MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Trente-neuvième séance – Lundi 20 janvier 2003, à 17 h

Présidence de M. André Kaplun, vice-président

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

Font excuser leur absence: *M. André Hediger,* maire, *M. Alain Comte, Mme Barbara Cramer, M. André Fischer, Mmes Sophie Fischer, Micheline Gioiosa, M. François Henry, Mmes Vanessa Ischi Kaplan, Ruth Lanz, Christina Matthey, Annina Pfund, Bérengère Rosset* et *Alexandra Rys.*

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

CONVOCATION

Par lettre du 18 décembre 2002, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 14 janvier, mercredi 15 janvier et lundi 20 janvier 2003, à 17 h et 20 h 30.

1. Communications du Conseil administratif.

M. Pierre Muller, conseiller administratif. Je prends la parole simplement pour informer le Conseil municipal que M. Ferrazino et moi-même avons pris part à une séance un peu difficile l'autre jour à propos de la Fondation des parkings. Des mesures ont été prises concernant le directeur d'exploitation de cette fondation, et nous suivons actuellement l'évolution du dossier. A ce jour, il n'y a pas de dégâts en ce qui concerne les affaires proprement dites concernant directement la Ville de Genève. Ce dossier est donc sous contrôle par les soins des deux représentants de la Ville de Genève à la Fondation des parkings.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Le président. Chers collègues, j'ai le regret de vous informer que, suite à un décès dans sa famille, M. Comte ne pourra être parmi nous avant 20 h 30 ce soir, au mieux. En votre nom à tous ainsi qu'au mien, je lui présente mes plus sincères condoléances.

Le traitement de la motion M-321 de MM. Roman Juon, Gérard Deshusses et Pierre Maudet, intitulée «Réalisation d'une passerelle Champel-Vessy sur l'Arve», à la demande du chef de groupe du Parti socialiste, est repoussé jusqu'à l'arrivée de M. Roman Juon, actuellement absent. Quant au point suivant, la motion M-322 de MM. Damien Sidler, Gérard Deshusses, Bruno Martinelli, Guy Dossan, Pierre Reichenbach, Didier Bonny et Mme Liliane Johner, intitulée «Pour une glace plus transparente aux Vernets», on me dit que M. Hediger sera des nôtres à 20 h 30. Monsieur Sidler, voulez-vous que nous reportions le traitement de ce point à notre séance de ce soir?

M. Damien Sidler (Ve). Si c'est possible, volontiers, car il s'agit d'un sujet important.

Le président. Nous traiterons donc ce point de notre ordre du jour à la prochaine séance, lorsque M. Hediger sera arrivé.

Le point suivant de notre ordre du jour, l'interpellation I-81 de M. Pierre Maudet, intitulée «Pas de quartier pour l'insécurité!», est également repoussé en attendant l'arrivée de son auteur.

3. Motion de MM. Roman Juon, Gérard Deshusses, René Grand, Jean-Louis Fazio, Roger Deneys, Mmes Nicole Bobillier et Annina Pfund: «Pour épuiser nos ordres du jour, utilisons la mort subite!» (M-323)[1].

PROJET DE MOTION

Considérant:

– que les ordres du jour des séances du Conseil municipal sont devenus interminables;
– que l'administration en est paralysée;
– que les projets et propositions du Conseil administratif sont décidés dans des délais d'une longueur exaspérante,

le Conseil municipal propose à son bureau, pour accélérer les décisions, de prévoir le samedi suivant une session une séance supplémentaire qui devra impérativement se terminer seulement après le vote du dernier point de l'ordre du jour.

M. Gérard Deshusses (S). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, c'était une soirée d'automne, chaude et délicieuse, une soirée au cours de laquelle nous devions travailler ici alors que nous aurions souhaité nous promener au bord du lac, prendre une glace, d'autres une bière… enfin, rêver tranquillement à des choses délicieuses autres que politiques. Mais nous étions ici, avec un ordre du jour pléthorique qui n'en finissait pas et nous palabrions. Au terme de cette longue soirée, nous avons tout à coup quelque peu dérivé dans des réflexions utopiques et nous avons pensé que, comme dans certains parlements européens, nous pourrions imaginer aller jusqu'à l'épuisement, non pas seulement des conseillers municipaux, mais de l'ordre du jour. Nous avons été jusqu'à écrire, en cette soirée délicieuse, une motion demandant la mort subite.

Nous sommes en plein hiver, il fait froid, nous sommes retombés sur terre… Nous retirons cette motion.

Le président. J'en ai pris bonne note. Mais avant votre intervention dans ce sens, Monsieur Deshusses, MM. François, Lyon et Dossan s'étaient inscrits pour avoir la parole. Souhaitent-ils néanmoins s'exprimer? *(Les conseillers municipaux concernés font un signe de dénégation.)* Non, ils se retirent. Ce point de l'ordre du jour est donc annulé.

[1] Annoncée, 1665.

4. Motion de MM. Roger Deneys, Jean-Pascal Perler, Christian Zaugg et Mme Annina Pfund: «Vive l'ONU écomobile!» (M-324)[1].

PROJET DE MOTION

Considérant que:

– la Suisse est officiellement membre de l'Organisation des Nations Unies (ONU);
– Genève accueille, avec plaisir, un important siège de l'ONU;
– une partie des bâtiments de l'ONU sont situés sur le territoire de la Ville;
– de nombreux fonctionnaires de l'ONU utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail;
– une nouvelle ligne de tram rejoindra prochainement la place des Nations;
– la beauté du parc de l'ONU est grandement atténuée par son utilisation comme parking de surface;
– la Ville de Genève encourage les initiatives permettant de diminuer la pollution et d'améliorer la qualité de vie de ses habitantes et habitants,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à mettre sur pied, en concertation avec l'Etat et l'ONU, un concept de mobilité à l'attention des fonctionnaires de l'ONU, visant à favoriser l'utilisation des moyens de transport collectifs ou écologiques.

Préconsultation

M. Jean-Charles Lathion (DC). Le Parti démocrate-chrétien ne votera pas ce projet de motion: non pas parce qu'il s'oppose à l'idée louable de favoriser les transports collectifs, mais parce que ceux-ci existent déjà dans la zone du Palais des Nations Unies. Nous voyons plutôt dans cette motion une nouvelle tentative de restreindre la liberté de déplacement en imposant aux fonctionnaires de l'ONU des moyens qui seront choisis pour eux, à leur place. Si l'on peut comprendre, à la rigueur, que de tels arguments soient présentés pour le centre-ville, on s'étonne que le quartier de l'ONU fasse l'objet d'une cible nouvelle et que l'on entraîne cette organisation dans des tractations dont elle n'a que faire.

Nous nous opposerons donc à ce que nous qualifions de gesticulations politiques. Ne faisons pas des fonctionnaires de l'ONU une caste séparée des citoyens de cette ville et qui nécessiterait un traitement particulier. Personnelle-

[1] Annoncée, 1665.

ment, j'ai de plus en plus de peine à comprendre pourquoi certains, dans ce parlement, s'évertuent à vouloir compliquer la vie de tous ceux qui contribuent à l'essor de Genève, que ce soit sur le plan politique, économique ou touristique. Nous refuserons donc cette motion.

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). Cette motion pose un problème très intéressant par rapport à la structure de Genève. Les contribuables de la Ville de Genève participent activement à la réalisation du tram Cornavin–place des Nations. Il faut donc se poser la question suivante: ne faudrait-il pas faire en sorte qu'ils aient un tarif de tram réduit, pour les inciter à laisser leur voiture et à prendre les transports publics? Je suis sûr que nous arriverions à attirer leur attention de cette manière.

Par contre, j'aimerais vous rappeler un point. A la commission de l'aménagement et de l'environnement, l'année passée, nous avons discuté des zones limitées à 30 km/h avec les services de la police. Beaucoup de questions ont été posées concernant les excès de vitesse et le non-respect de la limitation à 50 km/h. Des spécialistes de la police s'occupant des radars pour le compte de l'Etat de Genève nous ont appris quelque chose qui nous a stupéfiés, nous, les commissaires: à l'avenue de France, il y a un radar et la vitesse de circulation est limitée à 50 km/h. La durée du film du radar permet d'enregistrer 25 véhicules méritant une contravention; après, le film est fini!

Des tests ont été faits; des experts sont restés exactement cinquante-deux minutes près du radar, puis le film était fini. Des voitures passaient alors roulant à 60 ou 70 km/h, et ils n'ont pas pu mettre une seule contravention! Savez-vous pourquoi? C'étaient des voitures aux plaques minéralogiques du corps diplomatique, avec le sigle «CD»! Conducteurs diplômés! Connaissez-vous cela, Monsieur Lathion? Les services de police n'ont donc pas encaissé un franc, parce que les contrevenants étaient exemptés d'amende. Je vous pose donc la question suivante: ne devrions-nous pas mettre un ou deux gendarmes couchés à cet endroit, pour faire un peu ralentir les voitures? Je vous le demande, mais, en tout cas, le problème est là. Le non-respect de la limitation de vitesse montre qu'il y a des gens qui en profitent, les «conducteurs diplômés», ceux qui ont un joli petit «CD» sur leur plaque. Je me demande si nous ne devrions pas ajouter cette inscription «CD» sur nos plaques, ainsi, nous serions exemptés d'amende…

Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, cette motion pose des problèmes et mérite d'être renvoyée en commission, où les services concernés pourraient être auditionnés; nous apprendrions alors un certain nombre de choses. La commission de l'aménagement et de l'environnement a étudié toute l'affaire des limitations à 30 km/h. Ne devrions-nous pas lui renvoyer également cette

motion? Je ne fais plus partie de cette commission, mais cela ne fait rien! Elle pourrait ainsi reposer le problème en fonction des limitations de vitesse à 30 km/h, à 50 km/h, etc.

Rappelons-nous ce qui s'est passé en France sur les autoroutes, où la vitesse est limitée à 130 km/h: trois pompiers ont été tués! Ils roulaient à 150 km/h, alors que dans cet endroit la vitesse était limitée à 80 km/h. Par conséquent, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je dis qu'il faut poser certaines questions et que c'est en commission que nous arriverons à traiter ces problèmes. Je propose donc le renvoi de cet objet à la commission de l'aménagement et de l'environnement. Vous verrez que toute une série d'éléments seront apportés dans ce cadre, alors que, si nous renvoyons cette motion au Conseil administratif, nous aurons une réponse de même pas une page, et laquelle, je vous le demande? Je maintiens donc ma position en faveur du renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement, qui a déjà étudié le sujet.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). J'aimerais d'abord répondre à M. Lyon et lui dire que personne dans notre République n'est en dessus des lois, qui ont vocation à s'appliquer à tout le monde. Cependant, il se peut que, dans notre République comme dans toutes les autres, il y ait des personnes au bénéfice d'immunités pénales, ce qui n'est pas tout à fait la même chose. Il n'y a aucun motif pour lesquels une contravention ne pourrait pas être délivrée à un titulaire d'une immunité pénale. Par contre, effectivement, il n'est pas possible de traduire en justice de telles personnes.

Cela dit, cette motion ne vise pas les personnes au bénéfice d'une immunité pénale, mais les fonctionnaires de l'Organisation des Nations Unies qui, c'est bien connu, dans leur immense majorité – pour ne pas dire la quasi-totalité d'entre eux – ne sont au bénéfice d'aucune immunité, pas même administrative. Je fais cette remarque pour éviter que l'on s'embarque dans un débat tendant à prétendre qu'il existerait des citoyens pour lesquels la loi s'appliquerait différemment que pour les autres.

Toutefois, cette motion est perverse, pour le motif suivant. Contrairement à un usage en vigueur dans tous les parlements politiques du monde, je l'espère – à part, probablement, dans le Soviet suprême de la belle époque – cette motion tend moins à atteindre un objectif qu'à clouer un groupe de citoyens au pilori. Cela se retrouve jusque dans son titre, qui sous-entend clairement que le mal viendrait de l'ONU. Dans cette hypothèse, je me demande pourquoi le Conseil municipal avait voté en son temps une résolution unanime pour recommander à la population de Genève de voter une adhésion à l'ONU, alors que tout le mal viendrait de là. C'est une méthode de travail scandaleuse.

Au Conseil municipal, nous pouvons avoir des objectifs politiques. En termes d'objectifs politiques, nous pouvons avoir des objectifs quantitatifs ou qualitatifs, mais en aucune circonstance nous ne pouvons nous permettre de dire que tel groupe de personnes est composé de gens qui sont dans le juste et tel autre de gens qui sont dans le faux. La vie est un peu plus complexe que cela. Je suis convaincu que, si vous faites des statistiques concernant l'usage des transports publics par les fonctionnaires des Nations Unies, vous serez étonnés de constater que, certainement, la population d'usagers dans ce cadre est semblable à celle de l'ensemble de la ville, si ce n'est supérieure, et cela pour un motif fort simple: les fonctionnaires des Nations Unies habitent, pour beaucoup d'entre eux, dans des cités comme Meyrin et autres.

D'autre part, il est notoire que, quand on veut fustiger quelques limousines portant sur leur plaque l'inscription «CD», on oublie que l'ensemble du personnel des Nations Unies ou du personnel diplomatique à Genève vit dans une situation de précarité qui mériterait peut-être davantage que l'on y envoie nos services sociaux plutôt que l'on se préoccupe de ses moyens de transport.

Alors, de grâce, ne voyons pas le monde en rouge et en noir, comme vous entendez le faire! Admettez que chaque être dispose de raison. Vous obtiendrez peut-être de meilleurs résultats en accroissant le caractère raisonnable de l'usage des transports publics, mais jamais, au grand jamais, en clouant au pilori une certaine population qui, au demeurant – j'en suis convaincu – fait partie des grands usagers des transports publics.

