre à la disposition de la population et des petits enfants pour une sorte d'initiation à la botanique et d'éducation par rapport à la nature. Cela correspond aux projets que nous voulons entreprendre prochainement au niveau de la petite enfance. Nous pourrions donc avoir sous la main des serres à disposition.

Il y a aussi l'Association Préambule, que ceux qui s'intéressent au socioculturel connaissent tous. Nous l'avons défendue en augmentant encore dernièrement les subventions qui lui sont allouées. Nous soutenons également la roulotte de l'Association pour l'animation des immeubles de Montbrillant.

Nous avons même accepté – M. Juon le sait – une demande de M. Moutinot concernant le cycle d'orientation en construction à Montbrillant. En général, pour les cycles d'orientation, ce n'est pas la Ville de Genève qui paie les places de jeu, mais, comme nous avons pris conscience qu'il existe certains besoins dans le quartier, nous avons accepté d'en payer une pour le cycle de Montbrillant, laquelle sera à la fois à la disposition des enfants et des adolescents. Vous voyez donc que nous prenons cela en considération.

M. Deuel a été chargé par mes soins de réfléchir également à l'évaluation des besoins. Il le fait de manière extrêmement efficace, comme vous le savez et quoi qu'en disent certains. Les travailleurs sociaux hors murs sont déjà sur place, et on me dit que leur action a déjà des résultats très positifs, pas seulement dans ce quartier. Dernièrement, une ancienne conseillère municipale et ancienne députée socialiste qui habite à Saint-Jean me disait qu'elle avait vraiment vu les résultats positifs de l'action des animateurs de rue, des travailleurs hors murs, dans ce périmètre-là. Il en va donc de même dans le quartier de Montbrillant.

En ce qui concerne maintenant la villa La Concorde, je vais répondre à M^{me} Künzler. Vous savez, Madame Künzler, que le Conseil administratif a tout récemment accepté de subventionner l'Association de La Concorde, laquelle vient de trouver de nouveaux locaux. Nous payons son loyer en attendant qu'il y ait une maison de quartier. Le Conseil administratif s'est beaucoup battu dernièrement pour qu'il y ait une nouvelle maison de quartier en face de la villa La Concorde, dans la villa Menu, qui est protégée et est aujourd'hui mise à l'inventaire; nous ne pouvons donc pas la démolir. L'hoirie Menu aimerait la vendre au Canton et à la Ville. Cette villa est située à la frontière entre la ville et Vernier. Dans un premier temps, le Conseil administratif de Vernier avait répondu positivement, mais, comme souvent avec lui, il y a des changements selon les saisons.

M^{me} Falquet, qui est aussi membres de la FASE, comme vous le savez, me dit malheureusement qu'il ne serait pas prêt à subventionner l'achat de cette maison, ce qui est assez regrettable.

Nous essayons donc de trouver d'autres solutions, comme partager l'achat de cette villa de manière égale entre la Ville et l'Etat; c'est ce que nous essayons de négocier avec M. Moutinot. Nous avons des contacts avec lui à ce sujet – et cela va dans le sens de M^{me} Künzler – afin que nous puissions créer une maison de quartier à cet endroit qui en a vraiment bien besoin, destinée à la fois aux jeunes, aux adolescents de Vernier et surtout de la ville de Genève.

Voilà, Mesdames et Messieurs, ce que je peux vous dire en résumé concernant l'évaluation des besoins dans les quartiers de Vermont et du Grand-Pré. Il est vrai que cela n'est pas facile. Cela passe aussi par vous, parce que vous devrez bien un jour voter les crédits correspondants. Il vous faudra alors accorder vos paroles avec vos actes et vos votes. Je compte donc sur vous et je suis optimiste comme d'habitude!

Mise aux voix, la prise en considération de la motion est acceptée sans opposition (quelques abstentions libérales).

Mis aux voix, le renvoi de la motion à la commission sociale et de la jeunesse est accepté à la majorité (quelques oppositions et abstentions).

Le président. Nous continuons notre ordre du jour avec les points reportés hier.

6. Réponse du Conseil administratif à l'interpellation de M. Gérard Deshusses, développée le 27 juin 2000, intitulée: «Entretien de la promenade de Saint-Antoine» (I-22)¹.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Le Conseil administratif prend acte du contenu de cette interpellation proposant que les agents de ville infligent des amendes d'ordre aux propriétaires dont les chiens laissent des salissures sur la promenade de Saint-Antoine.

¹ Développée, 566.

Dans le cadre de leur activité d'ilotage, les agents de ville effectuent plusieurs fois par jour des rondes sur la promenade de Saint-Antoine et la fréquence de ces patrouilles a été augmentée ces derniers mois. Il va de soi qu'ils interviennent à l'encontre des propriétaires qui omettent de ramasser les déjections de leurs chiens en leur infligeant une amende.

Toutefois, la répression ne saurait constituer l'unique solution de ce problème, étant donné la difficulté de prendre sur le fait les propriétaires indisciplinés, la présence d'agents de ville en uniforme s'avérant dissuasive. Depuis de nombreuses années, les agents de ville s'efforcent de développer la prévention dans le cadre de la Journée d'information aux propriétaires de chiens, organisée en collaboration avec des associations canines.

Au nom du Conseil administratif

Le secrétaire général:
Jean Erhardt

Le conseiller administratif:
André Hediger

M. Gérard Deshusses (S). En préambule, j'aimerais dire que je suis quelqu'un qui se fâche très rarement et qui n'a pas la réputation d'être particulièrement irascible. Deuxièmement, je dois dire que j'aurais souhaité traiter cet objet hier, puisqu'il est signé par M. André Hediger et a, curieusement, été reporté parce que M. Manuel Tornare n'était pas là. Je dois dire que j'en suis d'autant plus désolé que M. Hediger n'est pas ici ce soir. J'ai justement des reproches à lui adresser, mais, si je les adresse à M. Tornare, j'aurai l'impression de lui passer un savon à lui alors qu'il ne le mérite pas. (*Rires.*)

Une voix. Il n'écoute pas!

M. Gérard Deshusses. Mais non, il n'écoute jamais, M. Tornare... parce qu'il est toujours distrait par M. Pierre Muller, que je salue et que je suis content de voir parmi nous. Mais je suis tellement fâché, Mesdames et Messieurs, que je vais quand même dire ce que je ressens. J'ai horreur d'être pris pour un imbécile! Figurez-vous que c'est vrai, je le sais: je suis un imbécile et, quand on me le dit, comme toute vérité qui blesse, celle-ci me blesse profondément.

Quand on me dit – je cite ce torchon que j'ai là devant les yeux – : «Il va de soi qu'ils...» – ils... qui, ils? Il s'agit des agents municipaux – «interviennent à l'encontre des propriétaires qui omettent de ramasser les déjections de leur chien en leur infligeant une amende», vous serez d'accord avec moi: on se paie ma tête! Cela, c'est extrêmement difficile à supporter. (*Signe de protestation de M. Tornare.*) Mais je sais, Monsieur Tornare, ce n'est pas à vous que je passe le savon, c'est à celui que vous remplacez, M. Hediger.

La moutarde ne me serait montée au nez que modérément s'il n'y avait eu que cela, mais figurez-vous que le troisième paragraphe mérite aussi que je vous le cite: «Toutefois, la répression ne saurait constituer l'unique solution de ce problème, étant donné la difficulté de prendre sur le fait les propriétaires...», etc. Mais je n'ai jamais demandé qu'on ne fasse que de la répression! Je travaille dans le domaine de l'éducation et j'ai toujours défendu l'idée que l'on devait éduquer les propriétaires de chiens, comme tout citoyen qui a parfois tendance à commettre des dégâts qu'il ne devrait pas commettre. Je n'ai pas demandé que de la répression, mais de l'encadrement; or la réponse de M. Hediger concerne uniquement la répression. Mais où en est-on? On se paie ma tête une première fois, on se paie ma tête une deuxième fois... la prochaine fois, ne me répondez pas! C'est mieux! (*Applaudissements.*)

7. Réponse du Conseil administratif à la motion de M^{me} Vanessa Ischi et M. Roger Deneys, acceptée par le Conseil municipal le 11 octobre 2000, intitulée: «Favorisons la biodiversité en ville: installons des nichoirs pour les oiseaux cavernicoles» (M-104)¹.

TEXTE DE LA MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à mandater le Service des espaces verts et de l'environnement pour l'installation et l'entretien de nichoirs pour oiseaux cavernicoles dans les parcs publics, en collaboration avec les associations spécialisées.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Le Conseil administratif est très sensible au maintien et au développement de la biodiversité en ville de Genève tant du point de vue de la faune que de la flore.

En ce qui concerne l'installation et l'entretien de nichoirs pour oiseaux dans les parcs publics, le Service des espaces verts et de l'environnement, les Conservatoire et Jardin botaniques et le Muséum d'histoire naturelle collaborent d'ores et déjà avec les associations spécialisées, notamment le groupement «Nos Oiseaux», le Centre ornithologique de réadaptation et plusieurs écoles primaires.

¹ Développée, 1917.

Le Conseil administratif souhaite étendre cette collaboration à l'ensemble des espaces verts municipaux.

Au nom du Conseil administratif

Le secrétaire général:
Jean Erhardt

Le conseiller administratif:
Manuel Tornare

M^{me} Vanessa Ischi (Ve). Nous remercions le Conseil administratif de sa réponse. Cependant, nous aimerions juste y ajouter quelque chose. Nous souhaitons que le Conseil administratif reprenne contact avec les associations de protection des oiseaux car, à notre connaissance, celle qui est dénommée «Nos Oiseaux» et le Centre ornithologique de réadaptation n'ont plus posé de nichoirs depuis plusieurs années. Ceux qui ont été posés à l'époque de la collaboration avec la Ville ont pour la plupart été détruits et sont donc inutilisables pour les oiseaux.

Nous demandons aussi que le Conseil administratif nous présente un bilan des nichoirs qui restent et nous dise combien de nichoirs il aura posé dans l'année.

Le président. Le Conseil administratif vous répondra ultérieurement.

8. **Réponse du Conseil administratif à la résolution de MM. Georges Breguet, Olivier Coste, M^{mes} Anne-Marie von Arx-Vernon, Renate Cornu, Eustacia Cortoreal, M. Pierre Maudet et M^{me} Marie Vanek, acceptée par le Conseil municipal le 15 novembre 2000, intitulée: «Soutien à la candidature genevoise concernant le Forum permanent pour les affaires autochtones» (R-30)¹.**

TEXTE DE LA RÉOLUTION

La Ville de Genève – Conseil municipal et Conseil administratif – soutient activement l'installation du Forum permanent pour les affaires autochtones à Genève.

¹ Développée, 2231.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Le Conseil administratif partage l'avis du Conseil municipal et a adressé, en date du 22 novembre 2000, une lettre au Conseil d'Etat pour lui faire part du soutien de la Ville de Genève à la candidature de Genève pour accueillir le Forum permanent des peuples autochtones en faisant valoir les arguments énoncés dans la résolution N° 30 du Conseil municipal et en se référant également à la résolution N° 428 votée le 27 octobre 2000 par le Grand Conseil.

En outre, le Conseil administratif a attribué le 6 décembre 2000 une aide financière de 15 000 francs au Centre de documentation, de recherches et d'informations des peuples autochtones (doCip) pour favoriser en 2001 la publication du bulletin *Update/Informativo*. Le Département cantonal de l'économie, de l'emploi et des affaires extérieures a pour sa part attribué un montant de 20 000 francs à ce projet.

Au nom du Conseil administratif

Le secrétaire général:
Jean Erhardt

Le maire:
Alain Vaissade

Le président. Nous reprenons maintenant notre ordre du jour au point où nous l'avons laissé hier.

9. Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition intitulée: «Finalisation de la Maison des associations» (P-16 A)¹.

Rapporteur: M. Roman Juon.

La pétition a été renvoyée par le Conseil municipal à la commission des pétitions, pour étude, le 18 décembre 1999.

Elle a été traitée sous la présidence de M^{me} Marie Vanek lors des séances des 20 et 27 mars, 17 avril et 25 septembre 2000.

Les notes ont été prises par M^{me} Ursi Frey.

¹ «Mémorial 157^e année»: Commission, 2815.

Audition des pétitionnaires

MM. de Battista, directeur de la Fondation pour l'expression associative, et Fattorini, membre du conseil de fondation, exposent leur pétition.

Une importante documentation et un plan de l'îlot Savoises/Vieux-Billard sont distribués.

M. Fattorini remercie la commission de l'avoir invité et signale que l'acte d'acquisition du rez-de-chaussée et du sous-sol, grâce à la dotation, fait partie du dossier. Suite à une audition par le Conseil administratif, en février, celui-ci est favorable à une entrée en matière pour un montant de 1,5 million de francs en vue de financer le projet si l'Etat participe par un apport supplémentaire concernant l'aménagement.

M. de Battista explique ce qui a été mis en place depuis l'octroi de 1,2 million de francs pour l'acquisition du rez-de-chaussée et du sous-sol: le projet est une réussite et 44 associations se sont déjà installées dans les locaux. On voit que les moyens mis à disposition ont été utilisés comme prévu et qu'il y a une réelle nécessité pour un tel lieu (il existe déjà une liste d'attente de 22 associations). Il est proposé de continuer le développement des lieux en parallèle avec l'Etat. Pour ce faire, il est nécessaire de disposer du bâtiment pour y installer des bureaux, l'entrée principale et une petite cuisine afin de créer un lieu de convivialité lors des assemblées générales (seuls le rez-de-chaussée et le premier étage sont concernés).

Une commissaire demande ce qui est prévu dans les autres étages.

M. Fattorini répond qu'il est prévu de créer des logements, gérés éventuellement par une fondation HBM, mais de façon indépendante par rapport à la Maison des associations.

La commissaire pense que la Ville de Genève pourrait y aménager des appartements, vu qu'elle a acquis le bâtiment.

Pour M. Fattorini, cette possibilité existe, mais elle n'entre pas dans le cadre des 1,5 million de francs concernant le rez-de-chaussée et le premier étage de l'immeuble. En cas d'intérêt de la Ville de Genève pour ces appartements, il faudrait que la Gérance immobilière municipale s'en occupe.

La même commissaire aimerait savoir quelle demande a été adressée au Grand Conseil.

M. Fattorini répond que la demande concerne l'aménagement du premier étage où se trouvent déjà 17 associations depuis septembre dernier. Un prix associatif modéré a été fixé comme loyer; il équivaut à une légère perte pour la fondation.

Un commissaire remarque que la lettre du Conseil administratif signale que l'apport de la Ville de Genève dépend d'un vote du Conseil municipal. Il se demande pourquoi une pétition a été lancée alors que le Conseil administratif a accepté d'entrer en matière. D'autre part, il aimerait visiter les lieux.

M. de Battista invite la commission à venir pour mieux comprendre ce projet assez complexe et également par rapport aux travaux; il est important qu'elle connaisse la situation. Il signale qu'un crédit de 2 millions de francs a été obtenu de la Banque alternative, mais ce montant est insuffisant.

Un commissaire comprend que le Conseil administratif envisagerait un engagement à hauteur de 1,5 million de francs pour l'acquisition du rez-de-chaussée et du premier étage. Il aimerait savoir pourquoi une aide a été sollicitée auprès de l'Etat.

M. Fattorini dit que des contacts existent pour la prise en charge par une fondation et que «l'un ne peut pas se faire sans l'autre».

M. de Battista ajoute que le propriétaire n'a pas voulu de «séparation d'avec le reste». Il a donc fallu trouver une solution avec un privé, mais cela n'est pas possible. Un contact avec la BCGe n'a pas abouti, même si le bâtiment est intéressant du point de vue financier: le revenu des loyers est estimé à 213 000 francs. Il existe la possibilité que l'Etat apporte 20% pour finaliser le projet, mais il manque toujours des fonds propres. L'Office cantonal du logement a contrôlé l'immeuble et l'a trouvé sain. Les pétitionnaires ont donc de bons espoirs pour réaliser leur projet.

Une commissaire a lu qu'il est question de revoir le coût, de 1,2 ou 1,5 million de francs, à la baisse. Elle demande de préciser des chiffres.

M. de Battista répond que les architectes ont annoncé un montant de 500 000 francs pour les immeubles du 11 au 17, rue des Savoises, mais l'enveloppe globale serait de 1,2 million de francs pour l'ensemble de cette rénovation moyenne. Une rénovation légère a déjà été entreprise, mais le rez-de-chaussée doit être aménagé. Au premier étage travaillent des bénévoles, afin de réduire le coût.

Un commissaire trouve la liste des locataires intéressante et aimerait savoir selon quels critères ils sont sélectionnés.

Le 27 mars, la commission s'est rendue à la rue des Savoises pour visiter les locaux anciennement occupés par le quotidien *La Suisse*.

Le 17 avril 2000, la commission a décidé à l'unanimité de suspendre la pétition, le Conseil administratif ayant informé qu'il allait faire une déclaration au sujet de la Maison des associations lors de la prochaine séance du Conseil municipal.

Les commissaires ont reçu de M. de Battista un plan financier.

Un commissaire informe que le Conseil administratif envisage d'octroyer un montant de 1,5 million de francs, selon le plan d'investissement quadriennal (rubrique 64.20).

Le 25 septembre 2000, sous la présidence de M. A. Marquet, la commission a décidé de classer la pétition N° 16, puisqu'elle a obtenu satisfaction de la part du Conseil administratif.

La concrétisation de la pétition et son financement devront être décidés par une autre instance du Conseil municipal.

Le classement est adopté par 8 oui et 6 non.

Annexe: texte de la pétition.

Proposition: aménagement urbain entre l'avenue Wendt et la route des Franchises

La parole n'étant pas demandée en premier ni en deuxième débat, les conclusions de la commission des pétitions demandant le classement de la pétition sont mises aux voix; elles sont acceptées à l'unanimité.

10. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 698 250 francs pour l'étude des mesures d'aménagement urbain entre l'avenue Wendt, les rues de Bourgoigne, des Franchises, Edouard-Rod et Liotard (PR-48 A)¹.

Rapporteur: M^{me} Monique Guignard.

La commission de l'aménagement et de l'environnement a examiné la proposition N° 48 et s'est réunie à deux reprises les 3 octobre et 28 novembre 2000, sous la présidence de M^{me} Rys. Les notes de séances ont été prises par M^{me} Yvette Clivaz Beetschen que nous remercions vivement.

