

MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Cinquante-cinquième séance – Lundi 17 mai 2004, 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. Christian Ferrazino*, maire, *M. Pierre Muller*, vice-président, *MM. André Hediger* et *Patrice Mugny*, conseillers administratifs, *MM. Sébastien Bertrand*, *Alain Fischer*, *Jean-Marie Hainaut*, *M^{mes} Florence Kraft-Babel*, *Ruth Lanz Aoued*, *MM. Pierre Losio*, *Pierre Maudet*, *Olivier Norer*, *Jean-Pierre Oberholzer*, *M^{me} Bérengère Rosset* et *M. François Sottas*.

Assiste à la séance: *M. Manuel Tornare*, conseiller administratif.

CONVOCATION

Par lettre du 29 avril 2004, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 11 mai, mercredi 12 mai et lundi 17 mai 2004, 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. François Sottas, Christian Zaugg, Michel Ducret, Alain Dupraz, Pascal Rubeli, Alain Comte, M^{mes} Alexandra Rys, Sandrine Salerno et Nicole Valiquer Grecuccio: «Pour un réseau de tramways performant» (M-441)¹.*PROJET DE MOTION*

Vu la volonté de réaliser des transports publics efficaces, c'est-à-dire rapides, ce qui est la condition d'activité primordiale pour amener davantage de citoyennes et de citoyens à se déplacer avec les Transports publics genevois (TPG) et contribuer ainsi au transfert modal recherché par le plan directeur des transports;

considérant:

- que, pour être en mesure de mettre en place un réseau de transports publics rapides respectant les horaires et les normes de sécurité, il convient que les TPG bénéficient, partout où cela est possible, de sites propres et d'itinéraires directs d'un point à un autre;
- que l'offre des TPG et la qualité des transports publics se sont nettement améliorées ces dernières années, mais qu'elles restent encore loin des attentes du public par rapport à l'importance des investissements consentis;
- que l'augmentation des tarifs ne va pas renforcer l'attractivité des TPG;

¹ Annoncée, 4486.

Motion: pour un réseau de tramways performant

- que la difficulté de réaliser une liaison de tram directe entre Rive et Cornavin empêche une liaison rapide entre la rive gauche et la rive droite, les passagers prenant le tram 16 entre Moillesulaz et la place du Port pour se rendre à Cornavin devant faire le détour par le pont de la Coulouvrenière au lieu de pouvoir passer directement par le pont du Mont-Blanc, et de même en sens inverse;
- que la réalisation de cette liaison, qui avait été retenue par le Conseil d'Etat au lendemain de l'approbation massive par le peuple en date du 12 juin 1988 de l'initiative populaire pour des transports publics efficaces, figure dans le plan du réseau des tramways;
- que le passage du tram dans le sens nord-sud pourrait être réalisé en site banal (c'est-à-dire servant à la fois aux TPG et aux autres usagers de la route), grâce au feu préférentiel pour les TPG au bas de la rue du Mont-Blanc, comme c'est le cas sur le pont de la Coulouvrenière, alors que dans l'autre sens il faudrait réserver la troisième voie de gauche aux TPG et prévoir que la voie médiane serve à la fois pour le trafic automobile en direction de la rue du Mont-Blanc et du quai du Mont-Blanc;
- qu'il convient, par ailleurs et de manière générale, d'analyser avec soin les secteurs de voies de tram qui ne sont pas en site propre pour s'assurer que le site banal ne porte pas atteinte à la fréquence de passage des trams;
- qu'à ce sujet la décision de mettre en site banal la voie de tram de la rue de Lausanne dans le sens avenue de France-gare Cornavin se révèle être une catastrophe, comme il fallait s'y attendre;
- que le Conseil d'Etat a commis une grave erreur en refusant il y a deux ans de donner suite aux propositions du Conseil administratif et aux demandes du Conseil municipal et du Grand Conseil visant à modifier l'aménagement prévu à la rue de Lausanne afin de réaliser – ce qui était parfaitement possible – un site propre intégral au tram dans les deux sens de cette rue, les trams entrant en ville étant maintenant fortement retardés par les bouchons de voitures qui se forment sur la ligne nord du tram;
- que la circulation des trams est encore entravée par des voitures accédant de la rue de Lausanne à la rue de Monthoux en croisant les voies ferrées, ce qui sera également le cas pour la rue de Zurich lorsque les travaux en cours sur cette artère seront achevés;
- que les utilisateurs de cette nouvelle ligne de tram sont, à juste titre, consternés par cette situation et par le fait que l'objectif d'un tram rapide, visé à grands frais, n'a pas pu être atteint;
- qu'il convient d'examiner comment on peut remédier à cette situation, notamment par une meilleure régulation des feux, et surtout de veiller qu'à l'avenir de telles solutions ne soient plus reconduites;

- que c’est pour ce motif qu’il convient que le Conseil municipal donne son avis sur les plans définitifs des lignes de tramway, après consultation, par exemple, de la commission des travaux, afin que celle-ci fasse part de ses observations éventuelles;
- que cette consultation se justifie d’autant plus que des modifications sont souvent apportées aux plans ayant été soumis à l’approbation du Conseil municipal dans le cadre de la procédure d’adoption du projet général;
- que c’est ainsi que des modifications ont été apportées au projet de ligne de tram des Acacias, notamment au rond-point de Plainpalais;
- que les trams repartant de l’arrêt prévu devant Uni-Mail vont par ailleurs couper la circulation sur l’extrémité du boulevard du Pont-d’Arve en direction du pont des Acacias pour rejoindre le site propre prévu au milieu de la chaussée, ce qui risque de poser des problèmes, malgré une régulation des feux appropriée;
- que, en ce qui concerne la future ligne de tram Cornavin-Meyrin, l’absence de site propre pour le tram à la rue de la Pépinière et surtout en haut de la rue de la Servette pour la voie montante du tram au niveau de la rue de la Poterie a de quoi inquiéter;
- que d’autres mesures doivent être étudiées pour l’accélération de la vitesse des bus et des trams, comme ce fut fait avec succès en son temps en ce qui concerne la ligne de tram 12, notamment en inversant les priorités aux carrefours où il y a une perte de priorité au détriment des lignes TPG, comme à la place Neuve, à l’extrémité nord du pont de l’Ile, etc.,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

1. à lui soumettre pour avis les plans définitifs des lignes de tram, plus particulièrement les plans des lignes de tram Acacias et Meyrin;
2. à l’informer régulièrement des problèmes rencontrés dans la réalisation et le fonctionnement du réseau de tramways;
3. à demander au Conseil d’Etat de réaliser un raccordement direct du tramway entre Rive et la gare Cornavin, afin d’achever au centre-ville le concept de liaison entre les diverses lignes de tram, cela conformément au plan de développement du réseau des tramways à Genève;
4. à rechercher des solutions pour améliorer le fonctionnement de la ligne de tram à la rue de Lausanne;
5. à étudier la possibilité d’accélérer la vitesse commerciale des TPG en ville en supprimant les pertes de priorité au détriment des véhicules des transports publics.

Le président. Mesdames et Messieurs, nous avons reçu quatre motions préjudicielles. La première est la motion M-464, de MM. François Sottas, Christian Zaugg, Alain Comte, Alain Dupraz, Olivier Norer, Roberto Broggin, M^{mes} Nicole Valiquer Grecuccio et Sandrine Salerno: «Pour la présentation des futurs plans de lignes de trams au Conseil municipal».

La deuxième est la motion M-465, de MM. François Sottas, Christian Zaugg, Alain Comte, Alain Dupraz, Olivier Norer, Roberto Broggin, M^{mes} Nicole Valiquer Grecuccio et Sandrine Salerno: «Amélioration de la circulation des trams et des vélos à la rue de Lausanne».

La troisième est la motion M-466, de MM. François Sottas, Christian Zaugg, Alain Comte, Alain Dupraz, Olivier Norer, Roberto Broggin, M^{mes} Nicole Valiquer Grecuccio et Sandrine Salerno: «Pour le respect de la vitesse commerciale définie par la loi sur le réseau des transports publics».

La quatrième est la motion M-467, de MM. François Sottas, Christian Zaugg, Alain Comte, Alain Dupraz, Olivier Norer, Roberto Broggin, M^{mes} Nicole Valiquer Grecuccio et Sandrine Salerno: «Pour que le pont de la Coulouvrenière ne soit pas la seule liaison interrue en tram!»

PROJET DE MOTION PRÉJUDICIELLE M-464

Considérant que:

- des réalisations attenantes à la nouvelle ligne de tram des Acacias ne sont pas satisfaisantes;
- des inquiétudes persistent concernant la future ligne Cornavin-Meyrin;
- le Conseil municipal souhaite pouvoir faire ses observations éventuelles à la suite d'un passage des dossiers à la commission des travaux,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à lui soumettre pour avis les plans définitifs des lignes de trams futures, plus particulièrement des lignes Cornavin-Meyrin et Bel-Air-Bernex.

PROJET DE MOTION PRÉJUDICIELLE M-465

Considérant:

- la mise en service du tram à la rue de Lausanne et les questions qu'elle a soulevées;

- la nécessaire valorisation de l'ensemble des moyens de transport écomobiles sur cet axe,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif, en lien avec l'Office des transports et de la circulation:

- à étudier et à réaliser des mesures visant à améliorer la circulation des trams à la rue de Lausanne, notamment en coordonnant les feux préférentiels, en procédant à la suppression de certaines traversées routières des voies;
- à étudier et à réaliser des mesures visant à améliorer et à rendre effective la continuité de la bande/piste cyclable entre l'avenue de France et la gare de Cornavin.

PROJET DE MOTION PRÉJUDICIELLE M-466

Considérant:

- l'article 2 de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50);
- la nécessaire gestion des feux pour donner la priorité aux transports en commun,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à étudier et à réaliser l'accélération de la vitesse commerciale des Transports publics genevois en supprimant les pertes de priorité au détriment des véhicules des transports publics.

PROJET DE MOTION PRÉJUDICIELLE M-467

Considérant:

- le développement en cours et à venir du réseau de trams;
- le concept des axes qui prévoit la circulation de plusieurs lignes par tronçon et la desserte des pôles d'échanges (Rive, Cornavin et Bel-Air);
- la saturation prévue de l'axe Cornavin-Stand reliant deux rives et deux pôles ainsi que le gabarit déjà limité de l'arrêt «Stand»,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à étudier et à réaliser, de concert avec les autorités compétentes, la création d'un nouvel itinéraire de tramway interrive, via le pont du Mont-Blanc, permettant des liaisons supplémentaires, facilitant la fluidité des lignes et améliorant le concept des axes.

M. Roberto Broggin (Ve). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, les signataires de la motion M-441 vous proposent de la remplacer par ces

quatre motions préjudicielles. En effet, à la lecture de la motion M-441, nous avons constaté qu'il était difficile d'y trouver une unité de matière, car elle touchait des projets d'aménagement, des équipements déjà réalisés, des objectifs fixés dans la loi sur le réseau des transports publics. Il nous a semblé opportun de séparer tout cela en quatre motions distinctes, qui pourront respectivement être renvoyées à des commissions différentes. C'est pourquoi nous avons déposé sur le bureau du président les motions préjudicielles M-464, M-465, M-466 et M-467, afin que nous puissions traiter séparément les aspects que je viens d'évoquer. Je vous propose donc de passer au vote concernant cette transformation.

Le président. Ces quatre motions préjudicielles ont été photocopiées et distribuées aux chefs de groupe. Je vous propose de reprendre la parole, Monsieur Broggin, et de nous les exposer les unes après les autres. Nous procéderons ensuite à la discussion et au vote... (*Remarque de M. Froidevaux.*) Monsieur Froidevaux, nous avons examiné ce problème attentivement avec la spécialiste du règlement du Conseil municipal, M^{me} Conus; selon nous, la préjudicialité de ces quatre motions ne fait aucun doute. (*Nouvelle remarque de M. Froidevaux.*) Vous permettez, Monsieur Froidevaux, c'est moi qui préside!

M. Roberto Broggin (Ve). Monsieur le président, je ne sais pas quelle méthode vous allez adopter: allez-vous faire voter la préjudicialité de ces motions, ou entamons-nous directement la discussion à leur propos?

Le président. Nous entamons directement le débat.

M. Roberto Broggin. Je vais donc présenter brièvement ces quatre motions. La première, intitulée «Pour la présentation des futurs plans des lignes de trams au Conseil municipal», reprend une invite de la motion initiale M-441. Elle demande que soient soumis au Conseil municipal pour avis les plans définitifs des futures lignes de tram, à savoir tout particulièrement sur les trajets Cornavin–Meyrin et Bel-Air–Bernex. Nous pensons que cette motion M-464 peut être renvoyée à la commission des travaux.

La seconde motion préjudicielle est intitulée «Amélioration de la circulation des trams et des vélos à la rue de Lausanne». Depuis la mise en fonction du nouveau tramway qui emprunte la rue de Lausanne pour aller jusqu'à la place des Nations, nous avons pu constater que certains aménagements pouvaient être faits et que des améliorations méritaient d'être apportées, que ce soit pour les deux-

roues ou pour la fluidité des tramways. L'Office des transports et de la circulation a reconnu que le système électronique commandant les feux de circulation n'est pas encore au point sur ce trajet; il conviendra donc de réaliser ce réglage. Nous nous étonnons d'ailleurs qu'après presque six mois cela n'ait toujours pas été fait. En outre, les pistes et bandes cyclables attenantes à cette nouvelle voie ne sont pas encore très efficaces, à notre avis. Un problème se pose également au niveau des traversées routières de la rue de Lausanne vers le quartier des Pâquis, où la circulation privée entrave celle des transports publics et notamment du nouveau tram. Il y a bien sûr là quelque chose à faire et nous proposons donc de renvoyer la motion M-465 à la commission des travaux.

La troisième motion préjudicielle est intitulée «Pour le respect de la vitesse commerciale définie par la loi sur le réseau des transports publics». Vous savez que la population genevoise s'est prononcée sur ladite loi en son temps, et que celle-ci prévoit une vitesse commerciale donnée pour les transports publics lorsqu'ils circulent en site propre ou en milieu urbain. J'ajoute que les tramways sont des transports ferrés, lesquels doivent être prioritaires; la priorité doit donc être accordée par les véhicules privés à ceux des transports publics, et non l'inverse. Nous vous proposons de renvoyer cette motion M-466 à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

Enfin, la quatrième motion préjudicielle a pour but que le pont de la Coulouvrenière ne soit pas le seul lieu de passage entre les deux rives, mais que le pont du Mont-Blanc remplisse lui aussi cette fonction. Ainsi, une liaison interrive pourrait être réalisée sur le pont du Mont-Blanc pour relier Rive et Cornavin. Cette idée est évoquée depuis de très nombreuses années. Avec le développement des transports ferrés urbains – c'est-à-dire des tramways – et notamment de celui qui va relier Cornavin et Meyrin, il sera certainement opportun qu'un deuxième pont puisse être équipé de rails, afin d'éviter une surcharge sur celui de la Coulouvrenière. Tel est l'objet de la motion M-467.

Comme je vous l'expliquais tout à l'heure, ces quatre motions préjudicielles remplacent la motion M-441, qui ne présentait pas une unité de matière nous permettant de la traiter au sein d'une seule commission. C'est pourquoi nous avons proposé cette modification et nous avons émis une proposition de renvoi dans différentes commissions. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je vous remercie de votre attention.

Préconsultation sur les motions préjudicielles

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Mon intervention n'a pas trait au tour de préconsultation, mais à la question de base, à savoir celle de la préjudicialité des

quatre motions M-464, M-465, M-466 et M-467. Une motion ne peut être préjudicielle que par rapport à quelque chose. Ici, la motion principale étant retirée de facto, les quatre autres qui nous sont proposées ne peuvent pas être préjudicielles à quelque chose qui n'existe pas! Par la force des choses, Monsieur le président, il s'agit donc de quatre nouvelles motions qui doivent être traitées en tant que telles. Vous ne pouvez pas les considérer comme des motions préjudicielles qui, selon l'article 56 du règlement du Conseil municipal, ont pour but, je cite: «de résoudre au préalable un point particulier lié au traitement de la proposition principale». Dans le cas présent, il n'y a rien de préjudiciel dans ces quatre motions. Par conséquent, Monsieur le président, vous voudrez bien les considérer comme des points nouveaux à porter à l'ordre du jour de la prochaine séance du Conseil municipal. A défaut, vous avez le loisir – si cinq conseillers municipaux me soutiennent dans ma demande – de faire voter la préjudicialité de ces objets.