M. Jean-Marie Hainaut (L). L'intervention de Jean-Marc Froidevaux donne une illustration extrêmement pertinente de ce qu'il faut penser de cette motion. J'ajouterai simplement un point. On nous parle ici de l'élaboration d'un concept de mobilité, mais je crois savoir que c'est précisément dans ce quartier que l'on fait actuellement beaucoup en termes de mobilité, je ne veux pas dire au détriment, mais en tout cas aux dépens de la majorité de la population genevoise. Je m'interroge alors sur ce que l'on pourrait avoir comme concept plus avancé de mobilité que le fait d'amener, dans la région directement concernée par les institutions de l'ONU, la nouvelle ligne actuellement en construction.

Ce que je crois, quant à moi, c'est que l'on voit dans cette motion avancer l'argumentation vers laquelle nous allons nous diriger dans quelque temps: il ne suffira plus d'avoir les infrastructures, encore faudra-t-il contraindre les gens à les utiliser. Cela est absolument contraire à tout ce que nous avons toujours défendu en termes de libre choix des transports. Pour cette raison, et également pour celles évoquées précédemment par Jean-Marc Froidevaux, nous nous opposerons à cette motion.

M. Alain Fischer (R). Le groupe radical adoptera la même position que le groupe libéral. Il est vrai que les fonctionnaires internationaux pourraient utiliser le train ou le tram, mais le problème, malheureusement, c'est qu'ils ne viennent dans de nombreux cas pas de Genève quand ils se rendent à leur travail, car ils n'y trouvent pas de logement. Ils viennent donc souvent du canton de Vaud, voire d'un peu plus loin. Il faudra donc quand même penser à élargir le réseau des transports pour ces personnes. Certains me diront qu'il y a le tram, le train, le RER… mais le RER ne fait pas tout!

J'ajouterai que les Nations Unies servent aussi au transport de malades, à assurer un service d'ambulances sur le terrain; dans ces cas-là, je pense que personne n'est opposé aux véhicules motorisés. Pour toutes ces raisons, nous refuserons simplement l'entrée en matière sur cette motion.

Mise aux voix, la prise en considération de la motion est acceptée par 26 oui contre 22 non (3 abstentions).

Mis aux voix, le renvoi de la motion à la commission de l'aménagement et de l'environnement est refusé à la majorité.

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à mettre sur pied, en concertation avec l'Etat et l'ONU, un concept de mobilité à l'attention des fonctionnaires de l'ONU, visant à favoriser l'utilisation des moyens de transport collectifs ou écologiques.

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

Le président. M. Roman Juon étant arrivé, comme convenu, nous allons traiter la motion M-321.

5. Motion de MM. Roman Juon, Gérard Deshusses et Pierre Maudet: «Réalisation d'une passerelle Champel-Vessy sur l'Arve» (M-321)[1].

PROJET DE MOTION

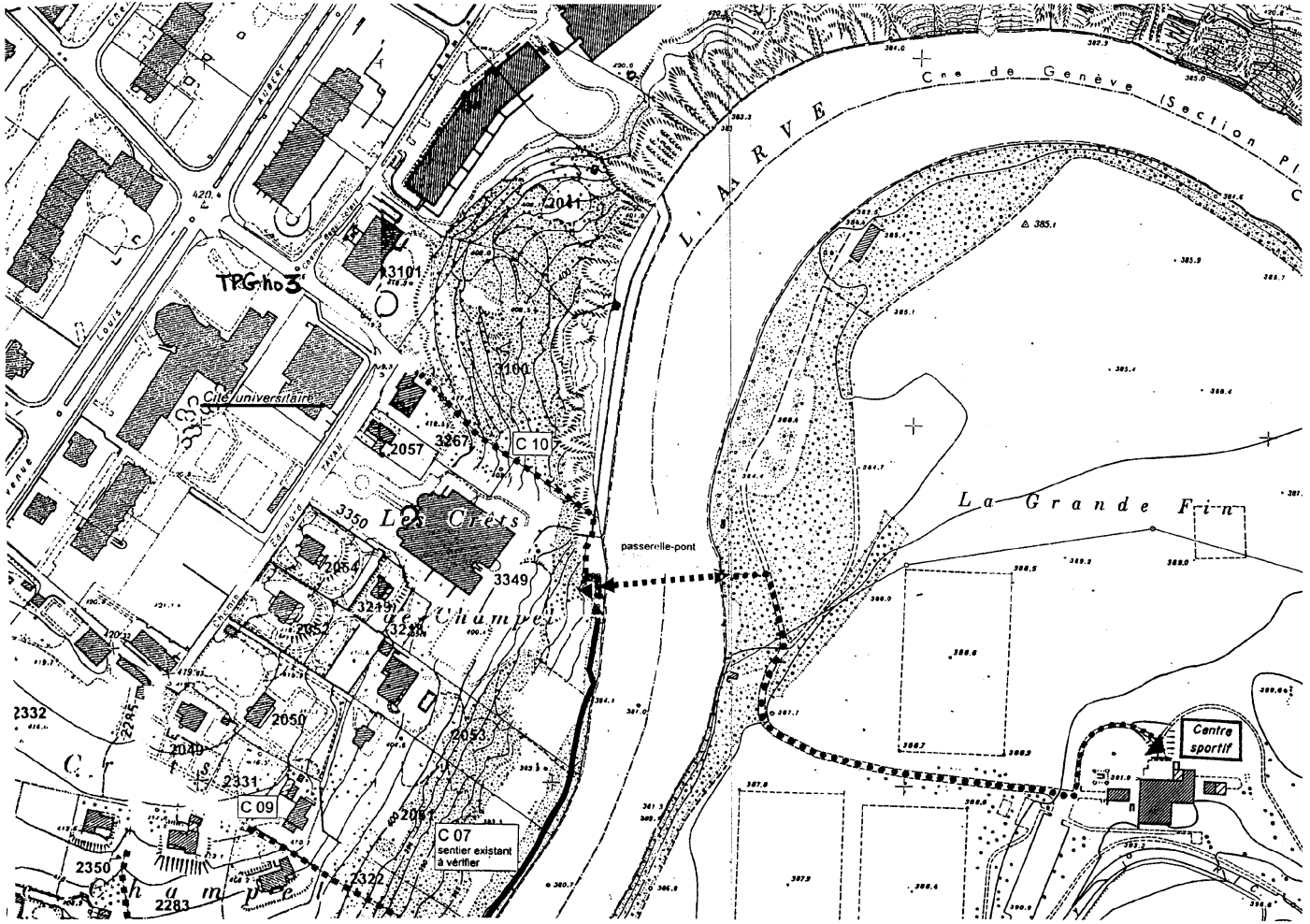
Considérant que la réponse du Conseil administratif du 17 janvier 2001 à la motion M-7, intitulée «Cheminements piétonniers à Champel», traite de la traversée de l'Arve sans empressement, alors que les piétons et les joggeurs venant de Vessy n'ont pas d'autres solutions que la pénible montée de la route du Bout-du-Monde polluée au maximum,

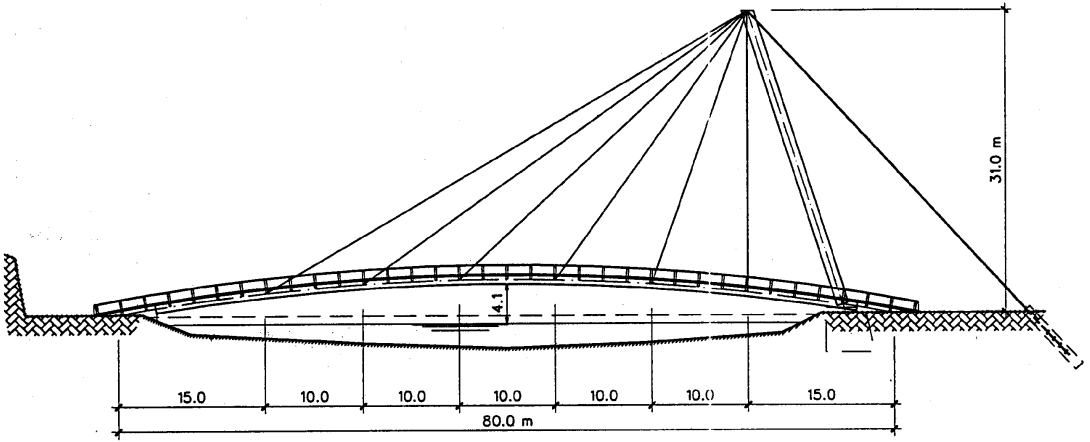
le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'engager dans les plus brefs délais les études nécessaires à la réalisation de la traversée de l'Arve et de présenter une demande de crédit de construction.

Cette traversée permettra de relier l'arrêt du bus N° 3 au centre sportif de Vessy et de diminuer le trafic automobile dans la région de ce centre.

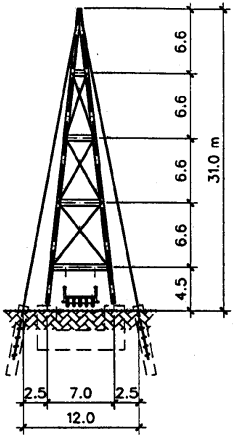
Annexes: deux plans

[1] Annoncée, 691.

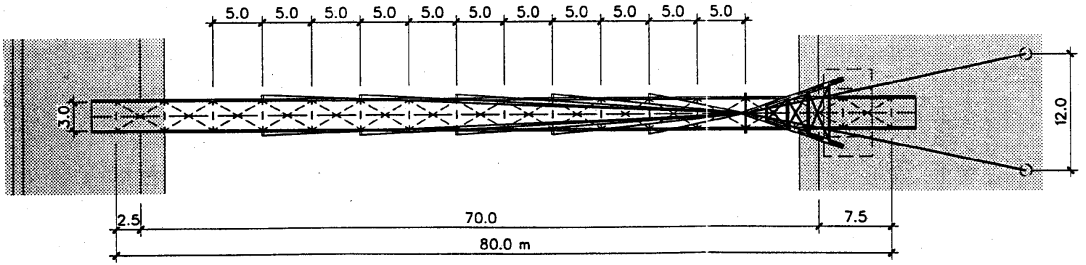

TPG ho3
Cité universitaire
C 10
C 09
C 07
sentier existant
à vérifier
passerelle-pont
Centre
sportif
L'Arve
Cne de Genève (Section Pl
La Grande Fin
Les Crêts
Les Champrei
Champ
2041
3101
3100
2057
3267
3350
2054
3349
3249
3223
2050
2049
2053
2331
2332
2350
2283
2322
2264



ELEVATION 1:500



PROFIL 1:500



M. Roman Juon (S). Chers collègues, je pense que vous situez tous le sujet de cette motion. Il s'agit du site de Vessy et d'y relier la cité universitaire, c'est-à-dire l'arrêt du bus N° 3 ou N° 11, en traversant l'Arve par une passerelle. Comme vous avez certainement pu le constater, la route du Bout-du-Monde est remplie de sportifs, de coureurs, qu'ils soient vieux, jeunes, étudiants, etc., qui souffrent et peinent dans les montées; mais surtout, il y a un trafic automobile incroyable, et ce n'est pas comme cela qu'on se fait une santé.

Une telle motion vise à trouver un autre moyen d'accès au centre sportif de Vessy, qui est fort fréquenté et où beaucoup trop de citoyens et de citoyennes se rendent en véhicule automobile plutôt qu'avec les transports en commun. Cela permettrait donc de relier ce lieu par les transports en commun, et j'ai déjà parlé tout à l'heure des bus N° 11 et N° 3. Les services du département dirigé par M. Ferrazino ont planché sur ce projet dans le cadre des aménagements piétonniers, donc ce n'est pas une première que nous faisons avec cette motion, nous ne découvrons rien, mais nous la présentons pour promouvoir ce projet, afin qu'il ne prenne pas trop de retard et que l'on se donne les moyens de le réaliser.

Nous avons fait appel à l'ingénieur Thomas Büchi, que vous connaissez tous; c'est la raison pour laquelle nous avons associé à cette petite motion M. Pierre Maudet, qui y représente son parti par sympathie. M. Thomas Büchi nous a donné des prix issus de l'étude du projet qu'il a élaboré et qui figure en annexe de la motion. En effet, dans une motion, pour être sérieux, il ne faut pas dire «il n'y a qu'à», mais préciser à combien reviendrait un projet. Nous avons nous-mêmes été très surpris, mes collègues motionnaires et moi-même, ainsi que l'ingénieur, car le coût oscille entre 700 000 et 900 000 francs, uniquement pour la passerelle et ses butées, c'est-à-dire ses fondations. Cette passerelle mesure 3 mètres de large, elle serait accessible uniquement aux piétons et aux cyclistes qui poussent leur vélo. Elle n'est donc pas si chère que cela.

Les accès pour descendre depuis la cité universitaire jusqu'à la passerelle coûteraient environ 100 000 francs, mais il est clair qu'il doit y avoir des accords avec les propriétaires des terrains concernés. Néanmoins, à mon avis, cela se situe en limite de propriété et la passerelle peut être construite de manière très discrète. On pourrait par exemple imaginer d'y mettre des tunnels de verdure.

Voilà pourquoi nous avons estimé que c'était là une occasion de réaliser un projet déjà connu et de passer à son exécution. C'est la raison pour laquelle nous vous demandons de soutenir notre motion et de la renvoyer au Conseil administratif, afin qu'il étudie ce petit dossier.

