

---

---

# MÉMORIAL

DES

## SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

---

---

Vingtième séance – Mercredi 5 novembre 2003, à 20 h 30

**Présidence de M. André Kaplun, président**

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

Font excuser leur absence: *M. Patrice Mugny*, conseiller administratif, *M<sup>mes</sup> Claudine Gachet, Ruth Lanz Aoued, M. Jean-Pierre Oetiker* et *M<sup>me</sup> Alexandra Rys*.

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

### CONVOCATION

Par lettre du 23 octobre 2003, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 4 novembre et mercredi 5 novembre 2003, à 17 h et 20 h 30.

**1. Communications du Conseil administratif.**

Néant.

**2. Communications du bureau du Conseil municipal.**

Néant.

**3. Motion de MM. Olivier Norer, Mathias Buschbeck, Alpha Dramé, Alain Marquet, Eric Rossiaud, M<sup>mes</sup> Marguerite Contat Hickel, Anne Moratti Jung, Frédérique Perler-Isaaz et Caroline Schum: «Création d'une structure chargée de gérer le stationnement des vélos sur le domaine public» (M-387)<sup>1</sup>.***PROJET DE MOTION*

Considérant:

- la forte demande en matière d'espaces de stationnement pour vélos et l'utilité de ceux-ci;
- les nombreuses épaves et vélos abandonnés qui occupent tant les places de stationnement marquées sur la voirie que les autres espaces disponibles;
- l'échec de la gestion de l'ensemble de ces espaces publics;
- l'image déplorable que ce laisser-aller produit sur l'usage du vélo et sur la valeur marchande des bicyclettes elles-mêmes ainsi que sur la qualité des espaces publics,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de mettre sur pied une structure ayant pour mission:

- de gérer les espaces de stationnement des deux-roues officiels et non officiels en signalant les vélos considérés comme abandonnés;

---

<sup>1</sup> Annoncée, 1872.

- de procéder à l'évacuation systématique de toutes les épaves, après un délai établi;
- de remettre (à des institutions ou autres) si leur réparation est impossible les vélos trouvés sur le marché;
- de collaborer avec les autres services de la Ville de Genève afin d'optimiser l'offre en matière de stationnement des vélos.

**M. Roberto Brogini** (Ve). Monsieur le président, je vous demande de retirer mon nom de la motion M-387. Même si le nouveau règlement du Conseil municipal n'est pas encore entré en vigueur, vu qu'il n'a pas encore été adopté par le Conseil d'Etat, il se trouve que, par rapport à son article 30 et l'esprit dans lequel le Conseil municipal l'a voté, je pourrais être placé face à un conflit d'intérêt privé. Je vous prie donc de retirer mon nom de cette motion, non parce que je ne la soutiens pas, bien au contraire, mais parce que je risque d'être impliqué.

**M. Olivier Norer** (Ve). Le groupe des Verts, à l'exception de M. Brogini, a le plaisir de vous présenter la motion M-387 demandant la création d'une structure mixte chargée de gérer le stationnement des vélos sur le domaine public et de débarrasser les trop nombreuses carcasses qui y stationnent.

La Ville de Genève a déjà entrepris pas mal de choses en ce qui concerne les vélos, mais elle peut faire mieux, notamment en améliorant ce qu'elle a déjà fait. A ce titre, sur le domaine public la Ville a installé des épingles à vélos, mais, malheureusement, celles-ci sont trop souvent occupées par des épaves qui restent stationnées pendant de nombreux mois, voire durant toute l'année. Le travail de débarras n'est pas fait et le résultat est qu'un nombre important de places de stationnement pour vélos est inutilisable à l'heure actuelle. Ce travail de débarras doit se faire pour que le vélo retrouve ses lettres de noblesse et pour que les utilisateurs de vélo puissent obtenir un gain de confort et stationner facilement. Une offre supplémentaire de places de stationnement pour vélos est du reste aussi nécessaire.

L'amélioration de l'offre de stationnement pour les vélos, donc la rationalisation de leur stationnement, permettrait aussi d'améliorer l'image de marque du vélo. Ceci est très important, parce que se retrouver face à des vélos qui sont des carcasses engendre une image négative du vélo. La conséquence est que le voleur éventuel peut penser qu'il peut se permettre de voler une roue, que ce n'est pas grave, puisque celle du vélo d'à côté manque aussi.

En dehors de la question du vélo, cette motion est utile pour la propreté de nos rues. Ces places de stationnements pour vélos présentent une piètre image, c'est vraiment dommage pour la qualité de nos rues et il serait nécessaire d'améliorer ce point.

Nous, les Verts, pensons que le moyen de parvenir à un inversement de cette tendance est de créer une structure adaptée au problème actuel, une structure qui reste à définir en commission, qui serait mixte si possible, dans le sens où il serait nécessaire de réunir les compétences du domaine privé et de l'administration pour parvenir à un résultat qui soit convenable pour les cyclistes et pour les citoyens. En ce sens, nous demandons le renvoi de la motion M-387 à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

*Préconsultation*

**M. Lionel Ricou** (DC). Le groupe démocrate-chrétien a déposé un amendement concernant cette motion, qui demande de remplacer les termes: «de mettre sur pied une structure ayant pour mission» par:

*Projet d'amendement*

«Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de *charger le Service de la voirie.*»

Cet amendement ne demande pas de créer une structure chargée de gérer le stationnement des vélos, mais au contraire d'attribuer ces tâches à la Voirie. En effet, nous estimons qu'il y a une disproportion entre, d'une part, le problème observé des épaves de vélos et, d'autre part, la création d'une structure municipale chargée d'accomplir ces tâches.

Pourquoi attribuer ces tâches à la Voirie? D'abord, parce qu'il faut admettre que le nombre d'épaves de vélos n'est pas si élevé que cela. Dans certains quartiers, on trouve un peu plus d'épaves que dans d'autres, notamment autour de la gare, mais à nos yeux cela ne requiert pas de créer une structure pour cette seule tâche. De plus, en ce qui concerne le repérage des vélos abandonnés, nous considérons que les 80 agents municipaux (AM) – dont nous avons récemment voté les postes – peuvent très bien accomplir cette tâche de repérage des quelques vélos qui seraient à l'abandon.

Enfin, il y a malgré tout encore une question délicate qui est soulevée par cette motion: comment faire pour savoir si un vélo est abandonné ou si le propriétaire ne l'utilise pas momentanément? C'est une des questions soulevées par cette motion. En conclusion, le groupe démocrate-chrétien soutient l'attribution de ces tâches à la Voirie; cela nous semble d'autant plus pertinent que le budget 2004 ne s'annonce pas aussi rose que prévu...

**M. Eric Fourcade** (UDC). Je vais rejoindre les propos de M. Ricou. Effectivement, ce projet n'est pas dénué de sens, mais pourquoi faut-il créer quelque chose qui existe déjà? La Ville de Genève pourrait édicter, en quelque sorte, une marche à suivre rationnelle qui pourrait être mise en place dès demain, si elle le voulait, et quand on veut, on peut!

Les AM et les agents de sécurité municipaux (ASM), pendant qu'ils font la tournée des horodateurs, peuvent très bien remplir cette mission. Si une marque distinctive permet d'identifier le propriétaire du vélo, on informe celui-ci que son bien est retrouvé et qu'il peut, s'il le désire, le récupérer. Par la suite, en rédigeant leur rapport, les AM ou les ASM transmettent les informations à la Voirie qui passe ramasser ces objets encombrant la voie publique.

Pour ce qui est des places de parc, demandez plutôt aux services concernés qui se feront une joie de vous répondre. Quant à la date de leur réponse, je ne suis pas devin!

**M<sup>me</sup> Virginie Keller Lopez** (S). Le Parti socialiste trouve que cette motion pose effectivement une question très importante. Nous en avons longuement discuté et nous sommes d'accord de renvoyer ce texte à la commission de l'aménagement et de l'environnement pour l'étudier. Nous ne voterons en revanche pas l'amendement du Parti démocrate-chrétien ce soir, puisqu'il nous semble qu'il faut d'abord étudier le sujet avant de décider de quoi que ce soit.

Ce que nous avons aussi à dire sur cette motion, c'est que non seulement elle pose la question du parcage des vélos, mais qu'elle devrait aussi poser la question du parcage des deux-roues en général, puisqu'on peut observer que la plupart des parkings créés en ville de Genève pour les vélos à une certaine époque sont actuellement envahis par les deux-roues motorisés. De ce fait, les cyclistes sont obligés de se parquer sur les trottoirs, car il n'y a plus d'espaces dans les parcs à vélos qui leur sont destinés. C'est donc un problème en cascade. M. Hediger nous en a déjà parlé, ce problème est à l'étude et nous nous réjouissons vraiment de pouvoir aborder ces questions à la commission de l'aménagement et de l'environnement, car les vélos et les deux-roues envahissent tous les espaces publics actuellement. Il faut donc qu'on trouve des solutions à ce problème.

**M. Alexis Barbey** (L). En ce qui concerne le groupe libéral, nous avons aussi quelques utilisateurs de vélo dans nos rangs et certains, récemment, se le sont fait voler, d'autres n'ont pas pu le parquer ou ont rencontré l'un ou l'autre inconvénient dans leur volonté, pourtant extrêmement citoyenne et responsable, de se déplacer en ville de Genève sans polluer. Toutefois, ce que nous propose la motion ici, ce

n'est pas d'inciter les gens à se déplacer en vélo dans la ville de Genève, mais bel et bien de créer une structure supplémentaire pour gérer la problématique du stationnement.

Hier, à plusieurs reprises, nous avons eu l'occasion de parler de l'endettement de la Ville de Genève; je crois qu'une des façons de ne pas encourager cet endettement est de réduire les dépenses courantes. Je rappelle, d'une part, que créer des structures suppose l'engagement de personnel, que de telles structures sont chères, durables et que leur rentabilité est assez peu évidente. D'autre part, quand on veut créer de nouvelles structures ou quand on veut fixer une nouvelle tâche à la Ville, la première des choses est de voir ce qui existe et si on ne dispose pas déjà des outils nécessaires pour remplir cette mission. En l'occurrence, comme l'ont dit mes prédécesseurs, nous avons tous les outils nécessaires pour remplir cette mission: nous venons d'engager un nombre considérable d'agents municipaux, nous avons une Voirie qui ne fonctionne pas si mal, à qui nous n'avons pas fixé cette tâche spécifique mais à qui nous pourrions parfaitement demander d'intensifier ses efforts dans ce sens-là.

C'est pourquoi le Parti libéral ne suivra pas cette motion ni, naturellement, l'amendement du Parti démocrate-chrétien, cela dans un souci d'économie et dans un souci de responsabilité individuelle.

**M. Pierre Maudet (R).** C'est un utilisateur fréquent du vélo et même d'un triporteur qui présente ici ce soir l'avis du groupe radical. Je rappelle que, dans cette enceinte, des représentants de tous les groupes avaient déposé, en octobre 2001, la motion M-226 intitulée: «Protégeons les petites reines des vols et des intempéries!», qui visait plus ou moins les mêmes buts que la motion M-387 présentée ce soir. On voit qu'il faut taper plusieurs fois sur le clou pour qu'il rentre!

Pour notre part, sur le fond, nous sommes d'accord de discuter de cette motion et de ses modalités, car nous partageons les propos de M. Barbey tout à l'heure quant à la multiplication des structures, qu'il n'est pas forcément une bonne chose d'envisager d'emblée. Certains organismes dépendant de la Ville peuvent assumer ces tâches et il n'est pas forcément sain d'envisager systématiquement la création de nouvelles structures pour pallier des manques. C'est la raison pour laquelle nous pouvons souscrire à l'amendement démocrate-chrétien. Sans nous faire d'illusions, nous pensons que nous aurons l'occasion de discuter de cette motion à la commission de l'aménagement et de l'environnement pour examiner les modalités et, naturellement, pour auditionner le magistrat.

A l'évidence, la situation ne s'est pas améliorée depuis l'époque où la discussion sur la motion M-226 avait eu lieu, lors de laquelle le magistrat nous avait répondu sur le sort des vélos laissés à l'abandon. Pour être un habitant du quartier

des Eaux-Vives – comme vous, Monsieur le magistrat – je constate que de nombreux emplacements sont squattés par des vélos à l’abandon et que rien ne se passe à cet égard, ce qui nuit au bon usage des voiries. Les radicaux iront donc dans le sens que je viens de vous indiquer.

**M. Olivier Coste (S).** Dans toutes les interventions, on a parlé de vélos abandonnés, comme si les propriétaires étaient responsables du fait de les avoir abandonnés. Je signale que bon nombre de propriétaires sont victimes de vol partiel d’une partie de leur engin qui, de fait, reste sur place, car il n’est plus utilisable. Effectivement, il m’est arrivé de trouver mon «cheval à deux-roues» avec une seule roue et, à ce moment-là, j’ai été dans l’impossibilité de m’en servir pendant un certain temps.

D’une part, s’il y avait une marque d’identité qui permette aux ASM de connaître le propriétaire, ce serait une bonne chose...

*M. André Hediger, conseiller administratif.* Il y a la plaque!

*M. Olivier Coste.* Non, Monsieur Hediger, je vous signale que la plaque n’indique pas forcément l’identité du propriétaire du vélo – mais il est vrai que je vous ai rarement vu sur un vélo...

D’autre part, je voulais surenchéris après l’intervention de M<sup>me</sup> Keller Lopez: effectivement, de plus en plus de motos utilisent les places perpendiculaires réservées aux vélos; ces motos sont de plus en plus longues et cela nuit grandement à la circulation dans les rues étroites.

*Mis aux voix, l’amendement du Parti démocrate-chrétien est refusé à la majorité (quelques abstentions).*

**Mise aux voix, la motion est prise en considération et son renvoi à la commission de l’aménagement et de l’environnement est accepté à la majorité (opposition des libéraux et abstention des démocrates-chrétiens).**

**4. Motion de MM. Roberto Broggin et Sébastien Bertrand:  
«Insécurité aux Etuves» (M-388)<sup>1</sup>.***PROJET DE MOTION*

Considérant:

- que la rue des Etuves est étroite;
- que la Ville de Genève y entreprend de nombreuses rénovations;
- que les riverains et usagers ont déjà adressé de nombreuses pétitions à notre Conseil municipal et au Conseil administratif;
- que la sécurité des ouvriers travaillant sur les divers chantiers doit être garantie;
- que le Conseil municipal s'est déjà prononcé à de nombreuses reprises sur cet objet;
- qu'il est possible d'y maintenir des livraisons tout en supprimant le trafic de transit,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à prendre toutes les mesures afin d'assurer la sécurité des riverains, des piétons et des ouvriers travaillant sur les chantiers de la rue des Etuves par la fermeture de cette rue à la circulation automobile de transit.

**M. Sébastien Bertrand** (AdG/SI). Nous avons intitulé notre motion «Insécurité aux Etuves»; il s'agit, bien entendu, de l'insécurité physique due à la circulation routière dont nous voulons parler.

Je vais vous présenter ce texte rapidement. Ceux qui connaissent la rue des Etuves savent que cette rue, premièrement, est une de celles qui datent du quartier de Saint-Gervais moyenâgeux et qu'elle est particulièrement étroite; les trottoirs notamment sont de moins de 40 cm par endroit, ce qui est quand même limité.