Le président. Monsieur Froidevaux, je pense que vous comprenez certainement le problème qui se pose... (*Remarque de M. Froidevaux.*) Voulez-vous vous taire un moment, Monsieur Froidevaux? Vous me rendrez service, ainsi qu'à vos collègues! Ces quatre motions sont préjudicielles par rapport à la motion M-441, qui n'est pas retirée; si elles sont acceptées, elles la remplaceront. Je crois que la préjudicialité ne fait pas le moindre doute. Nous poursuivons donc le tour de préconsultation et, puisque la parole n'est pas demandée, nous passons au vote.

Mise aux voix, la prise en considération de la motion M-464 est acceptée par 38 oui contre 11 non (2 abstentions).

Mis aux voix, son renvoi à la commission des travaux est accepté à la majorité (1 opposition et nombreuses abstentions).

Mise aux voix, la prise en considération de la motion M-465 est acceptée par 35 oui contre 13 non (2 abstentions).

Mis aux voix, son renvoi à la commission des travaux est accepté à la majorité (2 oppositions et quelques abstentions).

Mise aux voix, la prise en considération de la motion M-466 est acceptée par 33 oui contre 7 non (8 abstentions).

M^{me} Sandrine Salerno (S). Monsieur le président, pour les deux motions M-466 et M-467, je souhaiterais que vous fassiez voter leur renvoi direct au Conseil administratif.

Le président. Je ferai d'abord voter leur renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement, Madame Salerno. Si le renvoi est refusé, elles seront automatiquement transmises au Conseil administratif.

M. Roberto Broggin (Ve). Monsieur le président, je renonce à demander le renvoi des motions M-466 et M-467 à la commission de l'aménagement et de l'environnement, et je rejoins la demande de renvoi direct au Conseil administratif.

M^{me} Alexandra Rys (DC). Ces motions préjudicielles – que nous sommes en train de voter au galop, parce que nous les trouvons posées sur nos pupitres en revenant de la pause dînatoire – ont des implications extrêmement graves en termes de circulation, et elles ne peuvent pas se dispenser d'un examen technique. Elles doivent donc impérativement passer en commission pour que chacun puisse prendre connaissance des problèmes techniques liés aux réalisations demandées ou au choix éventuel de ne pas les mettre en œuvre. Nous ne pouvons pas envoyer tout cela tranquillement au Conseil administratif en lui disant de se débrouiller. Je le répète, ces motions ont des implications extrêmement graves; bien que ces dernières soient résumées en deux ou trois lignes, elles concernent des modifications fondamentales de la circulation en ville de Genève, que ce soit pour les transports publics ou privés, à quatre ou à deux roues. Ce ne sont donc pas des motions que l'on peut balayer sous le tapis d'un revers de main!

M. Blaise Hatt-Arnold (L). Je tiens à préciser que, jusqu'à présent, le Parti libéral n'a voté aucune de ces motions préjudicielles et qu'il continuera à s'abstenir – en tout cas pour la plupart de ses membres. De nouveau, c'est un coup de force de la gauche qui nous met devant le fait accompli, et nous ne pouvons pas accepter cette manière de faire.

Mis aux voix, le renvoi de la motion M-466 à la commission de l'aménagement et de l'environnement est refusé par 29 non contre 21 oui (4 abstentions).

Le président. Cette motion sera donc renvoyée directement au Conseil administratif.

Elle est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à étudier et à réaliser l'accélération de la vitesse commerciale des Transports publics genevois en supprimant les pertes de priorité au détriment des véhicules des transports publics.

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

Mise aux voix, la prise en considération de la motion M-467 est acceptée par 34 oui contre 13 non (2 abstentions).

Mis aux voix, son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement est refusé par 26 non contre 25 oui (3 abstentions).

Le président. Cette motion sera donc renvoyée directement au Conseil administratif.

Elle est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à étudier et à réaliser, de concert avec les autorités compétentes, la création d'un nouvel itinéraire de tramway interrive, via le pont du Mont-Blanc, permettant des liaisons supplémentaires, facilitant la fluidité des lignes et améliorant le concept des axes.

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

La motion M-441 est caduque.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Décidément, Monsieur le président, je ne vous obéirai apparemment jamais... J'avais demandé que nous votions sur la préjudicialité de ces quatre motions, conformément à l'article 56, alinéa 2, du règlement du Conseil municipal. Je voulais juste, dans l'éventualité d'un recours, qu'il soit bien clair que vous n'avez pas mis ce point aux voix.

Le président. Puisque les choses doivent être claires, Monsieur Froidevaux, vous lirez l'article 56 et vous verrez que vous auriez dû être suivi par cinq conseillers municipaux pour que ce vote ait lieu; or cela n'a pas été le cas.

M. Jean-Marc Froidevaux. Mais vous n'avez pas demandé si j'étais suivi, Monsieur le président! J'en prends acte!

4. Motion de M^{mes} Sarah Klopmann, Virginie Keller Lopez et Frédérique Perler-Isaaz: «Des espaces de rencontre, oui; mais sans voitures!» (M-442)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- les nouveaux aménagements des ruelles des Marronniers, de la Flèche et de la Chapelle;
- que ces aménagements créent des rues «espaces de rencontre» dans lesquelles rues et trottoirs ne font qu'un;
- que les espaces «libres» attirent les voitures et que ces ruelles sont déjà quotidiennement occupées par de nombreux véhicules motorisés;
- l'importance de mettre en valeur les aménagements réalisés par la municipalité,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de signaler clairement les interdictions de parquer dans ces ruelles;
- de procéder à l'installation d'éléments (potelets, arbustes, etc.) empêchant les voitures d'occuper les ruelles.

M^{me} Sarah Klopmann (Ve). Cette motion fait suite à l'une de mes questions orales au Conseil administratif, à laquelle il n'a pas répondu de manière très satisfaisante. J'avais demandé, le 10 février dernier, pourquoi il y avait des voitures dans les espaces de rencontre des rues des Marronniers, de la Flèche et de la Chapelle. M. Ferrazino m'a dit qu'il fallait compter sur la bonne volonté des automobilistes, et que l'on ne pouvait malheureusement rien faire. Je suis quand même assez déçue de cette réponse. Il est vrai que des amendes sont distribuées dans ces

¹ Annoncée, 4486.

lieux, comme l'a précisé M. Hediger, mais je pense que, de toute façon, l'automobiliste n'a aucune bonne volonté, sinon il aurait déjà lâché sa voiture! En outre, il doit – évidemment! – se garer à l'endroit le plus proche possible de celui où il se rend pour ne pas devoir marcher, car, sinon, il n'a plus intérêt à prendre sa voiture. Il va donc forcément se garer sur des espaces de rencontre.

Quand une collectivité dépense du temps et de l'argent pour étudier des projets de zones de rencontre et les créer, il me semble assez logique qu'elle fasse en sorte que cela fonctionne et que les gens aient du plaisir à se rencontrer dans ces lieux. Mais comme ce sont des endroits où il n'y a pas de séparation entre la chaussée et le trottoir, si on laisse les voitures s'y introduire, il n'y a même plus de place pour les piétons, parce qu'il n'y a plus de trottoir!

Nous proposons de renvoyer cette motion à la commission de l'aménagement et de l'environnement, afin que celle-ci mène une réflexion de fond sur les zones d'espaces de rencontre.

M^{me} Virginie Keller Lopez (S). Depuis quelques mois, notre ville voit fleurir des espaces de rencontre. C'est un nouveau concept municipal à situer entre la rue piétonne et l'autoroute... On ne sait plus très bien de quoi on parle, à propos de ces espaces de rencontre. J'ai consulté sur l'internet les lois y afférentes pour essayer de comprendre de quoi il s'agissait, et j'ai lu que les espaces de rencontre sont ce que l'on nommait anciennement les rues résidentielles, qu'ils font partie intégrante du droit suisse, qu'il est prévu d'y accorder la priorité aux piétons et d'imposer une vitesse maximale de 20 km/h aux voitures; enfin, il est également question d'égards réciproques entre usagers de la route.

Depuis 2002, M. Ferrazino a aménagé des espaces de rencontre à plusieurs endroits de la ville, notamment aux Eaux-Vives. Aujourd'hui, nous sommes en train non pas de faire un bilan, mais de voir à l'usage ce que cela donne. M^{me} Klopmann vous a parlé des trois rues qui font l'objet de cette motion et où, curieusement, il n'y a ni places de stationnement marquées au sol ni panneau interdisant aux voitures de stationner. Par conséquent, il y a des voitures garées là toute la journée, n'importe comment, à tel point qu'à certains moments il n'est plus possible de passer dans ces ruelles. C'est le comble, quand on sait que ces lieux sont appelés espaces de rencontre!

Au départ, nous voulions simplement renvoyer la motion au Conseil administratif, afin qu'il puisse rapidement proposer des compléments d'aménagement pour ces trois ruelles. Cependant, en nous intéressant d'un peu plus près à la question de l'espace de rencontre en soi, nous nous sommes rendu compte que ce nouveau concept allait être de plus en plus utilisé à Genève et qu'il posait un certain nombre de problèmes. En effet, au lieu d'assumer jusqu'au bout la création de

véritables zones piétonnes, nous en sommes arrivés à une espèce de compromis boiteux, à savoir ces zones qui ne ressemblent plus à grand-chose, mais qui pourraient être fort sympathiques si elles étaient débarrassées des voitures qui les encombre. Comme tel n'est pas le cas, elles ne donnent qu'un avant-goût de ce qu'elles pourraient être – mais ne sont pas – sans les voitures.

C'est pour cette raison que le Parti socialiste vous recommande, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, de renvoyer cette motion non pas au Conseil administratif mais à la commission de l'aménagement et de l'environnement, afin qu'elle puisse étudier d'un peu plus près le concept qui a présidé à la réalisation de ces espaces de rencontre, ce que le département de l'aménagement, des constructions et de la voirie compte faire pour les prochains aménagements, quels sont les problèmes déjà soulevés et les solutions qui vont y être apportées. Il convient de voir si nous avons vraiment la volonté, au Conseil municipal, de continuer à développer la mise en place d'espaces de rencontre, ou si nous ne devrions pas trouver d'autres manières de récupérer des espaces communs, publics, et libres de toute voiture au centre-ville.

Préconsultation

M. Patrice Reynaud (L). Je préciserai trois points concernant cette motion. Comme l'a très justement souligné M^{me} Keller Lopez tout à l'heure, les espaces de rencontre correspondent à la volonté de notre maire de faire du nouveau sans que cela en soit réellement, puisque ces lieux conviviaux, ces lieux résidentiels privilégiés aujourd'hui dénommés espaces de rencontre, ont été aménagés dans un cadre bien précis, qui est celui de la mixité, dont on parle beaucoup ces temps. Eh bien, nous y revenons encore! Par définition, la mixité ne peut pas faire abstraction de ce qui la constitue, c'est-à-dire entre autres – eh oui, encore une fois! – des voitures.

En ce qui concerne précisément les trois rues des Marronniers, de la Flèche et de la Chapelle, il est exact qu'il n'y a pas de places de stationnement marquées au sol et que la limitation de vitesse y est fixée à 20 km/h, mais il existe à cet endroit des commerçants et, notamment, des établissements publics tels que débits de boissons et autres. A nouveau, les commerçants passent à la trappe, puisque vouloir installer des potelets et des arbustes revient tout simplement à interdire la mixité, c'est-à-dire le stationnement des véhicules. Il s'agit donc d'une piétonisation de ces rues, ce qui va à l'encontre du projet initial: il n'a jamais été question de piétonisation dans ces zones de rencontre, mais bien de mixité.

Je saisis l'occasion pour rappeler qu'il existe un projet dont le moins qu'on puisse dire est qu'il semble un tant soit peu renvoyé aux calendes grecques en ce

moment, celui du parking de Pré-l'Evêque. C'est bien beau de vouloir supprimer des places de stationnement, mais il serait peut-être temps – enfin! – de remplacer celles qui sont éliminées. Je sais que l'initiative du Parti démocrate-chrétien à ce sujet n'a pas abouti, faute d'obtenir le nombre suffisant de signatures, mais l'aménagement de ce parking de Pré-l'Evêque a été évoqué assez souvent au sein du Conseil municipal! Alors, avant de supprimer des places de stationnement, encore et toujours, essayons d'aller de l'avant, d'assurer et d'affermir la notion de mixité.

Voilà pourquoi, en ce qui concerne les libéraux, nous n'entrerons pas en matière sur ce projet de motion.

M^{me} Virginie Keller Lopez (S). Nous aurions été surpris du contraire, Monsieur Reynaud! Ce que vous n'avez peut-être pas compris, c'est que le stationnement n'est pas autorisé dans les rues en question, car, selon l'article 22 b de l'ordonnance sur la signalisation routière, dans les zones de rencontre, «le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques». Or rien n'indique que l'on peut se garer dans ces trois ruelles. C'est pourquoi on y voit toute la journée – et même la nuit – des voitures garées illégalement, puisqu'elles n'ont pas le droit d'y stationner.

Et puis, si j'étais vous, Monsieur Reynaud – vous transmettez, Monsieur le président – j'irais discuter avec les commerçants que vous évoquez si facilement et qui ont tous, dans ces trois ruelles, de charmantes terrasses. Je me demande s'ils préféreraient avoir des terrasses encerclées de voitures collées contre les tables, plutôt que la ruelle ouverte au passage des piétons, et je ne suis pas tout à fait sûre qu'ils soient de votre côté dans ce cas précis.

Le troisième élément que vous oubliez, Monsieur Reynaud, c'est qu'à environ 55 mètres de ces trois ruelles se trouve le grand parking de Villereuse; je vous invite à aller voir de temps en temps comment il est occupé, avant de vous lancer dans la construction du parking de Pré-l'Evêque qui, lui, serait situé à 32 mètres des mêmes ruelles!

M. Blaise Hatt-Arnold (L). Je suis content que M^{me} Keller Lopez ait aujourd'hui décidé d'écouter les commerçants! En ce qui me concerne, je pense qu'il n'y a pas deux catégories de commerçants, mais «des commerçants». Et beaucoup d'entre eux regrettent qu'il n'y ait plus de lieu de passage pour leurs clients, sauf à pied. Ils en souffrent, mais on ne les écoute pas. Naturellement, les restaurateurs qui ont des terrasses profitent, eux, de cette situation. Je propose donc, pour ma part, que nous écoutions tous les commerçants. Si nous devons

Motion: abonnements TPG à des prix populaires et incitatifs

prendre des mesures suite à cette motion, il faut aller parler à ceux-ci individuellement, mais il ne faut pas dire qu'on leur fait plaisir en défendant ce genre de motion, car cela n'est pas tout à fait vrai.

Mise aux voix, la prise en considération de la motion est acceptée par 31 oui contre 26 non.

Mis aux voix, son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement est accepté sans opposition (quelques abstentions de l'Union démocratique du centre).

Le président. La motion M-443 de M^{mes} Claudine Gachet, Catherine Hämmmerli-Lang, MM. Michel Ducret, Alain Fischer, Pierre Maudet et René Winet intitulée «Pour des salaires municipaux généralement indemnes, mais sans indemnités généralisées» est reportée en raison de l'absence de M. Maudet, selon sa demande écrite.

5. Motion de M^{mes} Gisèle Thiévent, Marie-France Spielmann et M. Roman Juon: «Pour des abonnements TPG à des prix populaires et incitatifs» (M-444)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant que:

- la politique en matière de transports publics doit inciter la population à utiliser ce mode de transport de préférence à la voiture privée;
- à cet effet, le prix des abonnements de transports publics doit être notoirement concurrentiel et demeurer accessible à toutes les couches de la population;
- au-delà de la Ville, une telle politique concerne toutes les communes,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

- demander au Conseil d'Etat de revoir le prix des abonnements des Transports publics genevois à la baisse de manière significative;
- contacter toutes les communes du canton pour qu'elles puissent s'associer à une telle démarche.

¹ Annoncée, 4486.