M. Pierre Maudet (R). Je voudrais juste préciser, suite aux propos du préopinant, que je ne représente personne dans cette affaire, ni le Parti radical

ni M. Büchi. Je suis simplement un ancien habitant du secteur de Champel-Florissant-Malagnou qui apprécie de se balader sur les berges de l'Arve et qui pense que cette passerelle pourrait renforcer le caractère pittoresque de cette balade. Je n'ai donc point d'intentions particulières et je ne vais pas faire de déclarations vengeresses antivoitures contre celles et ceux qui pourraient se rendre en automobile au centre sportif de Vessy pour y faire du sport. Je suis poussé simplement par l'envie – que je crois partager avec les deux autres motionnaires – de valoriser encore davantage ce site, de favoriser son accès aux sportifs et aux promeneurs. Je pense que, par le biais de ce type de passerelle, nous pouvons le faire tout à fait favorablement. Je crois qu'il était utile que j'apporte cette précision.

Préconsultation

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je m'exprimerai très brièvement, dans la mesure où le motionnaire lui-même, M. Juon, a indiqué en présentant sa motion que celle-ci n'était pas nécessaire, puisque le département que je dirige travaillait déjà sur le sujet. Je ne peux que confirmer ses propos, d'autant plus que, lorsque le Conseil municipal a pris connaissance du projet de densification de la zone villas du plateau de Champel – l'une des dernières situées sur notre territoire municipal, d'ailleurs – il a clairement été indiqué, y compris à la commission de l'aménagement et de l'environnement qui traitait de ce dossier, qu'il existait un certain nombre de servitudes pour permettre le cheminement piétonnier entre le centre sportif de Vessy et le plateau de Champel.

Je répète donc ici, Monsieur Juon, puisque l'occasion m'en est donnée par votre motion – mais je ne serai pas long, parce que je crois que le travail doit se poursuivre au sein de la commission – que le problème n'est pas tant le coût de cette passerelle. Chacun sait que la passerelle n'est pas très chère en soi. J'apprécie beaucoup M. Büchi, comme tout autre ingénieur, et ses dessins sont certainement tout à fait pertinents. Le problème est de savoir, une fois qu'on a traversé l'Arve, où l'on va pouvoir passer pour accéder au plateau de Champel. Vous ne pouvez pas traverser les différents jardins privés qui s'y trouvent en ce moment. Il y a donc un problème de servitudes qu'il convient de régler, ce que M^me^ Wiedmer-Dozio a clairement indiqué aux membres de la commission de l'aménagement et de l'environnement.

Si vous voulez reprendre ce dossier à la lumière de ces nouveaux dessins, vous pouvez tout à fait renvoyer cette motion à cette commission, qui connaît déjà ce dossier et qui pourra donc l'intégrer dans le cadre de l'étude qu'elle a déjà effectuée. Voilà ce que je tenais à dire, Monsieur le président.

M. Christian Zaugg (AdG/SI). Pour les raisons indiquées par M. Ferrazino, nous demandons le renvoi de cette motion à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

M. Damien Sidler (Ve). Nous, les Verts, accueillerons également cette motion de manière favorable et nous proposerons aussi son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement, d'autant plus que nous y avons renvoyé il y a peu la motion M-312 demandant de se soucier un peu des impacts que pourraient avoir certains développements urbains sur la faune autour de la ville. Je pense que cette passerelle est un exemple concret à étudier sur ce plan. Le but est de créer des liaisons piétonnes qui la rejoignent dans des zones relativement sensibles, voire même, actuellement, exemptes du passage de personnes humaines. Je pense qu'il sera intéressant, à la lumière de la motion que nous avons déposée concernant la faune, d'étudier celle que l'on nous présente ce soir à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

M. Gérard Deshusses (S). Les motionnaires accepteront tout à fait le renvoi de cet objet à la commission de l'aménagement et de l'environnement. Nous remercions M. Ferrazino de ses propos et nous sommes sûrs qu'il aura à cœur de résoudre au plus vite les problèmes de servitudes qu'il rencontre encore dans ce dossier.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Le renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement, c'est pour le plaisir de faire des rapports. En effet, le principe, l'image de cette passerelle figuraient dans le plan piétonnier qui, si je m'en souviens bien, a été admis par le Conseil municipal. Aussi, en ce qui concerne l'image, elle est acquise. En ce qui concerne le plan des servitudes, il a déjà été traité à la commission de l'aménagement et de l'environnement et il reviendra dans le rapport ayant trait à la densification de la zone qui se situe sous le plateau de Champel, que l'on peut appeler «Val-Fleuri».

Le travail a déjà été fait à la commission concernée. Par conséquent, nous sommes tous d'accord pour réaliser la passerelle dont il est question ici. Nous connaissons cependant les problèmes inhérents à ce projet, nous savons que l'accès tel qu'il est dessiné sur la présente motion est impossible, qu'il nous faut passer entre le groupe de villas à réaliser du côté des parcelles de Val-Fleuri, qu'un projet à long terme – ou en tout cas à moyen terme; on ne sait plus très bien ce que signifient ces expressions aujourd'hui – est à établir. Nous allons faire sur cette motion un rapport où l'on pourra sans aucun doute effectuer un copié-collé à partir du rapport attendu concernant la réalisation de la zone 04 dans ce secteur.

C'est la raison pour laquelle les libéraux diront non à cette motion, mais pas parce qu'ils s'opposent au projet de passerelle qui est d'ores et déjà acquis pour tout le monde. Nous savons qu'il va se faire; il ne présente aucun scoop et il est prévu dans le plan piétonnier, à la réalisation duquel nous connaissons l'obstination du Conseil administratif. A l'égard de cette partie-là dudit plan, personne ne lui donne tort; ce projet se fera, avec ou sans notre vote, raison pour laquelle nous, libéraux, proposons de passer à un autre point de notre ordre du jour et de ne pas surcharger davantage, avec cette motion, une commission qui est déjà particulièrement occupée, à ma connaissance.

Mis aux voix, la prise en considération de la motion et son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement sont acceptés à la majorité (opposition des libéraux et 1 abstention des radicaux).

6. Interpellation de M. Pierre Maudet: «Pas de quartier pour l'insécurité!» (I-81)[1].

M. Pierre Maudet (R). Je vous remercie, Monsieur le président, de me donner maintenant la parole sur cet objet situé plus tôt dans notre ordre du jour ce soir, à un moment où je n'étais pas encore présent. Je ne ferai pas de polémique aujourd'hui pour parler d'insécurité, mais je tiens juste, à la suite de l'important travail réalisé il y a deux ans par la commission sociale et de la jeunesse à propos de la place des Volontaires, à vous faire part du souci que le problème rencontré sur cette place ne se répercute dans d'autres quartiers.

J'aimerais, à cet égard, c'est le cœur de mon interpellation, connaître la position du Conseil administratif et, dans l'idéal, de la personne censée s'occuper de la sécurité en Ville de Genève – mais je crois qu'elle n'est pas là ce soir – concernant la politique cantonale en matière d'assignation territoriale, en particulier cette politique qui veut que l'on pourchasse dans un certain secteur les dealers notamment et toutes celles et ceux qui se rendent coupables de déprédations, vandalisme et autres, liés en particulier à des problèmes de drogue.

Je souhaite connaître la position du Conseil administratif à ce sujet, pour savoir s'il n'estime pas qu'il y a un certain risque à repousser de quartier en quartier cette délinquance et cette criminalité. J'en veux pour preuve, depuis quelques semaines ou quelques mois, l'évolution de l'atmosphère régnant dans le quartier des Pâquis, à laquelle m'ont rendu attentif des habitants, mais aussi des collègues

[1] Annoncée, 691.

présents dans cette enceinte. Il s'agit en particulier de la rue du Prieuré, où la situation semble être une conséquence directe de la fermeture de certains espaces à la gare de Cornavin.

Ma question – et j'espère que l'un des trois conseillers administratifs présents pourra y répondre – est la suivante. Premièrement, quelle est l'attitude du Conseil administratif par rapport à la politique du Conseil d'Etat sur les assignations territoriales et comment l'envisage-t-il?

J'ai une deuxième question: qu'a entrepris concrètement le Conseil administratif, depuis la parution du rapport R-39 A de la commission sociale et de la jeunesse dont la conclusion, sous la forme de la motion M-264, avait été, je vous le rappelle, acceptée à l'unanimité au-delà de tous les clivages partisans, pour tenter de résorber par différents moyens – pas seulement répressifs, mais aussi préventifs et d'aide – cette criminalité galopante, en tout cas à l'époque, sur le territoire de la ville de Genève?

M. Manuel Tornare, conseiller administratif. Nous répondrons ultérieurement à M. Maudet. En effet, nous avons demain une réunion importante avec les conseillers d'Etat M. Unger et M[me] Spoerri, et ces sujets sont à l'ordre du jour.

7. Motion de MM. Roger Deneys, Bruno Martinelli, Alain Gallet et M[me] Annina Pfund: «Vroum, vroum… mais il y a scooters et scooters…» (M-325)[1].

PROJET DE MOTION

Considérant:

– que le scooter rencontre un succès indéniable auprès des automobilistes lassés des embouteillages et d'autres problèmes de stationnement;
– que, à défaut de résoudre actuellement les problèmes de pollution et de bruit, le scooter offre néanmoins l'avantage de l'encombrement réduit;
– qu'il existe non seulement des scooters à essence, mais également des scooters électriques qui ne consomment pas de carburant fossile et qui font beaucoup moins de bruit;

[1] Annoncée, 1665.

– que le Canton de Genève prétend de son côté favoriser l'achat de voitures «écologiques» sans que la pertinence de cette mesure puisse être exactement vérifiée;
– que d'autres villes suisses romandes ont de leur côté décidé de subventionner l'achat de scooters électriques;
– que l'absence de subventions pour de tels scooters électriques rend pour ainsi dire impossible leur acquisition à Genève;
– que Genève produit de l'électricité,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à proposer, si possible en collaboration avec l'Etat, un système de subvention à l'achat de scooters électriques en lieu et place de scooters à essence.

M. Alain Gallet (Ve). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, comme vous vous en souvenez sans doute, une première motion concernant les scooters, la M-256, a été renvoyée au Conseil administratif le 13 mars 2002, lui demandant de réaliser une étude sur la gestion de ce mode de transport motorisé privé. Voilà donc une autre motion, la M-325, qui parle, elle, plus précisément, de la question des scooters électriques.

En ce qui nous concerne, nous pensons qu'il faut gérer le report modal vers les scooters. Toute mesure d'aménagement, quelle qu'elle soit, qui prenne en compte le problème des scooters comme une composante essentielle – et elle l'est de plus en plus – de la circulation actuelle, est à notre avis bénéfique. Evidemment, les scooters soulèvent, en particulier pour les Verts, deux problèmes assez fondamentaux: l'utilisation d'énergies fossiles en ce qui concerne les scooters traditionnels et, bien sûr, de plus en plus, la question du bruit. Il faut donc ici essayer d'étudier l'évolution des progrès technologiques. Quoi qu'il en soit, l'énergie électrique peut représenter une solution alternative, d'autant plus si les bornes électriques qui alimentent déjà des voitures, mais qui sont censées alimenter également les futurs scooters électriques, utilisent des énergies renouvelables. Je pense en particulier aux énergies «SIG Vitale» proposées par les Services industriels de Genève (SIG).

Le bruit est évidemment une composante essentielle du sujet dont il est question ce soir, puisque les scooters électriques sont parfaitement silencieux.

Voilà les deux raisons pour lesquelles les Verts ont signé cette motion. Ils vous proposent son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement. J'ai encore une petite chose à dire pour lancer le débat très précisément. Dans la *Feuille d'avis officielle* de vendredi dernier est paru un arrêté relatif à l'exonération de l'impôt sur les véhicules à moteur électrique; il y est dit que

toute personne qui choisira un véhicule de ce type et qui apportera la preuve qu'elle a conclu un contrat «SIG Vitale» avec les SIG bénéficiera d'un bonus fiscal. Elle verra donc ses taxes complètement supprimées. La Ville a évidemment intérêt à le savoir.

Quant à nous, soyons clairs! Selon nous, c'est à la Confédération et à l'Etat de Genève de subventionner ce mode de transport alternatif qu'est le scooter électrique, par exemple par le biais d'un bonus fiscal. Si c'est à la Ville d'organiser l'implantation des bornes électriques en plusieurs lieux publics, en fin de compte, c'est aux SIG à mettre en place ces bornes elles-mêmes, à en fixer les tarifs et le type d'énergie avec lesquels elles sont alimentées. Voilà donc déjà au moins deux bonnes pistes de recherche, et cela justifie notre appui à la motion M-325.

Préconsultation

M. Jean-Charles Lathion (DC). Je pense qu'il est difficile de ne pas être d'accord avec la promotion de véhicules électriques en ville de Genève. Néanmoins, dans la motion M-325, nous constatons qu'il s'agit de la mise en place d'un système de subventions pour l'achat de scooters électriques, en lieu et place de scooters à essence. Le problème est donc assez différent. Il est presque surréaliste, tout simplement, d'imaginer cela! En effet, on peut constater par cette motion que, finalement, certains dans ce parlement sont prêts à faire subventionner les moyens de transport qu'ils souhaitent pour les citoyens de la ville de Genève. Il s'agit bien d'un subventionnement direct à des moyens de transport, dont le choix relève quand même de la liberté des citoyens de la ville. Je pose donc la question suivante: si nous poussons le raisonnement jusqu'à l'absurde, pourquoi ne pas subventionner le panier à commissions de la ménagère? Après, l'on s'étonnera de voir nos impôts augmenter! Pour ces raisons-là, le Parti démocrate-chrétien ne peut pas accepter cette motion.

Mis aux voix, la prise en considération de la motion et son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement obtiennent 25 oui et 25 non. Le président départage le vote en faveur du non.