Deuxièmement, cela fait plus de vingt ans que les habitants réclament la fermeture de cette petite rue. D'ailleurs, j'aimerais indiquer à nos collègues de toutes les fractions qu'il ne s'agit pas seulement, pour une fois, des habitants, mais qu'il s'agit des habitants et des commerçants. J'ai notamment ici un dossier qui montre que, depuis vingt ans, les commerçants et les habitants de la rue sont d'accord pour dire qu'il n'est pas possible de faire cohabiter tous les moyens de circulation

---

<sup>1</sup> Annoncée, 1872.

sur ce tout petit goulet d'étranglement. Je vous passe les détails, mais les commerçants de la rue des Etuves rêvent de privilégier les piétons. A cet égard, il y a déjà eu toute une série d'articles de journaux sur les positions des commerçants et des habitants.

Troisièmement, la situation est actuellement rendue encore plus difficile du fait que la Ville de Genève entreprend dans cette rue des Etuves un certain nombre de rénovations d'immeubles qui empiètent sur la chaussée. La sécurité des piétons et des ouvriers travaillant sur les chantiers n'est pas garantie; le petit trottoir est utilisé par les voitures pour passer à côté du chantier et il y a donc un danger permanent.

Nous demandons donc au Conseil municipal de se prononcer pour la suppression du trafic de transit dans la rue des Etuves, ce qui permettrait de maintenir les livraisons et le travail des chantiers.

**M. Roberto Broggin** ( Ve). L'évêque Jean de Brogny – c'est par lui que tout est arrivé – décidait dès 1423 d'agrandir le quartier de Saint-Gervais et on vit ainsi apparaître la rue de Villeneuve, qui est devenue la rue des Etuves. M. Froidevaux connaît bien le sujet, car il est président de la commission ad hoc Saint-Gervais. A la rue des Etuves, il y a des témoignages historiques extrêmement intéressants et, grâce aux opérations initiées par la commission ad hoc Saint-Gervais et aux rénovations qui sont en cours, nous avons pu découvrir des immeubles avec des archères, qui sont des sortes de meurtrières, et d'anciens murs de fortification du quartier de Saint-Gervais. Cette rue mérite donc toute notre attention historique.

Nous avons la chance extraordinaire que la municipalité soit propriétaire de tout le côté Jura de cette rue, et cela grâce, finalement, à un conseiller d'Etat radical, M. Dutoit – qui a reçu une tuile en 1961, lorsqu'il n'a pas été réélu! Ce dernier voulait faire passer une voie rapide au centre-ville et, dans cette perspective, il avait fait en sorte que notre municipalité achète les immeubles de la rue des Etuves afin de les démolir. Quel gâchis patrimonial cela aurait représenté! Finalement, cela a été une riche idée, puisque nous pouvons maintenant rénover ces bâtiments et retrouver le passé historique des XV<sup>e</sup>, XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles de cette rue.

C'est la dernière rue sur la rive droite qui présente ces caractéristiques moyen-âgeuses, mais elle est malheureusement empruntée par les véhicules sortant du parking souterrain du grand magasin Manor. Depuis des années, il y a des tentatives de discussion avec celui-ci pour changer la trémie d'accès. Ce grand magasin a signé une convention avec la Ville de Genève qui court jusqu'en 2054 et, pour l'instant, la place Grenus est toujours sinistrée à cause de cette trémie et des voitures qui sortent du parking. Dans cette convention, à l'article 10, il est bien dit que la Ville de

Genève peut faire des modifications dans le quartier. Le magasin Manor n'a donc aucun droit sur la rue des Etuves. Comme l'a signalé le préopinant – mon collègue du quartier de Saint-Gervais – depuis plus de vingt ans les commerçants et les habitants demandent par moult pétitions la fermeture de cette rue au trafic de transit. Déjà dans les années 1990, lors de l'élaboration du nouveau plan de circulation, le professeur Boyv avait reçu les habitants et les commerçants qui étaient tous, unanimement, pour la fermeture de cette rue au trafic de transit.

Grâce aux nouvelles possibilités que nous avons maintenant, avec ces bornes rétractables qui peuvent être commandées à l'aide d'un badge par les ayants droit et que nous expérimentons dans différents quartiers de la ville, nous pouvons très bien imaginer de restituer cette rue à la circulation des piétons. Actuellement, celle-ci est impossible: certains trottoirs faisant moins de 40 cm, je vous laisse imaginer... Ces trottoirs ne correspondent en rien aux normes de la loi sur la circulation routière, qui prévoit que la largeur minimale est de 1,50 m pour les trottoirs.

Je vous encourage, Mesdames et Messieurs, à accepter la motion M-388 pour fermer la rue des Etuves à la circulation automobile et la restituer à la circulation de tout un chacun, à la circulation des piétons. Cette riche rue moyenâgeuse, où la Ville de Genève est en train de rénover ses immeubles d'habitation et de commerce, deviendrait à nouveau une rue incitant à la flânerie.

J'aimerais encore dire une chose concernant le grand magasin Manor. Celui-ci a investi 50 millions de francs ces dernières années pour rénover les structures intérieures du magasin. Maintenant, il va mettre 5 millions de francs par étage, c'est-à-dire 25 millions de francs pour rénover chacun des étages. Au total, cela fera 75 millions de francs et ce grand magasin ne veut pas mettre un seul million pour changer la trémie d'accès à son parking qui prend naissance sur le domaine public! Je crois que Manor devrait avoir un peu plus d'égards pour notre cité et pour les riverains de ce grand magasin.

Mesdames et Messieurs, je vous encourage donc à voter cette motion, qui va dans le sens de la volonté des habitants et des commerçants du quartier.

#### *Préconsultation*

**M. David Carrillo (S).** Les motionnaires ont été assez clairs, il n'y a nul besoin de gymnastique cérébrale pour comprendre la situation. La gymnastique se pratique plutôt dans la rue même, qui est un parfait mélange des genres. En effet, c'est une rue étroite, les trottoirs sont étroits et les piétons ont tendance à aller sur la chaussée pendant que les voitures ont tendance à aller sur le trottoir, justement à cause des échafaudages. La sécurité est donc compromise. C'est pourquoi le Parti socialiste soutient cette motion et vous recommande de l'accepter.

**M. Jean-Marc Froidevaux (L).** En ce qui concerne le groupe libéral, il avait fait un rapport de minorité sur le sujet de la circulation dans le quartier de Saint-Gervais. Que disait ce rapport? Je le rappelle pour les nouveaux: le groupe libéral était le seul ici à dire que le quartier de Saint-Gervais méritait une piétonisation intégrale, ce qui, évidemment, avait des conséquences qui déplaisaient à un certain nombre de gens. Selon nous, il fallait résoudre le problème de la circulation et du stationnement en surface, ce qui supposait la réaffectation du sous-sol de la place Grenus pour y réaliser des parkings. Or, ce mot est interdit, voire sacrilège dans ce Conseil municipal, si bien qu'on a écouté avec les oreilles de Chimène le Conseil administratif, qui disait qu'il allait gérer tout à la fois: la piétonisation, le parking et la circulation dans le quartier de Saint-Gervais.

Aujourd'hui, nous apprenons que les circulations cycliste, automobile, piétonne et le parking entrent en conflit à Saint-Gervais et que cela génère de l'insécurité. Oh, le scoop! Oh, la nouveauté! Oh, la sage politique que ce Conseil municipal a établie dans ce quartier! En l'occurrence, il y a une solution, car il y en a toujours une. Ce quartier se prête comme aucun autre à une piétonisation intégrale et stricte. Il est baigné par les transports publics, c'est un tissu urbain qui a été décrit par M. Bertrand et par M. Broggin, avec son intimité, avec l'achalandage naturel de ses commerces. Tout cela milite pour une zone piétonne, mais alors, allez au bout de vos idées, faites-en une zone piétonne et arrêtez de nous dire qu'il faut arriver, là où ce n'est pas possible, à des coexistences entre les vélos, les piétons, les automobiles, y compris le parking et les livraisons!

Cela, ce n'est pas le sujet de la motion, mais c'est ce que vous avez développé jusqu'ici, sans sérieux, mais avec un certain aplomb politique.

Pour en venir à la motion, elle nous dit qu'il y a des travaux à la rue des Etuves et qu'il faut faire des aménagements pour en chasser les automobilistes et pour permettre aux ouvriers de travailler confortablement. A la commission ad hoc Saint-Gervais, nous en avons parlé et M. Michel Ducret faisait valoir activement que fermer la rue des Etuves, dans le cas présent, c'était la privatiser pour les ouvriers des chantiers. En effet, alors que vous évoquez la mobilité douce, vous allez permettre à l'ensemble des travailleurs actifs sur ces chantiers d'arriver avec leur automobile et de la parquer au milieu de la rue des Etuves! Cela est en parfaite contradiction avec la mobilité douce que vous évoquez d'une manière permanente.

Si vous proposez une piétonisation, avec tout ce que cela comporte, du quartier de Saint-Gervais, vous trouverez toujours les libéraux avec vous, ils en sont même les initiateurs. Par contre, s'agissant d'une privatisation de la chaussée, qu'elle soit temporaire ou permanente, en faveur d'un groupe de personnes, vous ne trouverez jamais les libéraux avec vous, parce que c'est contraire à l'intérêt public.

**M. Michel Ducret (R).** Je relèverai tout d'abord qu'il n'y a pas de trafic de transit dans la rue des Etuves, c'est fort souhaitable d'ailleurs. Par contre, il y a bien un trafic de destination qui est lié à la présence du parking et, tant qu'on n'aura pas trouvé une autre solution pour l'accessibilité à ce parking, il n'y aura pas de piétonisation possible de la rue des Etuves.

Pour notre part, nous sommes favorables à cette piétonisation, non seulement de la rue des Etuves mais de l'ensemble du périmètre. Mais, Mesdames et Messieurs, cela a des corollaires. A l'époque, nous avons soutenu un projet, présenté par M<sup>me</sup> Jacqueline Burnand, magistrate socialiste. Ce projet était économiquement supportable, tant pour les milieux privés concernés que pour la collectivité publique. Depuis le refus dramatique de cette proposition PR-469, il y a plus de trois ans maintenant, nous attendons toujours une réponse – qu'on nous avait promise immédiate – pour résoudre les problèmes de circulation dans ce quartier. Nous l'attendons toujours, cette solution miracle, mais elle n'est pas là! Nous avons donc fait une proposition de piétonisation que vous avez refusée, parce que vous n'en acceptiez pas les conséquences, et, maintenant, vous venez demander une piétonisation qui n'est pas possible pour des questions de simple égalité, parce qu'on ne peut refuser à quelqu'un l'accès à sa parcelle.

Ce soir, nous devrions soutenir la motion M-388, qui va dans le sens de ce que nous voulons, mais puisqu'elle demande quelque chose sans en accepter les corollaires, dans ces conditions, Mesdames et Messieurs, nous vous renvoyons à vos chères études! Nous attendons une proposition qui tienne la route, qui soit acceptable par l'ensemble de la collectivité et qui ne préserve pas seulement les intérêts très particuliers des habitants du quartier, qui, comme tous les autres habitants de cette ville, font partie d'une collectivité. Le sens du lieu ne doit pas faire perdre le sens de la collectivité et de la solidarité avec les autres habitants, les autres intervenants, les autres acteurs sociaux de l'ensemble de notre canton et de notre région.

**M. Roberto Broggin (Ve).** J'entends qu'on reparle de la proposition PR-469, qui avait été déposée en son temps par M<sup>me</sup> Burnand, un mois avant qu'elle quitte le Conseil administratif. Cette proposition avait été renvoyée à la commission ad hoc Saint-Gervais, qui l'avait étudiée très sérieusement et qui avait produit un rapport de près de 70 pages. Nous avons eu droit – fait rare dans ce Conseil municipal – à trois rapports de minorité, c'est vous dire que l'Entente n'arrivait pas à se mettre d'accord! Chaque parti de l'Entente y était allé de son petit couplet, c'est-à-dire qu'entre vous, Mesdames et Messieurs de l'Entente, vous n'étiez pas d'accord sur la solution, alors que vous aviez étudié le sujet de manière extrêmement sérieuse – M. Zaugg, qui était rapporteur de majorité, s'en rappelle.

Quand vous parlez de solution économiquement viable, laissez-moi sourire, car jamais au grand jamais nous n'avons vu ou entendu un seul chiffre concernant votre grand parking souterrain sous la place Grenus. C'est du reste une des raisons qui ne nous avait pas permis d'abonder dans votre sens.

Maintenant, quand j'entends M. Froidevaux, dans un de ses grands délires, dire que ce serait une privatisation pour les travailleurs des chantiers, je souris aussi. Il y a des échafaudages qui ont une emprise sur la rue, mais ce n'est pas pour autant que les ouvriers pourront garer leur automobile, car, comme je l'ai déjà dit, les piétons devront toujours pouvoir passer et l'intervention des véhicules du Service d'incendie et de secours devra notamment être garantie. D'ailleurs, toutes les mesures de chantier sont déjà prises afin de permettre aux secours de pouvoir passer. Je rappelle qu'actuellement, à la hauteur de l'immeuble 3-5 de la rue des Etuves, les voitures doivent monter sur le trottoir si elles veulent passer et les piétons doivent se rabattre dans une entrée d'immeuble pour laisser passer les voitures.

Cela dit, dans la motion M-388, il y a deux aspects: le présent, avec les travaux, et le futur. Cette motion voit à long terme et c'est pour cela, Mesdames et Messieurs, que nous vous recommandons de l'accepter et de la renvoyer au Conseil administratif pour qu'il prenne toutes dispositions afin d'appliquer ces mesures.

**Mise aux voix, la motion est acceptée à la majorité (opposition de l'Entente et de l'Union démocratique du centre).**

Elle est ainsi conçue:

*MOTION*

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à prendre toutes les mesures afin d'assurer la sécurité des riverains, des piétons et des ouvriers travaillant sur les chantiers de la rue des Etuves par la fermeture de cette rue à la circulation automobile de transit.

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

**5. Motion de M<sup>mes</sup> Frédérique Perler-Isaaz, Virginie Keller Lopez, Ruth Lanz Aoued, MM. Mathias Buschbeck et Alain Dupraz: «Des cartes journalières CFF à l'intention des habitants de la ville de Genève» (M-389)<sup>1</sup>.**

*PROJET DE MOTION*

Considérant:

- la possibilité offerte aux communes suisses d'acheter des abonnements généraux des Chemins de fer fédéraux (CFF) et de les revendre sous forme de cartes journalières au porteur;
- que, dès le mois d'avril 2004, les CFF ne proposeront désormais des cartes journalières plus qu'aux communes suisses;
- la politique écomobile de la Ville de Genève,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à prendre contact avec les CFF afin d'acheter un certain nombre d'abonnements généraux en vue de les revendre sous forme de cartes journalières au porteur à l'intention des habitants de la ville de Genève.

**M<sup>me</sup> Frédérique Perler-Isaaz** (Ve). C'est ma première motion et, avant même de pouvoir la défendre, j'apprends par la presse qu'au début novembre elle était déjà réalisée... (*Remarques.*) Au contraire, c'est merveilleux, on ne peut que se réjouir de constater que le Conseil administratif a pris les devants et qu'il a satisfait aux invites de cette motion en achetant 10 carnets de 365 cartes journalières, afin de les revendre aux habitants de la ville. Dès lors, nous pourrions retirer cette motion, mais nous ne le proposerons pas, car nous souhaitons que le Conseil municipal marque son approbation et son appui à cette démarche, qui va dans le sens de la politique écomobile, si chère aux Verts par ailleurs.