M^{me} Marie-France Spielmann (T). L'expérience démontre que la hausse des tarifs n'engendre pas forcément plus de recettes pour les transports publics, car elle provoque une diminution du nombre de passagers, ce qui cause un déficit. Nous considérons donc qu'il faut fidéliser les voyageurs des Transports publics genevois (TPG) en fixant des prix d'abonnements attractifs, selon l'exemple de la carte orange il y a quelques années.

Il faut aussi développer ce que l'on appelle la «politique des grands comptes», selon laquelle des entreprises et des collectivités publiques offrent à leurs employés la possibilité d'acquérir des abonnements à des prix intéressants. Ce mois, la Ville de Meyrin met à la disposition de ses personnes âgées des abonnements à 350 francs au lieu de 450 francs. Les personnes intéressées devront se présenter à la municipalité, munies de leur carte d'identité, pour obtenir un abonnement à prix réduit.

Nous demandons au Conseil administratif d'imaginer de nouvelles sources de financement, par exemple l'affectation aux transports publics d'une partie des recettes des parcomètres et des amendes de stationnement. Cela se fait dans d'autres villes, où cette pratique a permis la gratuité des transports pour le centre-ville, l'avantage étant que le prix du stationnement est ainsi plus élevé que celui du tram.

C'est dans cet esprit, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, que nous vous demandons de renvoyer cette motion au Conseil administratif, afin de faire comprendre aux usagers qu'il est avantageux de venir en bus au centre-ville, plutôt que de chercher une place de parc.

M^{me} Gisèle Thiévent (AdG/SI). J'aimerais tout d'abord relever qu'on ne parle dorénavant plus d'abonnements TPG, mais d'abonnements Unireso. Cela dit, je rappelle que cette motion M-444 a déjà été évoquée lorsque nous avons traité la motion M-386, qui demandait la diminution du prix des abonnements Unireso pour les conseillères et les conseillers municipaux. L'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) s'était prononcée en faveur de cette motion-ci, qui demande que soit revu à la baisse par le Conseil d'Etat le prix des abonnements Unireso et que toutes les communes du canton s'associent à cette demande.

Notre motion vise deux objectifs. Le premier consiste à rendre le prix des abonnements Unireso accessible à tous et à toutes, et cela dans toutes les communes. Le deuxième consiste, grâce à la baisse du prix des abonnements, à canaliser l'augmentation du trafic motorisé prévue pour ces quinze prochaines années vers les transports publics. Il s'agit de limiter au maximum l'augmentation du tra-

fic motorisé privé et, par conséquent, les nuisances sonores qui, à Genève, sont encore supérieures de 40% aux normes fédérales. La motion M-444 s'inscrit dans le programme d'écomobilité mis en place pour répondre à la forte hausse des déplacements prévue d'ici à 2020 et qui sera de l'ordre de 40%.

Elle répond également aux exigences du plan directeur des transports publics 2003-2006, dont l'objectif est de renforcer l'offre et la fréquentation des transports publics de 20% d'ici à 2006. Pour ce faire, l'Etat a prévu une augmentation annuelle des subventions aux TPG de 5 à 6 millions de francs d'ici à 2006. La baisse du prix des abonnements pourrait amener 10% de fréquentation supplémentaire aux TPG, comme l'a montré l'expérience tentée avec succès en 1988, où le prix des abonnements était passé à 45 francs et, parallèlement, le nombre des abonnés de 20 000 à 80 000. Si la motion M-444 était mise en œuvre, l'objectif de gagner 20% d'usagers et d'usagères des TPG d'ici à 2006 serait déjà à moitié atteint.

Bien sûr, des frais sont liés à l'application d'une telle mesure; en 1988, ils s'étaient élevés à 20 millions de francs. Cette fois-ci, ils pourront être assumés au moyen de la subvention cantonale ou, comme l'a dit M^{me} Spielmann, par une somme prélevée sur le montant des amendes récolté au fil des années.

Préconsultation

M. Didier Bonny (DC). Je dois dire que, à la lecture de la motion M-444, notre groupe est resté pour le moins perplexe. Tout d'abord, au niveau de la forme, il ne nous paraît pas très correct que le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'intervenir auprès du Conseil d'Etat, car une telle procédure relève plutôt d'une résolution que d'une motion. En effet, la motion demande au Conseil administratif de prendre une mesure; or dans le cas présent, il ne pourra pas faire grand-chose. De ce point de vue là déjà, cette motion qui n'en est pas une ne nous paraît pas recevable.

En outre, elle mélange un peu tous les genres. C'est typiquement un texte qui devrait être déposé au niveau du Canton! Les TPG concernent le Grand Conseil, où les motionnaires, que je sache, sont représentés en tout cas jusqu'en 2005; par conséquent, qu'ils soumettent ce texte à la discussion via leurs députés! C'est dans ce cadre-là que le débat doit être mené, et non pas au sein du Conseil municipal.

En ce qui nous concerne, ne voulant même pas nous prononcer sur le fond mais en nous en tenant uniquement à la forme, nous ne pouvons pas accepter cette motion. Nous la refuserons donc lors du vote.

M. Gérard Deshusses (S). Le groupe socialiste, devant la motion M-444, se prend à rêver. La circulation automobile dans notre ville a un coût, et les TPG aussi. Or il faut savoir que les travaux que nous devons faire tout bientôt – d’ici à 2018 – pour correspondre aux normes fédérales OPBruit et OPAir auront eux aussi un coût, et que ce dernier va s’élever à des dizaines, voire à des centaines de millions de francs. Si nous nous prenons à rêver, c’est parce que nous pourrions rendre les TPG un peu meilleur marché pour chaque citoyen de cette ville, du canton ou même du bassin lémanique, de façon à éviter que l’augmentation de la circulation automobile entraîne, pour la Ville, une escalade des coûts liés aux travaux qu’exigera tantôt l’application obligatoire des normes OPAir et OPBruit.

C’est la raison pour laquelle nous aimerions bien demander au Conseil administratif de prévoir une autre répartition des charges financières. Ne serait-il pas possible de réduire un tant soit peu sérieusement la circulation en ville de Genève en proposant des TPG toujours meilleur marché, voire peut-être – il faudrait faire des calculs – gratuits, à terme? Nous éviterions ainsi le coût extrêmement élevé de l’application de ces fameuses normes OPBruit. Nous savons déjà aujourd’hui, en 2004, que ce seront plusieurs centaines de millions de francs qu’il nous faudra déboursier, parce que nous ne serons pas à même de réduire la circulation dans les temps impartis, soit d’ici à 2012, 2015 ou 2018 – et cette dernière date ne sera pas repoussée. Et nous ne parlons même pas, dans ce cadre-là, des normes OPAir!

Voilà le rêve du groupe socialiste municipal, et nous aimerions qu’une étude soit réalisée dans ce sens. Et, dans la foulée, nous aimerions savoir où nous en sommes avec Unireso.

M. Michel Ducret (R). Il y a quand même un certain nombre de principes à ne pas oublier. Je souligne d’abord une donnée que personne ne doit perdre de vue: il est prouvé que le prix du billet des transports collectifs n’influe pas du tout sur leur fréquentation, en tout cas en ce qui concerne Genève et la plupart des villes européennes. (*Remarque de M. Mino.*) Monsieur Mino – vous transmettez, Monsieur le président – il ne s’agit pas de payer 1000 francs son billet, mais d’en rester à des prix raisonnables et proportionnés aux moyens d’existence dans notre société.

J’en viens au deuxième point que je voulais aborder. La Ville de Genève n’a pas à financer les transports collectifs en plus de la subvention cantonale, sauf par certains moyens que j’évoquerai plus tard.

J’aimerais rappeler encore que la suppression du rabais qui était consenti aux personnes âgées est le résultat de la collaboration entre les TPG, les Chemins de fer fédéraux (CFF) et les Mouettes genevoises, laquelle a été voulue par une large majorité politique qui comprend les partis des signataires de cette motion, afin

qu'il y ait une communauté tarifaire des transports publics à Genève. Le prix à payer pour cela est effectivement la suppression des rabais que Genève consentait aux personnes âgées touchant l'AVS, mesure abolie au niveau suisse, malheureusement, mais il en est ainsi. Dans le cas présent, nous sommes complètement tributaires du système mis au point pour l'ensemble de la Suisse et géré essentiellement par les CFF; nous avons été contraints de nous aligner sur leurs décisions.

Il faut également se souvenir que le prix du billet à Genève est le plus bas de toutes les villes suisses – d'importance comparable, bien entendu – et cela encore aujourd'hui, malgré sa récente augmentation. Celle-ci a été différée d'année en année pour des raisons politiques, et voilà pourquoi il y a tout à coup une hausse sensible des prix des transports collectifs; il y en aura certainement une deuxième prochainement, car il faut rattraper le retard pris. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, n'oubliez pas que, lorsque la taxe sur la valeur ajoutée a été introduite, d'un seul coup les TPG se sont vus privés d'abord de 6,5%, puis de 7,6% de leurs recettes, parce qu'ils devaient payer cette taxe mais qu'ils n'avaient pas pu l'intégrer au prix du billet; en effet, le Grand Conseil avait refusé cette mesure à deux reprises.

Nous sommes donc dans une situation où les TPG, qui offrent des prestations de qualité à la population genevoise, ont besoin de cet argent qui sert à payer le matériel roulant et les conducteurs. Ces derniers sont très correctement payés à Genève, de même que tout le personnel de l'entreprise. Le matériel roulant des TPG est actuellement le plus moderne de toutes les villes suisses, et cet effort intense de modernisation va être poursuivi dans les années à venir. Enfin, soulignons l'ampleur des prestations des TPG, malgré certains défauts et les améliorations possibles; cette ampleur a un réel impact sur la fréquentation, de même que la vitesse commerciale, à assurer partout. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, tout cela a un coût, et c'est ce que vous payez avec le prix du billet.

On peut déplorer la situation des personnes âgées, mais j'aimerais quand même rappeler à cette assemblée que les gens dépourvus de moyens à Genève et qui reçoivent l'aide complémentaire ont droit automatiquement – il suffit d'en faire la demande – lorsque l'AVS ne suffit pas – ce qui est le cas pour la plupart des personnes âgées n'ayant pas d'autres sources de revenus – à un abonnement TPG annuel gratuit, payé par la collectivité. En outre, toutes les personnes âgées dans ce canton sont loin – fort heureusement, d'ailleurs – d'avoir besoin de subventions supplémentaires pour acquérir leur titre de transports publics. Il y a quand même une frange de personnes âgées considérable qui dispose de revenus tout à fait normaux, voire même coquets, et c'est tant mieux! Est-il donc normal que la collectivité doive encore faire un effort pour aider ces personnes plus que d'autres qui auraient finalement davantage besoin d'un tel soutien? Je réponds non, car ces personnes peuvent faire le même effort que lorsqu'elles étaient actives et payer leur billet au prix normal.

J'aimerais dire aussi qu'un des moyens d'encourager l'utilisation des transports publics est de favoriser les abonnements. Si le prix des billets a effectivement augmenté, c'est proportionnellement beaucoup moins le cas de celui des abonnements. Cela découle d'une volonté politique affirmée, le but étant d'avoir un maximum d'abonnés. En effet, au moment où les usagers ont un abonnement dans la poche, ils se limitent beaucoup moins dans leur utilisation des transports publics, ils les comparent moins avec les autres moyens de se déplacer et les fréquentent plus souvent. On a entendu le reproche selon lequel le prix du billet journalier avait beaucoup augmenté. Eh bien, c'est une bonne chose, car il était devenu tellement bon marché à Genève, notamment grâce au rabais entraîné par la possession d'un abonnement demi-tarif des CFF, qu'il attirait de la clientèle aux dépens des abonnements TPG. Croyez-moi, c'est très négatif pour une bonne utilisation des transports publics, à terme!

Enfin, en plus de l'aide de l'Office cantonal des personnes âgées (OCPA), l'association des retraités et des futurs retraités qu'est l'Avivo, par exemple, ou d'autres groupements de ce type, peuvent très bien contacter les TPG et organiser eux-mêmes la vente et la diffusion des abonnements, de manière à bénéficier des «grands comptes», comme la Ville de Genève ou le Touring Club Suisse le font déjà. En déchargeant les TPG d'un certain nombre d'actions de vente, cela permet d'obtenir des rabais. Des tarifs spéciaux existent pour les associations et les entreprises qui le désirent, qui peuvent contacter les TPG afin de bénéficier de prix réduits pour leurs membres.

Je pense qu'il serait bon de réfléchir à cette possibilité avant de déposer des motions dans un domaine où la Ville, comme M. Bonny l'a relevé tout à l'heure, n'est finalement que fort peu partie prenante. Pour toutes ces raisons, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, le groupe radical ne soutiendra pas la motion M-444. (*Brouhaha.*)

Le président. Avant de poursuivre le débat, nous allons attendre que le calme soit rétabli dans cette salle.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Je ne reviendrai pas sur la défense pied à pied de la politique des TPG, au demeurant fort pertinente, que vient de faire M. Ducret, mais je dirai un mot sur le rêve dont nous a parlé M. Deshusses. C'est en soi un beau rêve que de vouloir substituer un mode de transport à un autre... Nous avons débattu tout à l'heure du projet de liaison Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse; nous savons – car on nous l'a répété, et nous croyons ce que l'on nous dit et plus encore ce que l'on nous répète – que les besoins en transports vont s'accroître de 40% au moins d'ici à dix ans, ce qui justifie notamment les

développements en matière de transports publics. Cela signifie – et j'en suis désolé pour M. Deshusses – que son rêve est une utopie, même si c'est peut-être avec de belles utopies que l'on fait la meilleure politique, j'en conviens volontiers. En l'occurrence, on ne peut pas prélever sur les coûts d'un mode de transport des montants pour financer un autre mode de transport. Il y a lieu de gérer chaque problème comme il convient.

En ce qui concerne les facilités accordées à un certain public pour la fréquentation des TPG, comme l'a dit M. Michel Ducret, la plupart des utilisateurs impécunieux bénéficient de la gratuité des transports publics. De ce point de vue là, l'idée de réduire les tarifs existants n'est pas véritablement une incitation à emprunter les TPG, car on ne peut pas raisonnablement soutenir qu'il existerait une catégorie de la population empêchée d'utiliser les transports publics pour des raisons financières. C'est l'ensemble des autres facteurs qui peuvent éventuellement dissuader le transfert modal en faveur des transports publics, mais en tout cas pas les questions d'argent.

Bien que nous soyons fort attentifs au principe du dégagement des voiries au profit des transports publics, à la qualité des transports, qu'ils soient publics ou privés, et à la capacité de chacun des moyens de transport de remplir les objectifs qui lui sont assignés, dans le cas présent, nous ne voyons aucun effet bénéfique à la mesure proposée dans la motion M-444. C'est pourquoi les libéraux ne suivront pas les motionnaires.

M. Gérard Deshusses (S). C'est effectivement avec une certaine dose d'utopie que l'on gouverne intelligemment, et il faut avoir un peu d'avance sur le mouvement général. Il est évident que, si nous parvenons à avoir moins de voitures en ville, nous aurons moins de travaux à faire et que l'enveloppe budgétaire concernant les normes OPBruit et OPAir sera moindre. Nous savons bien que la Confédération n'aura pas les moyens – elle a même failli, le week-end dernier, en avoir bien moins encore – de nous aider dans le financement de ces travaux. Par conséquent, si nous devons les réaliser complètement, nous en supporterons l'entière charge financière. En revanche, si nous avons moins de travaux à faire, l'enveloppe budgétaire sera réduite et nous disposerons de montants que nous pourrions attribuer librement à tels ou tels objectifs. Je pense notamment à l'éventuelle gratuité ou à la réduction des tarifs des transports publics.

C'est bien en diminuant le trafic à l'intérieur de la ville que nous parviendrons à réduire les coûts des travaux d'assainissement et, si nous y parvenons, c'est parce que nous pourrions assurer des transports publics de qualité et à moindre prix. C'est ainsi que nous arriverons à convaincre les gens de la périphérie d'abandonner leur voiture dans les parcs relais P + R à l'orée de la ville, au lieu de

venir jusqu'au centre, sachant le prix que cela va nous coûter. C'est tout simple. Il y a peut-être là une certaine utopie, mais il y a surtout un raisonnement qui se tient.