8. Motion de M^me^ Nicole Bobillier, MM. Olivier Coste, Roger Deneys, Gérard Deshusses, Jean-Louis Fazio, René Grand, Roman Juon, M^mes^ Virginie Keller Lopez, Annina Pfund, Melissa Rebetez, Sandrine Salerno, MM. Daniel Sormanni, Damien Sidler, Jacques François et Bernard Paillard: «Trois fois rien sur pas grand-chose (publication *Tout savoir, Ville de Genève*)» (M-326)[1].

PROJET DE MOTION

Considérant:

– les incohérences;
– les inexactitudes;
– les choix misogynes et machistes;
– les oublis importants;
– l'aspect promotionnel égocentrique de la publication «Tout savoir, Ville de Genève»,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

– d'étudier les conditions de réalisation de cette brochure (choix, budget);
– de retenir sa diffusion en attendant les corrections et les adjonctions rétablissant un aspect plus égalitaire de la situation de notre Ville.

M. Olivier Coste (S). Nous avons reçu la brochure *Tout savoir, Ville de Genève* à titre indicatif. On nous a dit qu'elle avait été éditée d'abord pour les nouveaux collaborateurs de la Ville de Genève, afin qu'ils comprennent un peu mieux leur cadre de travail et qu'ils disposent d'un certain nombre de renseignements à donner aux personnes qui leur poseraient des questions à ce sujet. Pour des personnes qui travaillent en circulant dans la ville, tels les agents municipaux, avoir une brochure aussi volumineuse au fond de la poche n'est pas aisé. Nous doutons donc fort de son utilité quant au but recherché.

Si nous avons rédigé cette motion intitulée «Trois fois rien sur pas grand-chose», c'est que nous avons été étonnés de la partialité avec laquelle un certain nombre d'éléments historiques avaient été mis en exergue dans cette brochure. Par exemple, nous avons relevé que, parmi les «hommes qui ont fait Genève», il n'y a aucune femme, justement, alors que nous en connaissons un certain nombre qui ont joué un rôle important.

[1] Annoncée, 1665.

Nous avons également été fort surpris, lorsque nous avons pris connaissance de l'historique de notre ville tel qu'il est présenté dans cette brochure, de voir que, s'il commence bien en 122 avant J.-C., si l'on signale l'arrivée de Jules César en 58 avant J.-C., ainsi qu'un certain nombre d'étapes importantes qui ont amené notre cité à la démocratie… *(Brouhaha.)* Monsieur le président, excusez-moi…

Le président. Poursuivez, Monsieur Coste!

M. Olivier Coste. Les auteurs de cette brochure ne sont pas présents dans cette enceinte, et je pense qu'ils ne sont pas forcément aptes à entendre mes remarques. Je dirai néanmoins que nous avons été surpris, en tant que conseillers municipaux, de constater que l'histoire de Genève se terminait en 2003 avec l'inauguration du nouveau grand stade de Genève – mais il est vrai que «du pain et des jeux», c'est suffisant pour le peuple… Heureusement que cette brochure situe cela sur le même plan que l'acquisition des franchises, l'Escalade et un certain nombre d'événements qui ont effectivement été des étapes importantes dans la construction de notre cité!

Voilà simplement quelques remarques en passant. Nous trouvons quelque peu ridicule, malgré la création de la commission de l'informatique et de la communication, qu'un certain nombre de publications et de communications importantes ne lui soient pas soumises.

M. Bernard Paillard (AdG/SI). Je dirai juste deux mots. Je ne vais pas ajouter grand-chose à ce que dit cette motion, car nous y avons tout écrit en peu de phrases, et M. Coste y a apporté quelques compléments. Je relève simplement que les choix qui ont été faits pour l'élaboration du document concerné ici sont en effet arbitraires. Plus la période traitée est lointaine dans le passé, plus les points à présenter sont incontournables, et tous les historiens et tous les ouvrages les répètent; mais, plus on s'approche du présent, plus ces choix sont arbitraires.

Enfin, il y a malheureusement dans cette brochure un certain machisme que je déplore. C'est donc sans ambiguïté que je demande que cette motion la condamnant soit acceptée. Néanmoins, j'aimerais ajouter une nuance à mes propos en saluant le style de son écriture. Pour une fois, une plaquette émanant de services administratifs n'est pas rédigée en un style excessivement lourd et de manière trop administrative. On y devine une plume, quelqu'un qui s'est donné la peine d'écrire un texte transmettant un peu de sa personnalité. Je souhaite que ce style puisse être conservé, même si le contenu de ce document, lui, doit être revu de fond en comble.

Le président. Messieurs Paillard et Coste, pourriez-vous préciser si vous demandez le renvoi de votre motion en commission?

M. Bernard Paillard. Nous demandons son renvoi au Conseil administratif.

Préconsultation

M. Didier Bonny (DC). Le groupe démocrate-chrétien a décidé de ne pas participer au débat sur la motion M-326, préférant laisser les membres de l'Alternative laver leur linge sale entre eux. Qu'ils fassent ce qu'ils veulent de cette brochure, qu'ils s'étripent entre eux, cela ne nous concerne pas! Par conséquent, nous nous abstiendrons.

Mise aux voix, la motion est acceptée par 32 oui contre 12 non (9 abstentions).

Elle est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

– d'étudier les conditions de réalisation de cette brochure (choix, budget);
– de retenir sa diffusion en attendant les corrections et les adjonctions rétablissant un aspect plus égalitaire de la situation de notre Ville.

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

9. Interpellation de M^me^ Isabel Nerny: «La commission des naturalisations est-elle une mascarade?» (I-83)[1].

M^me^ Isabel Nerny (AdG/SI). La commission des naturalisations est-elle une mascarade? Je réponds affirmativement, et voilà pourquoi. Tout d'abord, pour les nombreuses personnes du public qui l'ignorent, j'explique comment nous fonc-

[1] Annoncée, 1665.

tionnons. La distribution des dossiers de naturalisation se fait par le tour de table, où chaque parti du Conseil municipal est représenté. Je précise que nous ne choisissons jamais par sympathie ou antipathie par rapport à telle ou telle nationalité. Les dossiers que nous traitons ont été pris en considération par Berne. A Genève, les enquêteurs de l'Etat ont rendu visite aux candidats à leur domicile, puis rendu leur rapport. Nous, les commissaires du Conseil municipal, nous recevons ces rapports afin de conclure leur examen par un jugement final, dans lequel nous pouvons être en accord ou en désaccord avec les enquêteurs de l'Etat.

Jusqu'à maintenant, nous avions l'illusion que notre travail revêtait une certaine importance. Mais, tous ces efforts pour bien faire, à quoi servent-ils? On peut se le demander! En effet, lorsque nous rencontrons les personnes concernées, elles nous demandent chaque fois quelle est la date de prestation de serment au Grand Conseil. Quand je leur dis qu'elles seront d'abord invitées à un apéritif de bienvenue au Palais Eynard, j'apprends qu'elles y ont déjà été conviées et confirmées comme étant dorénavant suisses et genevoises. Reste alors la cérémonie de confirmation.

En conclusion, à quoi servons-nous, à quoi jouons-nous, puisque tout est déjà décidé d'avance? Ce qui me surprend, c'est que, jusqu'à ce jour, personne ne s'est étonné ou offusqué de cet état de choses. Franchement, que faisons-nous? Sommes-nous des pantins de façade? Je demande une réponse franche, précise, et une mise au point sur ce qui va se passer dorénavant.

(M^me^ Ecuyer demande la parole.)

Le président. Madame Ecuyer, je regrette, mais je ne peux pas ouvrir le débat dans le cadre d'une interpellation. Je présume, M. Hediger étant absent, que le Conseil administratif répondra ultérieurement.

10. Proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture:

– d'un crédit de 1 063 000 francs, destiné à l'étude du déplacement de la rampe d'accès et de sortie du garage public de Grenus de la place de Grenus à la rue du Cendrier;

– d'un crédit de 468 000 francs, complémentaire au crédit de 300 000 francs voté le 25 juin 1996, destiné à l'étude de l'aménagement urbain de la place de Grenus et des rues des Etuves et Rousseau,

soit un montant total de 1 531 000 francs (PR-246).

Préambule

Le 10 octobre 2000, le Conseil municipal a refusé les arrêtés I et II du rapport sur la «proposition PR-469 en vue:

– de l'adoption du projet de résolution relative à la nécessité de la construction d'un parking et de sa dimension;

– de l'ouverture d'un crédit de 230 000 francs, complémentaire au crédit de 300 000 francs, voté le 25 juin 1996, destiné à l'organisation d'un concours restreint d'architecture pour l'aménagement de places et de rues;

– de l'ouverture d'un crédit de 700 000 francs destiné à l'information publique»

de la commission ad hoc Saint-Gervais et a accepté la résolution amendée suivante, invitant le Conseil administratif:

– «à prendre toutes les dispositions nécessaires pour rendre la place Grenus aux piétons;

– à tenir compte de l'étude réalisée par la maison d'ingénieurs-conseils en février 2000, selon la variante A2;

– à intervenir auprès du Département de justice et police et des transports afin de supprimer un certain nombre de places en surface selon les conclusions du rapport 31A, et d'en affecter le solde aux artisans et résidents du quartier, par le biais de macarons, ainsi qu'aux livraisons, en zone bleue;

– à intervenir auprès du bénéficiaire du garage actuel (Prima SA) pour que celui-ci soit placé sous le régime des garages collectifs jusqu'à l'échéance de la convention liant la Ville de Genève et Prima SA des 18 décembre 1964 et 2 juillet 1965;

– à assurer la réalisation d'un nouvel accès de livraison des véhicules de La Placette;
– à prendre des mesures concrètes afin d'empêcher le stationnement illicite et le trafic de transit;
– à présenter une demande de crédit pour le déplacement des trémies actuelles, dans les meilleurs délais.»

Le Conseil administratif répond à la première invite de la résolution en proposant un crédit d'étude destiné à l'établissement d'un projet d'aménagement de la place de Grenus et des rues des Etuves et Rousseau par un mandat d'études parallèles (arrêté II).

Cela permettra également de répondre aux deuxième, troisième et sixième invites de la résolution en intervenant auprès du Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement afin de créer une zone piétonne à la place de Grenus et à la rue des Etuves, ainsi qu'une zone de rencontre dans l'ensemble du quartier, comme prévu déjà dans la conception Circulation 2000.

Une fois le projet d'aménagement des espaces publics et de déplacement des accès et sorties au garage de Grenus connus, le Conseil administratif interviendra auprès du Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement afin de mettre en place les mesures relatives à la gestion du stationnement. L'édiction des mesures lui incombe. L'application de ces mesures relève de la gendarmerie et des agents de sécurité municipaux.

Suivant la quatrième invite du Conseil municipal, le Conseil administratif introduira alors une concertation entre la Fondation des parkings et Prima SA afin que l'actuel parc à voitures privé de Grenus, notamment fermé la nuit, soit placé sous le régime des garages collectifs publics, accessible en tous temps par tout un chacun.

Le Conseil administratif répond aux cinquième et septième invites de la résolution en proposant – après l'étude de faisabilité de plusieurs solutions qui a été préalablement effectuée – un crédit d'étude du déplacement de la rampe d'accès et de sortie au garage souterrain de Grenus de la place de Grenus à la rue du Cendrier (arrêté I). La complexité des problèmes traités par cette étude de faisabilité explique le retard apporté à répondre à ces deux invites.

Exposé des motifs

Le 25 juin 1996, le Conseil municipal a accepté, au sein de la proposition PR-31, l'ouverture d'un crédit d'étude de 300 000 francs destiné à l'étude pour la construction d'un parking à Saint-Gervais.

Le 18 mai 1999, le Conseil administratif a présenté la proposition PR-469 susmentionnée, renvoyée à la commission ad hoc Saint-Gervais.

Le Conseil administratif a exposé une présentation détaillée des études d'histoire du lieu et d'aménagement urbain, de circulation et de stationnement, effectuées dans le cadre du groupe de travail Etat-Ville de Genève «Saint-Gervais». S'il y avait accord quant à l'aménagement des espaces publics, la commission ad hoc a souhaité des études complémentaires de la part des services techniques et des mandataires concernant la politique de stationnement.

En conclusion, il s'agira, parallèlement au processus de revalorisation des places et des rues du quartier, d'édicter des règles de circulation et de stationnement en faveur des piétons et conformes à la conception Circulation 2000.

L'ensemble du quartier devrait être placé sous un régime général de «zone de rencontre», à l'image de la Vieille-Ville. Des parties du quartier peuvent recevoir un statut plus piétonnier, pour autant que l'accessibilité des ayants droit soit réservée, comme la place de Grenus, le centre emblématique du quartier, et la rue des Etuves, la rue des rencontres et de la convivialité, la rue Lissignol, lieu d'habitat et d'artisanat. Dès à présent, en application des options prises lors du concours d'aménagement de quelques lieux centraux de Genève, en 1990, «Place!», la rue et la cour Lissignol seront enfin revalorisées en faveur des piétons.

Sur le domaine public, les places de stationnement existantes devraient être attribuées prioritairement aux résidents du quartier, par le biais de la création d'une zone «macarons». Cela demande une adaptation du règlement du Conseil d'Etat que le Conseil administratif sollicitera. Parallèlement, suivant la répartition locale des affectations, des cases de livraison et de dépose des personnes seront réservées.

Sur le domaine privé, l'affectation du garage de Grenus à l'accessibilité diurne et commerciale du quartier doit être étendue à une utilisation identique à celle de l'ensemble des parcs à voitures du centre-ville. La Ville de Genève mènera les négociations nécessaires avec Prima SA (propriétaire de la parcelle 6839, feuille 47 de Genève-Cité) et la Fondation des parkings.