Cela étant, si c'est bien 10 carnets que la Ville s'est procurés, on peut légitimement s'interroger sur ce nombre de 10 et se demander s'il est suffisant. Potentiellement, en regard du nombre d'habitants de cette ville, cela paraît dérisoire. Nous attendons donc un bilan de cette opération au bout de six mois d'activité. Suivant le volume de la demande, la possibilité d'acquérir des carnets supplémentaires devrait être envisagée, puisque d'ores et déjà il a été annoncé par voie de presse que cette opération pourrait même être bénéficiaire.

---

<sup>1</sup> Annoncée, 1872.

De plus, se posent encore deux questions. L'une porte sur la manière dont la population a été, est et sera informée de l'existence de ces cartes, en plus des articles qui sont déjà parus dans la presse et des informations qui figurent sur le site de la Ville. L'autre porte sur l'accessibilité de la population à ces cartes journalières. En effet, même s'il est possible de réserver des cartes à l'avance par téléphone, il est obligatoire de passer par l'Arcade municipale pour les retirer. Pourtant, si l'on souhaite favoriser et faciliter au maximum les déplacements en train plutôt qu'en transport privé, la logique voudrait que l'acquisition de ces cartes puisse se faire de la manière la plus pratique et la plus simple possible. Il s'agit donc de trouver un moyen pour que lesdites cartes puissent être adressées directement aux personnes qui les sollicitent.

En conclusion, nous invitons le Conseil municipal à voter cette motion et à la renvoyer au Conseil administratif, pour les raisons développées précédemment et pour que le Conseil administratif sente le fort appui du Conseil municipal dans cette opération.

#### *Préconsultation*

**M. Patrice Reynaud (L).** Le groupe libéral, lorsqu'il a pris connaissance pour la première fois de la motion M-389, a été inquiet. A bien lire cette motion, il était question de demander à la Ville de Genève d'être la revendeuse d'un titre de transport des CFF, d'être en quelque sorte – si vous me permettez l'expression – le «dealer» des CFF. Il est bien évident que nous, libéraux, ne pouvions que nous y opposer. Cependant, depuis, nous avons reçu, nous, conseillères et conseillers municipaux, un mail établissant le fait que, depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2003, des abonnements généraux des CFF utilisables sous forme de cartes journalières étaient désormais disponibles, soit 360 cartes multipliées par 10, ou 3600 cartes journalières.

Nous rejoignons tout à fait ce qui a été dit par la préopinante, à savoir que 3600 cartes journalières pour une population de 180000 habitants, c'est relativement peu. Nous constatons également que, malheureusement, la Ville de Genève... (*brouhaha*) – comme vraisemblablement beaucoup d'autres ici d'ailleurs! – ne s'intéresse pas beaucoup à ce qui peut se passer. Néanmoins, je pense que cette motion devrait être retirée. Dans l'hypothèse où elle ne le serait point, en ce qui nous concerne, nous nous abstiendrons de la voter.

**M. Lionel Ricou (DC).** Le groupe démocrate-chrétien propose un amendement à l'invite de cette motion, amendement qui concerne les bénéficiaires de ces cartes journalières. En effet, plutôt que ce soient les 180000 habitants de la ville de Genève qui puissent en bénéficier, nous demandons que ce soient uniquement les familles qui habitent sur le territoire de la ville de Genève.

Comme l'ont dit la représentante des Verts et le représentant libéral, le nombre de cartes à disposition, soit 10 cartes par jour, est dérisoire et un certain nombre de problèmes sont soulevés par cette motion. Premièrement, le nombre de cartes étant dérisoire, l'information à la population sera vraisemblablement proportionnelle: aucun effort ne sera fait pour informer la population de l'existence de ces cartes. Le risque est que seules les personnes qui ont connaissance de cette offre, soit les conseillers municipaux ou les collaborateurs de la fonction publique, profitent de cet avantage. Deuxièmement, et c'est la raison qui nous incite à cerner les bénéficiaires de ces cartes, il y a un risque que les entreprises utilisent ces cartes par le biais de collaborateurs habitant sur le territoire de la ville de Genève. Je ne crois pas que les motionnaires aient l'intention de subventionner le transport des collaborateurs d'entreprises actives en ville.

Pourquoi faire bénéficier les familles de ces cartes? D'abord, dans la définition de la famille, nous entendons un adulte et au minimum un enfant mineur. C'est le public que nous souhaitons cibler, pour deux raisons. La première, c'est que les familles ont tendance, lors d'escapades d'une journée, à recourir à un véhicule privé, à une automobile. Il est nettement plus simple de charger la voiture que de se rendre à la gare avec les transports publics. On pourrait donc mener une opération de sensibilisation auprès des familles, pour leur montrer les avantages de l'utilisation des chemins de fer. La deuxième raison, c'est qu'il y a un certain nombre de familles sur le territoire de la ville de Genève qui, soit n'ont pas les moyens financiers de prendre le train pour des escapades d'une journée, soit n'en ont pas l'idée. En ciblant un public précis, nous souhaitons inciter les familles à prendre le large et à découvrir la Suisse au cours de petites escapades.

En conclusion, pour que ces cartes ne bénéficient pas à quelques privilégiés, le Parti démocrate-chrétien vous invite à accepter son amendement visant à faire bénéficier les familles de ces cartes CFF et à les sensibiliser ainsi à l'utilisation des transports publics:

*Projet d'amendement*

«...sous forme de cartes journalières au porteur à l'intention des *familles habitant sur le territoire* de la ville de Genève.»

**M<sup>me</sup> Virginie Keller Lopez (S).** Le Parti socialiste est également signataire de cette motion et est très content que le Conseil administratif ait déjà pu réaliser une partie de ce projet. Je souhaiterais dire au Parti démocrate-chrétien qu'à mon sens il se trompe complètement avec son amendement. En effet, le public à atteindre avec ces cartes journalières, ce n'est justement pas les familles, car celles-ci béné-

ficient déjà de propositions intéressantes de la part des CFF. Ainsi, pour 20 francs par année et par enfant, une carte annuelle permet aux enfants de voyager gratuitement avec leurs parents dans toute la Suisse. Avec une carte demi-tarif, les CFF offrent des tickets pour la journée, qui coûtent 15 francs par enfant. Finalement, ces billets sont bien moins chers que ce que nous allons proposer, avec la motion M-389, aux habitants de la ville de Genève.

En l'occurrence, ce ne sont pas les enfants que nous visons, mais bien les adultes, surtout ceux qui, par exemple, doivent se déplacer à Lausanne ou à Berne pour leur travail, pour une réunion. Cela peut valoir la peine de leur offrir ce type de carte, cela les stimulerait à prendre le train plutôt que la voiture. Nous ne pourrions donc pas soutenir l'amendement démocrate-chrétien qui va à l'encontre des buts de la motion.

Le Parti socialiste votera ce soir cette motion. Nous serons attentifs au fait qu'il y ait une information suffisante et qu'un petit bilan soit fait également, peut-être d'ici une année, afin de savoir si ces cartes sont utilisées. En ce qui nous concerne, au Parti socialiste, nous n'avons pas la volonté de faire en sorte qu'on puisse commander ces cartes; il nous semble intéressant que les gens se rendent à l'Arcade municipale et voient ainsi tout ce qui est proposé par la Ville. Pour le reste, nous verrons par la suite comment nous pourrions développer cette carte journalière.

**M. Patrice Reynaud (L).** Nous avons pris bonne note de l'amendement déposé par le Parti démocrate-chrétien et des explications qu'il vient de nous donner. Nous, libéraux, estimons qu'il est nécessaire d'aller plus loin et c'est parce qu'il est nécessaire d'aller plus loin que, précisément, nous n'allons pas suivre le Parti démocrate-chrétien dans l'amendement qu'il vient de déposer. Si une partie de la population devait être concernée par lesdites cartes, ce ne serait, à nos yeux, certainement pas les familles – fût-ce des familles avec un enfant mineur, tel que vous l'avez défini tout à l'heure – mais ce serait davantage les personnes qui en ont réellement besoin, c'est-à-dire celles qui sont les plus défavorisées socialement. A l'évidence, strictement rien n'est prévu dans ce domaine.

Reprenant l'argumentaire que j'ai pu développer naguère, j'estime que nous, Ville de Genève, ne devons point être les pourvoyeurs – j'ai employé le mot «dealer» tout à l'heure, je sais qu'il est fort, mais je l'emploie à nouveau – d'une politique éventuellement sociale, quand bien même elle ne l'est point, de la part des CFF. Nous maintenons notre position, à savoir que nous refuserons cette motion.

**M<sup>me</sup> Frédérique Perler-Isaaz (Ve).** Par rapport à l'amendement du Parti démocrate-chrétien, qui considère que le public bénéficiaire devrait être en prio-

rité les familles, j'ai envie de rappeler ici que cibler sur une population implique un contrôle, implique d'élaborer des critères et va donc sensiblement complexifier la tâche de la Ville pour délivrer lesdites cartes. L'objectif de cette motion est bien de favoriser une écomobilité par un public le plus large possible, en vue d'un changement de comportement de tous les citoyens de cette ville.

Evitons donc de segmenter cette politique en bénéficiaires potentiels et privilégions plutôt une évaluation à court et à moyen terme qui permettra de vérifier si, effectivement, des critères de sélection sont nécessaires. Par conséquent, les Verts refuseront l'amendement du Parti démocrate-chrétien.

*Mis aux voix, l'amendement démocrate-chrétien est refusé à la majorité.*

**Mise aux voix, la motion est acceptée à la majorité (opposition de l'Entente et de l'Union démocratique du centre).**

Elle est ainsi conçue:

*MOTION*

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à prendre contact avec les CFF afin d'acheter un certain nombre d'abonnements généraux en vue de les revendre sous forme de cartes journalières au porteur à l'intention des habitants de la ville de Genève.

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

**6. Motion de MM. Damien Sidler, Mathias Buschbeck, Gilles Thorel, Sébastien Bertrand, Lionel Ricou, Guillaume Barazzone et M<sup>me</sup> Marie-France Spielmann: «Piste cyclable autour de la rade» (M-390)<sup>1</sup>.**

*PROJET DE MOTION*

Considérant:

- que les trottoirs du pont du Mont-Blanc sont fréquemment utilisés par les cyclistes, faute d'espace adéquat réservé à leur intention pour le passage de ce pont;
- que l'itinéraire passant par le pont des Bergues (accessible aux vélos) ne pourra jamais remplacer un passage sur le pont du Mont-Blanc pour les cyclistes circulant entre les quartiers des Eaux-Vives et des Pâquis ou autour de la rade, notamment en raison de carrefours inadaptés et du souci de préserver la sécurité routière et la fluidité du trafic,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de:

- créer des voies réservées distinctes pour le passage des véhicules privés, des transports publics, des piétons et des cyclistes sur le pont du Mont-Blanc, notamment en:
  - réalisant une passerelle piétonne légère, suspendue au pont côté lac,
  - créant une piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir actuel côté lac;
- prévoir des cheminements protégés, continus et distincts pour piétons et cyclistes, entre la rampe de Vésenaz et la plage du Vengeron sur le territoire de la ville (U cyclable bidirectionnel autour de la rade);
- intégrer ces éléments au réaménagement de la rade en cours.

**M. Damien Sidler** ( Ve). Cette motion fait suite à la motion préjudicielle M-391, déposée suite à la motion M-378 de l'Entente, qui visait à interdire le trafic cycliste sur le pont du Mont-Blanc. Une drôle de coalition s'était formée à l'époque pour refuser cette interdiction et pour proposer, en plus, d'aménager une passerelle pour les piétons côté lac, en encorbellement sur le pont du Mont-Blanc, permettant ainsi de dégager le trottoir actuel pour le passage des vélos.

---

<sup>1</sup> Annoncée, 1872.

Suite à ce vote, j'ai pu lire dans le dernier journal de l'Association pour les intérêts des cyclistes (Aspic) que cette proposition a été accueillie très favorablement. Il est mentionné que c'est une proposition qui avait déjà été faite par le Touring Club Suisse et qu'il est réjouissant de voir, a priori, une coalition très large regroupant des automobilistes, des cyclistes et une grande partie des partis présents dans cette enceinte autour de ce projet.

Finalement, on est au bout d'une guéguerre qui a duré pendant pas mal de décennies, ou en tout cas pendant pas mal d'années. Il se trouve qu'aujourd'hui les enjeux ont changé. Avant, on se demandait s'il fallait réserver le maximum de voies à l'automobile, si on pouvait garder les six voies existantes, voire en faire plus. Aujourd'hui, le débat est complètement différent: on se demande comment faire passer les vélos, les piétons, les voitures, deux voies de tram, plus des sites propres pour les bus des TPG... Le débat est complètement différent et c'est pourquoi nous proposons cette passerelle, qui peut débloquer la situation.

La motion M-390 part d'un constat qui est assez clair: l'itinéraire cycliste actuel est un itinéraire kamikaze et les cyclistes qui passent du quartier des Eaux-Vives au quartier des Pâquis rencontrent un bon nombre de difficultés. Sur le quai Gustave-Ador, il n'y a pas de gros problèmes, il existe une piste cyclable, mais au bout du quai, vers le Jardin anglais, tout à coup il faut prendre le quai du Général-Guisan et la présélection qui se trouve au milieu de cet immense boulevard. A cet endroit, au bout du quai du Général-Guisan, avant le pont du Mont-Blanc, il y a une petite piste cyclable qui est située au milieu des voies automobiles et les cyclistes doivent attendre là que le feu devienne vert, en sachant qu'ils sont situés exactement dans l'axe des voitures, qui arrivent en général plutôt au-dessus de 70 km/h. C'est donc parfaitement inconfortable et très dangereux pour les cyclistes.

Ensuite, les cyclistes empruntent le pont des Bergues pour passer sur l'autre rive. Je peux encore vous décrire – mais je ne vais pas trop m'y attarder – l'enfer que c'est pour retrouver enfin le quai du Mont-Blanc et aller, par exemple, aux bains des Pâquis: le circuit est un gymkhana à travers les Pâquis. Je pense donc qu'on peut faire beaucoup plus simple avec cette passerelle notamment.

La proposition, je le répète, est de faire une passerelle légère pour les piétons, en encorbellement ou suspendue au pont actuel, de créer une piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir actuel et, ensuite, d'intégrer un itinéraire cyclable bidirectionnel qui relierait tant le quartier des Eaux-Vives que le quartier des Pâquis et qui, en même temps, permettrait une liaison continue entre la rampe de Vésenaz et la Perle du Lac, sachant qu'au-delà les itinéraires cyclables sont plus ou moins dégagés.

Nous vous proposons donc, Mesdames et Messieurs, de renvoyer la motion M-390 à la commission de l'aménagement et de l'environnement pour étude.

Sachant que le principe de la passerelle a déjà été voté, il suffit maintenant d'examiner comment peut s'insérer l'aménagement cyclable dans le réaménagement de la rade, dont l'étude est actuellement en cours au sein des services de la Ville. Nous vous proposons donc de renvoyer cette motion à la commission de l'aménagement et de l'environnement, mais si, toutefois, vous voulez voter directement cette motion, nous sommes tout à fait ouverts à cette proposition.