M^{me} Liliane Johner (T). Je voudrais quand même rectifier deux ou trois points par rapport aux propos de M. Ducret. Pour lui, il y a deux catégories de personnes âgées: celles qui bénéficient des prestations cantonales et celles qui ont bien assez d'argent pour pouvoir payer leur abonnement de transports publics. Mais ce n'est pas si simple, Monsieur Ducret! Je crois que les personnes âgées ont assez donné, ces derniers temps, n'est-ce pas? En ce qui concerne les augmentations des assurances maladie, vous me direz qu'il y en a eu pour tout le monde – d'accord, mais pour les personnes âgées aussi. Et puis cela s'est accompagné d'une diminution des subsides, comme par hasard: on augmente l'assurance maladie, mais on diminue les subsides! Enfin, ne parlons pas de la forte augmentation des impôts! On a enlevé aux personnes âgées le 10% auquel elles avaient droit sur les retraites, et je ne vous dis pas quelles augmentations des impôts en ont découlé!

Puisque vous avez parlé de l'Avivo, Monsieur Ducret, je vous signale qu'elle a déposé une pétition munie de 16 000 signatures au Grand Conseil, et j'espère que l'on en tiendra compte. Par contre, j'insiste sur le fait que l'Avivo n'acceptera jamais de ne privilégier que ses membres. En effet, cette association se bat pour tous les retraités, et pas seulement pour ses membres! Nous n'accepterons donc en tout cas pas les propositions que vous venez de faire à ce propos, Monsieur Ducret.

M. Manuel Tornare, conseiller administratif. J'ai bien entendu le discours de M^{mes} Spielmann et Thiévent. Nous avons déjà dit que nous confierions ce dossier problématique à M. Ferrazino, représentant du Conseil administratif au conseil d'administration des TPG. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, M. Ferrazino vous a dit, mercredi dernier, qu'il allait transmettre votre message et il l'a fait.

M. Deshusses a sans doute raison, il faudrait peut-être une politique plus audacieuse en matière de transports publics dans ce canton, mais la Ville, il faut le reconnaître, a déjà donné pas mal d'impulsions dans ce sens. Sans nous – même si nous l'avons fait avec l'Etat et grâce à des subsides de la Confédération – les extensions des lignes de trams n'auraient jamais vu le jour. Ceux qui y étaient opposés nous le reprochent assez! Cela dit, on peut faire mieux, je l'admets.

En ce qui concerne Unireso, Monsieur Deshusses, Christian Ferrazino vous répondra ultérieurement. Quant aux remarques de M. Bonny, il a à moitié raison.

La Ville peut transmettre le message du Conseil municipal, mais c'est essentiellement le Canton, respectivement le Grand Conseil et le Conseil d'Etat, qui peut prendre des décisions en la matière. Or vous connaissez l'état des finances des TPG et de celles de l'Etat, bien évidemment...

Certains ont comparé la Ville de Genève à la Ville de Meyrin. Tant mieux si celle-ci – et je salue cette initiative – fait un effort méritoire pour les aînés en ce qui concerne les abonnements TPG, mais je rappellerai quand même que la Ville de Genève est à la pointe dans l'aide sociale, notamment à l'intention des aînés. Nous allouons des prestations aux personnes âgées bénéficiant de l'aide de l'OCPA que nulle autre commune ne donne. M^{me} Johner le sait, puisqu'elle nous en remercie régulièrement.

Toujours en ce qui concerne les aînés, je vous annonce une bonne nouvelle dans le domaine culturel: je viens de signer la décision du Conseil administratif de subventionner fortement, pour la saison 2004-2005, les billets de spectacle pour les aînés au Grand Casino. La somme nécessaire pour ce faire ne sera pas prélevée sur l'argent du contribuable, mais sur le Fonds Emma Louise Zell. Vous vous souvenez de cette dame qui, il y a trois ans, en signe de reconnaissance, a légué 22 millions de francs suisses à la Ville de Genève, essentiellement pour le Service social et – avait-elle précisé dans son testament – pour les aînés.

Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, j'aimerais enfin faire ici une toute petite parenthèse qui ne concerne pas le sujet dont nous débattons en ce moment: M^{me} Perler-Isaaz est en train de vendre des billets pour la tombola du Centre social protestant, vous pouvez lui en acheter. Voilà, j'ai fait passer le message!

Mise aux voix, la motion est acceptée par 35 oui contre 21 non.

Elle est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

- demander au Conseil d'Etat de revoir le prix des abonnements des Transports publics genevois à la baisse de manière significative;
- contacter toutes les communes du canton pour qu'elles puissent s'associer à une telle démarche.

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

6. Motion de M^{me} Sandrine Salerno, MM. Mathias Buschbeck, Roberto Brogгинi et David Metzger: «Des vélos dans les parcs relais (P + R)» (M-445)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant que:

- il est important de promouvoir par de multiples moyens toutes les formes de déplacements doux;
- la nécessité, en termes de santé publique, d’encourager une activité physique quotidienne;
- il importe de maximiser l’usage des P + R,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de négocier avec la Fondation des parkings, afin que les utilisateurs trouvent dans chaque parc relais un local à vélos sécurisé qui leur permette de (re)découvrir les joies simples du vélo en ville.

M^{me} Sandrine Salerno (S). La motion M-445 nous a paru utile, à MM. Buschbeck, Brogгинi et Metzger, ainsi qu’à moi-même, car elle se veut avant tout pragmatique et simple. En effet, la Ville – de concert avec le Grand Conseil, puisque c’est lui qui les a votées – a largement promu les propositions visant à aménager des parcs relais P + R. Or nous avons entendu, de la part des personnes qui les utilisent ou qui souhaiteraient le faire, que certains de ces P + R – on peut notamment penser au dernier qui vient d’être construit, celui de la Nautique – étaient relativement éloignés du centre-ville. Il est vrai que des bus les desservent, mais il nous a paru pertinent de proposer une solution mixte entre la voiture, le P + R et le vélo.

Nous demandons donc au Conseil administratif, et notamment à M. Ferrazino – vous lui transmettez, Monsieur Tornare – puisque c’est lui qui représente la Ville de Genève au conseil d’administration de la Fondation des parkings, de prévoir dans les P + R un lieu sécurisé, où les personnes venant en voiture jusqu’aux abords de la cité pourraient retrouver leur vélo pour aller ensuite au centre-ville à vélo. Nous demandons également une deuxième chose, qui fait l’objet de l’amendement que nous avons déposé sur votre bureau, Monsieur le président. Il s’agit de modifier la fin de l’invite unique de la motion en y ajoutant le texte suivant:

¹ Annoncée, 4486.

Projet d'amendement

«... et de permettre l'installation d'un point de location de bicyclettes.»

Nous pensons ici notamment à Genève-Roule. Je crois d'ailleurs avoir lu dans l'*ASPIC-Info* qu'une telle proposition avait été émise pour le P + R de la Navette. L'idée est d'aller jusqu'au bout de notre volonté de voir les personnes se déplacer autrement qu'en voiture, en leur donnant les moyens de le faire. Il faudrait donc que les gens puissent venir en voiture jusqu'aux P + R et y trouver, comme cela se fait dans de nombreuses villes, à Côme par exemple, un local sécurisé pour les vélos, mais aussi un lieu où emprunter gratuitement des bicyclettes. Cela permet de se déplacer au centre-ville à vélo – par les beaux jours, c'est agréable – et de reprendre ensuite sa voiture au P + R pour regagner son domicile. Je répète que cette motion est avant tout pragmatique, et nous espérons qu'elle bénéficiera d'un consensus au sein du Conseil municipal.

M. Roberto Brogini (Ve). En fait, M^{me} Salerno a dit tout ce que je voulais dire! Je laisse donc la parole au prochain intervenant.

Préconsultation

M. Alexis Barbey (L). Merci, Monsieur Brogini, de me céder la parole si gentiment. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, pour moi qui suis un usager quotidien du vélo, comme la plupart d'entre vous le savent, puisque vous me voyez fréquemment sur la selle de ma bicyclette, quelle tristesse d'avoir un peu de mal à entrer en matière sur les différentes idées soi-disant en faveur du vélo qui émanent de ce Conseil!

La motion M-445, qui vise à installer des garages à vélos et des points de location de bicyclettes dans les P + R, n'est certes pas inintéressante en soi et elle mériterait d'être prise en considération. Mais, franchement, j'ai l'impression qu'il s'agit là d'idées pour des temps d'aisance, d'abondance budgétaire, et non pas exactement pour ceux que nous vivons actuellement.

J'aurais donc tendance à dire: «P + R et vélo: même combat... pourquoi pas?», mais j'y mettrais quand même deux conditions essentielles. Premièrement, le projet d'aménager des endroits où les gens puissent échanger leur automobile contre un vélo me laisse extrêmement perplexe, car j'ai des doutes sur le fait que, même en votant cette motion, nous parvenions à convaincre le moindre automobiliste d'aller dans un P + R échanger sa voiture contre un vélo. Mais même si nous y arrivions, à mon avis, il y a d'autres priorités en ce qui concerne les vélos,

dont la première serait de créer suffisamment de pistes cyclables sécurisées en ville. En tant qu'usager, je peux vous dire qu'il y a encore un bon bout de chemin à faire à cet égard.

Deuxièmement, il y a un autre élément qui constitue, à mon avis, un obstacle à la circulation des vélos en ville bien plus important que l'absence de possibilité de location dans les P + R: il s'agit des rails de tram. En effet, il faudrait subordonner l'existence de points de location de vélos dans les parcs relais à l'arrachement préalable de toutes les voies de tramways, dans lesquelles les roues des vélos n'arrêteraient pas de se prendre, ce qui provoque des accidents ou, en tout cas, des bleus mémorables pour les cyclistes à qui cela arrive.

En résumé, je dirais que j'aimerais beaucoup pouvoir accepter cette motion, parce qu'il est vrai que tout ce qui favorise le vélo va dans le bon sens, mais il me semble qu'il y a des priorités qu'il faut respecter et que celles de la motion M-445 ne correspondent pas exactement au bon sens, justement.

M. Michel Ducret (R). Le Parti radical a tout d'abord examiné la motion M-445 avec un certain intérêt et une certaine sympathie, mais il y a toutefois apporté quelques remarques. Deux points ne vont pas, dont le premier est que cette motion demande de «négocier» avec la Fondation des parkings: il nous semble qu'il serait possible de «demander» à celle-ci d'aménager des espaces gardés pour le stationnement des vélos dans les *park and ride*. Nous avons donc déposé un amendement visant à remplacer complètement l'invite initiale de la motion M-445 par le texte suivant:

Projet d'amendement

«Le Conseil municipal prie le Conseil administratif de demander à la Fondation des parkings l'implantation dans chaque parking d'échange d'un garage à vélos sécurisé.»

Jusque-là, l'idée émise nous paraît correcte, le P + R joue son rôle: vous arrivez en vélo, vous le laissez au garage surveillé et vous prenez le bus en direction du centre-ville. Hélas, je crois que nous n'avons pas bien compris un certain détail. Le terme de «négocier» nous a fait penser que la Ville devrait peut-être payer quelque chose, et nous nous sommes demandé pourquoi. Y aurait-il quelque chose à payer?

Et puis, nous avons lu ensuite qu'il s'agissait de «redécouvrir les joies simples du vélo en ville»... Attendez! Où allons-nous, là? S'agit-il bien des P + R? Vous avez bien lu la motion M-445, Mesdames et Messieurs les

conseillers municipaux: finalement, explications aidant, on finit par comprendre qu'il s'agit de favoriser non pas les transports collectifs – ce qui est le but des P + R – mais le vélo au détriment de ceux-ci. Voilà une nouvelle politique! Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, vous savez peut-être déjà – vous devriez le savoir – que le vélo est le principal moyen de transport qui, actuellement, enlève des usagers aux transports collectifs. Le scooter en enlève à la voiture, et le vélo aux transports collectifs.

Cette motion ne vise donc finalement pas à favoriser les Transports publics genevois (TPG), mais à leur «piquer» des clients! Le P + R, qui a un rôle d'interface entre les transports individuel et collectif, deviendrait alors une espèce d'interface entre le transport individuel confortable de tout un chacun et le transport individuel moins confortable pour le dernier trajet jusqu'au centre-ville... Et cela tombe bien, puisque les transports collectifs sont là: le jour où il pleut, on laisse sa voiture au P + R et on emprunte bus ou tram, tandis que les autres jours, pas de problème, on va à vélo, cela va plus vite, c'est moins cher, c'est plus sympa! En fait, cette politique a pour résultat une baisse du nombre des abonnements TPG annuels ou mensuels, parce que les gens savent compter: ils se disent que s'ils circulent à vélos dix jours par mois, ils n'ont plus besoin d'un abonnement! Parfait! Donc, quand il fait beau, c'est le vélo et, quand il pleut, on prend la carte à puce, on la glisse dans l'appareil, et cela fait tant d'abonnés en moins pour les TPG! Cela est parfaitement contreproductif par rapport à une politique d'incitation à l'usage des transports publics, et c'est tout le contraire du rôle que l'on demande de jouer aux *park and ride*.

Si cette idée que les motionnaires émettent a le succès qu'ils souhaitent, elle va générer une baisse des revenus d'Unireso, une hausse des coûts globaux pour la collectivité et notamment des coûts d'exploitation des transports publics, ainsi qu'une hausse du prix du billet, au final. Et je vous parie que, lorsque le prix du billet aura de nouveau augmenté parce que la fréquentation diminue et qu'il faut quand même assurer les prestations, ou lorsque ces dernières seront moins bonnes, les mêmes qui ont signé la motion M-445 viendront dire que c'est un scandale! Voilà exactement ce que nous propose cette motion si bien pensée, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux! Ses auteurs veulent tout tenter pour se faire remarquer, et surtout pour avoir des raisons de râler, mais ils ne font pas vraiment preuve de cohérence dans leur réflexion et la politique qu'ils suivent.

Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je vous prie donc d'accepter l'amendement que j'ai déposé, parce qu'il évite au moins de négocier avec la Fondation des parkings, donc de payer. La Ville n'a pas à financer des garages à vélos dans les parkings d'échange. Je vous invite à réfléchir au contenu de la motion M-445 et à ses buts, qui ne sont pas ceux que nous avons lus au départ.

Par contre, je profite de ce que j'ai la parole pour relever un point précis qui concerne les communes genevoises périphériques surtout: il faut indéniablement que soit mise sur pied une politique beaucoup plus active d'implantation de parcs à vélos corrects aux stations périphériques des lignes de transports publics, et notamment de trams. Il n'y a strictement rien dans ce sens actuellement! Allez au terminus du tramway à la place des Nations, et vous constaterez qu'il n'y a pratiquement aucune possibilité d'y laisser un vélo. Vous pourrez suivre toute la ligne qui vient d'être inaugurée, il n'y a pratiquement pas un endroit pour déposer un vélo de manière correcte. On oublie systématiquement cette possibilité, qui devrait exister notamment sur les lignes de campagne, à de nombreux emplacements, là où les gens viennent de quartiers de villas suffisamment éloignés de l'arrêt du bus pour que cela justifie l'usage d'un véhicule afin d'y accéder. Je répète qu'il n'existe aucune possibilité de laisser un vélo à ces endroits-là. Il y aurait fort à gagner pour les TPG avec ce système-là, qui est du vrai *park and ride*, notamment dans les quartiers d'habitat dispersé.

Il est important d'offrir aux usagers des TPG – je dis bien: des TPG – la possibilité de garer leur vélo à proximité d'arrêts de transports publics, et cela manque totalement dans notre canton. Il n'y a pas de politique volontariste à ce niveau-là, et croyez bien que je le regrette. Mais je relève que la Ville n'y peut rien, puisque, en principe, son territoire couvre les secteurs où les gens sont censés arriver avec les transports collectifs et non pas à vélo.

M^{me} Sandrine Salerno (S). Pour ma deuxième intervention, je souhaitais reprendre les propos de mon collègue Alexis Barbey et essayer de le convaincre que cette motion n'est ni sottise, ni dénuée de sens, et surtout qu'elle ne cache pas des intentions malignes mais promeut bien ce qui est écrit noir sur blanc dans son intitulé. Vous avez émis plusieurs réticences à propos de cette motion, Monsieur Barbey, dont la première concerne le coût des mesures préconisées, la deuxième la politique du vélo en ville, et la troisième la difficulté de l'échange voiture-vélo.