Le 10 octobre 2000, le Conseil municipal a refusé le rapport de commission PR-469 A/B/C/D et, de fait, les crédits d'études relatifs aux aménagements et aux constructions prévus, ainsi qu'à l'information publique, et a accepté et amendé le projet de résolution qui est à l'origine de la présente proposition.

La suite des études concerne le déplacement de la trémie d'accès et de sortie du garage de Grenus de la place de Grenus à la rue du Cendrier, ainsi que l'aménagement de la place de Grenus et des rues des Etuves et Rousseau.

Déplacement de la trémie d'accès et de sortie du garage collectif de Grenus de la place de Grenus à la rue du Cendrier

Au fil des études de stationnement, la question de l'accessibilité des véhicules de riverains et de visiteurs a trouvé ses solutions, tant sur le plan de la gestion des trafics que celui de la géométrie des parcours. Par contre, assurer la livraison de quelque 100 véhicules par jour, de tous gabarits, à raison de 10 véhicules à l'heure, n'est pas une sinécure, même si l'ensemble des commerces du quartier et ses activités reçoivent un flux aussi important.

Après un inventaire exhaustif des possibilités, plusieurs variantes ont été étudiées:

– accès commun pour les véhicules de livraison et les voitures par rampes et tunnels depuis l'ouest de la rue de Grenus et par la rue du Temple;
– accès commun pour les véhicules de livraison et les voitures par rampe et tunnel par l'est de la rue de Grenus, contre la rue Rousseau;
– accès commun pour les véhicules de livraison et les voitures par rampes et tunnel depuis la rue du Cendrier;
– accès des véhicules de livraison par ascenseurs à la place de Grenus et des voitures par rampes et tunnel depuis la rue du Cendrier;
– accès des véhicules de livraison par rampe et tunnel depuis la rue de Grenus, contre la rue Rousseau, et des voitures par rampes et tunnel depuis la rue du Cendrier;
– accès des véhicules de livraison dans le bâtiment Manor SA depuis la rue Rousseau et des voitures par rampes et tunnel depuis la rue du Cendrier;
– mise en place d'une nouvelle halle de livraison et de manutention à l'angle des rues Rousseau et du Cendrier et d'un accès des voitures par rampes et tunnel depuis la rue du Cendrier.

En conclusion, c'est la solution d'un accès unique par la rue du Cendrier, en double sens, tous gabarits voitures et camions à deux essieux confondus, qui a été retenue.

L'accès et la sortie des véhicules à destination du parc à voitures de Grenus et de la halle de livraison pourraient trouver place en rez-de-chaussée et en sous-sol d'un immeuble à construire à l'angle des rues Rousseau et du Cendrier, sur des parcelles propriétés de la Ville de Genève.

La rue du Cendrier étant liée au carrefour des rues Chantepoulet, du Mont-Blanc et Pécolat, l'ensemble des mouvements de distribution vers les rives droite et gauche peut être assuré.

La variante retenue prévoit un tunnel routier, au gabarit de camions à deux essieux, passant sous les parcelles suivantes N° 6592, feuille 47, commune

Genève Cité, sise au 6 de la place de Grenus, contenant un immeuble de PPE (36 copropriétaires), N° 6593, feuille 47, commune Genève Cité, sise au 9 de la rue Rousseau, contenant un immeuble en copropriété pour moitié MM. Pierre-Alain Schusselé et Charles Philippe Rochat, et N° 6594, feuille 47, commune Genève Cité, dépendance des deux parcelles précédemment citées (cour).

Du point de vue technique, la solution est réalisable. En effet, des mesures conservatoires ont été prises pour le passage d'un tunnel sous lesdits immeubles à l'occasion de leur restauration, mesures qui devront être finalisées par la constitution d'une servitude de passage. A cet égard, un accord devra être trouvé avec les propriétaires.

La variante retenue nécessite l'accord de Prima SA en vue de la modification de la convention des 18 décembre 1964 et 3 juillet 1965.

Etablissement d'un projet par mandats d'études parallèles pour l'aménagement de la place de Grenus et des rues de Grenus et Rousseau

A l'image de la Vieille-Ville, le quartier de Saint-Gervais devrait recevoir un statut de «zone de rencontre», puisqu'il est, à l'intérieur des anciennes fortifications, le pendant de la ville ancienne, sur la rive droite. Cette option de gestion du domaine public correspond à sa situation historique et contemporaine. Elle correspond également aux nécessités d'accessibilité des activités commerciales, artisanales qui existent en rez-de-chaussée des immeubles et à la volonté de favoriser le stationnement des résidents sur le domaine public. Deux boucles de distribution du quartier devraient assurer l'accessibilité complète du quartier en évitant tout transit.

Ce statut étant acquis, l'aménagement des rues devrait, progressivement, refléter cette situation. En priorité, il s'agit de traiter des rues Rousseau, de Grenus et des Etuves. La place et la rue de Grenus, ainsi que la rue des Etuves, devraient recevoir un statut de zone piétonne. La rue Rousseau, en zone de rencontre, pourrait voir se renforcer sa situation de rue principale.

Dès à présent, la cour de la rue Lissignol, ainsi que la rue, devrait être aménagée en concertation avec ses riverains, suivant les vœux du concours d'aménagement d'espaces publics «Place!» datant de 1990 déjà.

Il s'agira de définir la nature des sols, des éléments urbains, de l'éclairage public en tenant compte de l'histoire du lieu et de la transformation actuelle.

Concertation et information publique

Les études générales à l'origine de la proposition PR-469 ont fait l'objet de présentations publiques.

Les études proposées ici se feront en concertation avec les propriétaires concernés, les services de l'Etat et de la Ville de Genève et les associations locales. A leur issue, elles feront l'objet d'une information publique.

Réponses aux motions, postulats

La présente proposition répond à la résolution PR-469, amendée par la commission et acceptée par le Conseil municipal le 10 octobre 2000 dans le rapport PR-469 A/B/C/D.

Estimation des coûts

1. *Déplacement de la rampe d'accès et de sortie du garage de Grenus*	Fr.	Fr.
Honoraires d'ingénieur civil	720 000	
Honoraires d'ingénieur, assainissement	98 000	
Honoraires d'architecte	97 000	
Frais de géomètre	20 000	
Information (5% des frais d'étude)	46 750	
Frais de reproduction	5 600	
Sous total		987 350
TVA 7,6%		75 039
Total		1 062 389
Total arrondi à (arrêté I)		1 063 000

2. *Etablissement d'un projet pour l'aménagement de la place de Grenus et des rues des Etuves et Rousseau*		
Préparation, cahier des charges	20 000	
Annonces dans la presse	15 000	
Groupe d'experts	15 000	
Indemnisation des candidats	100 000	
Vernissage, divers	5 000	
Honoraires d'architecte	160 000	
Honoraires d'ingénieur	120 000	
Sous total place de Grenus:		435 000
TVA 7,6%		33 060
Soit au total		468 060
Total arrondi à (arrêté II)		468 000

Programme financier quadriennal

Le crédit relatif au déplacement de la trémie d'accès et de sortie du garage de Grenus n'est pas inclus dans le programme financier quadriennal.

Le crédit relatif aux études d'aménagement urbain vient en complément du crédit initial, inscrit dans le programme financier quadriennal.

Charges financières

Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense sera ajoutée à celle de la réalisation et amortie sur la durée totale d'amortissement de la réalisation.

En l'absence de réalisation, la charge financière annuelle sur le crédit d'étude est:

arrêté 1: de 1 063 000 francs, comprenant les intérêts au taux de 3,75% et un amortissement au moyen de 5 annuités, de 237 100 francs;

arrêté 2: de 468 000 francs, comprenant les intérêts au taux de 3,75% et un amortissement au moyen de 5 annuités, de 104 400 francs.

Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre

Le service gestionnaire des crédits d'études du déplacement de la trémie d'accès et de sortie du garage de Grenus et d'aménagement urbain de la place de Grenus et des rues des Etuves et Rousseau est le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public. Le service bénéficiaire est le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public.

Au bénéfice de ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver les projets d'arrêtés ci-après:

PROJET D'ARRÊTÉ I

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu la résolution du Conseil municipal du 10 ctobre 2000;

vu la convention entre la Ville de Genève et Prima SA, des 18 décembre 1964 et 2 juillet 1965;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 063 000 francs destiné à l'étude du déplacement de la rampe d'accès au garage souterrain de Grenus.

Art. 2. – Il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 063 000 francs.

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

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

PROJET D'ARRÊTÉ II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu la résolution du Conseil municipal du 10 octobre 2000;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 468 000 francs, complémentaire au crédit de 300 000 francs voté le 25 juin 1996, destiné à l'organisation d'un concours d'architecture pour l'aménagement de la place de Grenus et des rues des Etuves et Rousseau.

Art. 2. – Il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 468 000 francs.

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

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

Annexe: un plan

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Pour commencer, je rappelle que l'ancien Conseil administratif avait déjà saisi le Conseil municipal d'une proposition quelque peu différente concernant Saint-Gervais, la PR-469. Vous vous en souviendrez, puisque c'était au mois de mai 1999, précisément, avant l'entrée en fonction du Conseil administratif actuel. La proposition d'alors vous demandait de prévoir une augmentation de la capacité du parking souterrain de La Placette et d'examiner un aménagement de la place Grenus. Nous avons eu des débats assez animés à ce sujet, tant au sein du Conseil municipal qu'à la commission ad hoc Saint-Gervais, qui a traité en profondeur cette question, je dois le dire. Le 10 octobre 2000, lors du traitement des rapports PR-469 A/B/C/D, vous vous êtes déterminés en séance plénière du Conseil municipal et avez très largement et succinctement refusé une augmentation de la capacité du parking de La Placette. Pourquoi? Eh bien, tout simplement, parce que celle-ci aurait engendré des mouvements supplémentaires de va-et-vient des véhicules dans le quartier, alors que c'est précisément l'inverse qui était souhaité.

La deuxième option, que vous avez retenue, consistait à mettre tout le quartier de Saint-Gervais en zone à priorité piétonne, en gardant en mémoire que, historiquement, nous avions affaire à la vieille ville de la rive droite et qu'il fallait, par conséquent, trouver une solution d'aménagement de ce quartier un peu similaire à celle de la Vieille-Ville de la rive gauche, ici même. Vous m'avez donc renvoyé le dossier en me demandant d'essayer de trouver une solution techniquement réaliste qui permette d'enlever la trémie d'accès au parking de La Placette actuellement située sur la place Grenus et de l'aménager hors de cet endroit pour enfin obtenir une piétonisation et une valorisation totales de la place Grenus, tout en permettant une accessibilité à ce parking.

Je vous ai dit à plusieurs reprises en séance plénière que nous travaillions sur ce dossier et qu'il était un peu plus complexe que nous ne pouvions le pressentir. Le montant figurant dans la demande de crédit d'étude reflète cette difficulté à laquelle je fais allusion.

Aujourd'hui, j'ai le plaisir de vous dire que nous sommes arrivés à une solution qui permet précisément de répondre au double objectif que vous aviez retenu et que nous partageons, à savoir de déplacer la trémie d'accès et de sortie du garage actuel de La Placette. La proposition qui vous est faite consiste à l'aménager à la rue du Cendrier. Je me souviens de M. Pattaroni, qui disait déjà dans cette enceinte, à l'époque: «Mais, si vous ne faites qu'une seule entrée et sortie à la rue du Cendrier, vous allez aggraver – vous le redirez certainement tout à l'heure, Monsieur Pattaroni, mais je me souviens de ces propos – la situation à la rue du Cendrier.» Je vous avais répondu que cette remarque, si elle pouvait dans un premier temps paraître fondée, ne l'était pas vraiment, cette rue ayant une circulation très dense, dans la mesure où elle servait de voie d'accès au parking de La Placette. De toute façon, aujourd'hui, la circulation à la rue du

Cendrier est telle qu'elle permet de démontrer que l'accès au parking actuel, qui se trouve donc sur la place Grenus, se fait essentiellement par la rue du Cendrier.

Ce qui est nouveau dans la solution qui vous est proposée ce soir, c'est que les voitures ne vont pas traverser toute la rue du Cendrier pour aller ensuite à la place Grenus, mais une partie de la rue du Cendrier pour s'engouffrer dans la nouvelle trémie prévue et accéder au parking. Vous me direz qu'il faut que les voitures en ressortent.

A ce stade, deux questions se posent. La première est celle du coût de l'opération. Vous imaginez bien que faire une seule trémie d'accès et de sortie à la rue du Cendrier n'engendre pas le même coût que d'en faire une à la rue du Cendrier et une autre de l'autre côté, le cas échéant, pour la sortie. La deuxième question concerne l'environnement et la valorisation du quartier. Peut-on décemment proposer deux trémies à ses habitants, avec les conséquences que cela a sur l'environnement immédiat du quartier? Monsieur Pattaroni, malheureusement, je crois que, poser ces questions, c'est y répondre.

Les ingénieurs qui ont déjà travaillé sur ce dossier pour vous permettre d'avoir ce soir cette proposition rédigée de la façon la plus précise possible ont dû se résoudre à la conclusion suivante: vu la capacité actuelle du parking, qui est maintenue, et la desserte du quartier telle que nous la connaissons, il n'est pas réaliste d'envisager de faire deux ouvertures de part et d'autre. Il faut donc se contenter – comme c'est le cas aujourd'hui, je m'empresse de le rappeler – d'une seule trémie qui puisse servir à la fois pour l'accès et pour la sortie du parking.