**M<sup>me</sup> Marie-France Spielmann (T).** Vous aurez compris, à la lecture de notre motion, que nous souhaitons trouver une solution pratique et concrète à la circulation des deux-roues autour du lac, qui est un lieu de détente privilégié pour la promenade et la randonnée, à pied ou à vélo.

Indépendamment du problème posé par le passage du pont du Mont-Blanc, qui doit trouver une solution, je pense à la circulation des cyclistes le long des quais, à leur cohabitation avec les piétons, au danger que représente le parcage des véhicules le long des quais, par exemple à cause d'une portière qui s'ouvre ou parce qu'il y a une mauvaise visibilité. Je pense qu'on peut trouver des solutions simples, sans investissements importants, pour résoudre ce problème, par exemple par le biais de voies pour vélos le long des quais qui iraient de Coligny au Reposoir. Pour la mise en place de ces voies de circulation, il serait parfaitement possible de prendre exemple sur ce qui se fait en d'autres lieux du lac, notamment entre Morges et Villeneuve. Bien sûr, là, les accès au lac sont libres pour la population, contrairement aux bords du lac de notre canton, où la loi sur le libre passage et l'accès aux rives n'est pas respectée, mais cela, c'est une autre histoire...

Pour l'instant, nous vous demandons d'accepter la motion M-390, voire de la renvoyer à la commission de l'aménagement et de l'environnement pour étude.

**M. Guillaume Barazzone (DC).** En quelques mots, je vous expliquerai les raisons pour lesquelles deux membres du Parti démocrate-chrétien ont décidé de s'associer à cette motion. Nous soutenons cette motion parce qu'il s'agit d'une proposition de bon sens. Nous partons du constat simple qui est – au risque de répéter ce qu'ont dit les préopinants – qu'il n'y a pas de lien entre la piste cyclable située sur le quai Gustave-Ador et celle située au quai Wilson. Il paraît donc indispensable de réaliser le bout manquant sur le pont du Mont-Blanc, qui est un endroit dangereux pour les cyclistes.

Cela ne doit pas se faire au détriment de la voie prévue pour les automobilistes: il s'agirait juste de remplacer un des trottoirs, celui situé côté lac et actuellement dévolu aux piétons, par une piste cyclable. Ainsi, les Genevois auraient l'occasion, sur cette piste cyclable bidirectionnelle, de profiter des joies que procure une belle balade en patins à roulettes, en vélo ou en triporteur, comme M. Maudet!

**M. Gilles Thorel (S).** Le groupe socialiste soutiendra cette motion pour les raisons qui ont été exposées principalement par nos amis les Verts. Je ne prolongerai donc pas plus le débat. Nous vous proposons de renvoyer cette motion à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

*Préconsultation*

**M. Alexis Barbey (L).** La motion dont nous traitons ce soir nous rappelle fort la motion M-391 que nous avons acceptée lors de la dernière session du Conseil municipal.

Pour sa part, une fois de plus, le groupe libéral voudrait attirer l'attention sur le fait qu'il existe des moyens d'arriver aux mêmes solutions avec des coûts moindres. Ainsi, la proposition qui avait été faite lors de la séance du Conseil municipal du 27 septembre 2003 était de séparer le trottoir, d'un côté pour les vélos, de l'autre côté pour les piétons, de sorte qu'on n'ait pas d'ajout à faire au pont du Mont-Blanc. Cela pour des raisons d'économie et, deuxièmement, pour ne pas changer l'esthétique du pont du Mont-Blanc. Aujourd'hui, j'aimerais ajouter un troisième élément qui est le fait qu'il y a un projet susceptible d'alléger le trafic sur le pont du Mont-Blanc. Ce projet est la traversée de la rade et il est étudié actuellement par l'administration cantonale, pas encore par le Grand Conseil.

Par conséquent, nous ne pourrions pas renvoyer la motion M-390 au Conseil administratif. En revanche, s'il s'agissait de la renvoyer à la commission des travaux ou à la commission de l'aménagement et de l'environnement, le Parti libéral souscrirait à l'idée de pouvoir étudier un projet dans ses détails en commission.

**M. René Winet (R).** Je pense qu'il n'y a pas de gros problèmes concernant la création d'une piste cyclable autour de la rade, puisque, comme cela a déjà été dit, le principe de la création d'une passerelle pour les piétons, suspendue au pont côté lac, a déjà été acceptée. Nous discutons maintenant de la rive droite et là, évidemment, nous pourrions tout de même envisager un meilleur confort pour les cyclistes. Pourquoi alors ne pas étudier cet aménagement pour les cyclistes en même temps que l'aménagement des quais, puisque, comme vous le savez, nous avons voté un crédit de 1,4 million de francs – si ma mémoire est bonne – pour l'étude de cet aménagement? C'est ce qui est proposé dans la motion, et dans ce sens-là, je vous propose d'accepter la motion M-390.

**M. Damien Sidler (Ve).** Je voudrais rapidement insister sur le fait que la motion M-391 concernant la création d'une passerelle suspendue a déjà été acceptée et renvoyée au Conseil administratif, qu'elle n'a pas été renvoyée en commission.

Aujourd'hui, avec la motion M-390, il s'agit de permettre une continuité cyclable autour de la rade, notamment depuis le Jardin anglais. Comme M. Winet l'a mentionné tout à l'heure, au quai du Mont-Blanc, donc sur la première partie du trajet entre le pont du Mont-Blanc et les bains des Pâquis, il n'y a pas de piste cyclable. Il y a un tronçon à un endroit, mais il est devenu un parking à voitures et n'est pas ce que j'appelle une piste cyclable. La Ville, avec l'Office des transports et de la circulation, peut faire mieux et prévoir un itinéraire continu de façon à sécuriser ce tronçon.

Comme tout le monde a l'air d'accord de renvoyer cette motion à la commission de l'aménagement et de l'environnement, je vous propose de voter.

**Mise aux voix, la motion est prise en considération et son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement est accepté à l'unanimité.**

**7. Motion de MM. Jacques Mino, David Metzger, M<sup>mes</sup> Marguerite Contat Hickel et Liliane Johner: «Un espace consacré à la paix et à la mémoire» (M-397)<sup>1</sup>.**

*PROJET DE MOTION*

Considérant:

- que depuis plusieurs années les enseignants de nos écoles travaillent avec leurs élèves sur les thèmes de la paix et de la mémoire;
- que des expositions sur ces thèmes ont été proposées aux élèves du secondaire par des municipalités proches;
- qu'un travail dans ce domaine a été réalisé en commun par le Musée d'ethnographie et le cycle d'orientation;
- que l'exposition itinérante «Archimob», qui a pour but de restituer la mémoire des personnes de toute la Suisse et de toutes conditions sociales, attend de pouvoir être présentée à Genève;
- que des expériences passionnantes demeurent éphémères faute de lieux adéquats pour les exposer de manière permanente aux yeux de la population;

---

<sup>1</sup> Annoncée, 2435.

- qu’il serait donc nécessaire d’ouvrir à Genève un lieu permanent, permettant d’inscrire dans la durée les actions entreprises dans ce sens par l’école ou par d’autres;
- que ce lieu devra représenter un espace pédagogique pour tous, séparé de l’école, et qu’il devra être différent d’un musée;
- qu’il sera interactif et permettra de se documenter, d’animer des rencontres, de faire dialoguer les générations ainsi que les établis de longue date avec les nouveaux arrivés;
- qu’il mettra en perspective l’émergence des droits humains et de la démocratie ainsi que les réflexions autour des échecs et des réussites des actions menées contre la guerre;
- que le travail de mémoire tourné vers l’avenir est un gage de paix future pour les nouvelles générations,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de rechercher un lieu adéquat pour accueillir sur le long terme les expositions réalisées sur les thèmes de la paix et de la mémoire;
- de coordonner la mise sur pied de ce lieu avec les autorités cantonales et communales du canton, particulièrement avec le Département de l’instruction publique et avec les organisations internationales concernées.

**M. Jacques Mino** (AdG/SI). Cette motion ne demande pas un monument aux morts, mais un lieu qui serait ouvert à la population et aux élèves en priorité. C’est un projet qui est porté par les enseignants de géographie, d’histoire et d’éducation citoyenne au cycle d’orientation. Contrairement à ce que pense la population, il y a un cours d’éducation citoyenne au cycle d’orientation, qui est très intelligemment fait, avec un manuel que je vous propose à tous de vous procurer...

Ces cours suscitent un certain nombre de travaux avec les élèves, notamment des expositions sur des thèmes qui touchent soit aux horreurs du passé, soit aux guerres du présent, soit aussi aux propositions de vie commune dans un monde plus pacifié. Des expositions sur la résistance du ghetto de Varsovie, sur les chemins de passage à la frontière franco-suisse durant la dernière guerre pour sauver des réfugiés, sur les différentes cultures, ont ainsi déjà eu lieu à Genève. Malheureusement, elles ne sont pas visibles, parce qu’elles ont lieu dans un collège pendant quelques semaines, et qu’ensuite il n’y a pas de local pour les montrer à la population et aux autres classes.

Des expositions sont en préparation. D’ailleurs, il y en a une qui devrait plaire, suite à la discussion que nous avons eue lors de notre séance de 17 h: il s’agit d’«Archimob». C’est une enquête sur la population suisse qui a vécu la Mobilisa-

tion, dont vous, sur les bancs d'en face, parliez notamment, mais qui nous tient aussi à cœur. Il s'agit de montrer comment le peuple suisse a vécu la Mob et il faudrait pouvoir présenter largement cette exposition.

D'autres expositions touchent à la paix, à la mémoire des émigrés suisses qui sont partis il y a un siècle dans le tiers monde, dont certains, après trois générations, reviennent aujourd'hui. D'ailleurs, on retrouve ceux-ci dans nos classes maintenant. Il y a aussi un travail sur les émigrés en Suisse qui va être montré.

Nous souhaitons donc rendre ces différentes expositions accessibles à la population. Ces expositions ne peuvent pas être présentées dans un musée, par exemple au Musée de la Croix-Rouge ou à la future Maison de la paix, car ces structures visent d'autres populations, d'autres expositions. Elles ne permettraient pas à la population et aux élèves d'aller simplement, quand ils le veulent, de manière très accessible, les visiter.

Nous demandons donc que la motion M-397 soit renvoyée au Conseil administratif ou, pourquoi pas, qu'elle soit renvoyée à la commission des arts et de la culture pour étude. Des auditions sur le sujet pourraient être intéressantes. Nous souhaitons que le Conseil administratif cherche un lieu et qu'il se mette d'accord avec le Département de l'instruction publique pour que l'animation dudit lieu ne soit pas à charge des fonctionnaires de la Ville, mais qu'elle se fasse par le biais d'heures de décharge données à des enseignants des écoles genevoises.

La réflexion sur notre passé, sur notre avenir est urgente. En ces temps de repliement sur soi, d'exclusion, voire de haine, qui tiennent lieu de projet de société pour de plus en plus de gens, c'est une réflexion qu'il me semble urgent de mener dans de bonnes conditions.

**M<sup>me</sup> Marguerite Contat Hickel** (Ve). Il n'y a pas que dans cet hémicycle que l'on débat de l'histoire et des thèmes de la mémoire et de la paix. En effet, ce sont des matières qu'on enseigne depuis un certain nombre d'années dans les classes genevoises, qui ont aussi eu l'occasion de voir des expositions temporaires. Je ne reviendrai pas sur les éléments présentés par M. Mino; je dirai simplement que le besoin se fait sentir aujourd'hui de disposer d'un lieu permanent qui permette aux élèves de voir des expositions sur les thèmes de la mémoire et de la paix, de prendre connaissance de certains faits qui ont marqué le passé, voire de rencontrer des témoins et des acteurs de cette histoire immédiate. Ce lieu, qui sera un espace pédagogique, permettra aux élèves de se documenter, de faire des recherches et de débattre des événements. Un tel lieu sera donc un espace de présentation et de conservation de la mémoire autant qu'un espace de dialogue entre les générations.

La motion prévoit que la mise sur pied de ce lieu s'effectue en coordination avec les autorités cantonales et communales et les organisations internationales concernées. Une des dimensions de cette motion pourrait en effet aussi porter sur une meilleure utilisation des ressources intellectuelles et des compétences offertes par certaines organisations internationales dans les domaines tels que les droits de l'homme, la paix ou l'humanitaire. Un tel lieu pourrait ainsi contribuer à renforcer la compréhension, à créer des liens entre les jeunes générations habitant Genève et la région et ces organisations, dont un récent sondage vient de confirmer la distance, ma foi, bien réelle qui les sépare de la Ville et de ses habitants.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons d'accepter cette motion. Je laisse à votre méditation la phrase suivante de Montesquieu: «Le présent du passé c'est la mémoire, le présent du présent c'est l'action, et le futur du présent c'est l'imagination.»

**M. David Metzger (S).** Un espace consacré à la paix et à la mémoire: ces deux thèmes sont traités dans nos écoles par les élèves dans les cours d'histoire et d'éducation citoyenne. Pourquoi cet espace? Pour ne pas oublier ce qui s'est passé, pour ne pas oublier les événements tragiques et ne pas les reproduire dans le futur. Ces sujets sont traités pendant les cours, mais aussi durant les expositions organisées sur la Shoah, la colonisation, la mémoire traumatique des exilés... En l'occurrence, ce sont des expositions temporaires et itinérantes, ce qui permet à une seule volée d'élèves de les voir, la volée suivante ne le peut plus. Il faut donc un lieu permettant d'exposer ces travaux aux yeux de tous les publics, de chacune et de chacun, pour les inciter à réfléchir à ces sujets, à découvrir ou redécouvrir ces facettes de l'histoire.

C'est pourquoi nous, Parti socialiste, vous demandons de soutenir la motion M-397.

#### *Préconsultation*

**M. Pierre Maudet (R).** Pour notre part, nous, radicaux, si nous souscrivons à l'ensemble des considérants qui ont été brillamment développés il y a un instant par les préopinants motionnaires, en revanche, nous n'adhérons pas à cette idée sur le fond. Cela pour les raisons précises que vient d'évoquer M. Metzger, qui a donné deux arguments extrêmement intéressants: d'abord, le caractère itinérant, ensuite, le caractère éphémère d'un certain nombre d'expositions. Nous pensons qu'il est bon que ce type d'exposition se rende auprès des destinataires, que ce type d'exposition aille à la rencontre des gens. C'est bien là le sens de ces mani-

festations qui sont organisées régulièrement – M. Mino l'a rappelé à plusieurs reprises – en collaboration avec des organisations internationales. Sinon, le public que l'on vise ne viendra pas, ne fera pas forcément la démarche. A l'inverse de ce que proposent les motionnaires, nous pensons que c'est là un élément intéressant que de conserver le caractère itinérant de telles expositions.