Le Parti socialiste pense que le système proposé pourrait fonctionner, car tel est le cas dans d'autres villes, notamment italiennes. A notre avis, il n'y a pas de raison pour que ce qui fonctionne en Italie ne fonctionne pas aussi à Genève. La motion est assez simple, et elle n'engendre pas de coût car, en fait, on les a déjà, les P + R! L'idée consiste à prévoir, à la sortie des P + R, un endroit sécurisé où mettre son vélo. Après avoir laissé leur voiture au parking – prenons l'exemple du P + R de la Nautique – les gens se rendent en ville soit à pied, soit avec les transports publics, soit en stop, mais il pourrait y avoir aussi d'autres modes de déplacement comme la trottinette, que l'on emporte dans sa voiture, ou le vélo. Dans ce dernier cas, il faut pouvoir le laisser sur place, car il n'est pas si aisément transportable en voiture, suivant la grandeur de celle-ci.

Notre idée consiste donc à donner une solution de plus aux personnes qui prennent un abonnement dans un P + R – ce qui ne change rien au fait que, de toute façon, ils en sont déjà les usagers – et à leur offrir un espace sécurisé où ils pourraient laisser un vélo. J'en viens à notre deuxième idée, pour laquelle nous avons employé le terme de «négocié». Il s'agit d'aménager des conteneurs comme il y en a déjà en ville, à la gare, sur la plaine de Plainpalais et vers les bords des Pâquis, où on puisse prendre un vélo à la journée, en laissant une caution que l'on récupère le soir en allant rendre la bicyclette. Nous, motionnaires, pensions notamment à Genève-Roulez pour fournir ce genre de prestations.

Le but est donc vraiment de rendre plus attractif le système du P + R. Il est vrai qu'il n'est pas toujours évident de circuler en ville à vélo, comme l'a dit M. Barbey, et qu'il faudrait s'attaquer au problème des pistes cyclables. Mais nous avons déjà déposé au Conseil municipal passablement de motions à ce sujet – il y a même eu une votation populaire – qui demandaient d'augmenter le nombre de pistes cyclables et surtout d'en assurer la continuité et la sécurité. Il s'agit pour nous d'initiatives complémentaires. Ce n'est pas parce que nous avons demandé des pistes cyclables, que nous avons plus ou moins obtenues – nous en souhaiterions davantage qui soient continues et sûres – qu'il est inutile de prévoir dans les P + R un endroit où déposer son vélo ou en emprunter un à la journée.

M. Barbey parle de la difficulté de l'échange voiture-vélo, mais il ne s'agit finalement que d'une possibilité offerte aux usagers du P + R. Si l'automobiliste, après y avoir laissé son véhicule, préfère marcher, il marche; s'il préfère prendre le vélo, il prend le vélo; s'il veut faire du stop, il fait du stop. Le vélo, il est vrai, sera peut-être moins attractif en hiver ou par temps pluvieux, mais, au printemps et en été, les personnes ayant stationné leur véhicule dans des P + R relativement éloignés du centre-ville – et on entend souvent dire que celui de la Nautique n'en est pas très proche – pourraient bien se dire qu'en bicyclette elles arrivent plus rapidement à l'endroit où elles travaillent.

Tel est donc l'objectif de la motion. Si les mesures qu'elle préconise étaient réalisées, tant mieux! Si tel pouvait être le cas dans tous les P + R, tant mieux à nouveau! Et si, par hasard, au bout de quelque temps, on se rendait compte que ce système ne fonctionne pas, qu'il ne répond pas à la demande et que les gens n'en veulent pas, j'imagine que Genève-Roulez se retirerait de cette affaire et que l'on conclurait qu'il ne sert à rien d'avoir un espace sécurisé pour les vélos dans les P + R. Mais puisque cette possibilité fonctionne bien dans les villes où elle a été mise en place, nous pensons que nous pourrions nous aussi essayer, à Genève, de nous y mettre.

Les intentions des motionnaires sont toutes simples, il s'agit simplement d'une initiative de plus favorisant l'utilisation des P + R. Nous le savons, moins il

y aura de transports polluants en ville, mieux nous nous porterons, toutes et tous. Je pense que, sur ce point-là, à droite comme à gauche, nous devrions être d'accord.

M. Roberto Broggin (Ve). Je me réjouis de savoir que M. Barbey pourra convaincre ses amis, sur les bancs d'en face, de voter les prochains crédits pour des aménagements cyclables en ville de Genève et pour sécuriser la circulation des petites reines. Nous savons qu'il reste à résoudre plusieurs points noirs, notamment aux carrefours. C'est cette politique-là qui doit impérativement être suivie – ce devrait déjà être le cas – par la Ville de Genève, c'est dans cette direction-là que nous devons orienter nos efforts. Je compte donc en tout cas sur la voix de M. Barbey – et peut-être parviendra-t-il à convaincre certains de ses camarades de l'imiter – pour que nous puissions avancer dans ce sens.

Quant aux tramways, Genève est en train d'en réinstaller et il est bien connu que les voies de tram sont dangereuses pour les vélos. C'est bien pour cela qu'il faut créer des voies destinées aux cyclistes et d'autres destinées aux tramways, et non pas, comme cela nous a été proposé dernièrement à la commission des travaux pour la rue de la Corraterie, prévoir la même piste pour les vélos et les tramways. Ce sont les services de M. Ferrazino qui nous ont proposé cela – le Service d'aménagement urbain, plus précisément – et la commission des travaux n'acceptera bien sûr pas ce genre de solution. Nous sommes pour des voies différenciées pour chaque type de transports – et je vois M. Ducret qui applaudit...

Je rebondis donc sur ses propos de tout à l'heure – vous lui transmettez, Monsieur le président. J'ai bien entendu la teneur de son amendement, sur lequel nous étions prêts à éventuellement entrer en matière; néanmoins, ce qu'il nous a raconté ensuite nous a un peu surpris. Tout d'abord, je me suis demandé si M. Ducret, en tant qu'administrateur des TPG, n'était pas soumis à l'article 30 du règlement du Conseil municipal... Lorsqu'il parle des recettes des TPG, on a l'impression qu'il parle de ses propres revenus... Je sais bien que ce n'est pas le cas et, d'ailleurs, je ne pense pas que, si quelques cyclistes utilisaient les P + R, cela entraînerait une diminution des jetons de présence des administrateurs TPG...

Cela dit, ce n'est pas pour faire de la concurrence aux TPG que nous avons eu cette idée de location de bicyclettes et de local à vélos dans les P + R. En outre, comme l'a dit Sandrine Salerno, cette idée, l'Association pour les intérêts des cyclistes l'a évoquée également. Ce projet n'est pas envisagé au détriment d'Unireso, des Mouettes genevoises, des TPG et des CFF, c'est-à-dire des transports en commun, mais bien comme leur complément. En effet, dans notre société, nous

devons assurer la complémentarité des transports, et non pas la concurrence entre eux. Dans le cas présent, je le répète, nous proposons une complémentarité des transports, et c'est bien ce qui fait toute la pertinence de cette motion.

J'ai aussi été étonné par le manque d'esprit pointu dont a fait preuve M. Ducret, quand il nous a parlé de *park and ride*. Vous savez bien, Monsieur Ducret, que ce terme n'existe plus, mais que l'on parle aujourd'hui de «parcs relais»; la dénomination anglophone a été abandonnée au bénéfice d'une autre, en français, qui est plus compréhensible: le parc relais, le parc qui offre un relais.

J'ajoute que l'on pourrait envisager des échanges, non seulement dans les parcs relais, mais aussi dans tous les parkings de Genève, ce qui permettrait de trouver des bicyclettes dans le parking du Mont-Blanc, par exemple. Si vous m'aviez accompagné à Lyon ce week-end, avec la commission des travaux et la commission de l'aménagement et de l'environnement, Monsieur Ducret, vous vous seriez fait abandonner par le car, parti sous nos yeux pendant que les deux commissions allaient visiter le SITRAL, le Syndicat des transports en commun pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise! Vous auriez ainsi eu l'occasion de descendre dans un parking au cœur de Lyon, à côté de la place des Terreaux, où vous auriez vu des centaines de bicyclettes. En effet, dans les différents parkings de Lyon – une ville pas loin d'ici – il est possible de louer des bicyclettes. Manquer un car peut donc avoir certains avantages, et c'est pourquoi je n'en voudrai pas trop à certains commissaires qui m'ont abandonné, malheureux, sur mon pauvre petit trottoir...

Le député Ducret nous dit que c'est également aux communes de faire des efforts. Eh bien, lorsqu'il endosse sa veste de député dans cette même salle, à lui de faire des efforts pour convaincre les communes suburbaines de construire des parkings sur leur territoire.

Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, nous vous encourageons à accepter – sans voter l'amendement du Parti radical – la motion M-445. Nous pourrions l'amender nous aussi – il faudrait que je consulte M^{me} Salerno, elle aussi motionnaire, ainsi que MM. Metzger et Buschbeck, qui semblent tous opiner du chef – et transformer comme suit l'invite de la motion initiale:

Projet d'amendement

Remplacer la mention: «dans chaque parc relais», par: «dans chaque parking».

Je déposerai cet amendement sur votre bureau dans quelques instants, Monsieur le président. Il sera en tout cas signé par M^{me} Sandrine Salerno et moi-même.

M. Didier Bonny (DC). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je dois dire que nous avons une certaine sympathie pour cette motion – en tout cas dans sa version originale, puisque l’on y a apporté déjà un certain nombre de retouches depuis le début de ce débat. Nous comprenons tout à fait le principe consistant à aménager dans les P + R des endroits où les gens pourraient laisser leur vélo, qu’ils utiliseraient pour se rendre à leur travail, surtout pendant la belle saison; quant à moi, je trouve le principe bon. Il est vrai qu’il faudrait que ce local soit sécurisé, pour que les gens ne craignent plus de se faire voler leur vélo – en tout cas, on peut l’espérer. Cette mesure favoriserait la santé de nos concitoyens et, par conséquent, ce que les TPG pourraient perdre en billets achetés, peut-être le gagnerions-nous, au final, au niveau de la santé, résultat assez intéressant.

Néanmoins, quand on nous parle de mettre des agences de location de vélos dans tous les parkings – si j’ai bien compris, c’est en cela que consiste la dernière proposition d’amendement des motionnaires – j’espère que ce sera un point à négocier, car je crains quand même – sur ce point, je peux rejoindre les propos de M. Barbey – le coût de réalisation de cette idée. On sait très bien que la location de vélos ne rapporte rien, et que la Ville subventionne chaque année Genève-Roule à hauteur de 300 000 francs. Il est évident que, si on augmente le travail de Genève-Roule, on va facilement dépasser le million ou même le million et demi de subvention, et je crois que, dans notre situation financière actuelle, ce n’est pas raisonnable et que c’est aller un peu trop vite en besogne.

Les démocrates-chrétiens, ce soir, soutiendront l’amendement du Parti radical, qui demande uniquement des locaux sécurisés pour les automobilistes voulant se rendre à vélo du parking à leur travail. La location de bicyclettes, en revanche, nous paraît une idée un peu prématurée. Voyons déjà si le système fonctionne, ensuite nous verrons, devis à l’appui. En effet, nous aimerions bien savoir combien ce projet pourrait coûter; à mon avis, il risque d’être très cher.

M. Michel Ducret (R). J’ai été mis en cause tout à l’heure par M. Broggini. Je rappelle à cette assemblée que l’article 30 du règlement du Conseil municipal concerne les intérêts économiques directs que pourrait avoir quelqu’un dans cette enceinte concernant le sujet en discussion. Je ne vois pas en quoi mon rôle d’administrateur des TPG présente cette caractéristique, les modestes jetons de présence que nous touchons au conseil d’administration de ladite entreprise ne variant pas selon ses résultats financiers.

Ensuite, il est bien beau de vanter le parking des Terreaux à Lyon, mais il ne s’agit précisément pas d’un *park and ride* ou, si vous préférez, d’un parc relais ou d’un parking d’échange. Le parking des Terreaux à Lyon est situé en plein centre-ville, il est l’exact équivalent du parking du Mont-Blanc. Alors, il faut savoir de

quoi on parle, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux! Je veux bien qu'il y ait une agence de location de vélos privée au sous-sol du parking du Mont-Blanc, pourquoi pas? C'est une excellente idée, mais je ne vois pas en quoi la Ville devrait interférer dans cette affaire, et ce n'est en tout cas pas d'un parking d'échange dont il s'agirait dans ce cas. Il s'agit donc de remettre les choses à leur place; à tout confondre et à tout mélanger, on trouble les esprits.

Comme M. Bonny, nous soutiendrons le principe de pouvoir garer des vélos dans les parkings d'échange, pour ceux qui y arrivent à vélo et qui veulent prendre les transports publics. Voilà le seul aspect de cette motion que nous admettons. C'est très simple: si notre amendement, et celui-là seul, n'est pas accepté, nous refuserons cette motion.

M. Alexis Barbey (L). En réponse à la plaidoirie de M^{me} Salerno, je voudrais dire que l'idée de l'automobiliste qui arrive à un P + R et qui échange sa voiture contre un vélo me paraît relativement sensée. En tout cas, ce n'est pas blâmable et on ne peut s'élever là contre. Cependant, les exemples qui nous ont été donnés de villes dans lesquelles ce système fonctionne et qui se situent sous des cieux plus cléments que les nôtres nous amènent à avoir quelques doutes sur la portée d'une telle motion. Cela dit, pour nous, le point principal est que, s'il s'agit de mobiliser les efforts de la commune – et donc de la communauté – en faveur des vélos, nous préférons que ces efforts aillent dans le sens de faciliter l'établissement de pistes cyclables sécurisées à l'intérieur de la ville de Genève, plutôt que de faciliter la location de vélos dans des P + R.

C'est pourquoi nous ne nous opposerons pas à l'idée d'aménager des endroits où on puisse déposer son vélo en toute sécurité, de sorte que les automobilistes soient encouragés à échanger leur quatre-roues contre un deux-roues. En revanche, nous ne pourrions pas soutenir l'idée de la location de vélos dans ces parkings, dans la mesure où cela induirait la mobilisation des deniers publics, alors que nous pensons qu'il y a d'autres priorités.

M. David Metzger (S). J'aimerais répondre à M. Bonny concernant le coût que la mise en œuvre de cette motion pourrait engendrer. Dans cette affaire, la Ville peut être l'initiatrice, peut entamer des négociations, sans forcément déboursier de l'argent pour ce projet.

Quant à l'intervention de M. Barbey, nous sommes très heureux d'apprendre qu'il est favorable aux pistes cyclables. Alors, Monsieur Barbey, votez donc cette motion et préparez-nous-en une autre sur les pistes cyclables, que nous voterons à notre tour!

M. Jacques Mino (AdG/SI). S'il y a une motion pour laquelle je ne m'attendais pas à un tel débat, c'est bien cette motion. Celle-ci demande – sans que cela coûte d'emblée à la Ville, puisque nous aurons le temps, le cas échéant, de discuter finances si, par hasard, ces mesures devaient coûter quelque chose – que les automobilistes puissent trouver un endroit où déposer leur vélo en sécurité dans les P + R, afin de pouvoir aller en ville à bicyclette. Quant aux pistes cyclables, il y a bien longtemps que nous en demandons l'amélioration! Je fais du vélo tous les jours en ville et, régulièrement, je me demande pourquoi telle ou telle piste cyclable s'arrête et ne continue pas, pourquoi il n'y en a pas du tout à tel ou tel carrefour... Mais se préoccuper des pistes cyclables n'est pas contradictoire avec ce que demande la motion. Alors, s'il vous plaît, ne prenez cette motion que pour ce qu'elle est: il s'agit en l'occurrence d'aménager des endroits sécurisés pour les vélos des automobilistes qui auront l'intelligence d'employer ce moyen de transport pour entrer en ville.

Mis aux voix, l'amendement de M. Ducret est accepté par 30 oui contre 29 non (1 abstention).