Je n'en dirai pas plus dans le cadre de cette préconsultation en séance plénière, puisque, nous l'espérons, cette proposition sera renvoyée à la commission ad hoc Saint-Gervais, bien entendu, celle-ci connaissant déjà – et largement – cette problématique. Je répète à l'intention de tous ces détracteurs qui, par des lettres de lecteurs ou d'autres moyens, ont laissé entendre que le Conseil administratif et en particulier celui qui vous parle actuellement ne feraient pas tout pour la piétonisation de la place Grenus et que la proposition PR-469 d'alors – que vous aviez refusée à juste titre – aurait permis cette piétonisation, ce que nous avions déjà dit, à savoir que nous nous employons à trouver une solution qui, elle, soit raisonnable. En effet, si le prix à payer pour la création d'une zone piétonne était de démolir un immeuble, de devoir aliéner une parcelle de la Ville de Genève, etc., ce serait le meilleur moyen de nous dissuader d'en réaliser d'autres.

Par conséquent, nous avons souhaité trouver des conditions acceptables pour tous afin de réaliser à la fois le déplacement de la trémie et la piétonisation de la place Grenus. Pour ma part, je pense que la proposition PR-246 est de nature à y

parvenir et à répondre à ces deux objectifs, raison pour laquelle nous vous remercions d'avance de bien vouloir lui réserver un bon accueil.

Préconsultation

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Monsieur le magistrat, vous avez dit que la proposition PR-246 est une proposition acceptable. Mais, si ce n'est pas une mauvaise proposition, ce n'en est pas non plus une bonne. Elle a deux défauts. Le premier, c'est qu'elle vient trop tard. On se souvient – M. le magistrat nous a fait quelques rappels du projet – que le Conseil municipal s'était engagé en faveur d'un parking à la place Grenus, avec les avantages et les inconvénients que cela comportait. Des élections sont intervenues, la majorité du Conseil municipal n'a pas changé, mais le responsable du département concerné, quant à lui, a changé, et on a jeté l'anathème sur ce qui était considéré comme acquis jusqu'alors. Le résultat, c'est que nous arrivons aujourd'hui à peu près au même résultat, mais en moins bien. Je m'explique.

Premièrement, l'ancien projet tenait compte de l'approvisionnement de La Placette. En effet, pour tenir un grand magasin, il faut pouvoir en garantir la garniture des rayons. Pour ce faire, La Placette, dans un premier temps, faisait grand usage de camions importants. Elle le fait de moins en moins, non en raison du problème du parking mais de l'accessibilité de la ville en camion, et on comprend bien son attitude. Cela dit, avec ce projet que l'on nous présente ce soir, il n'y a plus de possibilité pour La Placette de s'approvisionner autrement qu'avec de petits véhicules. Oui, certains haussent les épaules… Cela va aussi, bien sûr… Mais ce Conseil municipal a une politique qui consiste à dire qu'il faut réduire le trafic. Alors, évidemment que, si je viens avec des camionnettes d'une tonne, il m'en faut 40 pour remplacer un camion de 40 tonnes. Je ne suis pas sûr que ce soit un progrès, en termes de bruit et de charges pour l'environnement de manière générale.

Tout cela est dû à un seul motif: nous avons passé trois ans à jeter ce parking aux oubliettes. Prenons contact, simplement, avec le propriétaire du terrain sous lequel va passer la trémie, qui avait entrepris des travaux importants en fonction des projets concernant le parking et qui, aujourd'hui encore, je l'imagine, envoie toujours ses correspondances au Conseil administratif en demandant que la Ville veuille bien prendre en compte les travaux qu'il a faits. J'imagine que le voilà soulagé devant cette proposition de ce soir, vu l'importance des travaux auxquels il a dû procéder pour permettre le passage de cette trémie à cet endroit-là. Cette remarque pour dire qu'on a passé trois ans à dire qu'on ne faisait pas ce qu'on avait voulu faire. Le résultat, c'est que nous n'avons plus d'accès à La Placette pour les camions et que nous allons quand même faire ce que nous n'avons pas voulu faire.

Cependant, il s'agit, dans cette proposition, de ne pas perdre la face. Le groupe libéral, par ma plume, s'était fendu d'un rapport de minorité quand le rapport sur la proposition PR-469 concernant le même objet avait été présenté devant le Conseil municipal. Que disait ce rapport de minorité? Que le projet tel qu'il revenait de la commission après sa révision par le magistrat alors fraîchement élu manquait d'ambition. En effet, il n'existe pas de quartier qui se prêterait mieux à une piétonisation intégrale que Saint-Gervais. Or, précisément, s'il s'agit de gérer le parking sans tenir compte des trémies ou sans accepter leur modification, il faudrait alors accepter un trafic résiduel. On a dit alors que l'on allait faire une zone à priorité piétonne à cet endroit. Il est très heureux qu'on y fasse une telle zone, mais elle ne vaudra jamais, en termes de sécurité et d'occupation de l'espace des voiries, une zone piétonne à proprement parler.

A Saint-Gervais, nous sommes dans le quartier que l'on a traditionnellement tendance à appeler la «vieille ville de la rive droite». Ce quartier a une importance majeure, et la densité du commerce, la nature même des commerces qui s'y trouvent commandent que nous y fassions une zone piétonne. En abordant ce projet, je vous dirai que c'est maintenant à peu près la dernière occasion, avant une échéance de vingt ans, qui nous est donnée d'aller au bout de notre idée et de faire une zone piétonne.

Evidemment, pour cela, il y a un deuxième élément dont il faut tenir compte, ce qui n'est absolument pas le cas dans cette proposition – on n'en parle pas, cela n'existe pas, c'est probablement considéré comme une erreur sociale: il existe un parking pour habitants. Ce dernier a fait l'objet de longues études confiées par le Conseil administratif au bureau d'ingénieurs spécialisé dans ce domaine et régulièrement consulté par lui, qui a donné des solutions par rapport à ce parking pour habitants. Mais évidemment, si l'on met ce parking pour habitants en surface, nous n'avons toujours pas de zone piétonne. C'est aussi simple que cela!

Et si on acceptait, par hypothèse, d'abandonner les doctrines? Les doctrines, c'est bien comme guide, mais, dans les cas pratiques, il faut savoir confronter le guide à la réalité du terrain. Si nous acceptions cette seule confrontation de la doctrine à la réalité, nous arriverions tout naturellement à la conclusion qu'un étage de parking en sous-sol sous la place Grenus permettrait de garantir le parking pour habitants et de permettre, à défaut de garantir la survie de La Placette, à tout le moins une piétonisation intégrale de la zone, projet qui figure au demeurant dans tous nos programmes politiques. Nous sommes tous d'accord sur cette volonté-là. Le coût à payer, c'est celui d'un étage de parking pour habitants, et le Conseil administratif saura très bien s'y prendre pour se garantir l'usage d'un parking pour habitants à cet endroit-là, de sorte que nous y jouirions d'un espace magnifique. Alors, abandonnons les idées préconçues et acceptons de rechercher ce qu'il convient d'appeler la qualité de la vie.

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, devant le projet présenté dans cette proposition, il faut, je pense, remercier le Conseil administratif d'avoir posé les problèmes. Mais cette proposition ne fait pas de retour en arrière dans l'histoire de l'aménagement de ce secteur. Pour ma part, j'ai vécu, en tant que conseiller municipal, la construction de La Placette alors que M. Ketterer était maire. Lorsque nous en avons discuté à l'époque, il y a eu divergence d'opinions avec La Placette concernant l'entrée du parking. Il était prévu, il faut le dire, de fermer la moitié de la rue Grenus et que l'entrée se fasse soit par la rue de Coutance, soit par la rue Rousseau; toute la place Grenus aurait été en zone piétonne, ce qui aurait garanti un espace. Mais il y avait le problème des camions! Si vous allez à La Placette, vous verrez des immenses poids lourds qui arrivent pour décharger des marchandises. C'est cela, le blocage, dans toute l'affaire! Et s'il avait été résolu, nous n'aurions peut-être pas besoin, ce soir, de discuter du problème de l'approvisionnement de La Placette.

Je passe maintenant à un autre point. Je pense que tout le monde est conscient qu'un aménagement sera fait dans ce secteur, mais j'en profite pour poser une question. J'imagine que j'en ai le droit… Ce week-end, ceux qui regardent les actualités télévisées ont vu l'affaire du métro de Toulouse. On est en train de réaliser un immense métro à Toulouse, ce qui a provoqué l'écroulement d'une série de bâtiments anciens. Les autorités ont dû faire évacuer les habitants pour pouvoir assurer la sécurité, et elles ne savent pas si elles devront faire démolir ces immeubles ou les réaménager pour les empêcher de s'écrouler. Je peux vous dire que les images que nous avons vues sont inquiétantes.

Je pose donc la question suivante. Dans le secteur de la rue Rousseau et de la rue du Cendrier, les immeubles ne datent pas de l'année passée. Par conséquent, depuis la rue du Cendrier jusqu'à l'entrée du parking de La Placette, la sécurité sera-t-elle garantie? Va-t-on renforcer les sous-sols en raison des anciens bâtiments? J'espère que la commission des travaux va examiner ce problème, afin que nous ne soyons pas en train de réaliser les travaux et qu'on nous dise que tout tombe, qu'on n'était pas au courant! Voilà ma question.

Si j'étais à la commission des travaux, je demanderais que l'on ressorte les projets d'aménagement de l'époque – ce serait intéressant – pour voir ce qui était prévu dans le secteur concernant la solution des accès différents au parking. Je suis sûr que cela apporterait un certain nombre d'éléments et de réflexions dans cette affaire. Mais il est vrai que j'ai déjà demandé la même chose une autre fois, concernant un autre problème, et que l'on m'a répondu que l'on ne trouvait plus les plans correspondant à ces anciens projets d'aménagement! J'espère que les membres de la commission des travaux pourront les trouver pour le cas qui nous occupe ce soir et avoir une vision différente, peut-être positive par rapport à cette proposition, et peut-être même enrichissante sur certains points de l'aménagement de toute la place Grenus.

M. Robert Pattaroni (DC). Notre parti est satisfait de voir arriver une telle proposition et, si les propos de M. Ferrazino se révèlent tout à fait exacts et qu'on peut résoudre tous les problèmes aussi élégamment qu'il le souhaite ou qu'il le pense, tant mieux… Mais nous avons encore des doutes, et des doutes extrêmement sérieux! On voit bien, encore maintenant, comment fonctionne La Placette qui est – je le répète encore une fois – l'un des grands magasins populaires de Genève, probablement même le plus populaire, où des gens de toutes catégories se rendent à pied, en bus, bientôt ou déjà en tram, mais aussi en voiture. Etant donné ce contexte, qui peut bien sûr évoluer, nous pouvons nous demander si le fait d'avoir une seule trémie pour l'entrée et la sortie du parking, comme aujourd'hui, mais placée à la rue du Cendrier, permettra de bien résoudre le problème.

Si l'on veut contraindre La Placette à renoncer à ses clients qui viennent en voiture, eh bien, il faudra le dire, auditionner La Placette et voir comment la situation évoluera par rapport à ce magasin qui a le «désavantage» de se trouver au centre-ville, de continuer à y constituer une animation, alors que, de plus en plus, les autres magasins vont s'installer à l'extérieur de la ville précisément pour des raisons d'accessibilité en voiture. Il ne faudra pas s'étonner si, par la suite, l'animation, même si elle est d'ordre commercial – ce que d'aucuns regrettent, sans doute, mais tel n'est pas le cas d'une immense partie de la population, toutes catégories confondues, et notamment parmi la population étrangère – disparaît. Vous savez très bien quels sont les principaux clients de La Placette, notamment pour le poisson. Eh bien, il faudra assumer l'évolution que l'on donnera à la situation.

Il ne s'agit pas de trouver une solution pour une partie de la population habitant le quartier, mais par rapport à une circulation, généralement bienvenue et bien vue, largement au-delà de ce quartier, au moins au niveau de la ville et même bien au-delà, dans d'autres communes. Cela, il faut le savoir! Nous en reparlerons d'ailleurs tout à l'heure à propos de l'Hôpital cantonal.

Bien sûr, nous allons auditionner les ingénieurs pour qu'ils nous fassent la démonstration de leurs conclusions. Je vous rends attentifs au fait que, comme vous l'avez sans doute remarqué même en tant que piétons ou qu'utilisateurs de bus ou de tram, l'actuel dispositif autour de la gare de Cornavin a des conséquences non négligeables, déjà maintenant, sur la mobilité dans le quartier. J'espère que les ingénieurs ont déjà pris en compte ces modifications pour que, ensuite, ils puissent démontrer que le seul accès par la rue du Cendrier va permettre de résoudre le problème et de répondre aux besoins – je n'ai pas dit «à la demande», mais bien «aux besoins».

Pour nous, le renvoi de cette proposition en commission suppose bien entendu l'audition des représentants de La Placette, de manière qu'ils nous disent clairement si la solution envisagée leur convient, et tant mieux s'ils nous répondent oui. A ce moment-là, nous pourrons d'autant plus voter cette proposition.

Je rappelle que, si nous sommes aussi favorables à ce que l'on mette à disposition des places de stationnement en sous-sol, c'est simplement parce que, autour de La Placette et dans des squares proches – de Pradier ou de Chantepoulet – il est prévu de réduire le nombre de places de stationnement en surface, diminution qui dépasse largement la cinquantaine de places et qui est peut-être même de l'ordre de 70 places. Avec la transformation du dispositif d'entrée et de sortie du parking de La Placette et la suppression des places de stationnement qui peuvent notamment être utilisées par des habitants, que faut-il dire à ces malheureux habitants qui ont une voiture? D'aucuns, ici, ont décidé qu'il fallait leur dire de vendre leur voiture, mais, en ce qui concerne notre parti, nous n'irons pas jusque-là et nous considérons que l'on peut être un bon citoyen et avoir une voiture. Nous pensons que c'est possible.