Rappel de la proposition

Le 27 janvier 1998, le Conseil municipal a accepté un crédit de 40 000 francs pour un premier examen des mesures de modération de la circulation, parallèlement au préavis favorable accordé au projet de plan localisé de quartier (PLQ) N° 28783-231, délimité par les rues Edouard-Rod, Soubeyran et l'avenue Soret, section Petit-Saconnex, feuille 33 du cadastre communal.

Par ailleurs, ce même 27 janvier 1998, le Conseil municipal a accepté les conclusions du rapport N° 324 A de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la pétition N° 49 du Groupement des intérêts de Vieusseux demandant la mise en zone résidentielle de l'avenue Edouard-Rod et la création d'une traversée piétonne.

Le préavis municipal au projet de plan localisé de quartier a été rejeté par référendum lors de la votation populaire du 27 septembre 1998. Néanmoins, les autorités municipales et les associations locales ont souhaité poursuivre le processus d'analyse des conditions de cheminement et de modération de la circulation dans le quartier.

¹ «Mémorial 157^e année»: Proposition, 4316.

Proposition: aménagement urbain entre l'avenue Wendt et la route des Franchises

Les services techniques de la Ville de Genève et du Département de justice et police et des transports ont rencontré les associations locales d'habitants et de parents d'élèves à plusieurs reprises pour établir un programme d'interventions en matière de circulation et d'aménagement urbain, à court et à long terme.

Les propositions qui nécessitent uniquement des mesures de circulation réalisables à court terme sont déjà en cours de mise en œuvre.

Les propositions qui nécessitent des mesures de circulation et d'aménagement urbain plus complexes, à moyen terme, font l'objet de la présente demande de crédit d'étude.

Récapitulation des frais d'étude et d'information publique

<i>Aménagement urbain</i>	Fr.
– Aménagements liés à la création d'une «zone 30 km/h» (10 000 francs par aménagement)	40 000
– Aménagements en faveur des cheminements piétonniers (5 000 francs par aménagement)	80 000
– Aménagements aux abords de l'école des Franchises	25 000
– Aménagement du centre du quartier, avenue Ernest-Pictet et rue Edouard-Rod	100 000
– Aménagement de la route des Franchises	400 000
<i>Information publique</i>	<u>20 000</u>
Sous-total I:	665 000
55 Prestations du maître de l'ouvrage	
Honoraires de promotion	
– aménagement urbain (5% du sous-total I)	<u>33 250</u>
Total du crédit demandé	698 250

Séance du 3 octobre 2000, audition du magistrat et des Services de l'aménagement

La commission a auditionné M. Christian Ferrazino, conseiller administratif, accompagné de M. Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public, et M. Alexandre Prina, ingénieur en transport du Service d'aménagement urbain.

M. Ferrazino rappelle que des mesures avaient été retenues dans le cadre d'un projet et que le Conseil municipal avait préavisé favorablement un PLQ qui, à la suite d'une votation populaire en septembre 1998, avait été rejeté. Ils

Proposition: aménagement urbain entre l'avenue Wendt et la route des Franchises

ont néanmoins poursuivi la réflexion pour aboutir sur une étude technique qui permet de répondre à un certain nombre de questions. Ils ont mené une large concertation avec les intervenants et se sont réunis à six reprises. Les mesures proposées visent à créer une zone 30 km/h avec des aménagements en faveur de cheminements piétonniers, la création d'un nouveau passage protégé, d'une piste cyclable le long de la route des Franchises et de places de stationnement pour les résidents.

M. Prina explique qu'un certain nombre de mesures de modération du trafic assez simples, comme d'alterner le stationnement tout en conservant le nombre de places ou la création d'un passage piétons, peuvent être prises sur le budget courant du service mais qu'il y a, par contre, des mesures à plus long terme, comme l'introduction de la zone 30 km/h, l'amélioration du centre de quartier, l'aménagement de trottoir qui doivent faire l'objet d'une demande de crédit.

Les questions

La zone 30 km/h

Il est rappelé qu'à Carouge l'expérience de la zone 30 km/h n'a pas été appréciée.

M. Gfeller indique qu'il y a eu des études qui ont été faites dans les pays du nord pour justifier ces mesures de zones 30 km/h. Il pense qu'il serait intéressant de revenir dans un quartier de Genève, deux ans après, pour voir quel est le comportement du conducteur et savoir si la zone est respectée.

M. Prina signale que l'Office fédéral recommande de suivre ces zones 30 km/h pour vérifier que les aménagements proposés sont adéquats.

Pourquoi le quartier de Vieusseux-Villars-Franchises, actuellement en zone résidentielle, sera affecté en zone 30 km/h?

M. Prina indique que les habitants ont préféré avoir des passages piétons à des endroits bien précis, alors que dans les rues résidentielles l'on peut traverser partout.

Les pistes cyclables à contresens

Plusieurs commissaires les jugent dangereuses et s'inquiètent de telles propositions que ce soit à cause des voitures mal stationnées ou en raison de l'inadvertance des conducteurs se trouvant face à face avec des cyclistes venant en sens inverse.

Proposition: aménagement urbain entre l'avenue Wendt et la route des Franchises

M. Prina répond que les contresens cyclables sont possibles pour autant que les gabarits de 3,60 m le permettent en zone 30 km/h. Il précise que des aménagements sont à prévoir pour sécuriser ces déplacements. Il pense qu'il y a un contrôle à faire par la gendarmerie.

Double sens rue Liotard

La prévision d'un double sens à la rue Liotard ne deviendra-t-il pas une façon de court-circuiter les feux?

M. Prina indique que c'est un problème qui n'est pas encore tranché car cette proposition n'est pas encore acceptée par l'ensemble des associations.

L'étude et son coût

Une étude au vu du document remis aux commissaires est-elle nécessaire?

M. Gfeller explique que ce genre de travail permet d'avoir une meilleure connaissance du quartier en ayant différents contacts avec les intéressés et permet de proposer des mesures de circulation de premier degré.

Quelle est l'étude prévue pour la somme de 600 000 francs? Ce coût semble élevé.

M. Gfeller nous dit que ce qui est coûteux pour la zone 30 km/h ce ne sont pas forcément les mesures mises en place mais la réflexion préalable et nécessaire visant à trouver la meilleure et la plus efficace des mesures.

La somme de 400 000 francs vouée à l'étude de la route des Franchises est jugée fort onéreuse.

Ce montant est destiné, entre autres, à l'introduction de la ligne de trolleybus N° 10 à la route des Franchises; il est ainsi nécessaire de procéder à des analyses pour cette mise en place ainsi que d'étudier la stabilité de la route. Dans ce crédit, il est également prévu d'introduire des giratoires Rod/Soret/Franchises et Franchises/Vaucher.

Séance du 28 novembre 2000, discussion de la commission

La commission s'est penchée sur les problèmes que créent déjà les aménagements du quartier et se demande s'il faudrait déjà évoquer le sens dans laquelle l'étude doit s'orienter pour ne pas se retrouver face à une proposition à venir pour effectuer des travaux bien déterminés et ainsi ne pouvoir plus faire marche arrière.

La rue Edouard-Rod, comme le mentionne le projet d'arrêté, avait fait l'objet d'une pétition des habitants (N° 49) qui demandait qu'elle soit mise en rue

Proposition: aménagement urbain entre l'avenue Wendt et la route des Franchises

résidentielle; elle a été mise en rue à double sens avec des stationnements alternés, ceux-ci évidemment mal respectés et masquant la visibilité pour les piétons désirant traverser, empêchant également le passage des véhicules de sécurité, etc.

La mise en place de piste cyclable dans des endroits, à notre avis, inaccoutumés, telle que celle prévue dans le quartier de Vieusseux ainsi que la mise en zone 30 km/h – alors que celle-ci est en zone résidentielle donc 20 km/h – ne correspond pas à la demande de la motion N° 10 pour la sécurité des enfants dans le quartier.

Le crédit demandé pour ces études, hormis celui concernant l'aménagement de la route des Franchises, n'étant pas très élevé, certains commissaires estiment qu'il n'est donc pas nécessaire d'effectuer des auditions. Il faudra se pencher sur ces problèmes lorsque que la proposition pour les travaux définitifs sera demandée. Un vote a été fait sur la possibilité d'entendre diverses associations. Les auditions ont été refusées par 5 non (1 S, 1 AdG/SI, 2 Ve, 1 AdG/TP), 5 oui (2 DC, 1 R, 2 L) et 1 abstention (AdG/TP).

Le vote

La commission a accepté cette proposition par 6 oui (1 S, 1 AdG/SI, 2 Ve, 2 AdG/TP), 3 non (2 L, 1 DC) et 2 abstentions (1 R, 1 DC).

En conséquence la commission de l'aménagement et de l'environnement vous recommande d'accepter le projet d'arrêté. (*Voir ci-après le texte de l'arrêté adopté sans modification.*)

M^{me} Monique Guignard, rapporteur (AdG/TP). Résidant dans un quartier proche du lieu qui nous préoccupe, je ne peux que me réjouir de cette proposition. Toutefois, puisqu'une étude a déjà été menée dans ce sens et que plusieurs aménagements à court terme ont été réalisés, je désire revenir sur quelques points qui me paraissent importants.

En principe, les mesures de circulation prises afin d'enrayer la vitesse dans le quartier Vieusseux-Villars-Franchises sont bonnes, mais, malheureusement, la réalité est quant à elle plus nuancée. Le contresens instauré à la rue Edouard-Rod avec des places de stationnement alternées engendre des situations que l'on peut aisément qualifier de dangereuses, du fait du non-respect de la signalisation par les automobilistes. Même si cette situation n'est pas propre au quartier concerné, le stationnement des véhicules hors des cases de parcage peut quelquefois mettre en péril les personnes empruntant ce tronçon. Il est bien clair que, en raison du mauvais stationnement des véhicules et de la diminution de l'espace disponible

Proposition: aménagement urbain entre l'avenue Wendt et la route des Franchises

qui en découle, l'accès pour les différents services d'urgence est perturbé. Je vous rappelle, concernant ces derniers, que la rapidité de leur intervention est primordiale pour la sécurité des habitants.

Ce problème est fortement aggravé à la hauteur du stop de la rue Liotard, où l'ancien marquage n'a pas été corrigé et dépasse de près d'un mètre sur la rue Edouard-Rod. Il est également critique pour les piétons au débouché de la rue Ernest-Pictet. Le passage pour piétons a été déplacé, mais le rabaissement du trottoir n'a malheureusement pas suivi. Par conséquent, les personnes désirant emprunter ce rabaissement n'ont plus qu'à enjamber les voitures! Quand on pense que ce quartier est peuplé de jeunes mamans avec poussettes, qu'il s'y trouve une maison pour personnes âgées et que ces dernières ont souvent beaucoup de mal à se déplacer ou sont contraintes de se mouvoir en chaise roulante, que le principal magasin se trouve de l'autre côté de la rue, on peut imaginer les difficultés rencontrées par ces personnes. Dans le but de gagner du temps, il est peut-être judicieux d'effectuer certains aménagements à court terme, mais il est nécessaire que cela ne soit jamais au détriment de la sécurité.

L'installation des pistes cyclables dans ce quartier soulève également quelques questions. Pour rester dans le contexte de cette proposition, la piste déjà tracée à la rue Soubeyran est dangereuse. Aménager une piste cyclable dans une rue marquant une courbe au milieu et masquant la visibilité des usagers est un non-sens. Le fait d'envisager, dans l'étude en cours, une nouvelle piste à contresens dans le quartier de Vieusseux est une aberration totale lorsque l'on connaît déjà la largeur disponible pour le passage des véhicules. Si cette piste devait être réalisée, il va de soi que les places de stationnement, déjà peu nombreuses dans le quartier, devraient être supprimées, ce qui amènerait encore davantage les automobilistes à enfreindre les lois en stationnant leur véhicule hors des limites autorisées, provoquant ainsi l'insécurité des habitants. Cet aménagement ne répondrait en tout cas pas à la motion M-10 pour la sécurité des enfants à proximité de l'école des Franchises, puisqu'elle amènerait des obstacles supplémentaires et demanderait plus d'attention à ceux qui veulent traverser une route à l'intérieur de ce quartier.

De plus, la vitesse est limitée en ce moment à 20 km/h dans ce périmètre, comme dans une zone résidentielle, mais il est prévu de le faire passer en zone à 30 km/h.

Il a été dit que les habitants du quartier seront consultés lors de l'établissement de certains aménagements. Ce ne sont malheureusement que les associations qui sont consultées, et celles-ci représentent un pourcentage limité des résidents. C'est pour cela que, quand j'ai entendu dire en commission que les habitants de ce quartier étaient satisfaits de la réalisation déjà effectuée, j'ai pensé que ces renseignements n'avaient pas été recueillis dans le quartier concerné.

Que ce soit en discutant avec les habitants, les patrouilleuses scolaires, les services d'urgence et, pourquoi pas, la Division de la voirie, vous vous apercevrez rapidement que cette réalisation ne fait pas l'unanimité. Comme il y a déjà quelque temps que j'ai déposé mon rapport, plus les mois passent et plus j'entends se manifester des oppositions à ces aménagements. Ne faudrait-il pas, de temps en temps, opérer un sondage auprès des habitants?

Le rapport, établi par une entreprise de professionnels, que nous avons reçu à la commission et qui mentionne les travaux déjà réalisés à court terme par la Ville démontre pour moi une méconnaissance totale des lieux. Comment peut-on se méprendre à ce point? Ce projet est parfait en théorie, mais qu'en est-il de la pratique? Le vote de la commission prouve qu'il subsiste un certain malaise lorsqu'il s'agit de voter des crédits d'études pour lesquels nous ne pouvons donner de directives ou demander dans quel sens doivent se diriger lesdites études. Une fois l'étude menée, il est toujours difficile de revenir en arrière en indiquant que nous ne désirons pas tel ou tel aménagement ou que nous aurions préféré un tout autre projet. Redemander une étude coûte cher à la Ville, donc à la population, et les projets en seraient également retardés.

Je terminerai mon intervention en demandant que la future étude tienne compte de ces remarques et que l'on arrête de vouloir faire à tout prix du nouveau pour la sécurité si c'est pour reporter le danger ailleurs. Je vous propose donc de voter le projet d'arrêt et je me réjouis de voir la proposition définitive concernant ces aménagements.

Premier débat

M. Sami Kanaan (S). Le groupe socialiste est évidemment très satisfait de pouvoir voter ce soir ce crédit d'étude, lequel récupère en quelque sorte l'un des volets les moins contestés du PLQ de l'époque sur la rue Soubeyran qui avait malheureusement échoué en votation populaire. Nous espérons que ce volet-là au moins recueillera les voix favorables d'une majorité.

J'aimerais exprimer mon étonnement devant le fait que, une fois de plus, les représentants de l'Entente se soient abstenus ou aient voté contre ce qui leur était proposé en commission. Il me semble en effet que ce sujet relève vraiment de la sécurité et de la qualité de vie des habitants du quartier Vieusseux-Villars-Franchises, et qu'il devrait transcender les frontières partisans gauche-droite. Néanmoins, les membres de l'Entente font évidemment ce qu'ils veulent.

J'aimerais surtout souligner un problème de méthode de travail, et je regrette d'ailleurs que le magistrat responsable du dossier ne soit pas là. Pour les habitants et tous les autres acteurs impliqués dans la concertation – nous saluons malgré

Proposition: aménagement urbain entre l'avenue Wendt et la route des Franchises

tout les efforts faits dans ce sens par le département – il n'est pas toujours aisé de savoir, de leur point de vue, à quel niveau de procédure l'on se situe. Dans notre jargon, il est question de crédits d'études, de construction ou d'aménagement proprement dits, de recommencer la concertation après le préavis négatif sur le PLQ et ainsi de suite. Ce sont toutes sortes de considérations que je qualifierai de méthodologiques et de technocratiques, que nous maîtrisons à peu près – et encore, cela dépend des jours – mais qui ne sont pas forcément très transparentes pour les habitants.

A ce stade des délibérations, une majorité de la commission a donc refusé de procéder à certaines auditions, non pas parce qu'elle ne voulait pas associer les habitants à la réflexion, mais vraiment parce que ce n'était pas le moment adéquat. Cela dit, ce choix peut être mal compris à l'extérieur, et je crois que le Conseil administratif aurait intérêt – parce que cela ne concerne pas uniquement le département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, mais l'ensemble des départements, puisque la concertation a lieu à propos de très nombreux autres dossiers – à établir une sorte de charte de la concertation avec des règles du jeu permettant d'expliquer très clairement à n'importe quel acteur, habitants, commerçants ou associations diverses, comment cela fonctionne. En effet, je crains fort que, en ce moment, les gens ne comprennent pas comment fonctionne la concertation, et c'est fort regrettable vu les efforts fournis dans ce domaine.

M^{me} Vanessa Ischi (Ve). Les Verts sont favorables à l'ouverture de ce crédit. Cependant, nous aimerions que la question de mise en zone à 30 km/h dans certaines parties du quartier Vieusseux-Villars-Franchises actuellement en zone résidentielle soit étudiée en collaboration avec les associations des habitants du quartier. Nous sommes également opposés à la suppression du sens unique de la rue Liotard. En effet, nous craignons que cette rue ne soit utilisée par les véhicules cherchant à éviter les feux en bas de la rue de Meyrin, créant ainsi un trafic vraiment désagréable pour les habitants.

M. Jean-Pierre Oberholzer (L). Cette proposition de crédit de 700 000 francs – il s'agit d'un crédit d'étude, je vous le rappelle – que le Conseil administratif veut nous faire voter ce soir part certes d'une bonne intention, puisque nous parlons maintenant de sécurité: celle des habitants, celle qui est liée au déplacement des piétons et peut-être des cyclistes, ainsi que celle de tous les usagers de la route.

Néanmoins, je tiens à rappeler ici que, lorsque nous avons adopté le plan localisé de quartier Rod-Soret-Soubeyran et alors qu'était prévue une urbanisa-

tion supplémentaire de ce périmètre, nous avons donné suite aux demandes exprimées dans la pétition y relative, signée par ses habitants et chapeauté par notre ancien collègue Albert Knechtli. La votation populaire n'a pas voulu de cette urbanisation supplémentaire, et c'est plutôt le *statu quo*, voire peut-être la construction de villas jumelles, qui va être de mise dans ce périmètre. Il ne s'agira certes pas des immeubles de trois étages sur rez initialement prévus, ni des nuisances – ainsi sont-elles appelées par certains – provoquées par les gens qui auraient eu l'idée stupide et saugrenue de vouloir avoir une voiture dans le garage au-dessus duquel ils habitaient.