Le président. Les amendements respectifs de M^{me} Salerno et M. Brogginini sont donc caducs, puisqu'ils concernaient le texte initial de la motion, qui vient d'être remplacé par celui de M. Ducret.

Mise aux voix, la motion amendée est acceptée par 58 oui (3 abstentions).

Elle est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal prie le Conseil administratif de demander à la Fondation des parkings l'implantation dans chaque parking d'échange d'un garage à vélos sécurisé.

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

7. Motion de M^{mes} Nicole Bobillier, Monique Cahannes, Béatrice Graf Lateo, Virginie Keller Lopez, Annina Pfund, Sandrine Salerno, Nicole Valiquier Grecuccio, MM. David Carrillo, Olivier Coste, Gérard Deshusses, Jean-Louis Fazio, René Grand, Roman Juon, David Metzger, Jean-Charles Rielle et Gilles Thorel: «Pour l'adaptation des logements existants aux handicaps» (M-448)¹.

PROJET DE MOTION

Compte tenu:

- de la fragilisation croissante de la population (augmentation de l'espérance de vie; multiplication de déficiences momentanées ou permanentes, physiques ou psychiques, touchant 10 à 20% de la population concernée);
- du besoin du renforcement de l'autonomie des personnes vulnérables comme de la prolongation du maintien à domicile des personnes âgées;
- de la demande d'amélioration de la prévention des accidents domestiques;
- de la surcharge et du coût des lits d'hôpitaux, ou des établissements spécialisés, dont les EMS;

vu:

- l'importance du parc de logements de la Ville de Genève;
- le programme en cours de maintenance et de réhabilitation de ce parc;
- le coût et les nuisances de travaux d'aménagement de logements opérés au coup par coup,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'établir un cahier de recommandations de dispositions architecturales compatibles avec les déficiences les plus fréquentes, afin de compenser les obstacles architecturaux handicapant la mobilité des habitants comme la faculté de discernement de leurs espaces de vie;
- d'adresser ce cahier de recommandations au propriétaire du parc immobilier de la Ville de Genève, soit à ses services concernés, aux architectes pour la réhabilitation de ses immeubles, aux maîtres d'état, aux associations représentatives et aux usagers;
- d'étendre la diffusion du cahier de recommandations aux autres acteurs intéressés du canton, dont la Chambre immobilière genevoise.

Pour ce faire, il est utile:

- de procéder à la classification du parc des immeubles de logement de la Ville par catégorie typologique (âge, plans, structure, équipements);

¹ Annoncée, 4605.

Motion: adaptation des logements existants aux handicaps

- d'identifier par type de bâtiment les principaux obstacles architecturaux rencontrés;
- d'élaborer un ensemble de dispositions architecturales à intégrer au cahier des charges de toute opération de rénovation d'immeuble de logement;
- de réserver les conditions de leur adaptation à chaque type de bâtiment;
- d'estimer le coût des travaux d'adaptation, établi par élément, travaux effectués de cas en cas.

M. Jean-Louis Fazio (S). Il est des banalités qu'il est bon de rappeler. L'augmentation de l'espérance de vie entraîne le vieillissement de la population et donc la fragilisation de celle-ci – fragilisation qui peut toutefois apparaître à d'autres moments de la vie, par exemple lors d'un accident aux conséquences plus ou moins graves. Le Parti socialiste propose ce soir une politique de maintien à domicile visant à adapter les immeubles existants de la Ville de Genève aux handicaps, voire à prendre en compte ce facteur lors de la construction elle-même des bâtiments en trouvant des dispositifs architecturaux originaux. Plusieurs expériences l'ont prouvé: des innovations mineures dans le logement peuvent assurer une meilleure qualité de vie aux personnes handicapées. Nous proposons donc, selon les invites de cette motion, d'établir un cahier de recommandations de dispositions architecturales compatibles avec les déficiences les plus fréquentes; d'adresser ce cahier de recommandations aux architectes mandatés pour la réhabilitation des immeubles de la Ville de Genève, au maîtres d'état, aux associations représentatives et aux usagers; d'étendre la diffusion du cahier de recommandations aux autres acteurs intéressés du canton, dont la Chambre immobilière genevoise.

Nous ajoutons, dans notre motion, que, pour ce faire, il sera utile de procéder à la classification du parc des immeubles de logement de la Ville, d'identifier par type de bâtiment les principaux obstacles architecturaux rencontrés, d'élaborer un ensemble de dispositions architecturales à intégrer au cahier des charges de toute opération de rénovation d'immeuble de logement, de réserver les conditions de leur adaptation à chaque type de bâtiment, et d'estimer le coût des travaux d'adaptation.

Nous demandons le renvoi de la motion au Conseil administratif.

Préconsultation

M. Didier Bonny (DC). Sur le fond, je trouve cette motion intéressante, même si, quant à nous, nous préférierions la renvoyer à la commission du loge-

ment, afin de voir ce qu'il est possible de faire, plutôt qu'au Conseil administratif, qui risque de donner une réponse fort décevante à une motion aussi élaborée et détaillée. Il serait préférable de passer par la commission du logement pour traiter ce sujet très important et faire le tour de la question, et nous demandons formellement ce renvoi.

Cela dit, je ne résiste pas à faire une remarque sur cette motion. Monsieur le président, vous me permettez une petite pointe à l'égard du Parti socialiste: il dépose cette très belle motion alors qu'il y a si peu de temps il a refusé que l'on installe un ascenseur dans deux immeubles de Saint-Gervais. Il est vrai que les partis politiques n'en sont souvent pas à une contradiction près, mais dans ce cas-là, en voilà une belle!

M. Michel Ducret (R). Je continuerai sur la lancée des propos que vient de tenir M. Bonny, en rappelant que, dans le même quartier de Saint-Gervais, à l'angle des rues Lissignol et Rousseau, la Ville de Genève avait projeté de rendre un immeuble entièrement accessible aux handicapés; cependant, vu les coûts induits, elle a dû y renoncer, car cela aurait entraîné un empaillage lourd de l'immeuble et des coûts complètement disproportionnés par rapport aux avantages. Il se pose donc là un vrai problème de coût.

Cela étant, le groupe radical accueille quand même avec un certain intérêt la demande émise par le biais de cette motion. Chaque fois que nous pouvons améliorer la situation, il est important de le faire. Mais ne nous leurrions pas, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux: dans les immeubles construits avant la dernière guerre ou dans les années 1950 et 1960, la place est comptée. Pour rendre un appartement accessible aux handicapés, on doit pratiquement doubler les surfaces des locaux sanitaires et probablement agrandir les cuisines, souvent conçues au départ comme des cuisines laboratoires. Cela signifie qu'il faut transformer l'immeuble de manière lourde, en perdant en moyenne une pièce sur un ou deux appartements. De telles rénovations sont donc extrêmement lourdes par rapport au nombre de logements qui pourraient être mis à la disposition d'une catégorie de population qui reste – fort heureusement! – loin d'être majoritaire.

Cette motion est bien sympathique et elle recense quelques plans sur lesquels nous pourrions faire des efforts. Néanmoins, face à l'actuelle loi sur l'égalité pour les handicapés, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2004, cette motion est assez superfétatoire. Elle est destinée plus à faire plaisir à ses auteurs qu'à avoir un résultat réel en faveur des éventuels handicapés qui pourraient avoir accès, par miracle, à un logement social de la Ville de Genève.

Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je vous signale qu'il y a actuellement entre 1500 et 1600 demandes de logement pendantes à la GIM. A un

moment donné, on ne peut pas accorder la priorité à des handicapés sous prétexte que tel ou tel appartement a été adapté à leurs besoins spécifiques. Il faut pour cela des raisons sociales autres que le seul fait d'être handicapé plus ou moins lourdement. Je crois donc qu'il faut savoir raison garder. La motion est peut-être intéressante, elle permettra peut-être d'obtenir quelques renseignements et précisions sur la politique générale de la Ville de Genève en matière d'accessibilité pour les handicapés dans ses immeubles. Mais nous ne nous leurrons pas sur la portée réelle de cette motion, même si nous accepterons son renvoi en commission. Cette motion demande un recensement, des renseignements, plus qu'elle ne propose une mesure réellement efficace.

M^{me} Nathalie Fontanet (L). En ce qui concerne les libéraux, à l'instar des deux préopinants, nous nous interrogeons véritablement sur la raison d'être de cette motion aujourd'hui, alors même que nous avons débattu sur ce point récemment, à propos de deux immeubles situés dans le quartier de Saint-Gervais. Dans le cadre de ce débat-là, nous nous sommes insurgés contre le fait que l'on ne construisait pas d'ascenseur dans les bâtiments concernés, nous avons parlé de la population qui devenait âgée et des familles, nous avons également évoqué les handicapés... et on nous a gentiment envoyés promener, en nous expliquant que ces immeubles ne s'y prêtaient pas. Alors, quels immeubles s'y prêtent? Le groupe libéral n'a pas besoin de se racheter une conduite, car il a toujours pensé que les personnes âgées et les handicapés avaient le droit d'avoir accès au logement.

Il existe par ailleurs un règlement L 5 05.06 concernant les mesures en faveur des personnes handicapées dans le domaine de la construction. Ce document stipule justement que, lors de rénovations importantes, il sied d'adapter les logements aux handicaps. En ce qui nous concerne, nous ne sommes absolument pas opposés à cette motion, mais nous pensons qu'elle n'est que le reflet d'un règlement déjà existant, d'une attitude que nous estimons déjà avoir et de ce que nous pensons déjà. Je le répète, nous n'avons pas besoin de nous racheter une conduite, même si nous soutiendrons cette motion.

M^{me} Sandrine Salerno (S). En préambule, je signale que le Parti socialiste accepte le renvoi de la motion à la commission du logement. Pour répondre notamment à la remarque de M. Bonny – vous lui transmettez, Monsieur le président – je rappelle que, lorsque nous avons par deux fois discuté de ces rénovations dans le quartier de Saint-Gervais et de l'opportunité d'installer un ascenseur dans les immeubles concernés, c'était chaque fois parce qu'il y avait un rapport de minorité de M. Jean-Louis Fazio, qui représente le Parti socialiste. Les deux

fois, c'est moi qui ai pris la parole au nom de mon groupe, puisque M. Fazio était absent, sinon c'est lui qui l'aurait fait. Qu'avais-je alors déclaré? Que, dans le cas précis, l'ascenseur posait problème, parce que son installation entraînait une diminution de la surface habitable. Il y avait aussi le problème du surcoût lié à de tels travaux, répercuté sur les loyers.

A ce moment-là, nous avons annoncé par deux fois que le Parti socialiste déposerait devant le plénum une motion ayant pour objectif de garantir une certaine mixité dans les quartiers et, pour ce faire, d'offrir des logements adaptés pour les personnes à mobilité réduite, qu'elles soient âgées ou pas. Nous l'avons dit deux fois et nous l'avons fait, puisque nous avons déposé cette motion que nous sommes en train de traiter ce soir. Je crois avoir entendu que, pour certains groupes, elle est superfétatoire et ne viserait qu'à se racheter une bonne conduite... Pas du tout! Il s'agit simplement de passer à l'acte et de faire ce que nous avons dit que nous ferions!

Je remarque ici que l'ensemble des personnes qui se sont prononcées au sujet de la motion n'y sont pas opposées, mais qu'elles considèrent que tout a déjà été fait et qu'il n'y a plus qu'à appliquer les règlements. Pour notre part, nous n'en sommes pas si persuadés que cela. Enfin, faisons un tour en commission du logement, et nous verrons si, effectivement, dans le département aujourd'hui dirigé par M. Muller, toutes les normes et les règlements qui viennent d'être cités sont respectés.

M. Didier Bonny (DC). Je ne résiste pas à répondre à mon excellente collègue Sandrine Salerno – vous lui transmettez, Monsieur le président – pour lui dire que sa défense n'est en fait pas aussi efficace que d'habitude. Ses propos n'ont fait que renforcer ce que je pensais: la contradiction du groupe socialiste est évidente! En effet, M. Fazio a fait deux rapports de minorité – il est toujours membre du Parti socialiste, que je sache – et, les deux fois, son parti l'a désavoué, en disant que ce n'était pas si grave et qu'il déposerait une motion à ce sujet. Excusez-moi, mais voilà une véritable contradiction! Enfin, cela arrive aux meilleurs et nous prendrons donc la chose comme elle vient... Je remercie le Parti socialiste d'accepter le renvoi de la motion à la commission du logement, qui fera sans doute un excellent travail.

M^{me} Sandrine Salerno (S). Monsieur le président, vous transmettez à mon excellent collègue M. Bonny que le Parti socialiste ne désavoue absolument pas M. Fazio, et qu'il n'a d'ailleurs pas pour habitude de désavouer ses membres. Je ne permettrai pas ici que l'on fasse un parallèle avec les pratiques du Parti démocrate-chrétien...

Mise aux voix, la prise en considération de la motion est acceptée par 54 oui (2 abstentions).

Mis aux voix, son renvoi à la commission du logement est accepté à la majorité (1 opposition radicale).

8. Motion de M. Damien Sidler et M^{me} Virginie Keller Lopez: «Quand Baby-Plage deviendra grande?» (M-449)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- la motion M-125 acceptée par le Conseil municipal le 5 décembre 2000, intitulée «Vamos à Baby-Plage»;
- la réponse du Conseil administratif du 26 janvier 2002 qui lie le réaménagement de la plage à la recomposition du quai marchand des Eaux-Vives;
- que nous avons déjà perdu quatre ans pour ce projet, qui pourrait se réaliser de manière indépendante et revaloriser fortement les bords du lac et créer ainsi une vraie plage populaire sur la rive gauche,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

- traiter la motion M-125 de manière indépendante des autres projets concernant la rade;
- tenir compte des invites suivantes déjà proposées dans la motion M-125, soit:
 - prolonger la plage le long de la rive ensoleillée en direction de la Nautique jusqu'à l'actuelle limite de baignade, par exemple au moyen de claies recouvrant les enrochements existants;
 - restituer à la plage la partie (ensoleillée) utilisée actuellement par le dépôt de déchets organiques et trouver un autre endroit pour ce dernier;
 - étudier toute solution bénéfique à la qualité de l'eau de la plage;
 - étudier la possibilité de confier la gestion de cette plage à une association;
- déposer un projet et une demande de crédit dans les plus brefs délais.

M. Damien Sidler (Ve). Cette motion est une sorte de *come back*, si l'on peut dire, puisqu'elle reprend la motion M-125, déposée en l'an 2000 et intitulée «Vamos à Baby-Plage». Cette dernière demandait simplement que l'on se donne un peu de peine pour mieux aménager Baby-Plage, qui rencontrait et qui ren-

¹ Annoncée, 4605.

contre toujours un succès grandissant, non seulement auprès des enfants, comme son nom l'indique, mais également auprès des gens qui viennent s'y baigner, faire trempette ou pique-niquer à midi, les jours de semaine, pendant leur pause. Le but de la motion M-125 était donc de prévoir des aménagements très légers pour rendre cette plage plus conviviale.

Je rappelle que cette motion avait été acceptée presque à l'unanimité et renvoyée au Conseil administratif, qui lui avait donné une réponse tout à fait positive en janvier 2002, affirmant qu'il allait se charger de la question, mais dans le cadre du projet global de réaménagement des quais. En l'occurrence, nous, les motionnaires, n'étions pas vraiment contents du sort réservé à la motion M-125, parce que nous savions que cette réponse équivalait à la mettre sur une voie de garage. Nous constatons aujourd'hui que nous ne nous étions pas trompés; c'est pourquoi nous redéposons la même motion, qui comprend les mêmes invites, pour finalement pouvoir avancer avec ce dossier. Cela d'autant plus que certains magistrats – dont vous, Monsieur Tornare, qui êtes le seul conseiller administratif présent ce soir – ont souvent mentionné Baby-Plage lors de leur campagne électorale, disant qu'ils avaient envie d'y faire quelque chose de bien. Alors voilà, nous donnons une deuxième chance au Conseil administratif...