Par voie de conséquence, le fait de ne pas vouloir étudier une substitution – pas une augmentation – des places de stationnement, en mettant en sous-sol celles que l'on supprime en surface, nous paraît contraire à une attitude démocratique par rapport à une demande émanant de plusieurs catégories de personnes, et pas seulement de celles qui ne veulent pas de voiture. Alors, bonne chance pour les travaux de la commission ad hoc Saint-Gervais, et rendez-vous au moment du rapport pour voir ce que nous pourrons dire à propos de ce projet.

M. Alain Fischer (R). En ce qui concerne la proposition PR-246, sauf erreur de ma part, nous avions reçu, les conseillers municipaux d'alors encore présents aujourd'hui, une magnifique lettre de Maus Frères qui rompaient toute négociation avec le Conseil administratif suite à des différends. Je demande donc si nous avons toujours les garanties de Maus Frères, si cette lettre est caduque et s'ils sont revenus à de meilleurs sentiments, connaissant votre don pour la concertation, Monsieur Ferrazino. C'est le premier point.

Quant au parking habitants, il est vrai que c'est une bonne idée pour le quartier de Saint-Gervais, mais je vous signale quand même, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, qu'un tel parking serait entièrement à la charge de la collectivité. Si l'on construit un parking avec une centaine de places pour les habitants, une place coûtera environ, pour vous donner un ordre d'idées, entre 40 000 et 45 000 francs. Je ne suis pas persuadé que nous pourrons rentabiliser cela par le biais d'un privé – un mécène donnera peut-être de l'argent pour construire ce parking, cela ne m'étonnerait pas. Mais, s'il est à la charge de la collectivité, cela signifie que cette opération va nous coûter très cher. En effet, en plus de Saint-Gervais, il y a tous ces vieux quartiers comme les Eaux-Vives et les hauts de Saint-Jean où il faudra aussi construire des parkings. Je vous le dis, l'addition sera relativement élevée.

Concernant les livraisons, nous parlions à l'époque de la fermeture de la rue du Rhône, si je me souviens bien. Un conseiller municipal de l'Alternative avait eu la brillante idée, pour les livraisons du Grand-Passage, de fermer la rue du Rhône et le quai, et de n'autoriser que l'accès au quai pour les camions. Les livreurs auraient donc dû franchir la distance entre le quai et le magasin en transportant les marchandises au moyen de palettes. Je pense que cette idée pourra tout à fait être reprise pour Saint-Gervais… Je laisserai le choix au conseiller administratif, afin qu'il trouve la place pour ces braves camions qui viendront décharger et les gens qui transporteront d'une rue à l'autre, avec des palettes, les tonnes d'aliments et tous les articles livrés à La Placette.

Soyons concrets, Monsieur Ferrazino: la garantie de Maus Frères concernant ce parking, l'avez-vous, oui ou non? Si vous ne l'avez pas et que leur lettre dont nous avons reçu copie en 1999, sauf erreur, est encore valable, la proposition PR-246, nous pourrons simplement la balayer.

M. Roberto Broggini (Ve). Je rappellerai à mes chers collègues dans cette salle que nous ne sommes qu'en débat d'entrée en matière. Nous n'avons pas encore étudié le projet en commission, et cet objet nous revient suite à de longs travaux que nous avons menés au sein de la commission ad hoc Saint-Gervais, où nous avons auditionné les représentants de Maus Frères, les habitants du quartier, et Pierre-André Schusselé, qui a construit un radier de 60 centimètres sous les immeubles concernés. Ne vous faites aucun souci, Monsieur Lyon, tout cela a déjà été étudié.

Nous connaissons donc aussi la convention liant la Ville de Genève et Prima SA; l'article 10 de cette convention précise bien que Prima SA doit accepter le changement des trémies d'accès au parking si la Ville de Genève le décide, mais que ce sera aux frais de la municipalité. Cela a déjà été mentionné.

Je ne vais pas lancer une grande discussion sur la proposition PR-246, parce que ses éléments découlent du vote du Conseil municipal sur la proposition PR-469 il y a deux ans et demi. Pendant cette période, les services de M. Ferrazino et d'autres services, qu'il s'agisse d'ingénieurs, d'architectes, etc., ont planché sur ce projet. Ils arrivent aujourd'hui avec la proposition PR-246, et je crois que nous pouvons remercier l'administration et le Conseil administratif pour le travail qui a été réalisé.

Simplement, rappelez-vous que nous avons renvoyé en commission la semaine passée la proposition PR-265 concernant justement les parcelles du 1-3 de la rue du Cendrier, où nous pourrons justement avoir la maîtrise du sol pour la construction de cette nouvelle trémie d'accès. Il semble donc qu'il y ait un maximum de garanties pour que l'on puisse raisonnablement renvoyer cette proposi-

tion PR-246 devant la commission ad hoc Saint-Gervais. Je ne reviens donc pas sur les affirmations des préopinants, parce que nous en discuterons au sein de la commission.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je ne veux pas reprendre ici le débat, comme l'a dit M. Broggini, mais j'aimerais quand même répondre à deux ou trois questions qui m'ont été posées et apporter certains éléments d'information. La plus récente est celle de M. Fischer, qui me demandait si j'avais la garantie que La Placette accepterait notre proposition. Vous devriez savoir, Monsieur Fischer, que nous n'avons pas pour habitude, en général, au département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, de nous faire dicter nos projets par les privés, fussent-ils de grands magasins parfaitement honorables. Nous avons des propositions d'aménagement, nous menons des concertations.

Comme l'a dit M. Broggini, La Placette a bénéficié d'un droit de superficie à des conditions que vous connaissez et qu'il ne m'appartient pas de qualifier. Je dis simplement aujourd'hui que l'intérêt public, pour une très large majorité, semble-t-il, dicte que nous puissions redonner à la place Grenus une autre allure que celle, pitoyable, qu'elle connaît depuis trop longtemps maintenant. Pour ce faire, nous sommes disposés – tel est le sens de la proposition PR-246 – à engager des fonds importants pour qu'une trémie d'accès soit aménagée à l'extérieur de la place Grenus. Les ingénieurs ont pris soin de faire en sorte que cette trémie d'accès soit accessible non seulement par les voitures, mais également – non pas par les camions de 40 tonnes, Monsieur Froidevaux – par ceux qui viennent usuellement livrer des marchandises à La Placette. Maintenant, d'après M. Fischer, nous devrions encore demander je ne sais quoi à ce magasin? Non, soyons raisonnables!

Nous avons une convention qui nous lie à Maus frères, et cette convention nous permet de faire valoir un certain nombre de droits. Nous avons pour habitude d'essayer de discuter et de nous concerter plutôt que de faire trancher des droits, mais, si d'aventure la discussion et la concertation devaient ne pas aboutir au résultat optimiste que vous avez relevé vous-même, nous avons un certain nombre d'arguments d'ordre juridique à faire valoir pour préserver, je m'empresse de le dire, l'intérêt général.

M. Pattaroni nous dit qu'il a des doutes. Moi aussi… Tout le monde en a, Monsieur Pattaroni, de manière générale, et heureusement! Mais je peux en tout cas vous rassurer sur un point: si vous souhaitez faire vos courses à La Placette en voiture, vous pourrez toujours le faire, si le cœur vous en dit! Ce n'est pas parce que l'on déplace la trémie à la rue du Cendrier qu'il y aura une modification de capacité ou d'accessibilité de ce parking. Ne mélangeons donc pas deux débats.

Monsieur Froidevaux, vous me dites que cette proposition n'est finalement pas si mauvaise que ça, mais qu'elle vient trop tard. Quant à vous, je vous répondrai que vous retardez d'une bataille. En effet, les questions que vous avez posées tout à l'heure ont été tranchées non pas par moi, mais par le Conseil municipal dans le cadre de la précédente proposition concernant Saint-Gervais dont il a été question tout à l'heure et qui visait une augmentation de la capacité du parking de La Placette. Vous n'en avez pas voulu! Alors, ne revenez pas maintenant en déterrant – sans jeu de mot – un dossier que vous aviez précisément enterré il y a quelques années déjà.

En outre, en matière de parking pour habitants, il n'y a pas véritablement une grande entente au sein des partis de droite, puisque, si j'ai bien compris M. Fischer, cela coûte très cher et qu'il n'est pas forcément raisonnable d'engager les deniers publics dans ce but. Vous me direz – non pas sur Saint-Gervais mais d'une manière générale, par rapport à cette remarque – que les parkings pour habitants constituent un objectif figurant à l'article premier de la loi sur la Fondation des parkings de l'Etat. Cette fondation doit réaliser cet objectif, comme pour les parkings d'échange, avec le produit des macarons. Il n'y a donc pas lieu de se demander aujourd'hui si un parking pour habitants coûte cher ou pas. C'est un objectif légal voulu par le Grand Conseil dans le cadre de la loi cantonale sur la Fondation des parkings. Le produit des macarons doit aussi permettre de réaliser des parkings pour habitants.

En ce qui concerne Saint-Gervais, il avait été indiqué très clairement qu'il y avait non seulement un solde de places dans les parkings alentour, mais surtout qu'il fallait gérer différemment le stationnement sur le domaine public en instaurant une zone bleue, demande qui n'avait pas été intégrée par l'Office des transports et de la circulation. La demande qui est faite, à la suite des études menées par les ingénieurs, consiste précisément à insérer la zone bleue dans le quartier de Saint-Gervais pour répondre à la fois au besoin de parking des habitants et à celui des visiteurs pour les commerçants. C'est l'un des éléments des conclusions qui avaient été établies par les ingénieurs de la circulation et que la commission ad hoc Saint-Gervais avait d'ailleurs examinées en son temps.

Voilà les quelques réponses que je souhaitais vous apporter, en vous remerciant d'ores et déjà de renvoyer cette proposition à la commission ad hoc Saint-Gervais.

M. Pierre Reichenbach (L). Je dois dire que la proposition de M. Ferrazino me plaît, mais qu'elle est cyclique: à chaque législature, on a une proposition de ce type! Cela en fait quelques-unes au cours desquelles j'ai assisté et même parti-

cipé aux travaux: il y a d'abord eu M. Ketterer, puis M^me^ Burnand, et enfin M. Ferrazino; j'espère, Monsieur le magistrat, que votre étude du problème sera la définitive!

Il avait été signalé, à la commission ad hoc Saint-Gervais, que le sous-sol géologique à cet endroit était fragile et très humide, et qu'il pouvait y avoir des infiltrations depuis le Rhône. Cette situation demande de prendre des précautions particulières et nécessite d'importants et lourds travaux, ce qui expliquerait le coût de l'étude. En effet, on peut admettre que, pour une étude coûtant 1 531 000 francs, il faudra envisager une construction de l'ordre de 10 millions, ce qui est tout à fait logique.

J'ajoute qu'il n'a pas été envisagé, dans les différentes variantes – si ce n'est dans l'une d'elles, très lointaine – de réaliser des travaux en tunnelier. Dans ce domaine-là, on a fait des progrès ces dernières années et, malheureusement, dans ce projet, on n'en parle plus. Je crois qu'il faut réaliser une étude détaillée avec des variantes, ce qui justifierait le montant du crédit demandé. Mais ne croyez pas, chers collègues, que ce projet va se réaliser dans les trois prochaines années. Personnellement, je n'y crois pas.

Je crois par contre que M. Froidevaux avait raison lors de son intervention. Compte tenu des travaux qui seront à réaliser, je pense qu'il faudrait peut-être nous montrer plus ambitieux et établir un meilleur équilibre financier. Les travaux en sous-œuvre permettraient effectivement d'aménager quelques places de parc, ne serait-ce que pour prendre les virages au bon endroit. Un montant de 4,5 millions de francs pour un parking, par rapport à ce qu'a dit mon collègue radical Alain Fischer, c'est une dépense qui me semblerait normale.

Néanmoins, j'aimerais bien, pour ma part, que l'on étudie l'objet en commission, que l'on confie des études à des spécialistes et qu'enfin nous prenions une décision, chers collègues, parce que cela fait trop longtemps que le problème est posé, je vous l'ai dit, en tout cas depuis quatre ou cinq législatures… si ce n'est plus, et même depuis le début, quand on parlait encore des trémies à construire pour La Placette! Alors, essayons de trouver une solution, soyons sérieux et pensons aussi que ce grand magasin doit vivre, qu'une coordination avec lui sera indispensable. Il n'y a pas que les voitures et les piétons, il y a également les livraisons pour La Placette.

M. Alain Fischer (R). M. Ferrazino a dit tout à l'heure qu'il n'était pas dans les habitudes de son département de se voir dicter des projets par les privés. Mais vous vous êtes simplement fait claquer la porte au nez par les privés, Monsieur Ferrazino! Je vous rappelle que le début de cette trémie d'accès au parking

de La Placette est sur le domaine public, mais que son arrivée est sur un domaine privé. Partant de là, il faut être deux pour négocier. Vous ne pouvez pas déplacer l'entrée d'un parking n'importe comment, n'importe où.

Vous dites que, si le parking pour habitants est cher, les macarons serviront à couvrir le coût de 40 000 à 45 000 francs la place… J'ai fait un petit calcul: si une place coûte entre 40 000 et 45 000 francs, cela signifie qu'une personne devrait payer le macaron entre 222 et 250 ans pour rembourser une place. Alors, Monsieur Ferrazino, s'il vous plaît, arrêtez de tenir de tels propos! Nous avons l'habitude d'examiner d'autres dossiers émanant de vous qui nous montrent que votre concertation ne va pas toujours dans le même sens.