Nous sommes un peu surpris de la demande de crédit d'étude présentée maintenant, puisqu'une partie du projet n'a pas été et ne sera jamais réalisée. C'est surtout le montant de ce crédit qui nous laisse pantois. En effet, 700 000 francs pour étudier des normes de sécurité, nous trouvons cela un peu cher, d'autant plus que, à la commission de l'aménagement et de l'environnement, nous avons reçu un document fort bien fait qui parle d'une étude déjà réalisée sur la sécurité des transports dans le quartier. Si nous utilisons à peu près le même ratio que sur les crédits d'études concernant la construction, nous pouvons envisager que nous allons avoir prochainement une demande de crédit d'aménagement qui va s'élever à environ 7 ou 8 millions de francs pour sécuriser les trottoirs et les passages piétons dans ce quartier.

Pour toutes ces raisons, le groupe libéral trouve que ce projet est trop cher et inapproprié. Tout en restant attachés à la sécurité des usagers de la route quel que soit le quartier de Genève, nous sommes amenés à refuser les propositions et donc le projet d'arrêté de la proposition PR-48.

M. Daniel Sormanni (S). Je dirai juste quelques mots, étant l'auteur, avec mon ex-collègue Albert Knechtli, de la motion N° 356 concernant le quartier de Vieuxseux que j'habite également. J'aimerais quand même rappeler que celle-ci date de 1998. C'était effectivement suite au refus du plan d'aménagement Edouard-Rod/Soret/Soubeyran que cette problématique avait été reprise et qu'il a finalement fallu, hélas, attendre l'automne 2000 pour recevoir une proposition de crédit d'étude émanant du Conseil administratif – ce dont nous le remercions, mais enfin, nous aurions été en droit d'attendre de sa part qu'il se montre quand même un petit peu plus rapide.

C'était le Conseil administratif précédent, mais je constate tout de même que nous sommes aujourd'hui en 2001, et que nous en sommes à discuter pour savoir si oui ou non nous allons voter le crédit d'étude pour la réalisation de ces aménagements. Celle-ci n'est donc pas encore pour demain – ce sera peut-être pour après-demain, parce que cela va encore durer un certain temps.

Proposition: aménagement urbain entre l'avenue Wendt et la route des Franchises

Pour ma part, je voulais quand même souligner que les habitants réclament depuis plusieurs années maintenant que quelque chose soit entrepris dans le quartier. Au lieu de cela, un certain nombre de mesures ont bien été prises, mais elles ne vont pas vraiment dans le bon sens – c'est un jeu de mots, puisque la rue Edouard-Rod a été mise en double sens sur toute sa longueur, alors qu'elle ne l'était que très partiellement il n'y a pas si longtemps que cela. Je peux vous dire, habitant le quartier et empruntant ladite rue assez fréquemment, à savoir tous les jours, qu'elle est extrêmement dangereuse, avec le stationnement alterné, les cyclistes et les voitures qui arrivent à peine à s'y croiser.

Le projet de crédit d'étude ne prévoyant visiblement pas d'autre mesure en ce qui concerne cette rue Edouard-Rod, j'invite tout à fait amicalement le Conseil administratif à bien consulter les associations du quartier et à bien examiner, si possible, une autre solution que de laisser la rue Edouard-Rod en double sens. Celle-ci devrait correspondre davantage à la pétition des habitants qui demandait la mise de cette rue extrêmement dangereuse en zone résidentielle.

Je vous invite évidemment à voter ce crédit d'étude, mais je demande au Conseil administratif de consulter les associations et de revenir rapidement nous présenter un projet qui aille dans leur sens, de façon à enfin sécuriser ce quartier.

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). Il est vrai que, lorsque la commission a étudié cette proposition, un certain nombre d'interrogations ont été exprimées. Moi-même, j'étais assez sceptique par rapport aux différentes études réalisées au département de l'aménagement, des constructions et de la voirie.

Je prends un exemple. Nous étudions en ce moment le projet très important concernant les cheminements piétonniers au niveau de l'ensemble de la ville de Genève, afin d'avoir une vision du problème par rapport à certains secteurs, certains quartiers où vous habitez. Nous avons réussi au bout d'un certain temps à savoir que cela coûterait au total 80 millions de francs en quinze ans! Par conséquent, nous nous demandons dans quelle mesure les propositions y relatives seront réalisées. Qu'est-ce qui sera accepté, qu'est-ce qui sera refusé? On n'en sait rien!

Si nous revenons maintenant à la proposition PR-48 où il est demandé un crédit d'étude de près de 700 000 francs, on peut se demander quel en sera l'aboutissement. Je comprends M^{me} le rapporteur: il n'est pas facile de pouvoir informer justement les habitants du quartier Vieusseux-Villars-Franchises et le Conseil municipal.

Une autre interrogation intervient maintenant, Mesdames et Messieurs. Suite à l'article de la *Tribune de Genève* et à une décision populaire dans une commune

du canton de Genève – Chêne-Bourg, pour ne pas la citer – il y a eu un référendum, le peuple s'est prononcé très clairement et tout a été balayé vendredi! Alors, moi, je m'interroge, maintenant, à propos de la commission de l'aménagement et de l'environnement. Lorsque celle-ci prend des décisions, que l'on y lance des idées, quel en sera le véritable résultat? Quel est l'avis des communes? Si, tout à coup, au niveau de l'application de ces décisions, le Département de justice et police et des transports ou le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement de l'État disent que cela ne va pas, quel sera le véritable résultat?

Il faut se poser la question ce soir: quel poids a l'avis d'une commune quand elle prend une décision concernant l'un de ses aménagements? Je peux répondre à cette question que, avec tout ce que nous avons vécu lors de l'affaire des Charmilles, par exemple, cela nous laisse très songeurs. Essayons d'aller de l'avant, mais, lorsque nous avons une proposition sur laquelle nous prononcer, il faut se demander quel en sera le résultat concret. Nous pourrions dire que ce n'est pas ce que nous avons discuté en commission. Et vous verrez, je ne me trompe pas de beaucoup!

M. Michel Ducret (R). On peut être tenté de voter en faveur de cette proposition, mais, mais, mais... Il est vrai que des modifications ont déjà été apportées dans le quartier, y compris le double sens de la rue Edouard-Rod. D'ailleurs, je m'étonne un peu. Il va de soi que cette rue ouverte au trafic dans les deux sens est dangereuse! Mais, cela, Mesdames et Messieurs, c'est de la modération du trafic efficace, telle qu'elle est souhaitée par l'actuelle majorité du Conseil municipal, tout à fait comme à la rue Lamartine qui, elle aussi, est dangereuse. Celle-ci est dangereuse pour les cyclistes qui sont amenés à rouler à contresens et pour les automobilistes, lesquels doivent faire attention à des priorités de droite qui ne sont pas visibles, parce que le stationnement des voitures est autorisé des deux côtés, et qu'ils doivent faire des zigzags sur une chaussée sinueuse. En termes de modération du trafic, le risque d'accident est bien plus efficace que la peur d'un gendarme qui n'est jamais là quand il faut, sauf quand c'est vous-même qui commettez une erreur au volant. C'est une première considération.

Et voici la deuxième: le projet présenté dans cette proposition coûte cher, trop cher par rapport à ce que l'on peut attendre comme aménagements dans ce quartier. A l'issue des travaux de la commission, je n'ai pas encore compris comment on pouvait justifier l'étude sur la rue des Franchises par le fait que l'on veut y faire passer le trolleybus N° 10 et qu'il est nécessaire de procéder à des analyses du sol pour cette mise en place, d'étudier la stabilité de la route... Mesdames et Messieurs, cela, c'est vraiment se moquer du monde! Depuis des années circulent à la rue des Franchises deux lignes d'autobus, véhicules du même poids que les futurs trolleybus de la ligne N° 10 qui passeront par là. Que le moteur soit Diesel

Proposition: aménagement urbain entre l'avenue Wendt et la route des Franchises

ou à entraînement électrique, cela ne change strictement rien au poids du véhicule. Alors, tout à coup, parce que l'on veut faire passer un trolleybus, il faut tout refaire et se poser des questions sur la stabilité du sol...

Il y a peut-être un problème de stabilité du sol, je veux bien, ainsi que des réaménagements de chaussée à faire en fonction d'une ligne de transports en commun plus importante qu'une ceinture, je veux bien également, mais il ne faut pas dire que c'est en raison des trolleybus que l'on doit refaire la chaussée. Je suis désolé, je trouve très maladroit de mettre sur le dos des transports publics des aménagements qui ne dépendent pas d'eux.

M. François Sottas (AdG/TP). J'aimerais revenir sur le double sens de la rue Edouard-Rod. Je crois que l'on a aménagé cela de manière rapide et peu réfléchie. C'est peut-être une mesure de restriction de la circulation, comme le dit M. Ducret, mais cette rue n'est pas aménagée de la même manière que la rue Lamartine. Cette dernière est à un seul sens pour les véhicules à quatre roues mais pas pour les vélos. Tout y a été prévu afin de pouvoir aménager des places de stationnement alternées avec des bordures, ce qui n'est pas le cas à la rue Edouard-Rod.

Cela rend cet endroit très dangereux, parce que certains véhicules se stationnent hors des cases prévues à cet effet et provoquent des embouteillages et des situations de vis-à-vis insupportables. Je crois que nous devons rapidement rétablir la situation de la rue Edouard-Rod telle qu'elle existait auparavant et reprendre l'étude pour y faire quelque chose de cohérent.

Cela fait des années que nous entendons dire que, pour le quartier Vieusseux-Villars-Franchises, tout est toujours trop cher. Mais quand on voit les aménagements qu'on nous y a faits – peut-être de manière provisoire – eh bien, là, en tout cas, on ne s'est pas foulés, et on a vraiment mis du bon marché pour un quartier populaire!

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je dirai deux mots sur la méthode utilisée, puisque certains ont laissé entendre tout à l'heure que nous aurions pu aller plus vite pour saisir votre Conseil municipal de cet objet, d'autres disant qu'il aurait au contraire fallu aller plus lentement pour développer une plus large concertation.

J'aimerais quand même vous dire qu'il faut être cohérents. De notre côté, nous avons mené cette large concertation – je vous rappelle que six séances de travail ont eu lieu avec les représentants des associations de quartier et des parents d'élèves, avec les services du Canton, l'OTC (Office des transports et de la circu-

lation) et les services de la Ville – pour examiner quel type de mesures feraient l'objet de la présente demande de crédit. C'est une chose que de vous saisir d'un crédit d'étude, mais encore faut-il savoir ce que nous allons vous demander d'étudier, or nous n'avons pas la science infuse! Je ne sais plus qui rappelait hier dans cette enceinte qu'il y avait autant d'architectes que de conseillers municipaux; je constate ce soir qu'il y a autant d'ingénieurs de la circulation que de conseillers municipaux. J'en prends acte.

Simplement, dans le cadre de ces travaux, nous souhaitons tout d'abord entendre le point de vue des gens qui habitent le quartier. La présente demande de crédit est fondée sur cette base ainsi que sur un certain nombre de propositions qui nous ont été faites, dont certaines ont pu être réalisées dans le cadre du budget ordinaire parce qu'elles sont peu coûteuses et répondaient à cette demande, et d'autres, à moyen ou long terme, nécessitent des études techniques préalables avant que nous puissions vous saisir d'une demande de crédit pour la réalisation. Voilà pour ce qui est de la procédure. Je crois effectivement que nous serions tous heureux d'aller plus vite, Monsieur Sormanni, mais nous avons d'abord voulu privilégier précisément cette concertation avec les principaux intéressés. Cela est peut-être dû aussi à la votation populaire à laquelle certains ont fait allusion tout à l'heure, ainsi qu'aux réactions des uns et des autres suite à ce verdict du souverain.

Pour notre part, nous sommes d'avis qu'il faut trouver dans tous les quartiers, y compris dans celui de Vieusseux-Villars-Franchises, des mesures visant à assurer les déplacements, à améliorer la qualité de vie. Cependant, comme dans tous les autres quartiers également, nous engageons au préalable un large processus de concertation pour savoir quel type de mesures nous allons préconiser. Vous constatez vous-mêmes, en fonction des différentes demandes de crédit qui vous sont soumises, que les mesures proposées sont de nature différente selon les quartiers. Cela s'explique, justement, par cette procédure de concertation préalable à laquelle nous nous livrons.

M. Lyon a fait allusion tout à l'heure aux dépenses découlant des options du plan piétons et qui, si j'ai bien compris, paraissent selon lui trop importantes. C'est un point de vue. Pour d'autres, ces dépenses ne sont pas suffisantes pour arriver à répondre à cette demande de plus en plus large dans la population, qui nous dit que pendant des décennies et des décennies nous avons fait d'énormes dépenses pour des routes, des ponts, des infrastructures liées à la voiture, et qu'il est peut-être temps aujourd'hui de renverser la vapeur et de faire en sorte d'offrir aux habitants des places réhabilitées et des rues mieux sécurisées dans les quartiers. C'est dans ce cadre-là que le plan piétons a été élaboré et c'est dans cet esprit également que des propositions vous sont faites pour l'ensemble des quartiers de la ville.

Proposition: aménagement urbain entre l'avenue Wendt et la route des Franchises

M. Roger Deneys (S). Je ne vais pas ajouter grand-chose à ce qui a été dit, mais j'aimerais quand même relever que la commission de l'aménagement et de l'environnement traite des dossiers qui lui sont confiés durant des périodes relativement étendues. Aussi, il est vrai que, entre le moment où les premières concertations sont menées avec des habitants et le moment où les crédits sont proposés, comme c'est le cas aujourd'hui, les choses peuvent changer, d'une part, du point de vue de l'administration et, d'autre part, du point de vue des habitants.

La commission est toujours un peu partagée entre le fait qu'il faut prendre des mesures parce qu'il y a des besoins urgents dans les quartiers et le fait que les propositions actuelles ne répondent peut-être plus exactement aux besoins des habitants. Il se produit toujours une pesée d'intérêts au sein de la commission et il n'est pas toujours facile de savoir si nous faisons le bon choix, mais je pense que les remarques sont en quelque sorte inévitables. En effet, si nous procédons à des auditions, nous ralentissons encore le processus; si nous ne le faisons pas, peut-être ne répondons-nous pas à tous les besoins. Mais je pense que le fait de voter le crédit d'étude nous permet peut-être aussi de corriger le tir. En tout cas, nous espérons que le Conseil administratif sera attentif à ces éventuelles nouvelles demandes.

Je prends un exemple: nous sommes en train de commencer à étudier le problème du quartier de la Jonction. L'autre jour, à la commission de l'aménagement et de l'environnement, nous avons relevé que de nouveaux besoins se sont vraisemblablement manifestés dans ce quartier, qui est devenu un lieu notoire de la vie nocturne genevoise. Manifestement, les habitants n'avaient pu à l'époque mentionner ce fait comme un problème de quartier. Il est donc normal que l'on observe des processus d'aller-retour et que des insatisfactions se fassent peut-être jour à ce stade de l'évolution de la question, mais nous comptons sur le Conseil administratif pour les résoudre.

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). Veuillez m'excuser de reprendre la parole, mais je m'attendais à une intervention plus vivante de la part de M. le conseiller administratif Ferrazino.

En ce moment, comme l'a rapporté M. Deneys, nous étudions à la commission de l'aménagement et de l'environnement un objet concernant les quartiers de la Jonction et de Plainpalais, ainsi que la future zone à 30 km/h. Lors de la séance de la semaine passée de cette commission, nous avons appris que, quand on introduit une zone à 30 km/h, tous les stops aux croisées des rues sont supprimés. Vous imaginez ce que cela signifie pour la sécurité des enfants, des habitants du quartier! Le présent rapport a précédé la discussion sur ce problème concernant les quartiers de la Jonction et de Plainpalais. J'ai donc demandé en commission à

Proposition: aménagement urbain entre l'avenue Wendt et la route des Franchises

M. le conseiller administratif Ferrazino ce que l'on pourrait faire pour maintenir les stops, afin de sécuriser ces zones à 30 km/h et ainsi démontrer leur bon fonctionnement et leur utilité. Celui-ci m'a expliqué que la loi fédérale stipule que l'on supprime les stops lorsque l'on instaure une zone à 30 km/h.

Je me suis donc demandé si le Conseil administratif ne pourrait pas intervenir auprès des autorités fédérales à ce sujet. Moi qui connais bien les quartiers de la Jonction et de Plainpalais, puisque j'y suis né et que j'y habite, je peux vous dire que, si vous enlevez les stops, la sécurité n'existe plus. Vous me répondez que les automobilistes rouleront moins vite, mais qui comprendra qu'ils rouleront moins vite? Personne! Je m'interroge donc sur ce que va faire le Conseil administratif pour secouer un peu nos conseillers fédéraux et leur suggérer de mettre des stops dans certains secteurs, afin d'y assurer la sécurité.

Comme je l'ai dit à M. Ferrazino mardi passé, j'ai eu la chance de rencontrer un député et conseiller municipal de Carouge, à qui j'ai demandé quels résultats a apportés la première zone à 30 km/h. Il m'a répondu que, pour ce qui est de la vitesse, il y a des rues où l'on ne peut même pas rouler à 20 km/h. Si vous connaissez un peu le vieux Carouge, c'est impossible. Il m'a raconté que, suite à l'élimination des stops, un dimanche à 9 h 30, deux voitures sont entrées en collision... pan! L'un des automobilistes s'est écrié: «Vous n'avez pas respecté le stop!» Et l'autre a répondu: «Mais il n'y a plus de stop! C'est la priorité de droite qui est en vigueur!» Les gens ne sont pas habitués à ce changement. Ils sont accoutumés aux feux rouges, aux stops, etc., qui offrent une certaine sécurité.

Que va faire le Conseil administratif pour secouer le Conseil fédéral et lui demander que la commune, en fonction de sa structure et de l'aménagement de ses rues, puisse faire ce qu'elle veut pour y assurer une certaine sécurité?

Le député dont je viens de parler m'a dit que l'on est en train d'envisager l'éventualité de supprimer les passages pour piétons dans les zones à 30 km/h, parce que les automobilistes devront prendre leurs précautions. Si vous avez des enfants qui vont à l'école, vous avez meilleur temps d'envoyer la maman les y amener! Sinon, contractez une bonne assurance-vie! Cela rapporte! Quant à moi, je ne sais pas si le Conseil administratif, qui a agi dans l'affaire de la Poste, va faire quelque chose pour maintenir les stops. Si vous n'habitez pas la Jonction et que vous ne savez pas comment c'est, je vous emmène à la rue Sainte-Clotilde, à la rue des Bains, à la rue du Village-Suisse et, s'il n'y a pas de stop, eh bien, faites le signe de croix, et puis tout va bien!