M^{me} Virginie Keller Lopez (S). On en a marre, plus que marre que les autorités de cette ville ne soient pas capables d'aménager correctement le moindre endroit sympa pour les gens! En voyant la place Sturm – un peu minable – la place du Pré-l'Evêque – qui l'est tout autant – et je ne sais combien d'autres places aux aménagements non réalisés, ou bien encore la magnifique rade genevoise, où il n'y a pas une seule vraie plage de sable digne de ce nom, je me demande parfois pourquoi on n'arrive pas à agir! Il est bien beau de parler de concept global d'aménagement de la rade – nous sommes tous d'accord qu'il en faut un – il est très bien de repenser tous les édifices de la rade, mais je ne vois pas en quoi cela empêche le Conseil administratif de prendre des mesures concernant un projet de plage qui ferait certainement le bonheur d'une grande partie de la population. En plus, cela ne pose aucun problème à personne, parce que c'est du territoire de la Ville qu'il est question; nous pouvons aménager Baby-Plage quand nous voulons, comme nous voulons, et il n'y a pas besoin de réaliser de gros travaux pour cela.

Nous savons que c'est le genre de projet qui remporte un succès immédiat auprès de la population, parce que cela touche vraiment le quotidien des gens. Tout l'été, dès qu'il fait beau à Genève, Baby-Plage est remplie de gens du matin au soir: il y a les personnes âgées qui vont se baigner très tôt le matin, ensuite les familles avec les enfants qui y passent la journée, puis les adolescents le soir... C'est un endroit très fréquenté, magnifique, l'un des plus beaux de Genève, et on

n'arrive pas à en faire quelque chose d'autre que ce petit bout de terrain ridicule! Depuis un certain nombre d'années, des personnes s'occupent bénévolement d'arranger un peu cette plage, comme cette dame qui vient la nettoyer et qui est très amusante, parce qu'elle engueule tous les fumeurs nonchalamment allongés cigarette au bec, pour qu'ils ne jettent pas les mégots par terre... C'est donc vraiment un endroit fréquenté par les gens du quartier, qui en prennent soin. On y trouve des jeux magnifiques, que tout le monde connaît dans cette ville et que les enfants aiment particulièrement.

Un groupe de personnes aux Eaux-Vives est actuellement en train de se constituer en association pour essayer de faire quelque chose de ce lieu. Nous demandons au Conseil administratif de contacter les maisons de quartier pour savoir qui sont ces gens qui ont envie de s'occuper de ce lieu, de le faire vivre, de l'entretenir.

Cela fait maintenant quatre ans que nous avons déposé la motion M-125. Nous nous en étions tellement réjouis, pensant que nous, conseillers municipaux, allions pouvoir réaliser des projets pour cette ville, de petits projets, mais qui changent la vie. Or rien n'est encore fait! Je rejoins les propos de M. Sidler pour souligner que nous renverrons la motion M-449 au Conseil administratif dans l'espoir que, cette fois-ci, nous n'aurons pas à attendre un projet de réaménagement de la ville entière pour voir l'aménagement de cette petite plage, qui fait le bonheur de tous.

Préconsultation

M. Guillaume Barazzone (DC). Pour une fois qu'il y a une vraie idée intelligente qui vient de la gauche, je la souligne... (*Exclamations.*) C'est là un compliment d'un «faux jeune», comme disait quelqu'un... Nous sommes tout à fait d'accord sur le fait que rien n'a été fait sur les quais pendant quatre ans, ce qui est parfaitement déplorable. En effet, depuis le Jardin anglais jusqu'à la Nautique, il n'y a aucun concept global d'aménagement. Peut-être est-ce parce que TV Léman bleu ne nous filme pas ce soir que vous osez le dire haut et fort, Madame...

Mme **Virginie Keller Lopez** (S). Ce n'est pas moi qui établis l'ordre du jour, Monsieur Barazzone!

M. Guillaume Barazzone. Bien sûr, mais vous êtes membre d'un parti politique et vous auriez pu en parler depuis bien longtemps! Nous l'attendons tou-

jours, ce concept global! En tout cas, nous sommes tout à fait favorables à l'idée d'aménager ce bout de rive entre Baby-Plage et la Nautique, d'autant plus qu'il n'y a presque aucun autre accès à l'eau sur la rade. Je crois que Genève est la seule ville suisse possédant un lac qui n'ait pas d'accès à l'eau, où les gens ne peuvent pas se baigner, sauf à Genève-Plage.

Cela dit, une ou deux questions restent tout de même en suspens. C'est un fonctionnaire de la Ville qui m'y a fait penser, lorsque je passais mon permis de voile: il se trouve qu'il y a un couloir à ski nautique le long de la future plage et que celui-ci aboutit presque devant Baby-Plage. On peut se demander s'il ne faudrait pas demander aux autorités cantonales de faire déplacer ce couloir car, du moment qu'il y a des baigneurs à cet endroit, inutile de dire que, si par hasard un bateau à moteur finissait droit dans Baby-Plage, il pourrait y avoir des morts. D'ailleurs, on voit mal des bateaux à moteur et des jet-ski juste à côté des baigneurs. Ce problème se pose donc réellement.

J'ajoute que le Parti démocrate-chrétien attend qu'on lui présente enfin un concept global pour l'aménagement des quais. Je crois que nous avons voté un crédit d'étude de 1 million de francs pour cela, mais pour l'instant nous ne voyons aucun résultat, à part les cabanons à glaces que je trouve finalement peu satisfaisants. Nous aurions pu nous attendre, pour ces quais, à de nouveaux édicules qui s'intègrent dans le paysage, car l'écologie, c'est aussi cela. Je dois dire que les deux projets d'édicules lauréats du concours ne rencontrent pas vraiment notre adhésion. En effet, ces édicules sont prévus en tôle brune, alors qu'ils auraient pu s'intégrer facilement en étant en fer forgé et en verre – il y a de nombreux bons exemples dans d'autres villes. Je crois donc que, là, il aurait été possible de faire mieux.

En conclusion, nous soutiendrons bien évidemment cette motion, mais nous attendons vraiment des magistrats qu'ils nous présentent le projet de réaménagement des quais.

M. Armand Schweingruber (L). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, le Parti libéral apportera quelques nuances à l'enthousiasme qui vient d'être exprimé. Soyons clairs: quand on met des sujets à l'ordre du jour par le biais de motions, résolutions ou autres projets, il y a trois questions à se poser d'emblée: est-ce important? est-ce nécessaire? est-ce urgent? Je ne réponds pas tout de suite en ce qui concerne Baby-Plage et la motion M-449, car ce sera la conclusion de mon intervention.

Je remonte tout d'abord dans le passé, il y a quarante ans, au début des années 1960. Pour ceux qui voulaient se baigner dans le lac autour de la ville, il n'y avait

que la plage des Pâquis, Genève-Plage où il n'y avait pas de piscine, et la Baby-Plage actuelle, à peu près sous la même forme; c'était tout. Vers 1963, il s'est produit un événement sensationnel pour l'agglomération genevoise: l'ouverture de la première piscine digne de ce nom, celle de Carouge. Quand je dis que c'était un événement, c'est vrai, car tout le monde y courait pour aller voir cette nouveauté.

Cela étant précisé, je saute maintenant quarante ans dans le temps pour arriver à l'heure actuelle. Il faut faire l'inventaire de ce qui existe avant de vouloir forcément faire du nouveau: il y a une vingtaine de piscines publiques dans l'agglomération genevoise et trente plages publiques sur les bords du lac, de l'agglomération jusqu'à la frontière cantonale, sur les rives gauche et droite. La plupart de ces plages sont gratuites et 80% d'entre elles sont considérées comme ayant une eau de bonne qualité. J'ai en mains le petit guide édité par le Service cantonal d'hydrobiologie à ce sujet, où Baby-Plage ne figure qu'avec une qualité d'eau moyenne, pour le moment, de même que deux ou trois autres endroits qui partagent cette même classification.

Je mentionne ces données en préambule, afin de savoir s'il y a un besoin réel d'aménager Baby-Plage. Je répète que presque toutes les trente plages situées au bord du lac sont gratuites d'accès. Concernant le nettoyage de Baby-Plage, j'ai consulté le *Mémorial* du 5 décembre 2000, où nous avons mené le précédent débat sur la question. Effectivement, s'il y a des objets qui traînent à Baby-Plage et qui n'ont rien à y faire, il faut les évacuer. Mais pour ce qui est d'installer des claies sur ce bord de lac, il faut avoir conscience – j'ai été revoir les lieux cet après-midi même pour en avoir une vision claire – qu'il y a là des enrochements présentant des dangers objectifs, même pour la baignade. Il s'agirait plutôt d'un «bronzoir» que d'un lieu de baignade, si on se réfère aux activités que l'on peut y mener en sécurité.

Et si ce lieu était ouvert – il y a environ 500 mètres disponibles de Baby-Plage jusqu'à la colonne du Port-Noir – des claies installées par la municipalité pourraient donner l'impression d'une plage municipale. Dans ce cas, je recommanderais que tous les 10 mètres soit posé un écriteau stipulant clairement que les personnes qui se baignent le font exclusivement sous leur propre responsabilité. Ce sont des enrochements et, s'il y a de l'eau agitée, dans certains cas, cela peut provoquer des accidents. Quant aux claies, je ne sais pas si on veut vraiment couvrir une surface de 500 mètres de longueur, ce serait à voir.

Mais le vrai problème qui se pose, c'est de savoir si cela est nécessaire, si on en a besoin. Or il y a un deuxième aspect de la question qu'il faut prendre en considération ici: tout le quai Gustave-Ador jusqu'à la Nautique est une promenade publique. Je ne suis pas sûr qu'il faille mélanger les genres, entre la promenade publique bien entretenue et le rôle de plage que certains voudraient lui faire jouer. Allez voir les quais de Lausanne-Ouchy, par exemple: ils sont superbes, de

même que ceux de Vevey-Montreux. On n'y mélange pas les activités, ce sont des promenades et ces lieux ne servent qu'à cela. Je pense qu'à Genève aussi, en matière d'aménagement du bord du lac – qui est un réel problème à résoudre – ce facteur doit être pris en considération.

Pour les amateurs de baignade qui veulent prendre des risques, je rappelle que, de Genève-Plage jusqu'au début de la rampe de Vésenaz, il y a des enrochements sur 2,5 kilomètres qui sont largement utilisés en été. Ce sont des lieux facilement accessibles à bicyclette, en voiture et même à pied, car ils sont situés à quelques minutes de marche du débouché du parc des Eaux-Vives sur le quai, pour prendre un point de repère. Si certains apprécient les enrochements, ils en trouvent là suffisamment sous forme naturelle sans qu'il faille en aménager en pleine ville.

Je reprends donc là où j'ai commencé, c'est-à-dire les trois questions à se poser. Ce projet est-il important? Pour le moment, du côté libéral, nous pensons que non. Est-il nécessaire? Nous répondons que non, en raison de l'offre surabondante de lieux de baignade existants que je viens de rappeler. Est-il urgent? Certainement pas. Par conséquent, le groupe libéral n'entrera pas en matière sur la motion M-449.

M. Guillaume Barazzone (DC). Je voudrais m'exprimer sur la question du besoin: je crois qu'il est nécessaire et urgent d'aménager Baby-Plage, même si, évidemment, on peut recenser toutes les plages du canton et dire qu'en fin de compte il y a les bains des Pâquis et que cela suffit... En l'occurrence, l'aménagement à réaliser est assez simple. Monsieur Schweingruber, vous avez parlé de 500 mètres de rade à aménager, mais je ne crois pas que l'on doive aller aussi loin. On peut imaginer qu'il y ait, à deux ou trois endroits sur toute cette longueur, un accès à l'eau, avec éventuellement quelques planches pour pouvoir y déposer une ou deux des chaises longues chères à M. Tornare.

Je crois que les gens attendent la réalisation de la motion M-449; il suffit de voir le nombre de personnes qui fréquentent les lieux l'été, que ce soit les patineurs à roulettes, les promeneurs, les pique-niqueurs, tous les habitués de Baby-Plage, où les genres se mélangent déjà. Et puis, on peut tester ce que propose cette motion, pour essayer de voir si cela fonctionne. Il est vrai que l'on peut se demander si ces claies vont résister en hiver, quand le lac est déchaîné, mais nous pouvons en tout cas essayer d'en installer à certains endroits pour favoriser l'accès à l'eau et la baignade.

M^{me} Virginie Keller Lopez (S). Monsieur le président, vous transmettez à M. Schweingruber que j'irai volontiers me promener avec lui un de ces jours au

Motion: Baby-Plage

bord du lac d'Annecy. Annecy, c'est merveilleux: le centre-ville a toutes les caractéristiques de n'importe quel centre-ville, il est plein de voitures, de magasins, d'animation, comme les gens de droite aiment... Et puis, tout à coup, il y a une grande esplanade verte jusqu'au lac: la plage. Tous les jours, y compris le samedi et le dimanche, les promeneurs, les baigneurs, ceux qui font du patin à roulettes, les familles endimanchées qui sortent de la messe sont là, au centre de la ville! Cet endroit est magnifique et offre vraiment une qualité de vie merveilleuse, parce que, tout en étant dans un centre urbain, les gens profitent pleinement du site naturel qu'ils ont la chance d'avoir.

Je trouve vraiment dommage qu'à Genève le même site soit si mal aménagé, alors qu'on pourrait le valoriser tellement mieux. Je me réjouis donc vraiment, Monsieur Schweingruber, de vous emmener vous promener et vous baigner au lac d'Annecy un de ces jours...

M. Damien Sidler (Ve). J'interviens rapidement pour dire à M. Schweingruber que, s'il y a effectivement beaucoup de plages à Genève, Baby-Plage a l'avantage d'être située au centre-ville et de remplir pour les Eaux-Vives une fonction relativement identique à celle des bains des Pâquis pour les habitants du quartier du même nom. Il s'agit d'une plage où on peut aller faire trempette à la pause de midi ou en sortant de l'école, quand on n'a qu'une demi-heure ou trois quarts d'heure à passer au bord du lac.

Face aux enrochements que vous mentionnez, Monsieur Schweingruber, Baby-Plage a d'autres avantages: il y a des toilettes, un parking à vélos, des douches... Elle est donc déjà relativement bien équipée, et il suffirait de faire très peu pour la rendre parfaitement agréable.

Et quand vous parlez d'une longueur de 500 mètres à équiper de claies en bois, vous faites des projections qui ne figurent pas dans la motion M-449. Nous n'avons jamais eu cette ambition, Monsieur Schweingruber! Si vous lisez bien, vous verrez que nous avons écrit: «...jusqu'à l'actuelle limite de baignade», laquelle se trouve à peu près à 50 mètres de Baby-Plage. Notre idée consiste donc à délimiter juste cette zone triangulaire.

Le problème de Baby-Plage, ce sont les platanes qui s'y trouvent et qui n'ont volontairement pas été entretenus; ils sont immenses, magnifiques, mais leur ombre tombe pile sur la plage, ce qui fait que les personnes qui aimeraient bronzer doivent vraiment, à partir de 14 h, se battre pour avoir un coin au soleil, car toute la plage est à l'ombre; le seul endroit au soleil est le dépôt des poubelles! On pourrait donc réaménager un peu cet espace pour le rendre plus convivial, ce qui, à mon avis, ne serait vraiment pas un problème.

M. Christian Zaugg (AdG/SI). La motion M-449 est tout à fait intéressante et nous la soutiendrons sans aucune réserve. Nous estimons qu'il s'agit là d'un très bon projet, car Baby-Plage ne suffit plus, et nul doute que la réalisation, un jour, d'une grande plage publique au bout du quai des Eaux-Vives fera plaisir à de nombreuses familles. Bravo pour la bonne idée, et les motionnaires pourront compter sur notre appui pour mener ce projet à son terme!

M. René Winet (R). Au nom de mon groupe, lui aussi un peu réticent face à ce projet, j'aimerais rappeler deux ou trois points. Tout d'abord, Madame Keller Lopez, je crois que...

M^{me} Virginie Keller Lopez (S). Vous pouvez aussi venir avec moi à Annecy!