Par ailleurs, nous pensons qu'il existe déjà un certain nombre de lieux qu'il faut mettre en valeur. M. Mino a cité tout à l'heure – comme contre-argument et je le déplore – l'existence du Musée de la Croix-Rouge. Quel meilleur lieu que celui-ci, qui a une vocation hautement pédagogique et qui, précisément, vise à créer un lien entre la Genève genevoise et la Genève internationale? Pourquoi ne pas davantage utiliser cet espace, faire fructifier ces rapports, car pour nous – et j'en finirai pas là – pour paraphraser Montesquieu dans le sens de M<sup>me</sup> Contat Hickel, cette motion, finalement, est assez perfectionniste: c'est le plus-que-parfait du présent! En l'occurrence, nous pensons qu'il faut utiliser les ressources déjà existantes, qui sont – je reprends également ses arguments – les espaces dans lesquels peuvent se rendre les expositions itinérantes et les espaces fixes, tels que le Musée de la Croix-Rouge, qu'il faut à tout prix valoriser aujourd'hui par la présentation de telles expositions.

Voilà pourquoi, Mesdames et Messieurs, les radicaux vous proposent de refuser d'emblée cette motion, quand bien même, je le répète, les considérants nous semblent tout à fait pertinents.

**M. Guy Mettan (DC).** Le groupe démocrate-chrétien comprend parfaitement les intentions de cette motion, qui sont tout à fait louables. Effectivement, qui pourrait s'opposer à l'idée de célébrer la mémoire? En revanche, nous sommes extrêmement dubitatifs quant à l'idée de créer un espace fixe. En effet, ce qui nous paraît intéressant, et M. Mino l'a exposé, c'est au contraire de mobiliser en permanence la bonne volonté des élèves, en l'occurrence pour organiser des expositions temporaires et si possible itinérantes. Si on crée un espace fixe, cela veut dire qu'on crée une espèce de ghetto pour la mémoire, qui sera aussitôt identifié comme tel et déserté, ou alors qui courra le risque de devenir un musée bis. Vous avez dit que vous ne vouliez pas faire un musée, mais qu'est-ce d'autre qu'un musée qu'un espace fixe qui serait dévolu à ces expositions.

D'autre part, le problème de la mémoire est de garder les choses vivantes, mais ces choses sont multiples: cela peut être des histoires sur les émigrés, sur la Seconde Guerre mondiale... Si on crée un espace fixe, je ne vois pas comment on pourra garder ce côté vivant, surtout que nous avons déjà énormément de musées qui remplissent exactement ce rôle. Je pense notamment à l'annexe de Conches, au Musée de la Croix-Rouge et à d'autres espaces qui se consacrent à cela. Cela

m'apparaît un peu redondant avec ce qui existe déjà et je préfère, quant à moi, qu'on conserve cette idée plus dynamique, plus vivante, d'expositions itinérantes. Même si elles sont vues par un peu moins de monde, finalement, peu importe, la participation sera plus intense.

Dans un espace fixe, on va installer un conservateur de la mémoire, une administration de la mémoire... Bref, cela me paraît aller à l'encontre même du projet qui nous est proposé ce soir et c'est pourquoi, nous, démocrates-chrétiens, sommes opposés à ce type d'espace fixe.

**M. Armand Schweingruber (L).** Ce que je vais dire recoupe un peu ce qui vient d'être déclaré il y a quelques instants par nos collègues Maudet et Mettan. Nous discernons quatre mots clés dans le papier qui nous a été remis: paix, mémoire, droits de l'homme, démocratie. Ce sont des idées superbes, mais il faut penser à la concrétisation et à l'effet réel auquel cela conduit.

Genève, ville de paix: Dieu sait si nous en avons parlé en toutes sortes d'occasions, mais dans une ville comme la nôtre, c'est une évidence absolue. Je pense simplement aux visites commentées du Palais des Nations qui nous permettent de mettre le doigt sur tout ce qui se fait à Genève, presque principale capitale de l'ONU, l'Organisation des Nations Unies, quant au nombre de conférences qui s'y tiennent. On a déjà parlé du Musée de la Croix-Rouge, absolument remarquable par les expositions permanentes ainsi que temporaires qui s'y déroulent régulièrement et qu'il ne faut pas manquer de visiter. Je pense au Musée d'ethnographie et, notamment, à l'annexe de Conches, qui est spécialement consacrée aux collections européennes. S'agissant de la mémoire de ce qui s'est passé dans nos régions et des générations qui nous ont précédés, il y a eu en ce lieu un nombre considérable d'expositions superbes à découvrir, et cela continue, je pense notamment à celle qui s'y déroule actuellement.

On a parlé de la démocratie et des droits de l'homme. Là, on entre tout droit dans le problème de l'instruction civique à l'école. Je ne suis pas bien placé pour savoir si elle atteint un niveau suffisant ou pas, mais en tout cas, pour ma part, je pense qu'il ne faut pas faire remonter la démocratie et les droits de l'homme uniquement à la Révolution française, comme beaucoup le pensent, comme si les millénaires précédents étaient ceux de l'obscurantisme total. La démocratie, c'est Athènes, c'est l'émergence du christianisme, c'est aussi la Réforme, c'est l'apparition du premier parlement en Grande-Bretagne au XIV<sup>e</sup> siècle, l'institution dans un royaume d'un premier ministre et d'un gouvernement exécutif au XVIII<sup>e</sup> siècle toujours en Grande-Bretagne. C'est cela le fil conducteur des repères historiques qu'il ne faut pas perdre de vue. J'espère qu'au niveau de l'enseignement dans nos écoles, que ce soit au cycle ou au collège, ces jalons ne seront jamais

oubliés, parce que si on n'a pas toute la perspective historique, on n'y comprend rien. Le cas suisse n'est finalement qu'un héritage de tout ce que je viens de rappeler et qui remonte à des temps bien antérieurs.

Tout cela pour dire que l'impression que nous avons, au sein du groupe libéral, c'est que cette proposition fait double emploi avec ce qui existe déjà. Il faudrait que le concept qui nous est présenté ce soir soit beaucoup plus précis sur ce qui nous serait montré pour que nous puissions nous y rallier. Pour l'instant, cela nous paraît vague, imprécis et nous aimerions en savoir plus quant à la consistance réelle du contenu. En l'état des choses, nous voterons non à cette motion.

**Mise aux voix, la motion est acceptée à la majorité (opposition de l'Entente et de l'Union démocratique du centre, 1 abstention de l'Union démocratique du centre).**

Elle est ainsi conçue:

#### *MOTION*

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de rechercher un lieu adéquat pour accueillir sur le long terme les expositions réalisées sur les thèmes de la paix et de la mémoire;
- de coordonner la mise sur pied de ce lieu avec les autorités cantonales et communales du canton, particulièrement avec le Département de l'instruction publique et avec les organisations internationales concernées.

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

**Le président.** La motion M-398 intitulée: «Un espace vert aux Chaumettes... avant la fin des procédures juridiques» est reportée à la demande de ses auteurs.

8. **Motion de M<sup>mes</sup> Frédérique Perler-Isaaz, Marguerite Contat Hickel, Caroline Schum, Anne Moratti-Jung, Vanessa Ischi Kaplan, MM. Roberto Broggin, Damien Sidler, Pierre Losio, Alain Marquet, Olivier Norer, Mathias Buschbeck, Alpha Dramé et Eric Rossiaud: «Halte à l'encombrement de nos places» (M-399)<sup>1</sup>.**

*PROJET DE MOTION*

Considérant:

- que les places permettent à la ville de respirer;
- qu'elles offrent aux piétons un lieu où se reposer, s'arrêter, discuter, manger, se détendre, se rencontrer;
- que des panneaux d'interdiction de stationner y sont installés;
- que l'article 41, premier et deuxième alinéas, de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière y interdit le stationnement des motocyclettes;
- que les agents de sécurité municipaux sont compétents pour verbaliser ce type d'infraction,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à libérer les places des motocyclettes et à appliquer la loi sur la circulation routière et son ordonnance d'application.

*Préconsultation*

**M. Guy Mettan** (DC). Je prends la parole pour dire que cette fois-ci nous soutiendrons la motion M-399, puisque nous avons déposé un amendement. Evidemment, quand on lit les considérants de la motion, on ne peut être que d'accord, puisqu'ils ne demandent que l'application de la loi et nous sommes naturellement favorables à l'application de la loi.

En revanche, nous trouvons que l'invite n'est pas tout à fait claire et qu'elle mériterait d'être un peu mieux présentée, parce que, au fond, le problème qui se pose est le parcage des motos et des scooters. Si on demande de libérer les places, c'est parce que leur parcage n'est pas idoine. Nous proposons donc de remplacer l'invite par l'amendement suivant:

---

<sup>1</sup> Annoncée, 2435.

*Projet d'amendement*

«Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à *organiser le parcage des scooters et des motos de façon à libérer les places publiques* et à appliquer la loi sur la circulation routière et son ordonnance d'application.»

Ceci permettrait, si on renvoie cette motion en commission, de voir dans quel cas on pourrait améliorer ce parcage, de façon qu'il ne nuise pas aux places publiques et que celles-ci soient libres de tout véhicule.

Je prends l'exemple des places de parc qui sont devant l'Hôtel de Ville, le long du Café Papon. Il n'y a pas toujours des places libres pour s'y parquer et les agents municipaux mettent des amendes. J'ai eu 120 francs à payer l'autre jour, je suis ravi d'engraisser les caisses de M. Hediger, mais on peut tout de même estimer qu'il y a un problème de parcage et qu'on pourrait essayer de le résoudre plus efficacement. Il en va de même avec toutes les places publiques.

C'est dans cet esprit que je vous propose d'accepter cet amendement et de renvoyer la motion M-399 en commission, pour que nous puissions ensemble résoudre ce problème qui nous tient tous à cœur.

**Le président.** Je passe la parole à M. Broggin, motionnaire.

**M. Roberto Broggin** (Ve). Tout à l'heure, je me suis fait surprendre par le rythme que vous donnez à nos débats, Monsieur le président, et n'ai pas demandé la parole à temps. Pour revenir à la motion M-399, ce n'est pas la première fois que nous vivons ce type de situation à Genève. Dans mes lectures de cet été, je suis tombé sur un petit article qui parlait de l'encombrement de nos places et je vais me faire un plaisir de vous le lire: «Qu'est-ce qu'une place? Un espace vide destiné au délassement des habitants. Dès maintenant, la définition est sensiblement plus simple: c'est un garage à ciel ouvert offrant cet indéniable avantage d'être gratuit. En un mot, non plus un lieu de repos pour les humains, mais pour les machines.» Des exemples étaient cités: la place de la Petite-Fusterie, la place Chevelu, la place du Rhône. Tout cela était évoqué en 1935! Depuis, il existe une superbe invention: les parcomètres pour les automobiles, et je me demande si bientôt nous n'allons pas devoir inventer les horodateurs pour les deux-roues à moteur. Bien entendu, les bicyclettes, les vélocipèdes sont mus par la force humaine et non par des énergies non renouvelables; la force humaine étant renouvelable, personne dans ce Conseil municipal n'a encore eu d'idée de vouloir taxer l'énergie humaine et je vous en remercie!

Je me dois quand même de citer l'auteur des quelques lignes lues plus haut: il s'agit de Jean-Claude Mayor, journaliste à la *Tribune de Genève*, qui dans son bouquin des événements genevois aux Editions Slatkine faisait ces historiques assez sympathiques.

C'est suite à cette lecture que m'est venue l'idée de cette motion. Je me suis rappelé que, dans mes jeunes années, j'étudiais la loi sur la circulation routière (LCR) et que, lors de la dernière législature, nous avons eu une envolée de M. Froidevaux – qui quitte sa place, parce que, là, il a peur d'être pris en tort – qui disait que les cycles sans moteur étaient placés sous le même régime que les cyclomoteurs et autres engins à moteur. Or ce n'est pas vrai du tout, puisque, en 1989, il y a eu une modification de la LCR et de son ordonnance d'application et que l'article 41 de celle-ci est extrêmement clair. Il dit que «les cycles peuvent être parqués sur le trottoir, pour autant qu'il reste un espace libre d'au moins 1,50 m pour les piétons», ce qui est le cas de nos places, et l'article 41, alinéa 1 bis de l'ordonnance exclut tous les autres véhicules, «à moins que des signaux ou des marques ne l'autorisent expressément».

Malheureusement, je n'ai pas très bien entendu l'amendement du Parti démocrate-chrétien, qui ne nous l'a pas transmis, mais je précise que le marquage des chaussées dépend non pas de la municipalité, mais bien du Canton et de l'Office des transports et de la circulation. Donc, cela peut être une recommandation, mais nous ne pourrions pas l'appliquer en tant que municipalité. En revanche, faire appliquer la législation sur les places publiques, ce sont bien les agents de sécurité municipaux qui peuvent le faire. C'est pour cela que la motion M-399 a été rédigée dans ce sens. Nous vous proposons, Mesdames et Messieurs, de la renvoyer au Conseil administratif pour qu'il fasse appliquer la loi sur la circulation routière et son ordonnance d'application, à savoir son article 41, alinéas 1 et 1 bis.

**M. Pierre Maudet (R).** Nous aurions également pu signer cette motion, puisque nous souscrivons sans réserve à l'application de la loi. En revanche – et non pas «mais»! – nous aurions souhaité un peu plus de créativité de la part des auteurs de cette motion. Nous allons donc suppléer à ce manque de créativité en déposant également un amendement, car s'il est pertinent et sain de soutenir cette idée que, ma foi, l'encombrement des places est dû au manque de places de parc, nous ne pouvons pas nous contenter simplement de demander l'application de la loi et nous devons également impulser la création de nouvelles places pour deux-roues.

Vous savez peut-être qu'il y a à peu près 9000 places pour deux-roues sur la voirie Ville de Genève; ce sont les chiffres actuels de l'Office des transports et de la circulation (OTC). En revanche, il y a plus de 40000 véhicules motorisés deux-roues sur l'ensemble du canton, sans compter les véhicules deux-roues non moto-

risés, dont la distinction est facile à faire, même si M. Broggin nous l'a rappelée tout à l'heure avec pertinence et subtilité! Sur l'ensemble, il y a donc plusieurs dizaines de milliers de deux-roues motorisés et non motorisés confondus.

Pour notre part, nous, radicaux, pensons qu'il s'agit aujourd'hui de donner un signal clair. Comme nous savons que notre magistrat sait parfois se montrer persuasif avec les fonctionnaires de l'OTC, nous le chargeons non seulement de faire appliquer la loi et les règlements, mais également de pousser l'Etat à créer de nouvelles places de stationnement pour deux-roues, car les deux-roues, qu'ils soient motorisés ou non, contribuent à désengorger la ville, à désencombrer nos artères. C'est une bonne chose que les gens passent de la voiture au scooter ou au vélo. Nous pensons qu'il faut pousser dans ce sens et il nous semble pertinent aujourd'hui, à travers cette motion et en complétant l'invite de celle-ci, de demander que la Ville incite l'Etat à créer davantage que les 9000 places de stationnement pour deux-roues qui existent actuellement sur la voirie de la Ville de Genève.

C'est la raison pour laquelle nous avons déposé l'amendement suivant:

*Projet d'amendement*

«Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à *soutenir la création de nouvelles places pour deux-roues*, à libérer les places (...).»

**M. Jean-Marie Hainaut** (L). Nous parlons beaucoup ce soir de la voirie et c'est normal, car c'est un des sujets qui nous occupe où nous pouvons agir en prise directe avec la population.