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je vais essayer d'être un peu plus vivant, Monsieur Lyon... Vous posez le problème de l'instauration des

Proposition: aménagement urbain entre l'avenue Wendt et la route des Franchises

zones à 30 km/h dans les quartiers. Nous avons donc passé maintenant à un débat plus général et moins lié au crédit qui nous occupe et dont nous débattons ici, mais, comme je vous l'ai dit dans le cadre de la discussion que nous avons eue à propos de ces zones à 30 km/h, il est vrai que, dans le cadre de leur instauration, l'un des éléments imposés par la législation fédérale est la suppression des stops. On peut se demander pourquoi. Le législateur n'est pas complètement tombé sur la tête!

L'une des raisons qui président à cette mesure, c'est précisément qu'il s'agit de faire en sorte que, dans une zone à 30 km/h, de nouvelles habitudes soient adoptées. On ne fonce pas avec sa voiture en se disant que, tant qu'il n'y pas de feu rouge ou de stop, on peut y aller! Non, il faut au contraire respecter la priorité de droite, puisqu'il n'y a pas de stop. Rien que ce fait vous oblige déjà à ralentir votre vitesse, indépendamment de la prescription figurant sur le panneau que certains ne regardent pas toujours très attentivement. Il est donc nécessaire d'apprendre à respecter l'autre dans le cadre d'une zone à 30 km/h.

Si c'est une chose que de respecter l'autre automobiliste, c'en est une autre que de respecter les piétons et les cyclistes circulant dans ces zones. Etant donné que ces dernières jouxtent les quartiers où l'on observe précisément une variété d'usagers, nous souhaitons – et le législateur fédéral le premier – que ces mesures, additionnées les unes aux autres et au nombre desquelles figure la suppression des stops, permettent d'aboutir aux modifications de comportement que je viens de vous décrire.

Le point sur lequel vous avez raison, Monsieur Lyon, c'est que l'on ne passe pas du jour au lendemain à une intégration totale de ces nouveaux comportements. C'est pour cela que, contrairement peut-être à d'autres villes qui mettent de grandes portes et font des aménagements somptueux et coûteux pour bien montrer que l'on se trouve dans une zone à 30 km/h, nous souhaitons quant à nous privilégier l'information des gens dès le début, au moment où l'on introduit ces zones à 30 km/h dans les quartiers, précisément pour rendre les usagers attentifs aux différentes mesures qui en découlent. C'est ce que nous avons fait aux Pâquis, que nous sommes en train de faire aux Acacias et que nous ferons à Saint-Jean, et ainsi de suite dans tous les quartiers qui nous demandent d'instaurer une zone à 30 km/h.

Nous pouvons ainsi procéder à la suppression des stops, mais à une réserve près, Monsieur Lyon: les TPG nous demandent parfois, et à juste titre, de rétablir ou de maintenir certains stops, comme Carouge l'a fait d'ailleurs, pour ne pas perturber la vitesse commerciale de leurs véhicules et ne pas accroître le danger que cela pourrait représenter. D'entente avec le Canton et quand cela est justifié, nous parvenons à maintenir ces stops, voire à les rétablir si nous avons dû les supprimer préalablement.

Par conséquent, je peux vous dire que, l'un dans l'autre, tout cela ne fonctionne pas si mal. Mais je vous dirai surtout que cela fonctionnera certainement beaucoup mieux quand l'ensemble des quartiers de la ville connaîtront ce régime des zones à 30 km/h où chacun se sera finalement habitué à respecter la priorité de droite et à faire attention aux autres usagers de la route. A ce moment-là, il ne sera plus nécessaire de mettre de grandes portes ou de faire une large information, parce que ces zones à 30 km/h auront progressivement gagné l'ensemble des quartiers et nous aurons enfin le régime de circulation que vous demandez, uniforme et en vigueur dans l'ensemble des quartiers. Nous sommes au début de ces démarches et nous espérons que, une fois qu'elles auront été plus largement réalisées dans les différents quartiers, les uns et les autres parviendront à respecter ces mesures. Nous atteindrons ainsi la cohérence souhaitée, semble-t-il, un peu par tout le monde. Voilà, Monsieur Lyon, je ne sais pas si j'ai été plus vivant que tout à l'heure, mais j'espère en tout cas avoir pu dissiper vos craintes.

M. Michel Ducret (R). Suite aux propos de M. Ferrazino, j'aimerais intervenir pour préciser ce qui suit. Si nous aménageons des zones à 30 km/h s'étendant à toute une cité, nous allons nous retrouver devant le problème qui s'était posé à l'origine, lors de l'instauration des règles de la circulation routière. Nous avons dû introduire les stops, parce que la règle de la priorité de droite avait causé trop de blessés, de morts, d'accidents. Nous ne pouvons pas nous permettre de faire un simple retour en arrière.

C'est pour cela que j'insiste et que j'insisterai toujours – et mon groupe avec moi – pour que les zones à 30 km/h concernent des périmètres relativement limités et qu'elles soient, ainsi que le veut la législation fédérale, entourée par des voies routières sur lesquelles on fluidifie la circulation. En effet, le but n'est pas que l'on circule lentement dans les zones à 30 km/h, mais bien que l'on y circule le moins possible et que l'on fasse passer les voitures en dehors de ces zones bien délimitées. Pour cela, il faut que le trafic dans les rues qui les bordent soit relativement fluidifié.

Si nous voulons ralentir le trafic au-delà des petits secteurs où le régime de la limitation à 30 km/h est bien établi, alors, il faut introduire le système que connaissent les villes américaines, avec des carrefours à quatre stops quand il y a quatre rues qui y débouchent. C'est un système sûr, qui permet de ralentir le trafic sur les voies secondaires tout en assurant une sécurité routière suffisante. Cette solution est bonne, mais cela dépend de l'échelle à laquelle on doit l'appliquer. C'est pour cela qu'une certaine hiérarchisation des mesures de modération du trafic doit impérativement être adoptée en circonscrivant de manière très nette les zones dites «à 30 km/h» ou «résidentielles». Il faut que celles-ci, surtout

Proposition: aménagement urbain entre l'avenue Wendt et la route des Franchises

lorsqu'elles sont situées autour d'habitations et que nous voulons qu'elles soient accessibles même aux enfants, soient réellement marquées par des portes d'entrée, lesquelles ne sont pas des monuments destinés à faire joli, mais bien des réalisations visant à faire comprendre à tout usager de la route qu'il entre dans un secteur où il n'a plus la priorité.

Deuxième débat

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté est accepté à la majorité (quelques oppositions de l'Entente et quelques abstentions).

Il est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, lettre e), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu les conclusions de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la pétition N° 49 du Groupement des intérêts de Vieusseux demandant la mise en rue résidentielle de la rue Edouard-Rod et la création d'une traversée piétonne, acceptées par le Conseil municipal le 27 janvier 1998;

vu la motion N° 356 de MM. Albert Knechtli et Daniel Sormanni intitulée «Mesures de sécurité dans le quartier de Vieusseux (Ernest-Pictet – Soubeyran – Soret)», acceptée par le Conseil municipal le 11 novembre 1998;

vu les conclusions de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition N° 78 intitulée «Sécurité de la place de jeux au 14-16, avenue Ernest-Pictet», acceptées par le Conseil municipal le 12 janvier 1999;

vu la motion N° 10 de M^{mes} Monique Guignard, Marie Vanek et M. François Sottas: «Sécurité de nos enfants à proximité de l'école des Franchises», acceptée par le Conseil municipal le 8 décembre 1999;

vu le plan directeur communal et le projet de «plan piétons» de la Ville de Genève;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 698 250 francs destiné à couvrir les frais pour l'étude des mesures d'aménagement urbain entre l'avenue Wendt, les rues de Bourgogne, des Franchises, Edouard-Rod et Liotard.

Art. 2. – Il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen de rescriptions, d'avances ou de bons de caisse à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 698 250 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon l'étude sera amortie en 5 annuités.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer ou radier toute servitude dans le périmètre concerné, afin de pouvoir réaliser l'aménagement projeté.

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

- 11. Rapport de la commission des sports et de la sécurité chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit extraordinaire de 330 000 francs destiné à la réimpression du Guide Orange des sapeurs-pompiers genevois (PR-59 A)¹.**

Rapporteur: M^{me} Anne-Marie von Arx-Vernon.

Préambule

La commission s'est réunie le jeudi 26 octobre 2000, sous la présidence de M. Jean-Pierre Lyon, pour étudier cette proposition. L'intérêt pour le Guide Orange et l'étude de son coût ont également été abordés le 2 novembre lors de la

¹ Proposition, 1624.

séance de la même commission consacrée au programme d'investissements quadriennal et le 30 mai lors de l'étude, par la commission des finances, du rapport d'activité du Contrôle financier. L'opportunité de renouveler ce guide, actuellement épuisé, a été reconnue, tant par la commission des finances que par la commission des sports et de la sécurité.

M^{me} Marie-Cécile Verolet a assuré la prise de notes de la séance, qu'elle en soit ici sincèrement remerciée.

Introduction

Lors du voyage de la commission à Strasbourg les 6 et 7 mai 2000, le colonel Claude Siron, commandant la caserne des sapeurs-pompiers de la communauté urbaine de Strasbourg, a relevé la grande utilité du Guide Orange édité par la Ville de Genève, l'a décrit comme le meilleur ouvrage francophone et a rendu hommage au Service d'incendie et de secours (SIS) qui en est l'initiateur.

Audition du magistrat

M. André Hediger, conseiller administratif chargé du département des sports et de la sécurité, présente sa proposition, en compagnie du commandant Olivier Légeret, chef du SIS, ainsi que de M. Christian de Siebenthal, ingénieur chimiste.

Le magistrat explique que le Guide Orange est d'une grande utilité pour les pompiers, puisqu'il sert de référence dans de nombreux pays francophones. Le relevé précis de tous les produits chimiques et nocifs permet aux pompiers de détecter, lors d'incidents, ces produits dans les meilleures conditions et d'intervenir de façon appropriée pour la sécurité des intervenants et de la population.

Cette avance de 330 000 francs est indispensable pour imprimer 1000 exemplaires. Il s'avère qu'un bénéfice de 540 000 francs sera garanti par la vente de l'ouvrage.

Audition de M. Christian de Siebenthal, chimiste, et du commandant Olivier Légeret, chef du Service d'incendie et de secours

Le commandant O. Légeret présente M. de Siebenthal qui travaille pour le SIS depuis vingt ans, une demi-journée par semaine. Il décrit chaleureusement ce dentiste de profession comme un passionné de chimie qui a mis son enthousiasme et ses grandes compétences au service du SIS.

M. de Siebenthal a élaboré le Guide Orange en 1979, afin de faire connaître les produits dangereux auxquels les sapeurs-pompiers peuvent être confrontés sur le terrain. Il a souhaité rendre le Guide Orange accessible à tous, afin que celui-ci soit surtout utilisé par des non-spécialistes.

Selon M. de Siebenthal, ce Guide Orange est un ouvrage d'intervention n'existant nulle part ailleurs, mis au service des sapeurs-pompiers. Les autres ouvrages ont été créés par des chimistes pour des chimistes et ne correspondent pas aux problèmes que les sapeurs-pompiers peuvent rencontrer sur le terrain de leurs interventions.

Dans ces ouvrages, les critères ne sont pas les mêmes et les normes des réactions chimiques sont différentes. Par exemple, on trouve rarement décrites les réactions chimiques survenant avec l'eau.

Il a semblé indispensable au SIS d'avoir tout le descriptif utile sur une fiche et, dans l'action, de ne pas s'encombrer d'un ordinateur.

D'ailleurs, sur Internet, l'information dans le domaine de la chimie est «triple A» et pas rationnellement utilisable dans des conditions d'urgence. Il existe toutefois un CD-Rom avec les informations suivantes:

- la liste des toxiques;
- le répertoire des marchandises dangereuses des douanes;
- l'ouvrage en allemand;
- le Guide Orange des sapeurs-pompiers genevois.

En 1980, un Français a mis le Guide Orange sur microfiche, ce qui est actuellement considéré comme une technique désuète.

Ces fiches techniques ne peuvent, par ailleurs, pas être présentées sous forme de livre électronique, car elles seraient impraticables sur le terrain d'intervention, puisque les lances utilisées par les pompiers produisent un brouillard d'eau qui les rendrait illisibles.

Au SIS, la priorité a été donnée à la clarté de l'information, en utilisant des couleurs et des chiffres très explicites.

Cette information est basée sur la redondance et, lorsque le sapeur-pompier lit l'article concernant le feu, il peut connaître les dangers qu'il représente en cas de polymérisation et de dégagement de gaz avec fumées toxiques et, ainsi, résumer la situation.

En cas de sinistre, le commandant Légeret explique qu'il faut en premier lieu décrire le produit. Bien que la présence d'un chimiste soit indispensable, les sapeurs-pompiers sont formés pour analyser le produit. Toutefois, dans certains cas, un chimiste est irremplaçable.

Par exemple lorsque qu'il y a mélange de produits ou lorsque sur les fûts... il n'y a pas de numérotation!

Ou encore lorsque la plaque orange du camion sinistré (censée indiquer la nature du produit transporté) ne correspond pas au contenu réel du camion. Cette tricherie étant utilisée pour le passage des ponts ou des tunnels.

Historique du Guide Orange

Depuis 1979, l'ouvrage répertorie tous les produits chimiques classés selon un numéro ONU.

Chaque fiche comprend:

- une description détaillée du produit;
- ses propriétés: physiques, chimiques, toxicologiques;
- une graduation des différents dangers (code 0 à 4 de l'échelle de danger);
- les zones de danger (toxicité et explosion);
- un tableau d'évaluation de la population;
- une description du matériel de protection;
- une description du matériel de récupération;
- une description du matériel d'extinction;
- la page où est traité le produit pour 4 ouvrages de référence.

Toutes ces données sont utiles, voire indispensables pour des spécialistes tels que:

- chimiste;
- médecin;
- autorités en cas d'évacuation.

Les traits rouges, qui traversent en diagonale certaines pages, signalent la gravité des risques encourus avec le produit identifié et les conseils d'évacuation du secteur.

De 1980 à 1995, cet ouvrage comportait à peu près 450 fiches.

Jusqu'en 1995, la mise à jour était faite avec un complément de fiches. Pour les étiquettes de danger, c'est l'ONU qui s'en chargeait.

Une remise à jour a été effectuée en 1995, 1997 et 1999.

La mise en page du Guide Orange date de 1979. Les numéros de références sont les mêmes dans le monde entier. Ils ont été ajoutés afin que tous les chimistes parlent du même produit.

Chaque année, l'ONU incorpore entre 150 et 200 nouveaux produits, parmi lesquels sont choisis les produits qui sont les plus courants pour le guide.

Cet ouvrage s'est vendu durant quinze ans dans les pays francophones, sans publicité aucune, toujours par recommandation des sapeurs-pompiers concernés, donc par reconnaissance de son efficacité.

Un document plus complet, en 6 volumes, existe en allemand. Il est à disposition dans le cadre de travaux de recherche, mais n'est pas utilisable sur le terrain.

Le Guide Orange est édité en 2 volumes et imprimé sur du papier résistant à l'eau.

Pour le moment, ce guide n'est pas édité en anglais.

Frais de réalisation

De 1980 à 1995, le Guide Orange a été édité en 1200 exemplaires. Son coût de revient s'élève à 413 000 francs, ce qui a permis de réaliser un bénéfice de 168 000 francs.

Depuis 1995, l'ONU a changé de nombreuses références, ce qui a pour conséquence que l'ouvrage actuel n'est plus à jour.

Les frais engendrés par les prestations de M. de Siebenthal pour l'établissement du Guide Orange s'élèvent à 46 370 francs.

Soit (à raison d'un demi-jour par semaine depuis 1995):

42 semaines x 4 h x 5 ans à 48,50 francs/h	=	Fr. 40 740.-
Indemnités de vacances: 5 ans x 2252 francs x 50%	=	Fr. 5 630.-
		Fr. 46 370.-

Si l'édition et la vente du Guide Orange incombent au SIS, c'est parce que l'ensemble des pompiers francophones s'adresse directement au SIS, étant donné les rapports de confiance déjà établis entre eux. C'est une question de crédibilité, qui ne pourrait être de même niveau avec un imprimeur classique.

Actuellement, il est nécessaire de rééditer 1000 ouvrages, pour un coût de 320 000 francs. La publicité, utile à une meilleure audience de ce document, est estimée à 10 000 francs, ce qui élève le montant total à 330 000 francs.

La recette de la vente des 1000 exemplaires est estimée à 550 000 francs, ce qui représente un bénéfice d'environ 200 000 francs, répartis sur 2 ou 3 ans.

M. Hediger signale que, pour la première fois, 10 000 francs seront issus de la publicité. Le bénéfice de la revente va dans le budget de la Ville.

Une ligne précise dans le budget «vente de l'ouvrage et des gadgets»:

- 150 000 francs vente des ouvrages;
- 17 000 francs vente des gadgets.

Selon le commandant Légeret, il serait souhaitable que le bénéfice soit affecté directement à la publication de cet ouvrage.

Remarques des commissaires

Ce guide est reconnu comme «une vitrine» de la qualité des prestations du SIS, ainsi que le phare technique de ce service.

Bien que le Guide Orange n'existe pas actuellement sur disquette et bien qu'il semble que cela soit plus pratique de le transporter sous forme de livre dans les camions lors d'intervention, il est demandé que cet ouvrage de référence soit aussi réalisé en CD-Rom.

Un commissaire pense que les relations commerciales ne sont pas du rôle des pompiers, car un professionnel de la vente possède plus d'outils pour la diffusion et le marketing, mais, dans le cas précis, le sérieux et la rigueur des descriptions techniques sont les principaux arguments de vente et ils se suffisent à eux-mêmes.

A la demande d'une commissaire sur l'opportunité d'un copyright, et après vérification auprès de Prolitteris, selon la loi suisse sur le droit d'auteur (art. 29, LDA), les œuvres tel le Guide Orange sont protégées par le droit d'auteur dès leur création. Aucune formalité telle que le dépôt ou l'inscription dans un registre n'est requise, la protection étant, de par la loi, automatique. Toutefois, il est conseillé d'apposer la mention «Copyright». Conformément à l'article 10 de la LDA, l'auteur a le droit exclusif de décider quand et comment son œuvre sera utilisée. Si des tiers souhaitent reprendre le Guide Orange dans son entier ou par extraits, ils devront dès lors demander l'autorisation préalable de l'ayant droit (auteur ou éditeur). Il convient alors de négocier l'indemnité due pour une telle utilisation. Au cas où le Guide Orange serait copié par des tiers sans l'autorisation de la Ville de Genève, une action en justice pourrait être intentée et des dommages et intérêts pourraient être demandés!