M. René Winet. Oui, volontiers! Mais j'aimerais souligner que le lac d'Annecy n'a pas la même configuration ni les mêmes mouvements écologiques que le lac Léman, Madame! Le Rhône qui entre, qui sort, les montagnes, tout cela, vous ne le trouvez pas au lac d'Annecy, et vous savez très bien que le Léman est beaucoup plus dangereux. Ce que les motionnaires aimeraient installer aux Eaux-Vives n'est pas un petit aménagement, mais quelque chose de gigantesque! Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, n'oubliez pas l'aspect de la sécurité, de la santé publique; il faut réfléchir à de nombreuses questions à ce sujet. Pourquoi le Conseil administratif, jusqu'à présent, n'a-t-il pas fait une proposition pour cet endroit? Tout simplement parce que l'on ne peut pas présenter un petit projet à l'échelle d'une association qui le gèrerait. Je crois qu'il s'agit quand même d'une perspective beaucoup plus importante qu'un simple petit aménagement de Baby-Plage.

En outre, le groupe radical attend avec beaucoup d'impatience la proposition du Conseil administratif suite à cette motion, mais, à mon avis, le Canton doit lui aussi donner son aval. La Ville de Genève n'est pas seule à pouvoir faire des propositions, l'Etat doit également être impliqué dans ce dossier. Croyez-moi, l'aménagement que vous aimeriez avoir là n'est pas si anodin que cela, il est beaucoup plus important que vous ne le décrivez.

M. Armand Schweingruber (L). Je dirai juste trois phrases, car nous approchons de la conclusion de ce débat. Tout d'abord, je voudrais remercier M^{me} Keller Lopez de l'estime qu'elle semble me porter malgré nos différences de couleur politique; j'y suis très sensible, je tiens à ce qu'elle le sache!

Je répète que, si des objets qui n'ont rien à y faire se trouvent à Baby-Plage, rien n'est plus simple que de les évacuer. En outre, je reprends, pour la souligner, une des objections que j'ai énoncées tout à l'heure: ces enrochements me paraissent présenter objectivement un danger non négligeable; pour un «bronzoir», ils suffisent certainement, mais pour la baignade, on peut faire des réserves sur le plan de la sécurité.

M. Eric Ischi (UDC). Je serai bref, comme toujours. Je crois que tous ceux qui ont la possibilité de fréquenter Baby-Plage l'apprécient, et je serais d'avis – de même que mon groupe, je crois – que ce qui existe déjà soit maintenu, voire amélioré quant aux conditions d'hygiène et de propreté. M. Sidler a dit qu'il y avait des douches et des W.-C., mais je souhaiterais quant à moi que ces édicules soient bien entretenus.

En revanche, en ce qui concerne l'agrandissement de Baby-Plage, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, n'oubliez pas que, si les quais appartiennent à la Ville, les rives relèvent de l'Etat. Une des conditions de base pour la réalisation de cette motion est donc de voir dans quelle mesure l'Etat serait disposé à accepter ce genre d'agrandissement, même jusqu'à la limite de la baignade.

Un dernier point nous fait douter du bien-fondé de cette motion; il s'agit de la possibilité de laisser une association gérer Baby-Plage. Si une telle éventualité se réalise, soyons bien conscients qu'elle débouchera inmanquablement sur une demande de subvention. Dans ces conditions, je préfère, pour ma part, que cette plage reste libre, ouverte à tous, sans être gérée par qui que ce soit.

M. Manuel Tornare, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, Genève a perdu ses accès ludiques au lac au XIX^e siècle, suite aux interventions du général Dufour, qui voulait protéger la cité contre le lac et ses aspects parfois dévastateurs. Ainsi, les habitants des immeubles qui bordent les quais, aux Eaux-Vives et aux Pâquis, le savent: quand il y a des périodes continues de pluie, les caves sont souvent inondées. J'habite au 5, rue Merle-d'Aubigné, et je peux vous dire qu'il y a très souvent 30 centimètres d'eau dans ma cave. Après cette action protectrice du général Dufour, seuls sont restés intacts quelques mètres carrés de sable – pas beaucoup – autour de la rade, dont Baby-Plage.

M. Ischi a raison de dire que cet espace appartient à l'Etat. Depuis 1940, il est géré et entretenu par le Service des espaces verts et de l'environnement (SEVE) et le département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, que dirige

actuellement Christian Ferrazino. Contrairement à ce qu'a dit M. Sidler, les platanes de Baby-Plage ne sont pas négligés, même s'ils ne sont pas non plus «mas-sacrés», comme ceux des quais. A cet endroit, il n'y a pas de servitude et ils sont donc juste entretenus et élagués pour ne pas devenir dangereux. Sachez, Monsieur Sidler, que cela se fait très scrupuleusement en raison des jeux qu'un ancien professeur d'allemand du cycle d'orientation a installé sur les lieux. Je me suis d'ailleurs battu – un petit film a même été réalisé à ce sujet par TV Léman bleu – aux côtés de l'Association des habitants des Eaux-Vives et de la maison de quartier pour que ces jeux soient maintenus, contre l'avis du Canton et de certains conseillers administratifs.

Il faut dire également que l'on ne peut pas comparer Annecy et Genève, notre ami René Winet a raison. Annecy a toujours eu un lac très calme, et cette ville a, depuis le Moyen Age, un rapport avec son lac très différent que celui que nous avons à Genève. Annecy a, dès le Moyen Age et la Renaissance, imité parfois l'architecture de Rome et elle a même implanté des immeubles les pieds dans l'eau. On a d'ailleurs souvent parlé à son propos de «petite Venise de Savoie». Par conséquent, ne comparons pas ce qui n'est pas comparable.

En revanche, nous pouvons faire mieux en suivant l'exemple de Lausanne qui, entre autres grâce à Jean-Pascal Delamuraz quand il était syndic de Lausanne, a aménagé les quais d'Ouchy après l'Expo de 1964 de manière tout à fait convaincante. En effet, aujourd'hui, il y a des restaurants, des théâtres, des jeux pour les enfants et les adolescents, et c'est non seulement une promenade, mais aussi un espace convivial très agréable. Je crois qu'il faut aller dans ce sens à Genève.

J'ajoute encore que Baby-Plage, comme son nom l'indique, est exclusivement destinée aux petits enfants, c'est-à-dire aux bébés et aux enfants. J'ai eu l'occasion d'aller m'y baigner avec une de mes filleules et j'ai constaté que, très souvent, les mères et les pères qui sont là avec leurs petits enfants ne sont pas très contents d'y voir arriver des adultes. Ils insistent sur le fait qu'il y a déjà suffisamment de plages et de piscines pour adultes, et que cet endroit est exclusivement destiné aux enfants, pas seulement pour s'y baigner mais aussi pour s'y reposer. Il faut donc bien, puisque c'est un espace restreint, essayer d'organiser la cohabitation pour éviter que les gens en viennent aux mains...

Contrairement à ce qu'ont affirmé certains, le Conseil administratif n'est pas resté inactif suite à l'acceptation de la motion M-125. Je peux déjà vous dire que, dans l'immédiat, l'opération chaises longues dont a parlé Guillaume Barazzone s'étendra à cet espace. Nous allons mettre des chaises longues à Baby-Plage dès cet été. Comme il faudra bien les ranger pour qu'elles ne soient pas volées ou abîmées pendant la nuit, nous allons tenter une double opération: des jeunes envoyés par la «boîte à boulot» – qui a été lancée par la Délégation à la jeunesse et qui

donne de petits jobs aux adolescents – vont essayer d’assurer la surveillance de Baby-Plage, de faire de la prévention. Il s’agit de faire en sorte que les toilettes, notamment, restent propres et ne soient pas livrées au vandalisme ou aux incivilités.

J’avais proposé au Conseil administratif, pour cet été, un projet dont j’ai parlé la semaine dernière à la commission sociale et de la jeunesse. Il figurait déjà au budget 2004, mais j’ai dû le retirer en raison des restrictions budgétaires que vous connaissez aussi bien que moi. En l’occurrence, c’est un projet que j’avais commandé à deux architectes – la maquette se trouve dans mon bureau et je la présenterai à la commission sociale et de la jeunesse, car je compte remettre ce projet au budget 2005. Il s’agit d’une passerelle qui partirait du sable pour aller à l’endroit où il y avait, jusqu’en 1905 – des photographies le prouvent – des bains en bois, comme on en voit encore à Zurich. Les Zurichois ont été plus intelligents que les Genevois, ils ne les ont pas démolis. La qualité de l’eau à cet endroit, en 2005 comme en 1905, soit cent ans après, est meilleure que vers la grève, car il y a plus de courant. Cette passerelle permettrait aux adultes non seulement de bronzer en s’y allongeant, mais aussi de se baigner dans une sorte de piscine intérieure dans le lac. Cela, rassurez-vous, avec des filets de protection pour éviter que les baigneurs soient emportés par des courants sous-lacustres. Je vais donc remettre ce projet à l’étude pour 2005.

A propos de l’aménagement des quais, vous savez que nous avons mis en place la Délégation au mobilier urbain, présidée par notre collègue Christian Ferrazino et dont M. Hediger, en tant que responsable du domaine public, et moi-même, en tant que responsable du SEVE, faisons partie. Le projet de réaménagement général des quais prévoit entre autres de valoriser Baby-Plage et de remplacer cette sorte de boiton où l’on vend des glaces et qui est vraiment très inesthétique. Comme vous, Monsieur Barazzzone, je trouve qu’il faut encore améliorer le projet de M. Lopreno, dont la photographie est parue dans la *Tribune de Genève* et qui est à mon sens un peu trop rigide et pas forcément très esthétique. Je crois que son auteur en est conscient et qu’il faudra améliorer l’esthétique de ce projet en écoutant les idées des uns et des autres, donc aussi les vôtres, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux. Il faut que ce ne soit pas trop triste, comme le laissent craindre les photos que nous avons vues jusqu’à présent. Cela dit, je répète que le concept global de réaménagement des quais englobera Baby-Plage.

Je terminerai en répondant à ceux qui disent que le Conseil administratif ne fait rien sur les quais. Je ne veux pas faire cocorico, mais je rappelle quand même que mon département a commencé la revalorisation des massifs floraux de certains parcs, de l’horloge fleurie. Vous avez peut-être vu que nous sommes aussi en train de refaire les massifs floraux sur la rive droite. Je m’étonne que les Verts

nous accusent de ne rien faire car, l'autre jour, lors de la séance du 11 mai, c'est bien un conseiller municipal Vert qui m'a posé une question orale au sujet d'un projet de buvette à l'orangerie du parc Mon-Repos. Il s'agit en effet, pendant les trois mois d'été, de faire une expérience en y installant une buvette pour les jeunes, afin qu'ils puissent prendre un verre le soir, à l'écart des habitations, comme cela se fait à la terrasse installée près des bains des Pâquis. Certains tenanciers sont un peu jaloux et font du lobbying auprès du Conseil municipal, mais j'estime que ce projet va dans le bon sens, comme vous le verrez. Sachez, Monsieur Barazzone, que j'aimerais bien pouvoir donner quelques coups de fouet, dans cette ville de Genève, pour que nous soyons un peu plus imaginatifs, à l'image de certains maires en France et ailleurs; mais, vous savez, la pesanteur calviniste existe bel et bien...

Mise aux voix, la motion est acceptée par 38 oui contre 13 non (1 abstention).

Elle est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

- traiter la motion M-125 de manière indépendante des autres projets concernant la rade;
- tenir compte des invites suivantes déjà proposées dans la motion M-125, soit:
 - prolonger la plage le long de la rive ensoleillée en direction de la Nautique jusqu'à l'actuelle limite de baignade, par exemple au moyen de claies recouvrant les enrochements existants;
 - restituer à la plage la partie (ensoleillée) utilisée actuellement par le dépôt de déchets organiques et trouver un autre endroit pour ce dernier;
 - étudier toute solution bénéfique à la qualité de l'eau de la plage;
 - étudier la possibilité de confier la gestion de cette plage à une association;
- déposer un projet et une demande de crédit dans les plus brefs délais.

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

9. Propositions des conseillers municipaux.

Le président. Nous avons reçu le projet d'arrêté PA-51, de *MM. Eric Fourcade, Patrice Reynaud, Sylvain Clavel, Pascal Rubeli, Marc-André Rudaz, Pierre Maudet et Guy Mettan*: «Questions et réponses pour tous», ainsi que les motions suivantes:

- M-468, de *MM. René Grand, Olivier Coste, Jean-Pierre Oetiker, M^{mes} Nicole Bobillier, Catherine Gaillard-Iungmann, Gisèle Thiévent, Liliane Johner, Marie-Thérèse Bovier, Nelly Hartlieb et Claudine Gachet*: «Informons mieux les candidats à la naturalisation»;
- M-469, de *MM. Guillaume Barazzone, Guy Mettan, Lionel Ricou, Didier Bonny, Jean-Charles Lathion et M^{me} Alexandra Rys*: «Pour plus d'espaces verts sur la plaine de Plainpalais»;
- M-470, de *M^{mes} Virginie Keller Lopez, Monique Cahannes, Sarah Klopmann, MM. Mathias Buschbeck et Pierre Rumo*: «L'aménagement du triangle de Villereuse avant la fin du troisième millénaire»;
- M-471, de *MM. Lionel Ricou, Guy Mettan, Jean-Charles Lathion, Didier Bonny, Guillaume Barazzone et M^{me} Alexandra Rys*: «Parc des Acacias: à quand un parc propre et accueillant?»

10. Interpellations.

Néant.

11. Questions écrites.

Le président. Nous avons reçu la question écrite QE-149, de *M. Roman Juon*: «Apprendre à voir l'architecture».

Séance levée à 22 h 45.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif	6758
2. Communications du bureau du Conseil municipal	6758
3. Motion de MM. François Sottas, Christian Zaugg, Michel Ducret, Alain Dupraz, Pascal Rubeli, Alain Comte, M ^{mes} Alexandra Rys, Sandrine Salerno et Nicole Valiquer Grecuccio: «Pour un réseau de tramways performant» (M-441)	6758
– Motion de MM. François Sottas, Christian Zaugg, Alain Comte, Alain Dupraz, Olivier Norer, Roberto Broggin, M ^{mes} Nicole Valiquer Grecuccio et Sandrine Salerno: «Pour la présentation des futurs plans de lignes de trams au Conseil municipal» (M-464) ...	6761
– Motion de MM. François Sottas, Christian Zaugg, Alain Comte, Alain Dupraz, Olivier Norer, Roberto Broggin, M ^{mes} Nicole Valiquer Grecuccio et Sandrine Salerno: «Amélioration de la circulation des trams et des vélos à la rue de Lausanne» (M-465)	6761
– Motion de MM. François Sottas, Christian Zaugg, Alain Comte, Alain Dupraz, Olivier Norer, Roberto Broggin, M ^{mes} Nicole Valiquer Grecuccio et Sandrine Salerno: «Pour le respect de la vitesse commerciale définie par la loi sur le réseau des transports publics» (M-466)	6762
– Motion de MM. François Sottas, Christian Zaugg, Alain Comte, Alain Dupraz, Olivier Norer, Roberto Broggin, M ^{mes} Nicole Valiquer Grecuccio et Sandrine Salerno: «Pour que le pont de la Coulorenière ne soit pas la seule liaison interrue en tram!» (M-467)	6762
4. Motion de M ^{mes} Sarah Klopman, Virginie Keller Lopez et Frédérique Perler-Isaaz: «Des espaces de rencontre, oui; mais sans voitures!» (M-442)	6768
5. Motion de M ^{mes} Gisèle Thiévent, Marie-France Spielmann et M. Roman Juon: «Pour des abonnements TPG à des prix populaires et incitatifs» (M-444)	6772
6. Motion de M ^{me} Sandrine Salerno, MM. Mathias Buschbeck, Roberto Broggin et David Metzger: «Des vélos dans les parcs relais (P + R)» (M-445)	6781

7. Motion de M ^{mes} Nicole Bobillier, Monique Cahannes, Béatrice Graf Lateo, Virginie Keller Lopez, Annina Pfund, Sandrine Salerno, Nicole Valiquer Grecuccio, MM. David Carrillo, Olivier Coste, Gérard Deshusses, Jean-Louis Fazio, René Grand, Roman Juon, David Metzger, Jean-Charles Rielle et Gilles Thorel: «Pour l'adaptation des logements existants aux handicaps» (M-448)	6792
8. Motion de M. Damien Sidler et M ^{me} Virginie Keller Lopez: «Quand Baby-Plage deviendra grande?» (M-449)	6797
9. Propositions des conseillers municipaux	6809
10. Interpellations	6809
11. Questions écrites	6809

La mémorialiste:
Marguerite Conus