Le titre de la motion est: «Halte à l'encombrement de nos places». Effectivement, je crois que nous pourrions aller dans le sens de cette motion, encore que l'aspect juridique soulevé par M. Broggin aurait dû lui permettre de remarquer que l'article 41 de l'ordonnance sur la circulation routière traite surtout des trottoirs et pas tellement des places, en prévoyant d'ailleurs que le stationnement n'est pas illimité et sans restriction pour les vélos, mais qu'il doit y avoir une marge de 1,50 m pour que le vélo puisse stationner. Là également, si on se promène sur les trottoirs de notre ville, on peut remarquer qu'un certain nombre de cas pourraient faire l'objet de verbalisation...

Nous, ce qui nous intéresse, c'est que la loi soit respectée et à cet égard nous ne faisons pas de sélection par rapport au respect de la loi. Nous ne faisons pas, comme d'autres, des hiérarchisations entre les infractions qu'on pourrait com-

mettre ou pas, nous ne privilégions pas un certain nombre d'infractions, de délits, tels que les occupations illicites par exemple pour ne nous occuper que des contraventions à la loi sur la circulation routière...

Nous pouvons donc suivre cette motion et nous suivrons également l'amendement proposé par le Parti radical, qui nous semble intéressant et important. Suite aux impulsions que la politique de l'Alternative a pu donner, un certain nombre d'usagers de la ville de Genève et d'ailleurs ont changé leurs habitudes et ont troqué leur quatre-roues contre un deux-roues, ce qui est déjà un pas dans la bonne direction pour un certain nombre d'entre vous – mais peut-être qu'il n'est pas suffisant et qu'il ne faut plus de roues du tout! On y viendra probablement si vous continuez dans la voie sur laquelle vous nous menez! En l'occurrence, il nous semble donc aller de pair avec cette politique que de proposer à ceux qui ont passé de quatre à deux roues les moyens de garer leur véhicule à des endroits qui soient autorisés et qui ne gênent pas. Nous soutiendrons donc l'amendement du Parti radical.

En ce qui concerne les prérogatives de l'Etat par rapport à celles de la Ville, je crois que cela n'a jamais empêché votre majorité de se montrer extrêmement créative et incitative à l'égard des autorités de notre canton. Nous avons bon espoir que vous pourrez également convaincre les autorités cantonales de faire l'effort que nous demandons ce soir.

**M. Christian Ferrazino, maire.** Je me permets d'intervenir dans ce débat, Monsieur le président, puisqu'il a été fait allusion d'une manière générale à l'intervention du Conseil administratif vis-à-vis de l'Office des transports et de la circulation, notamment dans la proposition du groupe radical qui consisterait, si j'ai bien compris, à favoriser le stationnement des deux-roues motorisés au centre-ville et dans les quartiers. Vous mettez là le doigt sur un débat qui est effectivement très important et qui n'a quasiment jamais eu lieu.

Pour ma part, je trouverais dommage d'aborder ce débat sous l'angle d'un petit amendement déposé dans le cadre d'une motion, importante quant à ce qu'elle implique. Personnellement, voici ce que j'en pense. Sous couvert d'un transfert modal de la voiture à la moto, au deux-roues motorisé, on se donne peut-être bonne conscience, mais, d'abord, au niveau de la pollution le résultat est pire. Il vaudrait mieux rouler en voiture plutôt qu'en moto la plupart du temps, parce que les normes Euro 3 et Euro 4 sont beaucoup plus strictes pour les voitures que pour les motos. Il y a beaucoup de retard en matière d'exigences légales pour les motos. Puis, ce qui est le plus lourd de conséquences, c'est que les importants investissements effectués par la Ville de Genève en faveur des vélos – je pense aux pistes et bandes cyclables – sont aujourd'hui détournés de leur objectif et utilisés essentiellement par les scooters. Je ne vise personne, mais vous savez tous qu'il y a eu quelques

exemples plus connus que d'autres! L'utilisation des deux-roues motorisés sur les pistes et les bandes cyclables a pour effet que nombre de nos concitoyennes et de nos concitoyens qui seraient prêts à prendre le vélo ne le prennent pas, parce que, justement, ils trouvent que la cohabitation est beaucoup trop dangereuse.

Je dis simplement cela, Monsieur Maudet, pour vous rendre attentif au fait que vous êtes sur un terrain très délicat. Je ne pense pas que l'OTC va régler la question. Je dirai même, sans provocation aucune, que j'ai l'impression que tout le monde s'en fout un peu, à tel point que les motos aujourd'hui sont parkées n'importe où, puisque, précisément, il n'y a pas de cases, ou très peu, qui sont destinées à cet effet. Je vous dirai aussi, et c'est un constat que les ingénieurs de la circulation ont fait avant moi, que, si un motard respecte le code de la route, il ne va pas plus vite qu'une voiture, parce qu'il est soumis exactement aux mêmes dispositions. Si en moto vous allez plus vite qu'en voiture, c'est que, par définition, vous ne respectez pas le code de la route. S'il y a des adeptes de la moto ici, ils le savent: le simple respect des règles de la circulation fait qu'on ne va pas plus vite en moto qu'en voiture.

Aujourd'hui, nous devons faire attention, parce que plusieurs agglomérations européennes sont prises d'assaut par les deux-roues. A la Vieille-Ville, nous en faisons tous l'expérience: en tant que piéton, il faut être alpiniste et plutôt bien expérimenté pour passer sur certains trottoirs, car il y a des motos un peu partout. Avant de proposer tel ou tel amendement visant à modifier le sens de la motion qui est discutée, je dirai que la priorité est de proposer des places de stationnements pour les cyclistes, parce que celles-là aussi font défaut. En ville, il n'y a quasiment pas de places pour les vélos et les cyclistes sont aussi obligés d'improviser un stationnement un peu n'importe où.

Je ne vais pas lancer le débat ce soir parce qu'il est complexe, mais je peux d'ores et déjà vous dire que nous travaillons sur ce délicat problème, que nous entendons également contacter l'OTC, ne serait-ce que pour connaître la position de cet office sur ce délicat problème. Ensuite, je pense qu'il serait utile que le Conseil municipal puisse, dans le cadre d'une discussion plus large, se positionner: faut-il aujourd'hui favoriser l'utilisation la plus large possible des motos en ville? Est-ce la solution, est-ce une des solutions ou, au contraire, ne faut-il pas plutôt freiner ce développement sachant que les conséquences, notamment par rapport aux vélos et aux piétons, ne sont pas aussi positives qu'on peut l'imaginer? Voilà les réflexions qui m'amèneraient plutôt à vous demander de ne pas accepter, dans l'immédiat, l'amendement qui vous est proposé par le groupe radical.

**M<sup>me</sup> Annina Pfund (S).** Mesdames et Messieurs, vous vous êtes certainement déjà rendus à la Bibliothèque municipale de la Cité. Pour ma part, en m'y rendant cet après-midi, en venant des Rues-Basses et en allant vers la bibliothèque, j'ai pu

constater qu'il est tout simplement impossible de marcher sur le trottoir, car il est encombré par des motos, ce qui rend le passage à pied impraticable. C'est encore plus difficile pour les personnes avec une poussette ou en chaise roulante, qui sont obligées de marcher sur la route. C'est d'autant plus dérangeant que beaucoup de familles, de jeunes gens, de gens âgés et de gens à mobilité réduite se rendent à la Bibliothèque de la Cité.

Comme l'a déjà dit mon collègue Roberto Brogini, à l'article 41, alinéa 1 bis de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière, il est stipulé clairement que le parcage des véhicules, à l'exception des cycles, sur le trottoir est interdit, à moins que des signaux ou des marques ne l'autorisent expressément.

De ce fait, le Parti socialiste demande le renvoi de la motion M-399 au Conseil administratif et refusera les amendements du Parti démocrate-chrétien et du Parti radical.

**M. Pierre Maudet (R).** Je voulais réagir aux propos de M. Ferrazino il y a un instant, qui sont effectivement intéressants – cette fois non plus, il n'y aura pas de «mais» – et qui ont le mérite de mettre le doigt sur un débat qui doit avoir lieu. Effectivement, quiconque pratique ici le deux-roues motorisé ou non motorisé se rend compte qu'un certain nombre d'axes sur lesquels figurent des bandes cyclables sont de véritables aspirateurs à motos, à scooters, etc. Cela, c'est une réalité qui met en danger la vie des cyclistes, mais celle des motards également. Il y a donc un véritable problème de voirie. Quant au problème de stationnement que nous posons ce soir, il doit aussi être pris en considération. A défaut, il ne faut peut-être pas voter de motion du tout, parce que la motion telle qu'elle est maintenant, donc non amendée, va vite se révéler ingérable pour la simple et bonne raison qu'elle ne propose pas d'alternatives.

Monsieur le magistrat, on peut discuter sur la fluidité du trafic et sur le fait que ces deux-roues doivent respecter un certain nombre de règles qui sont applicables aux voitures, mais les deux-roues motorisés ont l'avantage de pouvoir se parquer beaucoup plus facilement et la masse de métal inactive est nettement moins grande en surface, en emprise au sol que celle d'une voiture. Il y a quand même un avantage certain, de ce point de vue là, à l'usage des deux-roues.

On peut ensuite gloser longtemps sur le fait qu'on contribue à désengorger passablement la ville en utilisant des deux-roues et qu'on pollue peut-être moins, parce qu'on stationne moins longtemps devant les feux rouges. Pour ma part, je pense qu'il y a un raisonnement qui se défend de ce point de vue là.

Je veux bien qu'on aborde toutes ces questions à un autre moment, à la faveur de renseignements que vous aurez pris au préalable auprès de l'Office des transports et de la circulation, Monsieur Ferrazino, mais faisons-le de manière globale.

Ce soir, soit nous votons l'amendement radical avec la motion M-399 et nous entamons le débat à la faveur d'une discussion de commission ou d'un projet que vous nous proposez, soit nous refusons tout en bloc, parce que, telle quelle, cette motion est inapplicable et inopérante.

Voilà pourquoi, Mesdames et Messieurs, je vous invite à soutenir notre amendement malgré tout et à faire confiance au magistrat pour que, rapidement, nous puissions, à la faveur des renseignements qu'il aura pris auprès du Canton, avoir ce débat dans cette enceinte. Mais ne votons pas des solutions qui, en réalité, n'en sont pas, qui ne font que repousser le problème plus loin, qui sont en fait des emplâtres sur des jambes de bois!

**M. Roberto Broggin** (Ve). La commission des pétitions avait étudié la pétition P-39 concernant le parcage des motos sur les trottoirs, qui émanait de l'Union genevoise des piétons. D'ailleurs, nous attendons toujours le rapport... A l'unanimité, la commission des pétitions avait accepté les conclusions qui interdisaient le parcage des motos sur les trottoirs. Avec la motion M-399, nous parlons des places qui sont, je crois, l'une des cartes de visite de Genève. Il existe différents bouquins qui retracent l'histoire de Genève et de ses places, c'est un argument de vente touristique et ce sont également des lieux de délasserement pour les habitants.

Dans un premier temps, je pense qu'il est important de tenir compte de nos places, de les libérer de ces engins qui n'ont rien à y faire. Après, il faudra se poser la question de savoir si, pour cette mobilité des deux-roues motorisés, il faut, comme pour les voitures, inventer des systèmes de taxes de parking. Ces deux-roues motorisés, qui vrombissent au démarrage à tous les feux rouges, parce qu'ils sont devant – s'ils sont devant, c'est parce qu'ils n'ont pas respecté l'Ordonnance sur la circulation routière en remontant les files, ce qui est strictement interdit – tendent à suppléer l'automobile au centre-ville. Mais ils occupent quand même une grande part du domaine public, ils contribuent à la pollution de l'air et à la pollution sonore.

Il faudra certainement un jour qu'on s'attelle à cette réflexion. C'est pour cela que je vous invite à ne pas suivre les amendements du Parti démocrate-chrétien et du Parti radical, à voter la motion M-399 ainsi présentée et à libérer nos places de ces véhicules deux-roues qui n'ont rien à y faire. Je vous remercie de renvoyer cette motion au Conseil administratif pour qu'il applique la loi.

**M. Guy Mettan** (DC). Je voulais juste répéter notre amendement, parce que je crois que personne ne l'a compris et que, Mesdames et Messieurs, vous étiez un peu dissipés quand il a été lu. Il n'est pas très éloigné de celui du Parti radical,

simplement il est plus neutre. Nous avons déjà été souvent saisis de problèmes concernant les automobiles: le parking, les zones bleues, etc., mais, à ma connaissance, dans notre Conseil municipal nous avons eu très rarement l'occasion de nous pencher sur le problème des scooters et des motos.

J'ai écouté avec attention l'intervention de M. Ferrazino, qui a soulevé des points intéressants. Je pense que cela vaudrait quand même la peine que la commission de l'aménagement et de l'environnement puisse se faire une opinion sur les problèmes de pollution des scooters, de manque de places de parc, des places publiques occupés par ceux-ci, etc., pour que nous puissions définir une politique dans ce domaine qui corresponde à la réalité et pour que, démocratiquement, nous puissions en parler entre nous, comme nous parlons du problème des places de parking, du trafic en ville, de la modération du trafic. Je trouve que c'est vraiment quelque chose d'important.

D'autre part, renvoyer la motion telle quelle au Conseil administratif sans accepter notre amendement ou éventuellement celui des radicaux, je ne vois pas très bien à quoi cela sert, puisque cette motion ne demande rien d'autre que l'application de la loi. En l'occurrence, soit la loi est appliquée et, dans ce cas, il n'y a pas besoin de faire de motion, soit elle n'est pas appliquée et elle ne sera pas mieux appliquée après le renvoi de la motion au Conseil administratif. Autant en débattre sereinement pour essayer de trouver des solutions qui soient mieux acceptées et qui permettent de résoudre le problème qui vous tient à cœur. Je ne comprends pas pourquoi vous ne voulez pas entrer en matière sur ce problème important.

**M. Jean-Marie Hainaut (L).** Lors de ma première intervention, je me posais la question de savoir si, aux yeux de la majorité du Conseil municipal, le fait d'avoir permis à un certain nombre de personnes de passer de quatre roues à deux roues était un progrès. Visiblement, j'ai ma réponse: cela n'en est pas un! Ce n'est pas suffisant. Encore une fois, ce que l'on veut, c'est plus de roues du tout! Cela, nous ne pouvons que le déplorer, parce que ce n'est vraiment pas dans ce sens-là que nous voyons la pluralité des transports publics et privés. Le libre choix pour chacun de décider comment se déplacer dans notre canton et dans notre ville ne passe pas du tout par ce dogmatisme que l'on voit – ce n'est pas une surprise – poindre aujourd'hui.

M. le magistrat nous dit que l'amendement du Parti radical ouvre un débat intéressant, mais qu'il ne faudrait pas l'ouvrir ici, qu'il faudrait lui réserver un cadre différent. Alors de deux choses l'une: ou ce débat est intéressant et le Conseil administratif le reconnaît; à ce moment-là, il doit encourager cet amendement, parce qu'il a compris la situation et qu'il est en mesure de traiter ce problème intéressant avec ses interlocuteurs du Canton. Deuxième possibilité: le débat est intéressant mais mérite véritablement d'être discuté en commission; à ce moment-là, c'est en commission qu'il faut renvoyer la motion M-399 avec ou

sans l'amendement radical. J'ai confiance dans mes amis radicaux pour redéposer cet amendement ou pour faire en sorte que la discussion puisse embrasser tous les aspects de cette problématique.