Présentation audio-visuelle

Le président, Jean-Pierre Lyon, invite la commission à l'auditorium pour visionner une cassette sur les sapeurs-pompiers genevois, enregistrée via la télévision CNN.

M. de Siebenthal présente également à l'écran le Guide Orange.

Discussion et vote de la commission

A l'unanimité, le président et les commissaires saluent l'excellente présentation du Guide Orange par M. de Siebenthal et par le commandant Légeret. Comme M. Hediger, ils relèvent l'importance du Guide Orange dans les interventions du SIS.

L'accent est mis sur la sécurité de la population et sur celle des sapeurs-pompiers, de plus en plus confrontés à des sinistres impliquant des produits dangereux et des matériaux composites. Ces derniers obligeant les soldats du feu à un discernement rapide des produits en cause. De plus, il est évident que la reconnaissance de la qualité de cet ouvrage par les pompiers francophones qui l'utilisent couramment est une preuve de plus du bien-fondé d'une réédition.

Certains commissaires relèvent l'importance d'un tel ouvrage pour l'image de marque du SIS et de la Ville de Genève. Quant à l'aspect «marketing» et au bénéfice financier plus important que pourrait en tirer le SIS, des commissaires conseillent le renforcement des possibilités de ventes externes au service.

La proposition N° 59 est acceptée par 14 oui (2 DC, 2 R, 2 L, 2 S, 2 Ve, 4 AdG) et 1 abstention (1 L). (*Voir ci-après le texte de l'arrêté adopté sans modification.*)

Annexes: un exemplaire d'une fiche type du Guide Orange
le dossier SIS «Répertoire des produits dangereux»

M. Jean-Pierre Lyon, président de la commission des sports et de la sécurité (AdG/SI). Je laisserai à notre rapporteur, M^{me} Anne-Marie von Arx-Vernon, le soin d'expliquer ce rapport. (*M^{me} von Arx-Vernon n'est pas présente dans la salle.*) Excusez-moi, je n'avais pas vu que M^{me} von Arx-Vernon était absente. La commission des sports et de la sécurité a été un peu retardée dans son étude du présent objet en raison des problèmes rencontrés par le président du bureau du Conseil municipal, M. Bernard Paillard, dans la gestion de son ordre du jour et des points reportés.

Les pompiers attendaient déjà depuis l'année passée de recevoir les nouveaux exemplaires du Guide Orange indiquant tous les problèmes, chaque fois inédits, dus aux produits chimiques existants, auxquels ils sont confrontés lorsqu'ils doivent combattre des sinistres. Il s'agit surtout pour eux d'être bien informés sur les produits dangereux, de savoir comment intervenir en fonction de ceux-ci et de connaître les risques courus. Nous avons appris, lors des travaux en commission, que, pour la plupart des accidents où interviennent des produits toxiques, les pompiers travaillent avec un masque à gaz. Il n'existe presque plus de produits ne nécessitant pas ce type de protection. Il est vrai que, si vous n'avez pas des gens entraînés pour faire ce travail, cela pose des problèmes.

Un autre élément n'est peut-être pas apparu dans la proposition: des communes situées jusqu'en Suisse alémanique et très importantes au niveau national vont acheter ce livre élaboré par les autorités genevoises. Même les pompiers de Zurich vont procéder à cet achat, c'est vous dire l'importance de cet ouvrage! Cela rapportera indirectement, il faut le dire, un peu d'argent à la Ville de Genève. Voilà, chacun pourra donner son interprétation de la question en fonction des études menées en commission.

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

Premier débat

M. René Winet (R). Ce n'est pas seulement la Suisse qui utilise le Guide Orange – d'ailleurs, M. Lyon ne l'a pas dit, mais en Suisse alémanique, à Zurich, celui-ci existe en traduction suisse-allemande ou allemande. Quand nous nous sommes rendus à Strasbourg avec la commission des sports et de la sécurité, j'ai été très étonné d'apprendre que même les pompiers de Strasbourg utilisent ce guide édité ici, à Genève, ce qui est également le cas d'autres corps de pompiers. Aussi, je pense qu'il s'agit d'un ouvrage très important pour la sécurité. Il constitue un outil de travail très important, comme le commandant Légeret, chef du SIS

(Service d'incendie et de secours), nous l'a expliqué. Par conséquent, le Parti radical soutient évidemment la réimpression du Guide Orange des sapeurs-pompiers.

M. Georges Queloz (L). Le groupe libéral soutiendra cette proposition, mais je voudrais néanmoins faire une remarque, en tout cas à titre personnel. Même si l'on reconnaît le bien-fondé de ce Guide Orange, je ne peux que déplorer que son impression ne soit pas confiée à des professionnels, des éditeurs; voilà quelque chose que nous aurions tout simplement pu privatiser. Ce n'est quand même pas tout à fait le rôle des pompiers que de faire de l'édition. Ils auraient très bien pu percevoir des droits d'auteur et s'en contenter.

M. Pierre Reichenbach (L). Je voudrais simplement souligner devant cette assemblée l'excellente qualité de ce Guide Orange des sapeurs-pompiers. Il existe en effet dans le monde trois ouvrages de référence pour les pompiers: le premier est anglo-saxon, le deuxième allemand, et le Guide Orange des pompiers de Genève. Je pense que cet ouvrage est remarquable, comme référence et comme travail accompli. Ce bouquin a été mis au point avec l'aide d'un ancien pompier fort d'une expérience extraordinaire de chimiste. C'est un homme qui, pompier de formation, a fait un doctorat en chimie et s'est fait aider pour réaliser ce Guide Orange par des gens des toutes hautes sphères au niveau européen.

La seule chose que j'ai signalée en commission, c'est qu'il serait bien d'en disposer sur un CD-Rom afin de pouvoir le diffuser à plus grande échelle. Il est d'ailleurs utilisé par des entreprises un peu partout dans le monde, où il fait office de référence. Monsieur le président, il faudrait une fois que notre Conseil souligne – et je me plais à le faire – l'excellence des prestations du SIS, non seulement sur le plan genevois, mais également à l'échelle suisse et même internationale.

Le président. Mais personne n'en doute, Monsieur Reichenbach!

M. Alain Comte (AdG/TP). Je voudrais juste apporter une petite précision. A la page 2 du rapport, au deuxième paragraphe, il est question d'un bénéfice de 540 000 francs, alors que, à la page 5, au quatrième paragraphe, on parle de 200 000 francs. Je crois qu'il faut prendre en compte le chiffre de 200 000 francs, puisque l'impression de cet ouvrage va coûter environ 320 000 francs et la publi-

cité pour celui-ci 10 000 francs. Les recettes vont s'élever à 550 000 francs et le crédit à 330 000 francs, ce qui donne donc bien un bénéfice de 220 000 francs. Il est bien entendu que le Parti du travail votera l'arrêté de cette proposition.

Deuxième débat

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté est accepté à une large majorité (quelques oppositions libérales et 1 abstention).

Il est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, lettre e), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 330 000 francs destiné à l'impression du Guide Orange des sapeurs-pompiers.

Art. 2. – Il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen de rescriptions, d'avances ou de bons de caisse à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 330 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 5 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2001 à 2006.

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

12. Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition de l'Association ECLA (Espace créatif de loisirs actifs), intitulée: «Application de la décision du 15 décembre 1997, soit l'attribution de locaux et d'une aide financière» (P-82 A)¹.

Rapporteur: M. Roman Juon.

La pétition a été renvoyée par le Conseil municipal à la commission des pétitions le 3 juin 1998 pour étude.

Cette pétition a été traitée sous la présidence de M^{me} Linda de Coulon, puis de M^{me} Marie Vanek.

Six séances ont été nécessaires pour traiter cet objet, soit les 9, 16 et 23 novembre 1998 et les 11 janvier, 19 avril et 11 octobre 1999.

Audition des pétitionnaires

M^{mes} Barbara Borens, Valérie Torino et M. Gérald Pralong, pétitionnaires, expliquent leur démarche.

M^{me} Borens demande une aide, c'est-à-dire d'accorder un lieu et une aide financière à ECLA. La Ville de Genève a mis à la disposition de cette association, dès le 31 août 1998, le chalet du 34, avenue Peschier, pour lui permettre de débiter. L'arrangement pris avec la Gérance immobilière municipale prendra fin le 31 janvier 1999 et ECLA n'aura plus de lieu où aller. Une soirée «portes ouvertes» a été organisée en novembre 1998 à laquelle de nombreuses associations, journalistes et les autorités ont été invités. Plus de 300 personnes y ont participé de 16 h 30 jusqu'à 23 h 45. Les ateliers du mercredi, animés par des bénévoles, ont rencontré un grand succès. Ils ont été créés sur demande des parents qui travaillent et 30 enfants y sont inscrits. Une maman assure la cuisine. On ne peut pas rétribuer les moniteurs pour donner des cours, faute de moyens. Les locaux sont ouverts en soirée pour les adultes. Des cours de langues et d'autodéfense sont proposés. Une troupe de théâtre y vient même pour des répétitions.

ECLA fonctionne en dehors des heures scolaires et assure environ cinquante heures de présence par semaine.

M. Pralong signale que les parents ont demandé de développer cette philosophie.

¹ «Mémorial 156^e année»: Commission, 241.

Une commissaire aimerait savoir si l'association a adressé une demande de subvention aux magistrats.

M^{me} Borens a été en contact avec M. Rossetti et a formulé des demandes par écrit. C'est grâce à lui et à M. Monnet qu'ECLA peut utiliser le chalet.

La même commissaire demande si des locaux ont été cherchés ailleurs, par exemple chez des privés.

M^{me} Borens dit que l'association y a renoncé, car celle-ci souhaite que les activités soient développées avec les autorités.

Une commissaire demande si ECLA travaille en harmonie avec la maison de quartier.

M^{me} Borens répond que les activités sont complémentaires et les relations bonnes.

Une commissaire demande s'il existe des activités parascolaires dans le quartier.

M. Pralong répond affirmativement. Le contact avec les responsables est bon.

Un commissaire aimerait savoir quelle solution est envisagée après le 31 janvier 1999.

M^{me} Borens dit qu'un bail a été signé et qu'un projet dans une école existe. Le chalet ne sera pas démoli, mais il est prévu d'y installer diverses activités dont le parascolaires. Une clé a été remise aux architectes responsables du programme, mais ils ne sont pas encore venus. ECLA aimerait prolonger le bail, mais la suite est un grand point d'interrogation.

Une commissaire demande combien d'enfants fréquentent les ateliers.

M^{me} Borens articule le chiffre de 112 et spécifie que le prix par semaine pour fréquenter plusieurs ateliers est de 20 francs. Pour fréquenter un seul atelier le prix est de 10 francs. Les parents de 15 enfants n'ont pas les moyens de payer ces frais.

Un commissaire demande si M. Rossetti a été contacté au sujet d'une aide financière et, si oui, quelle a été sa réponse.

M^{me} Borens indique qu'une demande pour des locaux a été adressée au Conseil administratif il y a deux ans, mais pas de requête pour une subvention.

Une commissaire aimerait savoir si les parents des enfants présents travaillent toute la journée.

M^{me} Borens répond que toutes les catégories de parents profitent de l'offre d'ECLA.

Une commissaire demande si les activités parascolaires ont été abandonnées.

M^{me} Borens répond que le repas n'est pas servi le mercredi dans le cadre des activités parascolaires.

Une commissaire confirme que les responsables d'ECLA se battent depuis deux ans. Elle demande quels sont les projets à moyen terme.

M^{me} Borens répond qu'une assemblée générale du comité aura lieu le lendemain pour savoir si celui-ci se représentera et pour parler de l'énorme succès des «portes ouvertes». A moyen terme, il est prévu d'écrire des lettres à M. Rossetti pour demander des aides. Le même objectif est valable pour le long terme.

M. Pralong invite les commissaires à visiter les lieux et ateliers des enfants.

Un commissaire aimerait savoir si ECLA est d'accord de retrouver la Maison du Bout-du-Monde si elle devait se libérer.

M^{me} Borens répond que le comité n'est fermé à aucune solution, mais qu'il semble exister un contentieux entre la Ville de Genève et la Maison du Bout-du-Monde. S'il est résolu, ECLA y aménagera volontiers. Elle signale que des activités extraordinaires sont proposées dans le chalet et qu'une véritable solidarité s'y est développée.

Lors de sa séance du 16 novembre 1998, la commission a souhaité obtenir de M^{me} Jacqueline Burnand, conseillère administrative, des informations sur la possibilité d'envisager une cohabitation entre ECLA et le chantier dans le chalet.

Lors de sa séance du 23 novembre 1998, la présidente, M^{me} de Coulon, communique, de la part de M. Rossetti, que, si la commission souhaite entrer en matière pour une subvention, il y aurait un reliquat de budget à proposer.

Le 11 janvier 1999, M^{me} de Coulon distribue le rapport N° 313 A, «Rapport de la commission sociale et de la jeunesse chargée d'examiner la pétition N° 57 de l'Espace créatif de loisirs actifs, intitulée: «ECLA a besoin du support des autorités», daté du 17 novembre 1998 et établi par M. Didier Bonny pour la commission sociale et de la jeunesse.

Les conclusions de la commission sociale et de la jeunesse sont deux recommandations: attribution de locaux gratuits à ECLA et versement d'une subvention.

Le Conseil municipal a accepté à l'unanimité les conclusions.

La commission des pétitions demande à ECLA les statuts et le procès-verbal de la dernière assemblée générale.

Lors de la séance du 19 avril 1999, la commission a été informée qu'un nouveau comité a été élu. La commission a décidé d'auditionner le nouveau comité.

Le 11 octobre 1999, M^{me} Marie Vanek reprend le dossier de la pétition ECLA.

M^{me} Vanek estime que la pétition pourrait être classée, puisque ECLA, devenu depuis la dernière assemblée l'association «Le Chalet», a des locaux pour poursuivre ses activités et une ligne budgétaire pour l'an 2000.

Des commissaires constatent que le rapport financier a été transmis à la commission, mais qu'il subsiste toujours une zone d'ombres non éclaircie. La commission demande au Conseil administratif de contrôler les comptes d'ECLA.

La commission décide le classement de la pétition par 13 oui (2 AdG/TP, 2 AdG/SI, 2 Ve, 2 R, 3 L, 2 DC) et 2 abstentions (2 S).

Annexes: texte de la pétition

lettre du 25 février 1999 de M^{me} Barbara Borens, présidente

statuts de l'association du 23 février 1999

comptes 1998

lettre de la conseillère administrative Jacqueline Burnand du 17 décembre 1998

Premier débat

M^{me} Nicole Bobillier (S). Rassurez-vous, je m'exprimerai uniquement sur la pétition P-82, objet du présent rapport. Je pense que mon collègue M. Juon ne m'en voudra pas trop si je dis que ce rapport arrive comme grêle après vendanges. Depuis 1997, date du dépôt de cette pétition, il s'est passé bien des choses. ECLA n'est plus. Je regrette que cela ne soit pas mentionné clairement dans le rapport, car, si au début des délibérations de la commission cette association existait bel et bien, elle a disparu en cours de route, remplacée par l'association Le Chalet.

Vous aurez trouvé en annexe au rapport P-82 A une lettre signée par Barbara Borens annonçant la démission du comité in corpore. Cependant, la raison de cette démission fracassante n'est mentionnée ni dans le rapport, ni dans la lettre. Beatriz de Candolle, Didier Bonny et moi-même avons rencontré en son temps ce comité et lui avons signifié que, s'il souhaitait pouvoir être subventionné, il fallait répondre à certains critères comme la transparence des comptes, du budget, etc. Nous n'avons jamais reçu de réponse suite à cela. De même, l'assemblée générale d'ECLA n'a pas obtenu de renseignements plus clairs, et c'est ainsi qu'elle a refusé de donner décharge à ce comité, lequel a démissionné.

Ce comité a néanmoins reçu quelques sous de la Ville, mais l'on n'en voit rien apparaître dans les comptes. Je souhaite, dans le cadre de ce rapport, poser une question à M. Pierre Muller. Qu'en est-il du résultat du Contrôle financier réclamant à ECLA, en date du 7 mai 1999, des comptes concernant une somme de 5045,30 francs? Il n'est pas vain de rappeler que le comité présidé par M^{me} Barbara Borens et dont le trésorier était M. Pralong n'a jamais reçu décharge.

Pour éviter tout amalgame, c'est sur les conseils de M. Rossetti qu'ECLA est devenu Le Chalet. Il va de soi que le classement de cette pétition est adéquat.

M. Robert Pattaroni (DC). Je prends la parole, Monsieur le président, pour demander une petite précision. A la page 1 du rapport, on lit que les ateliers organisés par ECLA connaissent un grand succès et que 30 enfants y sont inscrits, ce qui représente effectivement un nombre tout à fait honorable. A la page 2, la réponse à la question concernant le nombre d'enfants qui fréquentent les ateliers mentionne tout d'un coup le chiffre de 112! Il semblerait qu'il y ait une inflation cachée. Alors, la vérité se situe-t-elle entre les deux chiffres?

Le président. Je ne peux pas vous répondre, Monsieur le conseiller municipal.

M^{me} Nicole Bobillier (S). Il est vrai que ce n'est peut-être pas tout à fait clair. Effectivement, 112 enfants fréquentaient l'Association ECLA tout au long de la semaine. Cela, c'est clair. Combien étaient-ils par atelier, je ne le sais pas, mais en tout cas il y avait bien 112 enfants inscrits au total.

M. Roman Juon, rapporteur (S). Pour répondre à la critique concernant un certain flou dans ce rapport, je signale que toute la période sur laquelle s'est étendue l'étude des pétitions P-82 et P-57 – examinée, elle, par la commission sociale et de la jeunesse – a été assez longue, et que les informations n'étaient pas évidentes à gérer. J'en avais même demandé à ma collègue Nicole Bobillier un certain nombre pouvant m'aider à la rédaction de ce rapport; en effet, elle connaissait particulièrement bien le sujet. Mais beaucoup d'éléments nous ont fait défaut.

Il est vrai que la situation a changé plus d'une fois et que deux présidents se sont succédé à la tête de la commission des pétitions au cours de l'étude de cette question. Voilà les raisons pour lesquelles tout n'est pas absolument clair dans ce rapport.

Néanmoins, comme l'a signalé M^{me} Bobillier, le comité d'ECLA n'a pas reçu de décharge au niveau du budget de fonctionnement et il est vrai que la commission a clos ses débats concernant la pétition P-82 en sachant que ce point restait litigieux. C'est au Conseil administratif de régler cela.

M. Manuel Tornare, conseiller administratif. Je crois qu'il convient de dire que la paix est revenue à la Maison du Bout-du-Monde Saint-Exupéry. Vous l'avez tous souligné en son temps. Cet épisode ECLA est à oublier.

J'aimerais signaler au Conseil municipal que j'ai demandé à mes collègues du Conseil administratif de porter au budget 2002 la somme de 80 000 francs pour l'association Le Chalet, tenant compte du nombre considérable d'enfants qui la fréquentent.

D'autre part, il y a eu un arrangement entre le Département de justice et police et le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, dirigé par M. Moutinot, concernant les autorisations délivrées à la nouvelle association LeCafé – Nomades Café n'existe plus, étant donné que l'ancien président de cette association était une persona non grata dans cette maison du Bout-du-Monde Saint-Exupéry. Tout va donc pour le mieux dans le meilleur des mondes, pour parler comme Leibnitz.

Il faut dire aussi que, à la demande de M. Deshusses, le Service des espaces verts et de l'environnement a essayé de remettre un peu d'ordre dans le jardin,

d'assurer une meilleure sécurité pour les enfants. En tout cas, tout cela va être réalisé dès le printemps. On installera aussi des lampes à infrarouge qui s'allumeront quand quelqu'un passera devant et des lampes de sécurité dans la cour. Celle-ci sera aménagée de telle manière qu'il ne soit pas trop délicat pour les enfants et les parents qui la fréquentent d'accéder à la Maison du Bout-du-Monde par temps de pluie.

Deuxième débat

Mises aux voix, les conclusions de la commission demandant le classement de la pétition sont acceptées sans opposition (2 abstentions libérales).

13. **Rapport de la commission des finances chargée d'examiner la motion de M^{me} Michèle Künzler, MM. Alain Marquet et Roger Deneys, renvoyée en commission le 18 janvier 2000, intitulée: «Contrats de mobilité avec une entreprise d'auto-partage» (M-23 A)¹.**

Rapporteur: M. Jean-Pascal Perler.

1. Préambule

Lors de sa séance du 18 janvier 2000, le Conseil municipal a renvoyé cette motion à la commission des finances.

Présidée par M. Souhail Mouhanna, la commission a étudié la motion N° 23 au cours des séances des 13 décembre 2000, 31 janvier et 7 février 2001. Elle a procédé aux auditions de M. Christian Ferrazino, magistrat représentant le Conseil administratif, de M. Eddy Michaud, responsable de l'entreprise d'auto-partage Mobility CarSharing dont l'agence suisse romande se situe en ville de Genève, et de M^{me} Michèle Künzler et M. Roger Deneys, motionnaires.

Enfin, la commission des finances remercie M^{me} Ursi Frey pour la prise de notes des différentes séances.

¹ «Mémorial 157^e année»: Développée, 2872.

2. Rappel de l'invite de la motion

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'étudier la possibilité d'établir des contrats avec une entreprise d'auto-partage pour remplacer une partie de son parc automobile.

3. Travail de la commission

3.1 *Audition des motionnaires (13 décembre 2000)*

M^{me} Michèle Künzler et M. Roger Deneys informent la commission des finances que la motion a été lancée suite au constat que la plupart des voitures de l'administration restent stationnées pendant de longues périodes, ce qui occupe énormément de places. De plus, elles coûtent cher à l'entretien. Le système de l'auto-partage permettrait d'utiliser les véhicules de façon plus judicieuse et par plusieurs conducteurs. M. Deneys, qui est lui-même indépendant et possède sa propre PME, est un utilisateur de Mobility CarSharing à sa grande satisfaction; lorsqu'il ne peut pas faire ses livraisons à vélo, il a besoin épisodiquement d'un véhicule qu'il se procure grâce à l'entreprise d'auto-partage.

Les motionnaires pensent qu'il est essentiel d'étudier la possibilité de recourir à ce système d'auto-partage pour certaines voitures de service qui ne roulent que très épisodiquement, car adhérer à un tel concept impliquera une réflexion dynamique pour une meilleure gestion de la mobilité au sein de l'administration municipale et permettra d'adapter la marque du véhicule à la situation. Il y a une logique cohérente à ce qu'une administration utilise des véhicules pendant les jours et heures ouvrables et que les particuliers puissent utiliser les mêmes véhicules le soir et le week-end.

De plus, tout le monde sera gagnant avec une généralisation d'un tel concept: la circulation qui deviendra plus fluide, car la ville sera moins envahie par des véhicules, et la population qui gagnera au niveau de la mobilité sans devoir posséder une voiture.

3.2 *Audition du magistrat (31 janvier 2001)*

La commission apprend que le Conseil administratif se préoccupe de la mobilité du personnel de l'administration municipale: il va rendre payantes les différentes places de parc qu'il possède et va offrir à ses employés une participation (100 francs) à un abonnement TPG afin qu'ils utilisent les transports publics pour se rendre sur leur lieu de travail.

Concernant la motion N° 23 proprement dite, M. Ferrazino nous indique, dans un premier temps, que l'auto-partage ne semble pas être indiqué pour la

Ville de Genève, car la grande majorité des véhicules de l'administration municipale est composée plutôt par des camions que par des limousines. Il s'intéresse par contre au concept de «city-car» (voitures électriques à disposition dans le parking souterrain des gares CFF) mis en place à Martigny. Finalement, après une courte discussion avec la commission sur le système d'auto-partage, le magistrat s'engage à reprendre contact avec l'entreprise de la place pour voir si cette solution peut être utilisée par l'administration municipale.

3.3 Audition du responsable de l'entreprise d'auto-partage (7 février 2001)

M. Eddy Michaud précise que l'entreprise Mobility CarSharing (cf. annexe), seule entreprise d'auto-partage de la place, dont il s'occupe à Genève est une coopérative à laquelle il faut adhérer pour pouvoir profiter du concept. Il existe un collège de direction de cinq membres engagés en comité avec le conseil d'administration. Une assemblée générale se tient chaque année lors de laquelle les décisions sont prises par les détenteurs des cartes. Tous les utilisateurs peuvent participer à l'assemblée générale et ont le droit de vote. L'année dernière, le bénéfice réalisé était de 240 000 francs et il a été complètement réinvesti dans la coopérative. Le parc est d'environ 500 véhicules en Suisse et les administrations utilisent essentiellement les voitures de la catégorie A. Il est possible de s'inscrire en tant que privé ou sociétaire, auquel cas un tarif préférentiel est accordé. Cependant, il est supérieur à celui des administrations. Il rappelle l'importance de ce système qui permet d'utiliser les véhicules lorsqu'on en a besoin et selon une mobilité combinée qui va dans un sens écologique.

Une centrale téléphonique est à disposition 24 h sur 24, de même qu'un site Internet pour procéder aux réservations des véhicules. Une carte magnétique, qui ouvre la portière lorsqu'on la pose sur le pare-brise, est distribuée à l'utilisateur.

En Suisse, plus de 800 entreprises, sociétés et administrations (administration cantonale de Lucerne, administration municipale de Sursee, Département des travaux publics du canton d'Argovie, Direction des douanes à Bâle, par exemple) ont déjà recours à l'auto-partage. Le système n'est donc pas nouveau pour les administrations; il permet d'éviter ainsi un investissement massif dans un parc de véhicules, car la facturation, qui se fait sur une base mensuelle, comporte tous les frais liés à l'utilisation du véhicule (parking, essence, amortissement, assurances, etc.) et permet en outre de connaître exactement combien coûte cette utilisation, car elle comporte l'heure, le temps d'utilisation et le nombre de kilomètres parcourus.

Actuellement, l'entreprise d'auto-partage à Genève possède 30 voitures pour 1000 membres et il existe une quinzaine d'emplacements avec entre 1 et 15 voitures à disposition qui vont des petites limousines de 2 places aux monospaces

transformables en cas de transport de marchandises, sans oublier les breaks. Lorsque les véhicules hybrides (gaz + électrique) sortiront sur le marché, elle en proposera.

Si Mobility CarSharing entre en collaboration avec la Ville de Genève, d'autres lieux de prise en charge pourront être créés suivant le souhait de celle-ci. Les véhicules peuvent être réservés tous les jours ouvrables, par exemple entre 7 h du matin et 17 h pendant les heures d'ouverture des bureaux, et le véhicule est mis à la disposition des membres privés de la coopérative le soir et le week-end. Actuellement, il existe des emplacements à Plainpalais, à Carl-Vogt, à la place de l'Octroi, à la gare et à Villereuse. Il serait possible d'en créer un à Saint-Antoine, par exemple. Pour les communes, il en existe à la Servette, aux Charmilles, au Petit-Lancy, à Carouge, aux Pâquis et à Chêne-Bourg. Pour les administrations, il n'y a aucun problème à obtenir un véhicule la semaine, même en urgence, car la majorité des véhicules sont utilisés le week-end par les particuliers.

L'Office fédéral de l'énergie, dans le cadre d'Energie 2000, a apporté son soutien à l'auto-partage par la publication de la revue *Le choix de la mobilité*, qu'il est possible d'obtenir gratuitement.

4. Discussion

Reprenant l'invite de la motion N° 23, la commission des finances constate que le texte déjà très édulcoré ne demande rien d'autre que «d'étudier la possibilité» d'établir des contrats avec une entreprise d'auto-partage. De plus, une motion n'a rien de contraignant et le magistrat s'est engagé, en commission, à aller un peu plus à fond dans le sujet. Cependant, afin d'éviter encore quelques auditions (Service des achats, par exemple), il est proposé un amendement à l'invite de la motion tenant compte des gens du terrain pour que cette étude se fasse en concertation avec le personnel concerné.

D'une manière générale, il est très intéressant pour une collectivité publique d'éviter d'acheter ses propres véhicules, dont l'investissement initial et les frais de carburant et d'entretien représentent, après dix à quinze ans, une somme non négligeable et cela sans prendre en compte les coûts d'amortissement. L'utilisation de l'auto-partage permet donc, à travers sa facturation où tous les frais d'utilisation sont compris, une transparence totale des coûts. De plus, cela engendrera, à moyen terme, une rationalisation des déplacements par une meilleure gestion du parc automobile.

Il reste encore à déterminer le ratio investissement/fonctionnement et le nombre de kilomètres effectifs parcourus par les véhicules de l'administration

municipale, sans oublier de s'intéresser à l'auto-partage entre services municipaux, si l'on veut approfondir le sujet, mais cela sera plutôt du ressort de l'administration, qui a tout intérêt à développer le concept d'auto-partage.

5. **Vote de la commission**

Convaincue de l'idée pertinente de la piste de l'auto-partage pour la transparence des coûts et pour une meilleure gestion de l'utilisation des véhicules de l'administration en Ville de Genève, la commission des finances recommande au Conseil municipal, par 13 oui sur 14 commissaires présents (2 R, 2 L, 1 DC, 2 S, 2 Ve, 2 AdG/SI, 2 AdG/TP) et 1 abstention (DC), d'approuver l'invite amendée ci-après:

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'étudier la possibilité d'établir des contrats avec une entreprise d'auto-partage pour remplacer une partie du parc automobile de la Ville de Genève. L'étude du concept et l'introduction d'un tel système, le cas échéant, se feront en concertation avec le personnel concerné de la centrale d'achats et les utilisateurs potentiels de l'administration municipale.

Annexe mentionnée.

Premier débat

M. Jean-Pascal Perler (Ve). Je ne prends pas la parole en tant que rapporteur, car je crois qu'il n'y a rien à dire sur le rapport – enfin, je l'espère! Par contre, je vais la prendre au nom des Verts. Les Verts voteront la motion amendée par la commission des finances, c'est-à-dire le renvoi de cette motion au Conseil administratif, lequel est je crois tout ouvert au concept de l'auto-partage.

J'aimerais juste rappeler les inconvénients de la situation actuelle et les avantages d'une probable utilisation du système de *car-sharing*. Actuellement, lorsque la Ville achète des véhicules, il faut tenir compte du fait que ceux-ci engendrent des frais d'entretien, en essence, pour les assurances, sans parler du peu d'utilisation qui en est faite dans certains cas. Avec le système de *car-sharing*, c'est la transparence des coûts sans tous ces coûts, c'est-à-dire que, lorsque l'on adhère à ce système, l'essence, les assurances et l'entretien sont compris dans le prix. En outre, du point de vue de la comptabilité analytique, l'utilisation de ces véhicules est gérée de manière très efficace, parce que l'on reçoit les factures de l'entreprise à la fin du mois et, comme pour les communications téléphoniques, y sont mentionnés, avec l'utilisation de ces véhicules, l'heure de prise, l'heure de dépôt, le temps d'utilisation, le nombre de kilomètres parcourus. Je pense que cela va dans le sens d'une transparence totale des coûts.

A moyen terme, l'utilisation de ce genre de concept va permettre – en tout cas, nous, les Verts, nous l'espérons – une prise de conscience aboutissant à une meilleure utilisation des véhicules à moteur en ville de Genève et dans l'administration publique. En effet, étant donné qu'il faudra faire une réservation, parfois par téléphone, pour pouvoir utiliser un véhicule, le fonctionnaire se demandera avant de le faire s'il a vraiment besoin d'utiliser une voiture pour son déplacement, ou s'il va pouvoir utiliser l'un des futurs 50 vélos que le Conseil administratif a achetés, pour faire allusion à la proposition PR-122 que nous avons votée au cours de la séance d'hier soir.

En conclusion, je dirai que le système du *car-sharing* permettra une meilleure rationalisation de la gestion du parc automobile de la Ville. Certains pourraient croire que, lorsqu'ils téléphoneront pour réserver un véhicule, il n'y en aura aucun à disposition; mais justement, les administrations fonctionnent de 8 h à 17 h alors que les privés utilisent plutôt le *car-sharing* de 17 h à 22 h ou 23 h, la nuit et le week-end, c'est-à-dire quand l'administration n'a pas besoin d'utiliser de véhicules puisqu'elle est fermée. C'est pour cela que, à Genève ou dans n'importe quelle autre cité, avec le système du *car-sharing*, la mobilité du privé et celle de l'administration publique peuvent parfaitement faire bon ménage. C'est pour cela que je vous recommande vraiment de voter cette motion amendée par la commission et de la renvoyer au Conseil administratif.

M. Didier Bonny (DC). Notre groupe votera également la motion amendée par la commission. Si l'on a regardé attentivement le vote de la commission mentionné à la page 4 du rapport, on aura pu remarquer deux choses. Tout d'abord, c'est à une très large majorité que la motion amendée par la commission a été acceptée par la commission, par 13 oui et avec une seule abstention, qui était d'ailleurs la mienne, je vais y revenir tout à l'heure. Cela me permet simplement de dire gentiment à nos collègues Verts et de l'Alternative, relativement aux discussions que nous avons eues hier sur les vélos et l'enterrement des voitures en souterrain, que, s'ils nous soupçonnent d'avoir fait profession de foi de polluer – je cite les propos de M^{me} Künzler – ce n'est pas vraiment le cas, puisque nous avons nous aussi voté cette motion sur l'auto-partage.

Cela étant dit, je voudrais expliquer mon abstention lors du vote en commission. J'aurais quant à moi souhaité aller encore plus loin; eh oui! En effet, j'ai été convaincu par les auditions auxquelles nous avons procédé dans le cadre de la commission des finances et j'aurais préféré que, dans le début de l'invite amendée par la commission où il est demandé au Conseil administratif d'«étudier la possibilité d'établir des contrats», nous ayons enlevé carrément les termes «étudier la possibilité» et que nous ayons simplement voté «le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'établir des contrats avec une entreprise», de telle manière que l'on ne perde pas encore du temps à faire des études préalables. Mais je n'ai pas été suivi et je ne tiens pas ce soir à présenter en mon nom un amendement. En tous les cas, comme je l'ai dit au début, nous voterons cette motion telle qu'elle est actuellement formulée à la fin de ce rapport.

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

M. Jean-Charles Lathion (DC). Hier soir, j'ai été très pragmatique concernant l'achat des vélos présenté par la proposition PR-122 en vous invitant justement à en considérer le prix. Par rapport au texte qui nous est proposé aujourd'hui, j'aimerais vous inviter à ce même pragmatisme. Il me semble que, si les démocrates-chrétiens votent la motion M-23 amendée par la commission, il incombera à ceux qui sont chargés de son application d'être particulièrement attentifs à la cohérence que nous souhaitons entre l'utilisation des voitures comme véhicules de fonction par l'administration et l'usage qu'en font les particuliers. Je ne suis pour ma part pas convaincu que l'on puisse mélanger les deux, ni que ce qu'a dit notre collègue Perler tout à l'heure corresponde à la réalité.

Il s'agit donc pour nous de faire en sorte que les voitures de fonction puissent être utilisables, réutilisables et que l'on puisse les retrouver. Je ne suis pas certain que, comme le mentionne le texte de la motion, il soit cohérent qu'une adminis-

tration utilise des véhicules pendant les jours et heures ouvrables, et que les particuliers puissent utiliser les mêmes véhicules le soir et le week-end. Il faudra retrouver les véhicules le lundi et, si les administrations ne peuvent pas compter sur cet élément-là, je vous laisse imaginer le désordre que cela pourrait provoquer.

M. Roger Deneys (S). En tant que motionnaire, évidemment, je ne peux que vous encourager à voter le texte qui vous est proposé. Il est vrai que, à titre personnel, je serais prêt aussi à entrer en matière sur la proposition de M. Bonny.

Le système du *car-sharing* existe et a fait ses preuves. D'autres administrations publiques l'utilisent. Il n'y a donc *a priori* pas de raison d'avoir des craintes exagérées par rapport à ce système. Mais, de toute façon, si la Ville de Genève adhère à ce système, cela n'empêche pas de faire un bilan après un certain temps d'essai et de voir, le cas échéant, s'il faut y renoncer parce que les véhicules ne seraient pas disponibles le lundi. En tant qu'utilisateur régulier de Mobility, je peux vous dire que c'est franchement très exceptionnel qu'il y ait un problème avec un de ses véhicules. D'ailleurs, si l'un de ceux-ci tombe en panne, c'est la même chose que pour un véhicule privé qui ne fonctionnerait pas parce que sa batterie est à plat ou a un problème de ce genre. Il n'y a donc pas de problème majeur par rapport à l'utilisation de ce système par l'administration publique.