En revanche, renvoyer aujourd'hui cette motion au Conseil administratif, ce n'est rien d'autre que lui dire qu'il ne fait pas son travail: on lui demande d'appliquer la loi, parce que, aujourd'hui, il ne le fait pas. Il me semble donc que cette motion devrait avoir un autre sens, si on veut véritablement lui donner un sens... En l'état, la renvoyer au Conseil administratif, cela n'en a pas. Je ne peux que vous engager à voter l'amendement radical, ou à vous prononcer pour un renvoi en commission, de manière qu'on puisse ouvrir ce débat tel qu'il a été évoqué par le magistrat.

*Mis aux voix, l'amendement démocrate-chrétien est refusé à la majorité (absence de l'Union démocratique du centre, des libéraux et des radicaux).*

*Mis aux voix, l'amendement radical est refusé par 38 non contre 30 oui (2 abstentions).*

**Mise aux voix, la motion est prise en considération et son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement est accepté sans opposition (abstention des libéraux et de l'Union démocratique du centre).**

**9. Motion de MM. Didier Bonny, Guy Mettan, Guillaume Barazzone, Michel Chevolet, Lionel Ricou et M<sup>me</sup> Alexandra Rys: «Mobilisation pour la semaine de la mobilité 2004» (M-400)<sup>1</sup>.**

*PROJET DE MOTION*

Considérant:

- qu'une semaine sur le thème de la mobilité est un concept digne d'intérêt;
- qu'il faut poursuivre les efforts visant à convaincre la population qu'une solution de remplacement à la voiture en ville est possible, plutôt que de contraindre les gens à changer leurs habitudes;

---

<sup>1</sup> Annoncée, 2435.

- que l'on peut retenir la date du 22 septembre, dans la mesure où c'est une date «européenne», comme repère chronologique;
  - que la journée sans voitures du 22 septembre 2003 n'a pas répondu aux attentes en matière de diminution de la circulation automobile en ville de Genève;
  - que la journée «En ville, sans ma voiture!» de 2002 a eu lieu un dimanche et qu'elle a remporté un certain succès;
  - qu'il est plus facile de se passer de sa voiture le dimanche et, par conséquent, de sensibiliser ce jour-là la population aux autres moyens de se déplacer,
- le Conseil municipal invite le Conseil administratif à reconduire pour 2004 une semaine de la mobilité qui prendra en compte les principes suivants:
- le coup d'envoi de cette semaine sera fixé au 22 septembre 2004;
  - le dimanche 26 septembre sera «un dimanche en ville sans ma voiture» avec les transports publics gratuits.

**M. Didier Bonny** (DC). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, nous continuons donc avec les problèmes de circulation. Il est vrai que cela occupe à peu près la moitié de notre temps, au sein de ce Conseil municipal...

Dans quels buts le groupe démocrate-chrétien a-t-il déposé cette motion M-400 concernant la semaine de la mobilité 2004? Tout d'abord, il s'agit de reconnaître qu'une semaine sur le thème de la mobilité est un concept digne d'intérêt. Nous souhaitons donc que ce thème soit reconduit. Nous ne doutons pas que, même sans nous, il l'aurait été, néanmoins, nous l'appuyons. Nous continuons à penser – comme nous l'avons déjà dit ces précédentes années – qu'en matière de circulation et de transfert modal il faut plutôt convaincre que contraindre. A ce titre, cette semaine de la mobilité nous paraît être justement une bonne occasion de le faire.

La journée «En ville, sans ma voiture!», comme vous le savez, se déroule en ville de Genève le 22 septembre, qui est une date «européenne». Cette journée existe, je crois, depuis 2000...

*M. Christian Ferrazino, maire.* Depuis 1999!

*M. Didier Bonny.* Depuis 1999 – il est vrai, Monsieur Ferrazino, que vous êtes parmi nous depuis 1999. Donc, on a pu constater qu'en 1999, 2000, 2001 et 2003, le succès a été mitigé par rapport au transfert modal. Par contre, en 2002, cette journée tombait un dimanche et je crois que nous serons tous d'accord pour dire

qu'elle a eu un certain succès, voire un succès certain. Elle a eu un bon retentissement, ce fut une journée tout à fait réussie. Cela apporte de l'eau au moulin des démocrates-chrétiens, à savoir que choisir un dimanche pour une journée «En ville, sans ma voiture!», c'est un bon jour, puisqu'on ne contraint pas les gens à laisser leur voiture – de toute manière, on n'a pas les moyens de le faire – sachant que, s'ils en ont besoin pour leur travail, ils ne vont pas l'abandonner. Si on choisit le dimanche, on peut engager une réelle réflexion sur le rôle de la voiture dans une ville comme la nôtre. Ce n'est pas par hasard si, en 2002, beaucoup plus de gens ont laissé leur voiture.

En l'occurrence, il nous paraît essentiel que les transports publics soient gratuits ce jour-là, de manière à offrir une alternative à ceux qui laisseraient leur voiture au garage. C'est la raison pour laquelle notre motion demande donc que la journée «En ville, sans ma voiture!» ait lieu un dimanche et que ce soit le dimanche de la semaine de la mobilité.

Les Verts m'ont soufflé que les dates n'étaient pas correctes pour 2004, que la semaine de la mobilité serait fixée du 16 au 22 septembre apparemment. La journée «En ville, sans ma voiture!», si cette motion était acceptée, aurait donc lieu le dimanche 19 septembre et non pas le 26 septembre comme il est indiqué dans la motion, puisque la semaine de la mobilité serait alors terminée. Quoi qu'il en soit, c'est une question de date qui, finalement, n'est pas très importante. Ce que nous souhaitons par cette motion, c'est affirmer deux principes qui sont le maintien de la semaine de la mobilité et le choix du dimanche qui la précède pour la journée «En ville, sans ma voiture!» avec des transports publics gratuits.

Nous espérons bien sûr que cette motion – que nous voulons renvoyer directement au Conseil administratif – sera bien acceptée par ce Conseil municipal.

#### *Préconsultation*

**M. Patrice Reynaud (L).** J'approuve ce qui vient d'être dit, en ajoutant le point suivant. La semaine de la mobilité doit être une semaine de compréhension et d'explications. Elle doit permettre à la population de mieux choisir ce qu'elle a envie de faire, c'est-à-dire qu'elle doit être incitative, mais qu'elle ne doit certainement pas exclure d'autres moyens de transports parfois employés tels que le véhicule privé.

L'expérience du mois de septembre de cette année a été peu concluante, non seulement en ville de Genève, mais dans bien d'autres villes françaises. Il se trouve que j'étais personnellement à Paris le 22 septembre dernier, où ce fut, tout comme à Genève d'ailleurs, une gabegie assez extraordinaire qui a engendré, outre des embouteillages incroyables, des dépenses inutiles de plusieurs millions, pour ne pas dire milliards.

Alors, de deux choses l'une: soit on veut que ce jour soit incitatif, créatif, dans le sens où il s'agit de permettre à la population une meilleure appréciation de son choix en matière de mobilité douce; soit on veut carrément l'exclusion pure et simple de la voiture, en déniait à la population ce qu'elle a pourtant voté, c'est-à-dire la possibilité de choisir son propre moyen de transport.

Choisir un lundi, comme ce fut le cas cette année, est par essence une erreur. Il est évident que c'est une erreur économique, et je ne parle même pas des conséquences financières d'une telle erreur. Les personnes qui vont, contraintes et forcées parce que travaillant comme nous tous, se retrouver dans l'embrouillamini de la ville – et quand je dis cela, je suis aimable – que ce soit Genève ou n'importe quelle autre ville, seront très rapidement convaincues que la mobilité douce risque de devenir un joyeux euphémisme, à voir ce qui se passe!

C'est la raison pour laquelle nous allons totalement soutenir cette motion qui va dans le sens du caractère récréatif et surtout démonstratif de cette journée, étant entendu qu'il faudra fixer la date du dimanche 19 septembre et non celle du 26 septembre, comme M. Bonny l'a très justement dit.

**M. Alain Fischer (R).** Depuis que M. Ferrazino est conseiller administratif, il nous a toujours promis les résultats de cette journée du 22 septembre. Or, à ce jour, nous n'avons aucuns chiffres, nous ne connaissons pas les coûts réels, cela malgré la mise en demeure du Conseil d'Etat. C'est quand même un peu triste venant d'une personne qui demande toujours de rester dans la loi...

La journée «En ville, sans ma voiture!» a perdu du terrain en France. Vingt-deux villes, sauf erreur, ont purement et simplement abandonné cette journée. La Ville de Genève doit-elle toujours se montrer bête et bornée en essayant de relancer cette idée? On a vu qu'à Paris cela a été une gabegie monumentale, comme dans toutes les grandes villes. A Genève, on s'est pâmé devant les résultats de la «journée sans ma voiture» 2002, mais en fait il s'agissait d'un «dimanche sans ma voiture»!

N'y a-t-il pas mieux à faire avec ce crédit, dont nous ne connaissons d'ailleurs toujours pas le montant global? Monsieur Ferrazino, vous ne nous l'avez toujours pas donné et cela dure depuis quatre ans. N'a-t-on pas mieux à faire, n'a-t-on pas d'autres solutions, au lieu d'organiser cette espèce de foire d'empoigne, avec des tentes sur les quais et ainsi de suite?

Monsieur Ferrazino, je vous avais posé une question concernant les Securitas que vous avez employés cette année pour interdire certaines rues. Etant vous-même un homme de droit, avez-vous l'arrêté du Conseil d'Etat ou l'autorisation du chef de la police permettant à un service privé d'opérer sur le domaine public?

C'est une question que nous avons posée et à laquelle nous n'avons toujours pas de réponse. Il faudra quand même nous donner des réponses claires, ainsi que des chiffres.

Par conséquent, nous refuserons purement et simplement cette motion M-400.

**M. Damien Sidler** (Ve). J'aimerais rapidement rappeler le but de cette semaine de la mobilité et de ces journées sans voitures en ville de Genève. Il s'agit effectivement de sensibiliser les personnes qui se rendent en ville, que ce soit pour leur travail ou leurs loisirs, à une mobilité un peu plus douce que la voiture. On sait que la voiture occasionne des nuisances lorsqu'elle roule, on sait qu'elle dégage des gaz d'échappement qui peuvent gêner la respiration... Elle occasionne aussi des nuisances si on considère la place qu'elle occupe en ville, qui représente à peu près 6 m<sup>2</sup> par voiture, qu'il faut pouvoir gérer, accueillir, et ce au détriment des autres usagers.

Cette semaine de la mobilité permet de tester des choses, de sensibiliser la population et nous n'entendons pas lâcher du terrain sur ce point, bien au contraire.

Il y a certaines choses qui réussissent, d'autres un peu moins bien et, pour notre part, nous n'avons pas du tout la même lecture que le précédent orateur sur les résultats de la dernière journée «En ville, sans ma voiture!». A cet égard, nous sommes assez contents de la proposition que nous fait ce soir le Parti démocrate-chrétien de réitérer l'expérience en 2004, mis à part le problème de la date. La semaine de la mobilité se déroulera du 16 au 22 septembre et le 22 septembre représente plutôt la fin de la manifestation que le coup d'envoi. Nous n'avons pas d'objections à voter cette motion, même si c'est le dimanche 19 septembre qui est choisi pour la journée «En ville, sans ma voiture!».

Cela ne nous empêchera pas de mener d'autres actions cette semaine de la mobilité et, notamment le 22 septembre, nous entendons bien organiser une journée «En ville, sans ma voiture!» comme cela se fait dans le reste de l'Europe, en plus de la proposition du Parti démocrate-chrétien d'organiser une journée «En ville, sans ma voiture!» le dimanche. L'ensemble des groupes de l'Alternative dépose donc un amendement qui reprend exactement les demandes du Parti démocrate-chrétien en modifiant simplement les dates:

*Projet d'amendement*

«La Ville de Genève participera pleinement à la Semaine européenne de la mobilité qui est fixée du 16 au 22 septembre 2004.

»De plus, le dimanche 19 septembre 2004 sera «un dimanche en ville sans ma voiture» avec les transports publics gratuits.»

**M. François Sottas** (AdG/SI). De prime abord, je trouve un peu dommage que l'on traite ce problème de la semaine de la mobilité au cas par cas, année par année, par une motion. Je crois qu'il faut instituer cette journée sans voitures le 22 septembre, comme cela se fait au niveau européen. Lorsqu'elle est tombée sur des jours de semaine les années précédentes, cela n'a pas posé tous les problèmes que certains ont évoqués.

Quand on a instauré les transports publics gratuits les premières années, cette journée a été tout à fait attractive. Durant le fameux dimanche du 22 septembre 2002, il y a eu un certain nombre d'activités qui ont rendu cette journée attractive et sympathique. Quant à la semaine de la mobilité 2003, l'information a peut-être été mal comprise par certaines personnes; en plus, les transports publics n'étaient pas gratuits cette année, ce qui a causé de l'incompréhension au sein de la population.

Le fait d'organiser une semaine de la mobilité et de la conclure par cette journée sans voiture permet une réflexion sur la mobilité en ville. Dans notre canton, chaque année, il y a 5% d'immatriculations supplémentaires, cela veut dire que l'on double la circulation tous les vingt ans. Si on ne réfléchit pas maintenant à la mobilité, dans vingt ans, on sera étouffé et on ne pourra plus circuler. Vous voudrez peut-être circuler, vous voudrez avoir de l'espace pour le faire, mais il n'y aura plus d'espace. Il faut avoir conscience qu'on ne peut pas étendre la ville, ce n'est pas possible. Il faut donc bien réfléchir.

Indépendamment de l'amendement que l'Alternative a déposé, je vous suggérerai, Monsieur le magistrat qui êtes chargé de cette manifestation, de ne pas fermer seulement certaines rues, car cela crée – comme disait M. Reynaud à propos de Paris – des bisbilles. Je pense qu'il faut carrément fermer le centre-ville aux véhicules le 22 septembre 2004.

**M<sup>me</sup> Sandrine Salerno** (S). En préambule, je voudrais saluer cette proposition du Parti démocrate-chrétien. Nous avons souvent eu des débats contradictoires, voire conflictuels sur la mobilité, sur l'écomobilité, sur les moyens alternatifs et différents de se déplacer... Ce soir, je suis très heureuse de voir que, finalement, ce n'est plus un combat idéologique gauche-droite – qui, à mon avis, n'avait pas de sens – et qu'avec la proposition du Parti démocrate-chrétien, des partis de l'Alternative et de l'Entente prennent leurs responsabilités et demandent notamment que soit instaurée et développée la semaine de la mobilité, ainsi qu'une journée sans voitures. Le 22 septembre est la journée européenne, on l'a dit, et la proposition du Parti démocrate-chrétien vise à d'instaurer un dimanche sans voiture.

C'est donc la première des choses à dire: nous avons maintenant des débats un peu plus intelligents sur une mobilité alternative, nous sommes visiblement un peu plus nombreux à nous rendre compte que dans l'espace urbain il faut développer d'autres modes de déplacements. Cela me réjouit d'autant plus que le Parti démocrate-chrétien semble prendre ce sujet à cœur et qu'il défend bien, ici, ses concitoyennes et ses concitoyens. En effet, lorsqu'on est à l'écoute de ces derniers dans les quartiers, on comprend qu'il est parfois agréable de se déplacer en voiture, mais qu'en tout cas, quand ce sont les autres qui la prennent, la voiture dérange à cause des bouchons, de la pollution, du bruit ou de l'usure de l'asphalte! A titre collectif, tout cela est difficilement supportable quand on vit dans un espace urbain.