Par contre, je trouve que cette idée correspond à la logique d'offrir des modes de transport alternatifs aux habitants de cette ville, afin d'éviter que chacun d'entre eux n'acquière une voiture pour des besoins très occasionnels. Nous rêvons tous d'espace et de liberté le week-end, pour aller un peu plus loin dans la campagne. Mais nous n'avons pas forcément besoin d'une voiture au quotidien. En adhérant à Mobility, la Ville de Genève offre aussi aux citoyens la possibilité de partir le week-end sans avoir de véhicule la semaine. Nous allons donc en quelque sorte économiser l'espace occupé par les voitures parkées en ville, et nous avons tout à gagner à cela.

Je dirai quand même encore une dernière chose par rapport à la motion amendée par la commission qui vous est proposée aujourd'hui. Je pense qu'il est important que le Conseil administratif surtout tienne compte des solutions déjà existantes et ne se lance pas uniquement dans des idées nouvelles ou ne réinvente pas la roue une fois de plus. Mobility existe, a fait ses preuves et compte 500 véhicules en Suisse. J'estime que, avant même d'envisager d'autres systèmes, il s'agirait d'utiliser ce qui existe et de voir ce qu'il est possible de faire avec Mobility. Si, par la suite, d'autres systèmes se développent, pourquoi ne pas envisager d'y adhérer? Mais il est à mon avis important de montrer dans les délais les plus brefs que nous pouvons et devons travailler en adoptant le système de l'auto-partage.

M. Souhail Mouhanna (AdG/SI). Le groupe SolidaritéS et Indépendants de l'Alliance de gauche votera cette motion telle qu'elle a été amendée par la commission, et non pas selon l'idée de MM. Bonny et Deneys consistant à demander au Conseil administratif d'établir des contrats sans procéder à des études préalables. Nous sommes favorables à ce que soit engagée une étude portant sur la possibilité d'établir des contrats avec une entreprise d'auto-partage. En effet, pour nous, il est indispensable que les usagers de ce système, c'est-à-dire le personnel de l'administration municipale, puisse donner son avis. C'est lui qui utilisera les voitures d'une telle entreprise et, pour nous, ce qui est important, c'est l'efficacité de l'administration municipale d'une part et, d'autre part, si cette efficacité peut être atteinte avec des moyens répondant à un certain nombre de préoccupations quant aux coûts et à l'environnement, ce sera tant mieux. C'est donc avec les utilisateurs potentiels de ces voitures et de ce système qu'il faut discuter pour voir s'il est effectivement possible d'engager la Ville sur cette voie.

Nous pensons que c'est possible, et c'est la raison pour laquelle nous voterons oui à cette motion telle qu'elle a été formulée par la commission et non pas telle que certains amendements qui se profilent pourraient la modifier.

M. Michel Ducret (R). Il est vrai que le système du *car-sharing* peut paraître intéressant, mais il y aura lieu, pour le Conseil administratif, d'en examiner la réelle praticité pour notre administration avant de chercher à subventionner un système alternatif intéressant, certes, mais qui a de la peine à tourner – ce fait est notoire – sur le plan économique et surtout à s'implanter sérieusement en Suisse francophone. C'est d'ailleurs le cas même en Suisse alémanique, si j'en juge par le nombre total de véhicules à disposition pour l'instant en Suisse.

Surtout, et en tenant compte des vélos qui pourraient être achetés par la Ville, dont il a été question lors de la séance d'hier soir, il faudra à ce moment-là – voilà une vraie tâche du Conseil administratif – parvenir à supprimer toute autre forme d'utilisation de véhicules automobiles par les fonctionnaires de l'administration municipale, notamment par la suppression d'éventuelles indemnités de véhicules, de cartes de parcage et autres avantages conférés à la fonction publique dans l'exercice de son travail.

Deuxième débat

Mise aux voix, la motion amendée par la commission est acceptée sans opposition (1 abstention).

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'étudier la possibilité d'établir des contrats avec une entreprise d'auto-partage pour remplacer une partie du parc automobile de la Ville de Genève. L'étude du concept et l'introduction d'un tel système, le cas échéant, se feront en concertation avec le personnel concerné de la centrale d'achats et les utilisateurs potentiels de l'administration municipale.

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

- 14. Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 433 800 francs destiné à l'éclairage public du chemin d'accès et des aires de stationnement du centre sportif de Vessy, route de Vessy 31, dont 40 300 francs pour la mise en place de tubes pour les liaisons des systèmes d'information de la Ville de Genève (PR-53 A)¹.**

Rapporteur: M. Jacques François.

La commission s'est réunie le 30 août 2000 et le 14 février 2001, sous la présidence de M^{me} Alice Ecuivillon. Les notes de séances ont été prises par M^{me} Guenevere Paychère et par M^{me} Véronique Meffre que le rapporteur tient à remercier.

Introduction

Le crédit est destiné à équiper le chemin piétonnier, la piste cyclable ainsi que les aires de stationnement qui conduisent au centre sportif de Vessy d'un éclairage public, afin d'assurer la sécurité des usagers. Le centre sportif est en effet utilisé jusque tard dans la soirée, obligeant les participants, le public et les clients de la buvette à quitter le centre dans l'obscurité.

¹ «Mémorial 157^e année»: Proposition, 5308.

Actuellement, l'éclairage public s'interrompt au pont de Vessy, limite de la ville. Rappelons que le centre sportif appartient à la ville mais qu'il est situé sur la commune de Veyrier.

L'équipement proposé comprend 18 candélabres pour le chemin piétonnier et la piste cyclable, alors que 12 candélabres sont destinés à l'éclairage du parking.

En parallèle, la Direction des systèmes d'information (DSI) propose la mise en place de tubes pour ses liaisons informatiques afin de profiter des travaux prévus pour l'éclairage et de diminuer leur coût d'installation.

L'ensemble du projet est devisé à 433 800 francs, y compris 40 300 francs pour les installations de la DSI.

Séance de la commission du 30 août 2000

Audition de M. Rapin, directeur de la Direction des systèmes d'information

M. Rapin explique que la DSI s'est jointe au projet pour déposer des tubes de liaison informatique en profitant des travaux d'éclairage. Il s'agit, dans le cadre de la gestion des centres sportifs, de continuer la mise en place d'un système d'information centralisé. Le projet consiste donc à relier le centre sportif de Vessy au Bout-du Monde par une liaison en fibres optiques afin de le connecter au réseau de la Ville. Les travaux d'éclairage envisagés s'étendent sur les deux tiers de la distance totale de la liaison à réaliser et les coûts sur cette portion seraient fortement réduits. Les 300 derniers mètres à équiper sont devisés à 60 000 francs, mais il faut comprendre que d'autres services utiliseront ces fibres optiques et que l'ensemble, selon M. Rapin, sera amorti en quatre ou cinq ans.

La commission dans son ensemble est convaincue que l'opportunité saisie par la DSI de diminuer les coûts en coordonnant les travaux est une excellente solution.

Audition de M. Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public, et de M. Claude Martenet, architecte éclairagiste

C'est le Service des sports qui est à l'origine de la demande d'éclairage. La situation du centre sportif de Vessy est particulière, puisqu'il appartient à la Ville bien qu'il soit situé sur la commune de Veyrier et que la route qui y mène soit une route cantonale.

Le Canton n'a pas de projet d'éclairage pour la route cantonale et la commune de Veyrier se dit non concernée par l'éclairage d'un lieu en fin de compte privé, appartenant à la Ville.

Selon M. Martenet, le projet proposé tient compte de différents aspects: économie d'énergie, préservation de l'environnement. Les lampes sont au sodium (moins d'attrance pour les insectes) et d'une puissance de 110 W. La hauteur des mâts est de 3,5 m non seulement pour assurer un bon éclairage, mais également pour éviter le vandalisme.

L'extinction est prévue à minuit, après la fermeture des installations. En réalité, l'activité sportive se termine à 21 h, mais la buvette reste ouverte jusqu'à minuit.

Discussion

La question de l'opportunité de l'éclairage proposé est longuement débattue. Les principales questions abordées sont les suivantes. Est-il nécessaire d'éclairer le parking? Pourquoi éclairer jusqu'à minuit alors que les activités sportives se terminent à 21 h? Ne peut-on réaliser un éclairage moins important (moins de candélabres, moins hauts), donc moins cher? Les effets nocifs sur l'environnement ont-ils été bien évalués? Pourquoi l'Etat et la commune de Veyrier ne participent-ils pas au projet? Qu'en est-il d'un prolongement possible de la ligne TPG qui dessert le Bout-du-Monde?

En conséquence, la commission demande à la présidente de la commission de prendre contact avec M. Christian Ferrazino pour obtenir «toute la lumière possible» sur ces différentes questions.

Lettre de M. Christian Ferrazino, conseiller administratif (2 février 2001)

Dans une lettre à la présidente de la commission, M. Christian Ferrazino précise les points suivants:

- L'Etat de Genève n'a pas l'intention d'éclairer la route cantonale. Le projet ne concerne d'ailleurs pas la route de Veyrier, mais un cheminement piétonnier.
- Une étude d'impact au plan écologique a été menée (voir le rapport fourni à la commission) qui montre que l'effet de l'éclairage sera pratiquement nul.
- Techniquement, toute diminution du nombre de candélabres provoquerait des trous dans l'éclairage et serait préjudiciable aux usagers, l'éclairage n'améliorant dès lors pas la sécurité.

Séance du 14 février 2001

Audition de M. Philippe Gfeller et de M. Claude Martenet

M. Philippe Gfeller confirme les termes de la lettre de M. Christian Ferrazino en précisant certains points. En ce qui concerne l'arrêt de l'éclairage, M. Claude

Martenet explique que le début et la fin de l'éclairage sont pilotés de manière centrale et qu'il existe ainsi trois moments d'intervention: levée du jour, tombée de la nuit et minuit. Il n'est donc pas possible de choisir une heure d'extinction à sa convenance.

D'autre part, M. Martenet confirme que toute suppression de candélabres provoquera des «trous noirs» et ira à l'encontre de la sécurité recherchée. L'autre solution, qui consiste à implanter des candélabres notablement plus bas pour réaliser des économies, possède le même inconvénient en ce qui concerne la sécurité, avec un risque de vandalisme supplémentaire.

Discussion

La discussion porte principalement sur trois points:

- la sécurité: certains commissaires pensent que le projet est nécessaire pour assurer la sécurité des usagers. Pour d'autres, l'éclairage n'est pas absolument nécessaire;
- le prix du projet: pour nombre de commissaires, il devrait être possible de réaliser un éclairage suffisant avec une installation moins importante et donc moins chère. En particulier, l'éclairage du parking est contesté;
- l'éclairage jusqu'à minuit, alors que les activités sportives se terminent à 21 h, uniquement pour assurer une sortie honorable à ceux qui sortent de la buvette paraît excessif.

En conséquence, le vote suivant est intervenu:

Vote

Le projet d'arrêté est refusé par la commission par 6 voix (2 S, 2 R, 2 Ve) contre 5 (2 L, 2 DC, 1 AdG/SI) et 3 abstentions (1 L, 2 AdG/TP).

La commission propose donc au Conseil municipal de refuser le projet d'arrêté.

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 433 800 francs destiné à l'éclairage public du chemin d'accès et des aires de stationnement du centre sportif de Vessy, route de Vessy 31, dont 40 300 francs pour la mise en place de tubes pour les liaisons des systèmes d'information de la Ville de Genève.

Art. 2. – Il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen de rescriptions, d'avances ou de bons de caisse à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 433 800 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation, soit de 2001 à 2010.

M. Jacques François, rapporteur (AdG/SI). Il s'agit dans la proposition PR-53 d'un projet de crédit visant à installer un éclairage entre le stade et le pont de Vessy. Le soir, cet endroit est particulièrement sombre, puisqu'il n'est pas du tout éclairé, comme c'est le cas entre autres du chemin piétonnier et de la piste cyclable. Le projet qui nous est présenté a pour principal objet la sécurité, en particulier celle des jeunes sportifs qui sortent souvent tard de leur leçon de sport au stade de Vessy.

Plusieurs objections ont été exprimées en commission, et j'aimerais les souligner pour ouvrir la discussion. L'éclairage est-il nécessaire? Quel est son impact sur l'environnement? On prévoit d'éclairer non seulement le chemin piétonnier et la piste cyclable, mais également le parking du stade. Est-ce nécessaire? Le prix en est de plus de 400 000 francs. N'est-ce pas exagéré? Est-il possible d'installer moins de candélabres ou d'autres plus petits? Pourquoi ce projet est-il à la seule charge de la Ville et non pas également à celle de la commune de Veyrier, puisque cet endroit est situé sur le territoire de ladite commune? Pourquoi éteindre l'éclairage prévu dans ce projet à minuit, alors que celui du stade se termine à 21 h? C'est évidemment pour laisser les sportifs qui sortent de la buvette dans un état qui ne leur permet souvent que difficilement (*rires*) d'atteindre leur voiture sans trop de dommages. Voilà l'ensemble des problèmes posés.

Ajoutons encore un point: la demande de l'ordre de 40 000 francs par la Direction des systèmes d'information (DSI) pour poser des fibres optiques en

profitant des travaux qui seraient engagés a évidemment été bien acceptée par la commission, puisqu'il s'agit pour notre Conseil municipal d'un moyen de faire des économies.

Le résultat, c'est que la commission a été extrêmement partagée, puisque le projet a été refusé par six voix contre cinq. Je laisse maintenant mes collègues conseillers municipaux s'exprimer à ce sujet.

Premier débat

M. Guy Dossan (R). *A priori*, le groupe radical n'était pas du tout contre cette proposition. Mais il est vrai que, lors de l'étude en commission, nous nous sommes quand même posé quelques questions. M. François vient de soulever les principaux problèmes traités ou évoqués. Nous sommes évidemment pour la sécurité des gens qui sortent des installations de Vessy, mais quand nous nous sommes rendu compte que les dernières personnes partent en principe à 21 h, nous nous sommes demandé comment il se faisait que l'on nous demande de l'éclairage jusqu'à minuit. C'est pour sortir en toute sécurité de la buvette... Oui et non, parce que l'on a aussi appris que les problèmes qui se posent à la buvette ne sont pas forcément liés aux sportifs, mais à la clientèle non sportive de l'établissement. En effet, il y a eu certains règlements de comptes, on nous l'a dit; c'est donc un peu curieux.

Nous nous sommes dit aussi qu'éclairer le parking paraissait logique, puisqu'il y a en effet des gens qui sortent des vestiaires et qui doivent rentrer chez eux, mais pourquoi éclairer tout le reste jusqu'au pont de Vessy, la majorité des gens qui se rendent aux installations de Vessy venant en général en voiture, vu qu'il y a en effet une grande distance entre celles-ci et l'arrêt de bus.

Un autre point nous a un peu surpris: la route n'est pas à nous! Manque de chance: le chemin piétonnier appartient à la Ville et la commune de Veyrier ne voit pas l'utilité d'éclairer la route. Il faut donc croire qu'il n'y circule pas trop de monde. Je pense que ladite commune et la Ville auraient peut-être pu s'entendre, voire même associer l'Etat à la concertation, pour réaliser quelque chose en commun.

Nous avons aussi trouvé que ce projet d'éclairage était extrêmement cher, et c'est là, je crois, la principale raison qui a finalement motivé notre refus lors du vote en commission. Pour des raisons de sécurité, nous étions bien d'accord de réaliser ce projet, mais pas forcément pour la seule sécurité de ceux qui fréquentent les installations sportives, ce qui est un peu dommage. Nous pensons en effet que ce projet ne concerne pas vraiment des centaines de mil-

liers de gens. Alors, faire quelque chose, oui, mais, pour un nombre pas très important de personnes concernées, on aurait pu prévoir une solution un peu meilleur marché.

M. Georges Queloz (L). Voilà des économies de bouts de chandelle, Mesdames et Messieurs! (*Rires.*) Il n'y a pas si longtemps, dans cette enceinte, nous votions une demande de crédit pour un escalier à 6000 ou 7000 francs la marche! Aujourd'hui, dès qu'a été prononcé le mot «voiture», cela a attiré l'attention d'une grande majorité de conseillers dans cette enceinte. Et que disent-ils? Que ce projet vise à servir les automobilistes. Mesdames et Messieurs, il ne s'agit pas de cela, mais de sécurité.

Je voudrais également vous rendre attentifs au fait suivant: que demande-t-on à un privé lorsqu'il pourvoit à une installation qui déplace des gens? C'est d'assumer sa part de responsabilité en cas d'accident, de chute ou d'agression. Il y a une année, à cet endroit, on a déploré un décès survenu au cours d'un règlement de comptes. La presse n'en a pas beaucoup parlé. Cela signifie que cet endroit est également dangereux lorsqu'une mère va chercher son fils ou sa fille qui est allé suivre un entraînement au stade de Vessy. En fin de saison ou en début d'année, à 16 h ou 17 h, il fait déjà assez sombre, et surtout à 21 h, lorsque ces jeunes terminent leur entraînement.

Alors, faudra-t-il attendre, à cause des caprices de certains, que se produise un véritable accident? Nous devons faire face à nos responsabilités. Si un trottoir en ville, devant un commerce, n'est pas nettoyé et que quelqu'un glisse sur une pelure de banane, ou s'il y a eu de la neige, que le trottoir n'a pas été balayé et que quelqu'un s'y casse la jambe, c'est le commerçant qui est responsable. Ces installations sportives, c'est la Ville de Genève qui les a construites et il n'appartient pas à la commune de Veyrier de devoir répondre à la présente demande de crédit, puisque c'est la Ville qui amène du monde à cet endroit. Prenons nos responsabilités! Le groupe libéral votera l'arrêté de la proposition PR-53.

M^{me} Alice Ecuillon (DC). Le groupe démocrate-chrétien propose au Conseil municipal de refuser les conclusions de la commission et d'accepter le projet d'arrêté à 433 800 francs tel qu'il figure dans la proposition PR-53.

Pourquoi cette proposition des démocrates-chrétiens? Disposer d'un éclairage sur un parking ou aux alentours de celui-ci est bien sûr une question de confort, mais aussi de sécurité. D'aucuns l'ont déjà dit, mais je crois qu'il faut le relever. Le soir, cet endroit est très obscur, et je crois que nous n'avons pas à faire de procès d'intention aux usagers de la buvette s'ils en sortent dans un état ou dans un autre. Je crois que nous devons assurer la sécurité.

Concernant d'éventuelles conséquences néfastes de cet éclairage sur la faune, nous avons été rassurés, puisqu'on nous a dit qu'il ne présentait aucun inconvénient sur ce plan.

Le vote de cette demande de crédit est aussi une question de cohérence. En effet, voter des crédits pour la construction d'installations sportives, c'est bien, mais soyons cohérents jusqu'au bout et votons-en un qui permette d'assurer la sécurité de leurs usagers. Je vous recommande donc, Mesdames et Messieurs, de voter le crédit stipulé dans l'arrêté de la proposition PR-53, conformément à notre demande.