J'en finis avec l'intervention socialiste sur cette motion, en disant que, bien évidemment, nous l'acceptons, amendée dans le sens que M. Sidler a expliqué. Nous nous réjouissons de voir que nous sommes de plus en plus nombreux à soutenir ce principe. Je suis persuadée que, dans les années à venir, il y aura encore d'autres personnes, dans les partis de l'Entente, pour soutenir ce principe-là et c'est tant mieux. Finalement, on peut avoir un autre type de débat sur des modes de déplacements qui soient profitables à tous.

**M. Christian Ferrazino, maire.** Je me félicite, à l'image de M<sup>me</sup> Salerno, de l'évolution d'un certain nombre d'entre vous dans cette enceinte... (*Remarque de M. Winet.*) Pas vous, Monsieur Winet, malheureusement! Je ne peux pas vous compter parmi ceux qui ont évolué: vous et votre collègue M. Fischer n'avez effectivement pas évolué du tout dans ce domaine!

En 1999 et en 2000, je me souviens avoir entendu dans cette enceinte, au sujet de la journée «En ville, sans ma voiture», que j'étais un fou furieux, que nous étions des fous furieux, que nous devons convaincre et pas contraindre, sous-entendu donc qu'une journée «En ville, sans ma voiture», c'était du pipeau! Quelques années plus tard, certains qui prétendaient cela ne remettent même plus en cause la semaine – puisque, depuis, on est passé d'une journée à une semaine...

*M. René Winet (R).* Il faut passer à une année!

*M. Christian Ferrazino, maire.* Monsieur Winet, si vous voulez proposer une année, je vous laisse le faire tout à l'heure. Mais ce serait une évolution un peu rapide!

Certains sont donc d'accord pour une semaine d'action, mais disent que le jour sans voiture doit être plutôt celui-ci que celui-là... On peut en discuter.

D'autres, pour essayer de contenter tout le monde, disent qu'ils prendront les deux: on prend le vôtre, mais on prend le nôtre aussi, c'est de bonne guerre et cela fera deux jours. Reste que nous devrions donc nous retrouver assez nombreux en faveur de cette démarche.

Dans le cadre des arguments subtils qu'il a développés, M. Fischer nous demande quel est le coût de cette journée. Il est vrai que M. Fischer et ceux qui s'adressent à une feuille de chou locale pas très chère ont l'habitude de dénoncer... (*Remarque de M. Chevrolet.*) Elle n'est pas très chère, elle est même gratuite, Monsieur Chevrolet! Ces personnes ont l'habitude de dénoncer une prétendue absence de transparence dans les comptes de la Ville de Genève... (*Remarque.*) Voilà, vous l'avez trouvé: c'est M. Queloz, qui a été très discret durant toute cette soirée...

*M. Georges Queloz (L).* On aura l'occasion d'en reparler!

*M. Christian Ferrazino, maire.* Tout à l'heure, il a lancé M. Froidevaux en première ligne, parce qu'il n'osait pas trop sortir du bois lui-même sur une autre affaire qu'il avait dénoncée dans ce journal pas très cher dont je parlais...

*M. Georges Queloz (L).* Vous êtes à côté du sujet!

*M. Christian Ferrazino, maire.* Vous avez dit dans ce journal – je crois que quelqu'un a rappelé ces propos tout à l'heure – qu'il n'y avait pas de ligne au budget de mon département pour la journée sans voitures. M. Queloz a examiné le budget ligne après ligne et n'a effectivement pas vu la ligne «En ville, sans ma voiture», et ce pour une raison bien simple que je vous ai d'ailleurs expliquée. Comme vous ne m'avez pas entendu, j'en profite pour le redire très largement, y compris à M. Fischer qui se posait la question avec grand intérêt tout à l'heure. Nous avons une comptabilité analytique qui nous vient de la Confédération, ce qui fait qu'à Lausanne, à Yverdon, à Bâle, à Berne ou à Genève, les lignes au budget ont les mêmes intitulés. J'aimerais bien que la Confédération nous propose une ligne «En ville, sans ma voiture», qui s'appellerait d'ailleurs maintenant «La semaine de la mobilité». En l'occurrence, la ligne concernée s'intitule: «Organisation de manifestations».

Vous reprendrez donc le budget – que vous étudiez avec grand intérêt puisque vous présentez en général 50 à 100 amendements au budget du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie – et vous verrez que sous la

rubrique «Organisation de manifestations», il y a 412000 francs. La transparence est donc là, nous ne cachons rien, il faut simplement lire la rubrique budgétaire concernée!

D'autre part, dans cette motion, vous nous demandez la gratuité des transports publics, Monsieur Bonny...

*M. Georges Queloz (L).* Pas moi!

*M. Christian Ferrazino, maire.* Il faudrait vous mettre d'accord entre vous! Pour l'instant je parle au motionnaire qui s'est exprimé tout à l'heure. Je suis également de votre avis et l'édition 2003 nous l'a montré: l'absence de gratuité est un message pour le moins peu clair pour nos concitoyens. Je pense qu'il faut rétablir la gratuité des transports publics comme en 1999, 2000, 2001 et 2002, n'en déplaise à certains. J'abonde totalement dans votre sens, Monsieur Bonny, et en 2004, à la rubrique «Organisation de manifestations» de 412000 francs est intégré un montant qui permet de couvrir le manque à gagner des Transports publics genevois qui, je vous le rappelle, est grosso modo de 100000 francs par jour.

M. Sottas l'a appelé avec pertinence tout à l'heure: certains d'entre vous font un peu d'humour facile sur cette question, mais personnellement je trouve plutôt positif que, s'agissant d'une seule journée par année, on arrive à en parler toute l'année grâce à vous! (*Applaudissements.*) Plus sérieusement, l'Office cantonal des transports et de la circulation rappelle inlassablement que d'ici 2020, avec l'application du plan directeur d'aménagement cantonal, une augmentation de la mobilité de 40% est déjà programmée. Cela, nous le savons d'ores et déjà et le rôle des pouvoirs publics est précisément d'anticiper pour tenter de trouver des solutions à cette problématique quasiment insoluble. Si vous avez eu l'occasion de vous balader à Bruxelles, à Londres ou dans d'autres métropoles comparables, vous devriez avoir un discours plus en phase avec les préoccupations qui sont exprimées ici, de façon à nous permettre d'éviter de vivre ce que leurs habitants vivent, en prenant un certain nombre de dispositions pour éviter d'étouffer à l'intérieur de notre agglomération.

Si cette journée peut y contribuer, même de manière sensible, c'est une raison suffisante pour la soutenir encore plus largement que nous l'avons fait jusqu'à maintenant. Je ne peux que m'en réjouir et je dis merci au groupe démocrate-chrétien de nous en donner l'occasion. (*Applaudissements.*)

**M. Didier Bonny (DC).** Monsieur le maire, je crains de doucher votre enthousiasme à notre égard. Dommage, cela nous a fait plaisir d'être mis en

valeur, ce n'est pas souvent que cela nous arrive! Cela dit, nous voulons bien faire un pas dans la bonne direction, mais il ne faut tout de même pas nous prendre pour des idiots et, en l'occurrence, j'ai un peu cette impression-là. Il est évident que nous ne pouvons pas être d'accord avec l'amendement proposé par l'Alternative qui veut le dimanche et encore une autre journée...

*M. Damien Sidler*(Ve). Tu l'as signé!

*M. Didier Bonny*. Non, je n'ai sûrement pas signé cet amendement, Monsieur Sidler, ou si je l'ai signé c'est que vous avez changé ce que j'ai signé, et là ce ne serait pas tout à fait clair... Pour nous, il y a une certaine cohérence à vouloir proposer le dimanche. Vous vous souvenez peut-être que, lors de la dernière législature, M<sup>me</sup> Rys et moi-même avons déjà proposé que la journée sans voiture ait lieu un dimanche, mais cela avait été refusé par l'Alternative.

Lors du vote du budget 2003, il y avait eu les fameux amendements dont vous avez parlé, Monsieur Ferrazino, et nous n'avions pas voté ces amendements, puisque justement cette journée en ville sans ma voiture devait être un dimanche et qu'à ce titre-là, nous pouvions la soutenir. En revanche, nous ne pouvons pas accepter l'amendement qui propose une journée sans voitures non seulement le dimanche, mais encore le 22 septembre. C'est contraire à ce que nous proposons, puisque nous sommes partis du constat qu'en semaine ce n'est pas une mesure intelligente et que, par contre, le dimanche on pourrait ouvrir une véritable réflexion. Les gens qui se passeront de leur voiture le dimanche pourront peut-être s'en passer aussi le reste de la semaine, ou en tout cas quelquefois. C'est le raisonnement que nous tenons au sein du Parti démocrate-chrétien.

De plus, comme cette journée coûte 412000 francs, il faudrait compter deux fois cette somme... (*Remarque.*) En tout cas, le manque à gagner des TPG devrait être payé deux fois. Il faudrait encore ajouter cette somme au budget, or vous savez que le budget 2004 est plutôt à la raclette...

Compte tenu de ce que je viens de dire et malgré les gentilles paroles à notre égard, nous retirons la motion M-400, puisqu'il y a une tentative de détourner notre motion du but initialement visé.

**Le président.** Monsieur Bonny, je prends acte du fait que votre groupe – car je pense que vous parlez au nom de votre groupe – retire cette motion. Monsieur Sidler, vous demandez la parole?

**M. Damien Sidler** (Ve). Oui, Monsieur le président, car il me semble avoir été mis en cause. On a parlé de malhonnêteté, laissant entendre que j'aurais falsifié l'amendement. Je peux dire que je n'ai absolument rien changé au texte: j'ai simplement changé les dates, mais absolument pas l'esprit de la motion qui nous est proposée par le Parti démocrate-chrétien. Je n'ai pas parlé d'une deuxième journée, j'ai parlé d'un dimanche. Il n'y a eu aucun détournement.

**Le président.** Cette motion est retirée par ses auteurs, il n'y a donc pas de vote.

A la demande du président de la commission du logement, je vous informe qu'il n'y aura pas de séances pour cette commission les 10 et 24 novembre 2003. Par conséquent, les membres de cette commission qui souhaitent se rendre au Forum Agenda 21, le 24 novembre 2003, le peuvent.

## 10. Propositions des conseillers municipaux.

**Le président.** Nous avons reçu les motions suivantes:

- M-413, de *M. Roman Juon, M<sup>mes</sup> Nicole Valiquier Grecuccio, Monique Cahannes et Béatrice Graf Lateo*: «Pour encore mieux regrouper l'administration municipale de la Ville de Genève»;
- M-414, de *M<sup>mes</sup> Nicole Valiquier Grecuccio, Virginie Keller Lopez, Frédérique Perler-Isaaz, Anne Moratti Jung, Catherine Gaillard-Iungmann, Alexandra Rys, Hélène Ecuyer, MM. François Sottas, Alain Comte et Pierre Maudet*: «Pour la sauvegarde de l'immeuble Clarté»;
- M-415, de *M<sup>mes</sup> Nicole Valiquier Grecuccio, Gisèle Thiévent, Catherine Gaillard-Iungmann, Hélène Ecuyer, MM. Roman Juon et François Sottas*: «Pour une brasserie au pont de la Machine»;
- M-416, de *M<sup>mes</sup> Virginie Keller Lopez, Sandrine Salerno, Marie-France Spielmann, Liliane Johner, Gisèle Thiévent, MM. Damien Sidler, Jacques François et Pierre Losio*: «Pour la transparence des conventions signées par le Conseil administratif»;

et la résolution suivante:

- R-60, de *M<sup>mes</sup> Annina Pfund, Nicole Valiquet Grecuccio, Catherine Gaillard-Lungmann, Gisèle Thiévent, Marie-France Spielmann, MM. Roberto Brogginini, Damien Sidler, Lionel Ricou, Olivier Coste et Pierre Maudet*. «Pour une piste cyclable le long de l'avenue Henri-Dunant».

## 11. Interpellations.

**Le président.** Sont annoncées les interpellations suivantes:

- I-102, de *M. Gérard Deshusses*: «Si seulement l'Arve pouvait parler...»;
- I-103, de *M. Michel Chevrolet*: «Laissons respirer les Genevois!»;
- I-104, de *M. Roman Juon*: «Où se trouve l'émetteur du pavillon suisse de l'Exposition universelle de Séville?».

## 12. Questions écrites.

**Le président.** Nous avons reçu les questions écrites suivantes:

- QE-115, de *M. Roman Juon*: «Parking privé du Musée d'ethnographie»;
- QE-116, de *M. David Carrillo*: «Quel dispositif antimobbing en Ville de Genève et quelle efficacité?».

Séance levée à 22 h 50.

## SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif .....	2742
2. Communications du bureau du Conseil municipal .....	2742
3. Motion de MM. Olivier Norer, Mathias Buschbeck, Alpha Dramé, Alain Marquet, Eric Rossiaud, M <sup>mes</sup> Marguerite Contat Hickel, Anne Moratti Jung, Frédérique Perler-Isaaz et Caroline Schum: «Création d'une structure chargée de gérer le stationnement des vélos sur le domaine public» (M-387) .....	2742
4. Motion de MM. Roberto Broggin et Sébastien Bertrand: «Insécurité aux Etuves» (M-388) .....	2748
5. Motion de M <sup>mes</sup> Frédérique Perler-Isaaz, Virginie Keller Lopez, Ruth Lanz Aoued, MM. Mathias Buschbeck et Alain Dupraz: «Des cartes journalières CFF à l'intention des habitants de la ville de Genève» (M-389) .....	2754
6. Motion de MM. Damien Sidler, Mathias Buschbeck, Gilles Thorel, Sébastien Bertrand, Lionel Ricou, Guillaume Barazzone et M <sup>me</sup> Marie- France Spielmann: «Piste cyclable autour de la rade» (M-390) .....	2759
7. Motion de MM. Jacques Mino, David Metzger, M <sup>mes</sup> Marguerite Contat Hickel et Liliane Johner: «Un espace consacré à la paix et à la mémoire» (M-397) .....	2763
8. Motion de M <sup>mes</sup> Frédérique Perler-Isaaz, Marguerite Contat Hickel, Caroline Schum, Anne Moratti-Jung, Vanessa Ischi Kaplan, MM. Roberto Broggin, Damien Sidler, Pierre Losio, Alain Mar- quet, Olivier Norer, Mathias Buschbeck, Alpha Dramé et Eric Ros- siaud: «Halte à l'encombrement de nos places» (M-399).....	2770
9. Motion de MM. Didier Bonny, Guy Mettan, Guillaume Barazzone, Michel Chevrolet, Lionel Ricou et M <sup>me</sup> Alexandra Rys: «Mobilisation pour la semaine de la mobilité 2004» (M-400) .....	2779

10. Propositions des conseillers municipaux .....	2789
11. Interpellations .....	2790
12. Questions écrites .....	2790

La mémorialiste:  
*Marguerite Conus*