M. Jacques François (AdG/SI). Au nom du groupe de l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants), j'aimerais dire que nous sommes tout à fait favorables à l'installation de l'éclairage demandé dans la proposition. Nous pensons que les installations de Vessy sont fréquentées par un nombre considérable d'utilisateurs issus de tous les milieux sociaux. L'éclairage de ce lieu est un confort supplémentaire que nous leur offrons, et je crois qu'il est nécessaire. Nous ne voterons donc pas les conclusions du rapport et accepterons le projet d'arrêté, mais nous verrons comment la proposition de M^{me} Ecuivillon et de son groupe sera reçue par le Conseil municipal.

M. Pierre Reichenbach (L). Il faudrait réussir à mettre tout le monde d'accord. Je pense qu'un éclairage dans le secteur du centre sportif de Vessy est indispensable. En revanche, je crois qu'il y a des suggestions à faire et qui n'ont apparemment pas été présentées en commission. Je m'explique. C'est un peu technique, mais je crois que ce sera facilement compréhensible si c'est M. Macherel qui se charge de l'étude de cette opération.

En effet, pour éviter de laisser la lumière allumée de jour, et même toute la nuit, on peut régler l'éclairage automatiquement en réalisant une sectorialisation des lieux, c'est-à-dire que tous ne seraient pas éclairés en même temps. La mise en marche de l'éclairage se ferait au moyen de sondes crépusculaires ou à infrarouges, ce qui permettrait d'allumer ou d'éteindre les lampes après un certain temps et également de ne pas avoir d'heures fixes d'enclenchement de l'éclairage. Nous créons ainsi un délestage.

Quant aux sources lumineuses, je pense que nous devrions les prendre de la nouvelle génération à cause de leur durée de vie. Nous pourrions par exemple choisir un modèle avec lampe à induction et y mettre les réflecteurs adéquats pour obtenir la teinte orangée du sodium.

A la limite, l'étude de la question mériterait quand même d'être affinée, parce qu'elle pourrait être utilisée dans d'autres secteurs de la ville où il n'y pas besoin de laisser la lumière allumée jour et nuit. A Vessy, dès que quelqu'un se trouverait sur le parking, la lumière s'allumerait et elle s'éteindrait quand la personne serait partie. Je crois que ce serait assez bien, et il serait aussi intéressant que ce problème soit étudié dans ce sens-là.

M. Roman Juon (S). Ce que vient de dire M. Reichenbach m'intéresse, parce que c'est un peu dans ce sens-là que je voulais intervenir. Je connais le lieu concerné depuis ma tendre enfance, et je dois dire que nous avons été assez surpris par cette proposition onéreuse et complexe. Nous allons dépenser de l'énergie pour un endroit qui n'est plus fréquenté après les entraînements sportifs, à l'exception du bistro pour ceux qui s'attardent pour boire un verre – bon, c'est peut-être normal – mais ce sont les seuls.

On peut évoquer la sécurité et rappeler qu'il y a eu un crime. Mais il est fréquent qu'il se passe quelque chose, vols ou autres. Je ne pense pas à des crimes mais à des vols dans des voitures; dans ces coins-là, c'est normal, et ce n'est pas l'éclairage électrique qui va changer grand-chose. Moi, les préaux d'école, je les connais, plus ils sont éclairés, plus il s'y passe tout ce que l'on veut, du tabagisme, etc., alors, arrêtez! On va éclairer toute la ville, si on continue comme cela, et il n'y a pas de raison! On ne va jamais s'arrêter!

Les conséquences de l'éclairage sur la faune revêtent une certaine importance mais, dans le cas particulier, je trouve surtout qu'il y a de l'abus au niveau de l'éclairage, qui est beaucoup trop important et qui pourrait être beaucoup plus modeste. En fait, qui va-t-on déranger le plus? Ils ne sont pas là, ce soir, les gens concernés! En effet, il y a pas mal de voitures le soir, mais je pense surtout aux couples qui sont tranquilles là-bas! Maintenant, on va les éclairer, et ils vont aller chercher un autre lieu! C'est fort possible! Il y a aussi les élèves conducteurs et conductrices. Il est clair que, lorsque l'éclairage sera installé, ce sera peut-être plus agréable pour eux de faire leur petit entraînement.

En tout cas, j'ai l'impression qu'on est en train de moderniser notre ville d'une manière qui devient complètement folle. On va tout éclairer! Il n'y a pas de raison! Quant aux questions de sécurité des personnes qui circulent, que ce soit dans un passage, dans un parc ou dans une rue, celui qui aurait des mauvaises intentions les mettra à exécution de jour comme de nuit. Je crois que les vols à la tire ont lieu en plein jour et facilement, donc cet éclairage ne changera rien.

Il est clair que la position des socialistes restera la même qu'en commission. Nous refuserons la totalité de ce crédit.

M. Roberto Broggin (Ve). Les Verts n'ont pas voulu donner suite à cette proposition du Conseil administratif en commission, car elle nous semble mal formulée et contient certains éléments sur lesquels il faudrait bien sûr revenir.

Effectivement, il s'agit d'équipements sportifs appartenant à la Ville de Genève mais situés sur le territoire de la commune de Veyrier. Il y a quelques années, le Conseil administratif était déjà venu en séance plénière nous parler de l'éclairage des terrains; maintenant, il ne faut plus éclairer seulement les terrains mais aussi leur accès.

Voilà une question que nous avons posée en commission: nous avons entendu dire ce soir qu'il y avait énormément de monde qui allait au centre sportif de Vessy; alors, pourquoi ne pas prolonger la ligne de bus du Bout-du-Monde jusqu'au centre sportif de Vessy, pour décharger les lieux du flux automobile provoqué par ces sportifs qui, visiblement, ne savent pas se déplacer autrement qu'en automobile? Cela est d'ailleurs assez curieux; je pense en effet que, s'ils faisaient peut-être un peu plus d'exercice, ils auraient peut-être un peu moins besoin de pratiquer un sport avec des équipements sportifs coûtant extrêmement cher à notre collectivité.

Des voix. Bravo!

M. Roberto Broggin. L'Etat de Genève n'a pas l'intention d'éclairer la route de Vessy, qui lui appartient, et ce serait alors à la Ville de Genève de se substituer à lui pour en assurer l'éclairage. J'ai lu cela dans une note de M. le conseiller administratif Ferrazino à l'attention la commission. Je lis également dans cette note que c'est l'Association cantonale genevoise de football qui demande cet éclairage, et que c'est pour cela que la commune de Veyrier n'entend pas entrer en matière. Nous la comprenons, même si les installations sportives de Vessy sont situées sur son territoire.

Il convient également de dire que le Conseil administratif devrait pouvoir affiner l'étude de ce projet, et c'est pour cette raison que les Verts proposent de le lui renvoyer. Nous ne sommes pas opposés à un certain éclairage sur le chemin piétonnier et la piste cyclable, mais il n'est pas question d'éclairer un parking pour voitures, nous ne voyons pas ce qui motiverait cette mesure. Les voitures ont elles-mêmes leur propre éclairage autonome, et ce n'est pas à la collectivité d'éclairer les routes sur lesquelles elles circulent. Voilà ce que je tenais à dire, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, et je vous recommande de renvoyer cette proposition au Conseil administratif pour qu'il puisse nous présenter une nouvelle étude.

M. Alain Comte (AdG/TP). Je crois que la demande contenue dans la proposition PR-53 découle surtout du fait que la Ville de Genève a consenti à voter un crédit pour éclairer les terrains de football et que l'on pratique maintenant ce sport beaucoup plus tard le soir qu'auparavant, notamment sous nos latitudes où la nuit tombe rapidement, surtout au mois de mars ou aux mois d'octobre et de novembre, où des juniors jouent encore alors qu'il fait déjà nuit.

Le problème vient aussi du fait que nous n'étions pas propriétaires de ces terrains auparavant, puisque nous les avons échangés avec l'Etat de Genève lors de la problématique du stade de la Praille.

J'aimerais aussi parler de la sécurité, puisque c'est l'objet de cette proposition concernant l'éclairage. Dans les propos des préopinants, il a été question des enfants et des joueurs de football; on peut en penser ce que l'on veut, mais ce sont surtout les tenanciers de la buvette qui sont concernés, car ils doivent quitter ledit établissement les derniers, et ils pourraient être victimes de malfrats qui viendraient les détrousser.

M^{me} Alice Ecuillon, présidente de la commission des travaux (DC). Je tiens à m'exprimer maintenant comme présidente de la commission des travaux pour répondre à notre collègue Reichenbach que nous avons évoqué en commission toutes les propositions qu'il a faites au cours de son intervention. Nous en avons débattu, nous avons demandé des précisions à M. Ferrazino qui nous a donné tous les renseignements nécessaires.

Je ne comprends vraiment pas que l'on puisse être opposé à cette proposition. En effet, nous ne pouvons pas voter des crédits pour des équipements sportifs et ensuite ne pas aller jusqu'au bout de cette décision en refusant de voter ceux qui concernent la sécurité aux alentours et leur accès.

J'aimerais également relever le fait que cette proposition a été renvoyée il y a fort longtemps à la commission des travaux, puisque celle-ci s'est réunie pour commencer l'étude de cette proposition le 30 août 2000, et que le renvoi de cet objet à la commission datait du mois de mai de la même année déjà. Je crois donc qu'il est vraiment temps maintenant de voter le crédit proposé.

M. Souhail Mouhanna (AdG/SI). Si j'ai décidé de prendre la parole, c'est que j'ai été très choqué par certaines interventions concernant les personnes qui fréquenteraient des bistros tels que la buvette du stade de Vessy, et pour lesquelles il ne faudrait pas essayer d'envisager des mesures permettant de garantir leur sécurité. Je me suis demandé tout à l'heure, en écoutant certains, s'il ne fallait pas éteindre toutes les lumières en ville à partir de 22 h, parce que, après cette heure-

là, la plupart des gens vont dans les bistros et les restaurants, ou en sortent. Je me suis demandé aussi s'il ne fallait pas éteindre les lumières dans les quartiers résidentiels, puisqu'à partir de 22 h les gens sont dans leurs appartements et qu'ils sont peut-être couchés pour dormir.

Sur le plan des principes, je trouve une telle attitude absolument inacceptable. Si les autorités politiques municipales ou cantonales devaient se désintéresser de la sécurité des gens quels qu'ils soient, et surtout de celles et de ceux qui fréquentent les bistros, je crois qu'il n'y aurait pas beaucoup de monde dont la sécurité serait garantie. C'est la raison pour laquelle nous voterons oui au projet d'arrêté et refuserons les conclusions du rapport, parce que nous avons des principes que nous voulons respecter, notamment celui de la sécurité pour toutes et tous dans notre canton et dans notre ville. (*Quelques applaudissements.*)

M. Jean-Marc Froidevaux (L). *A priori*, il n'y a rien à ajouter à ce que vient de dire M. Mouhanna... (*applaudissements*) sinon que j'aimerais effectivement vous parler un peu de la topographie du site, parce qu'il n'en a pas encore été beaucoup question. Il ne faut pas oublier que ce site se situe au-delà du Bout-du-Monde. (*Rires.*) Ce n'est pas pour rien!

Au delà du Bout-du-Monde, cela s'appelle la Grande Fin, et nous nous trouvons là dans un espace qui présente une particularité assez exceptionnelle en Ville de Genève: si vous vous trouvez aux environs de ce parking, sur le chemin conduisant aux installations sportives de la Grande Fin, où que vous portiez le regard, il n'y a pas d'habitation. La plus proche est la Clinique générale Beaulieu, qui se situe bien au-delà de l'Arve et à longue distance, c'est-à-dire que vous vous trouvez dans un secteur où l'insécurité est particulièrement grande.

A ce titre, l'éclairage demandé dans la proposition PR-53 constituerait véritablement l'unique mesure de sécurité qui serait prise dans ce site. Il faut bien se rendre compte que la nuit est par définition le moment où certains peuvent avoir quelques craintes que l'inexistence d'une quelconque fenêtre allumée à proximité ne fait qu'aggraver. En cela, cet éclairage public est une nécessité absolue pour rappeler que, même au-delà du Bout-du-Monde, nous ne nous trouvons pas dans un no man's land total.

M. Roman Juon (S). Mon intervention sera rapide, parce que nous avons faim. Je ne sais pas si vous êtes déjà allés au centre sportif de Vessy. J'ai l'impression que la plupart de mes collègues qui parlent de la Grande Fin à propos de ces lieux ne s'y rendent pas souvent. J'allais y promener mon chien là-bas – un peu moins maintenant, parce que je n'ai plus de chien – de nuit, parce que j'avais plus de temps dans la soirée. Mais, quand il fait nuit, il n'y a plus personne! C'est-à-

dire que, au moment où le soleil se couche et qu'il fait sombre, il n'y a plus de sportifs et les installations sportives sont fermées. Quant à la buvette, demandez combien de personnes la fréquentent! Elle est vide le soir! Il y a peut-être une table occupée par des copains du tenancier, mais c'est tout!

Alors, jouons la sécurité – nous sommes avant les élections, je suis d'accord – mais n'exagérons pas. De toute façon, nous serons minorisés quant à cette question. Ce n'est pas bien grave, on verra bien ce qui se produira! On aura éclairé un lieu en plus, et cela fera bien!

M. Gérard Deshusses (S). Je comprends mal de quels problèmes de sécurité il s'agit et les réponses que l'on y donne en voulant simplement mettre de la lumière quelque part. S'il y a effectivement un danger du côté du centre sportif de Vessy, ce n'est pas de la lumière qu'il faut mettre, ce d'autant plus que, comme M. Froidevaux nous l'a dit, il n'y a personne là-bas, même pas d'habitation! Si c'est apporter de la sécurité que mettre de la lumière, moi, je ne comprends pas. S'il s'agit de prendre des mesures parce qu'il y aurait des malfrats, alors il faut faire intervenir la police, et c'est autre chose. Mettre de la lumière en plein désert pour être protégés, excusez-moi, mais cela ne sert à rien.

Deuxième débat

Mise aux voix, la proposition du Parti démocrate-chrétien demandant de voter l'arrêté initial est acceptée à la majorité (nombreuses oppositions des Verts et des socialistes).

Le président. Cette proposition des démocrates-chrétiens étant acceptée, je vais donc faire voter maintenant l'arrêté article par article et dans son ensemble.

Mis aux voix article par article et dans son ensemble, l'arrêté est accepté à la majorité (opposition des Verts, des socialistes et des radicaux et 1 abstention).

Il est ainsi conçu:

ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 433 800 francs destiné à l'éclairage public du chemin d'accès et des aires de stationnement du centre sportif de Vessy, route de Vessy 31, dont 40 300 francs pour la mise en place de tubes pour les liaisons des systèmes d'information de la Ville de Genève.

Art. 2. – Il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen de rescriptions, d'avances ou de bons de caisse à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 433 800 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation, soit de 2001 à 2010.

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

15. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

16. Interpellations.

Néant.

17. Questions.

Néant.

Séance levée à 19 h 05.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif	5054
2. Communications du bureau du Conseil municipal	5054
3. Clause d'urgence sur la motion de MM. François Sottas, Jean-Pierre Lyon, Roger Deneys, Michel Ducret, Guy Savary, M ^{mes} Michèle Künzler et Marie Vanek: «Adaptation du rond-point de Rive et suppression de l'arrêt de bus «Longemalle» (M-191).....	5056
4. Clause d'urgence sur la motion de MM. René Winet, Jean-Pierre Lyon, Pierre Reichenbach, Georges Queloz, Roberto Broggin, Gérard Deshusses, Alain Marquet, Christian Zaugg, M ^{mes} Alexandra Rys et Liliane Johner: «Aménagement de la place du Molard en zone piétonne» (M-192).....	5058
5. Motion de M ^{mes} Virginie Keller Lopez, Sandrine Salerno, Marie-France Spielmann, Marie Vanek, MM. Souhail Mouhanna, Paul Oberson et Damien Sidler: «Evaluation des besoins sociaux et culturels dans le quartier de Vermont et du Grand-Pré» (M-159)	5059
6. Réponse du Conseil administratif à l'interpellation de M. Gérard Deshusses, développée le 27 juin 2000, intitulée: «Entretien de la promenade de Saint-Antoine» (I-22).....	5063
7. Réponse du Conseil administratif à la motion de M ^{me} Vanessa Ischi et M. Roger Deneys, acceptée par le Conseil municipal le 11 octobre 2000, intitulée: «Favorisons la biodiversité en ville: installons des nichoirs pour les oiseaux cavernicoles» (M-104)	5065
8. Réponse du Conseil administratif à la résolution de MM. Georges Breguet, Olivier Coste, M ^{mes} Anne-Marie von Arx-Vernon, Renate Cornu, Eustacia Cortorreal, M. Pierre Maudet et M ^{me} Marie Vanek, acceptée par le Conseil municipal le 15 novembre 2000, intitulée: «Soutien à la candidature genevoise concernant le Forum permanent pour les affaires autochtones» (R-30).....	5066

9. Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition intitulée: «Finalisation de la Maison des associations» (P-16 A)	5067
10. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 698 250 francs pour l'étude des mesures d'aménagement urbain entre l'avenue Wendt, les rues de Bourgogne, des Franchises, Edouard-Rod et Liotard (PR-48 A)	5072
11. Rapport de la commission des sports et de la sécurité chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit extraordinaire de 330 000 francs destiné à la réimpression du Guide Orange des sapeurs-pompiers genevois (PR-59 A)	5090
12. Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition de l'Association ECLA (Espace créatif de loisirs actifs), intitulée: «Application de la décision du 15 décembre 1997, soit l'attribution de locaux et d'une aide financière» (P-82 A)	5102
13. Rapport de la commission des finances chargée d'examiner la motion de M ^{me} Michèle Künzler, MM. Alain Marquet et Roger Deneys, renvoyée en commission le 18 janvier 2000, intitulée: «Contrats de mobilité avec une entreprise d'auto-partage» (M-23 A)	5118
14. Rapport de la commission des travaux chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 433 800 francs destiné à l'éclairage public du chemin d'accès et des aires de stationnement du centre sportif de Vessy, route de Vessy 31, dont 40 300 francs pour la mise en place de tubes pour les liaisons des systèmes d'information de la Ville de Genève (PR-53 A)	5135
15. Propositions des conseillers municipaux	5148
16. Interpellations	5148
17. Questions	5148

La mémorialiste:
Marguerite Conus