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). Si j'interviens à nouveau, ce n'est pas par habitude, mais parce que, si M. Ferrazino a répondu à un certain nombre de questions, il ne l'a pas fait quant à ce que j'ai dit concernant le passage du tunnel sous d'anciens immeubles. Je pensais qu'il ferait une réflexion ou une remarque à ce sujet, mais tel n'a pas été le cas. Par conséquent, les immeubles peuvent s'écrouler, cela n'a pas d'importance, puisque le Conseil municipal est d'accord! Quand on voit ce qui s'est passé en Europe à la suite de la construction d'un tunnel – vous me direz que, pour un métro, ce n'est pas la même chose que pour une voie de garage – cela devrait amener à réfléchir sur la question. Ceux qui ont regardé les actualités ce week-end doivent se dire que, à Genève, des bâtiments peuvent s'écrouler, qu'est-ce que cela fait? On a le passage souterrain, tout va bien! Voilà, je croyais que M. Ferrazino ferait une remarque vis-à-vis des conseillers municipaux qui ne sont pas membres de la commission des travaux.

M. Michel Ducret (R). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, cette proposition annonce en fait une dépense de plusieurs millions, et même de plusieurs dizaines de millions de francs, pour un projet d'aménagement qui aurait aussi bien pu être réalisé si le Conseil municipal avait accepté le projet précédent, la proposition PR-469, le 10 octobre 2000. Ce soir-là, c'est une décision funeste pour le quartier de Grenus qui a été prise par ce Conseil, parce que le résultat auquel aboutira la proposition PR-246 ne sera pas meilleur!

Contrairement au projet précédent, celui qui nous est présenté ce soir va surtout coûter beaucoup plus d'argent à la collectivité publique, avec le même résultat pour le quartier et cela en vue d'assurer l'accessibilité à un parking qui restera privé, qu'on le veuille ou non, même s'il est ouvert au public en tout temps, et sans qu'une seule place de stationnement supplémentaire soit créée dans le secteur, notamment pour les habitants. Ces places manquantes

auraient pu être financées – en partie, en tout cas – par la Fondation des parkings, alors que celle-ci ne financera pas la mise à disposition de places pour les habitants dans le parking privé de La Placette. Dans ce dernier, qui déjà n'est pas immense, il est d'ailleurs exclu que ce grand magasin accepte de sacrifier un certain nombre de places aux besoins des habitants. Avec le projet tel qu'il est présenté ici, ces derniers n'auront plus aucune place disponible dans le quartier, même en soirée.

Voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons: beaucoup plus d'argent dépensé, pas une place pour les habitants de gagnée, au contraire. Les seules améliorations que nous obtiendrons et qui sont réelles, effectivement, au niveau de la circulation dans le quartier, se feront de manière plus coûteuse qu'en fonction du précédent projet et sans aucune amélioration sur les autres plans. En réalité, je crois que c'est là un très mauvais projet et que nous devrions le refuser purement et simplement. Malheureusement, le groupe radical reconnaît que l'on ne peut pas laisser la situation actuelle perdurer dans le quartier. Alors, nous allons faire contre mauvaise fortune bon cœur et accepter le renvoi de ce projet en commission pour un examen plus approfondi. Cependant, il est clair, pour le groupe radical, que le précédent projet était le meilleur; nous espérons bien que le Conseil municipal reviendra à la raison et à une solution beaucoup plus proche des réalités ainsi que des besoins du quartier de Saint-Gervais, et qui soit ainsi plus satisfaisante pour tout le monde.

Enfin, j'aimerais rappeler, par rapport aux interventions du magistrat Ferrazino de tout à l'heure, qu'un droit de superficie reste un droit réel. Dans le cas de simples rampes d'accès, même si nous pouvons obtenir l'autorisation de procéder à des aménagements, ils seront à nos frais, c'est évident. Il n'y a pas de raison que ce droit de superficie réel puisse être purement et simplement annulé au cours de sa durée de validité et que l'on puisse imposer à ses bénéficiaires des conditions qui ne soient pas prévues dans le contrat.

Tout à l'heure, le magistrat a dit: «C'est vous, Conseil municipal, qui avez choisi le présent projet.» C'est vrai, mais j'aimerais quand même, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, que vous ne soyez pas dupes d'une telle déclaration d'innocence! Le magistrat en question appartient à un groupe qui a été l'artisan efficace du refus de la proposition PR-469; je crois qu'il ne faut quand même pas l'oublier.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Que la digestion est difficile, Monsieur Ducret… Je comprends que vous ayez de la peine à digérer votre défaite dans ce dossier. Ce n'est pas la première fois que votre amertume s'exprime, nous l'avons déjà entendue…

M. Michel Ducret. C'est l'argent des contribuables!

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Ne vous agitez pas, Monsieur Ducret! Nous savons que vous vous faites le relais de certains commerçants qui ont tenu les mêmes propos que vous dans le quartier. En fait, le débat a eu lieu il y a deux ans, vous avez raison de le dire, lorsqu'il convenait de trancher sur le bien-fondé d'augmenter la capacité du parking de La Placette. Certains disaient qu'il fallait le faire pour les clients de La Placette, d'autres pour les habitants, comme nous l'avons entendu aujourd'hui; ceux-là ne connaissaient pas du tout le dossier, puisqu'il n'existe actuellement pas de possibilité de faire un parking public d'un parking privé sans en modifier de fond en comble le fonctionnement. D'autres – c'était la majorité, et j'en faisais partie, Monsieur Ducret; je n'ai pas pour habitude de renier mes prises de position, bien au contraire – disaient que ce serait une erreur, à Saint-Gervais, d'augmenter la capacité du parking existant avec les conséquences que cela engendrerait. Ce débat, Monsieur Ducret, vous essayez de le refaire aujourd'hui, avec l'amertume que nous avons relevée tout à l'heure, mais, comme je le disais, il a été non seulement mené mais tranché il y a deux ans. Et c'est précisément parce que le Conseil municipal avait tranché que nous avons repris ce dossier et étudié la question.

Quant à vos digressions juridiques concernant le droit de superficie, Monsieur Ducret, vous me permettrez quand même de faire davantage confiance à mes services juridiques qui analysent la question qu'à vos slogans que j'ai entendus tout à l'heure sur l'aspect immuable d'un droit de superficie.

La question, aujourd'hui, Monsieur Reichenbach, consiste à savoir s'il y a effectivement lieu de refaire tous les quatre ou six ans les débats que nous avons déjà réglés précédemment. Si tel est le cas, vous pouvez être sûrs, dans votre Conseil, qu'une autre mouture du projet reviendra dans six ans. Il faut donc savoir si, maintenant, nous prenons la responsabilité d'aller de l'avant en souhaitant procéder à l'aménagement piétonnier de la place Grenus – ce projet le permettra – et trouver un accès au parking de La Placette qui, justement, réponde à la volonté de cette dernière et de ses usagers.

Quant à la question de M. Lyon, qui prétendait que nous n'y avions pas répondu, je vous signale que cette affirmation est doublement fausse. D'abord, M. Broggini vous a répondu, Monsieur Lyon; quant à moi, je vous avais répondu avant que vous posiez la question, en écrivant à la page 5 de la proposition que vous avez reçue, je cite: «Du point de vue technique, la solution est réalisable. En effet, des mesures conservatoires ont été prises pour le passage d'un tunnel sous lesdits immeubles», à savoir les immeubles sis aux 6 et 9, place Grenus, «à l'occasion de leur restauration…» C'est dire que les propriétaires, lorsqu'ils ont restauré ces immeubles – M. Froidevaux l'a rappelé tout à l'heure; il était bien

au courant de cet élément du dossier – avaient pris toutes les mesures nécessaires au cas où, à l'avenir, un tunnel devrait passer dessous. Je réponds donc encore une fois à votre préoccupation, Monsieur Lyon: les mesures conservatoires permettant la réalisation de ce projet ont bel et bien été prises.

Voilà, je crois que nous nous sommes dit à peu près ce que nous avions à nous dire. Il est vrai que, pour ceux qui voulaient l'augmentation de la capacité du parking de La Placette, la proposition PR-246 ne sera jamais enthousiasmante, puisqu'elle ne va pas dans ce sens. Cependant, je dirai qu'il faut quand même raison garder. Soit nous disons que, puisque la majorité du Conseil municipal ne veut pas augmenter la capacité du parking, pour la pénaliser, nous n'allons pas piétonniser la place Grenus, soit nous prenons acte de cette décision et nous acceptons d'aller dans cette direction en nous disant que, de toute façon, la piétonisation de la place Grenus sera un avantage supplémentaire pour le quartier. Voilà ce que je souhaitais ajouter.

M. Bernard Lescaze (R). Je ne veux pas allonger cette séance plénière, d'autant plus que le conseiller administratif responsable n'a plus la possibilité de prendre la parole; heureusement, notre débat n'est pas retransmis par TV Léman bleu, nous n'allons donc pas vous attaquer, les uns et les autres.

Malgré tout, j'aimerais faire deux remarques. D'abord, je pense que, même dans un débat politique, il n'est pas sain qu'un conseiller administratif reproche à un conseiller municipal – en l'occurrence mon collègue Ducret – une prétendue amertume. C'est là un élément parfaitement subjectif. Monsieur Ferrazino, vous avez répété trois fois le terme «amertume», sentiment ou impression qui ne regarde que le conseiller municipal concerné et vous-même et qui n'a pas lieu d'être dans un débat public. Je tiens à le dire ici: trop souvent, M. le conseiller administratif Ferrazino nous attaque à titre personnel, que ce soit en commission ou en séance plénière.

M. Alain Dupraz (AdG/TP). Pauvre chou!

M. Bernard Lescaze. Vous avez beau dire, nous ne nous laisserons plus faire de cette manière. *(Brouhaha.)* Vous avez beau beugler, cela me laisse parfaitement froid! Je continuerai quand vous aurez rétabli le silence, Monsieur le président. *(Le président demande le silence.)*

Je constate simplement, à la lecture de cette proposition qui, comme M. le conseiller municipal Ducret l'a dit, sera renvoyée en commission par le groupe radical, qu'un certain nombre de conditions juridiques, ne dépendant pas seule-

ment des privés mais aussi du Canton, devront être respectées avant que des travaux aussi importants se fassent. A la page 3 de la proposition PR-246, il est dit que l'ensemble du quartier devrait être placé sous un régime général de zone de rencontre et qu'il s'agit de négocier, non seulement avec l'Office des transports et de la circulation, mais également avec l'Etat; ensuite, sur le domaine privé, il faudra négocier de nouveau avec la société Prima SA. Pour l'instant, force est de constater que ces conditions ne sont pas encore remplies et que nous espérons vivement que la capacité de négociation de la Ville dans cette affaire précise sera meilleure qu'auparavant, grâce à M. Ferrazino, brillant diplomate. C'est vrai qu'il y a d'autres affaires où, malheureusement, les négociations entre le Conseil administratif et d'autres entités, collectivités tant publiques que privées, ont en réalité coûté fort cher à la Ville de Genève, parce qu'elles n'ont peut-être pas toujours été menées de la meilleure des façons.

Pour notre part, ce que nous voulons – je m'étonne qu'on ne l'ait pas rappelé, mais je crois que tout le monde, dans ce Conseil municipal, est d'accord sur ce point – c'est que la place Grenus puisse redevenir une place piétonne. Ensuite, l'augmentation éventuelle du nombre de places de parc en souterrain, leur mise à disposition non seulement à un commerce, mais éventuellement à des habitants du quartier, dépendent de négociations et d'un certain nombre de facteurs. Finalement, il y aura aussi un coût à payer pour la Ville de Genève, semble-t-il, et nous en apprécierons le montant au moment où nous connaîtrons le résultat des études à ce sujet.

En l'an 2000, la majorité du Conseil municipal a pris une décision qu'à l'évidence M. le conseiller administratif Ferrazino trouve bonne – il me permettra de ne pas du tout partager son avis, sans avoir d'amertume pour quoi que ce soit, puisque, en tout cas en ce qui me concerne personnellement, je ne suis en aucune manière intéressé à ces places de parc. En revanche, je suis très intéressé par le fait que la place Grenus puisse redevenir piétonne, parce que c'est vraiment le cœur du quartier de Saint-Gervais. Dans cette perspective, je pourrais même donner quelques pistes financières à M. Ferrazino: il y avait un Fonds Grenus – indépendamment de celui qui a été donné à la Confédération à hauteur de 300 millions de francs – dont il doit bien rester quelque chose à la Ville ou à l'Etat; M. Ferrazino devrait regarder cela de plus près, ou essayer de savoir pourquoi cet argent a disparu, si tel est le cas.

Ce que nous souhaitons, maintenant, c'est que des études objectives soient menées, parce que le montant qui nous est demandé est quand même extrêmement important. Il s'agit à présent de savoir si la nouvelle situation envisagée – la possibilité de rendre piétonne la place Grenus et l'amélioration du quartier de Saint-Gervais – valent les 15 ou 20 millions de francs que coûtera le projet final. Voilà pourquoi nous acceptons le renvoi de cette proposition à la commission ad

hoc Saint-Gervais sans états d'âme quant à ce qui s'est fait avant. Je ferai encore malgré tout une petite remarque: j'ai bien noté, dans la bouche de M. Ferrazino, qui, sans doute, jetait l'ombre d'une menace sur la société Prima SA, que, parfois, on pouvait revoir les conditions d'un droit de superficie… J'en prends bonne note, mais je pense que, en ce qui concerne un certain nombre de droits de superficie réels, nous devrions les respecter jusqu'au bout, c'est-à-dire jusqu'à leur échéance. En effet, si nous acceptions d'entrer dans la voie qu'a eu l'air d'esquisser M. Ferrazino, d'autres droits de superficie pourraient un jour être mis en cause…

Le président. Chers collègues, nous en sommes à la quatorzième intervention sur ce sujet. Monsieur Pattaroni, vous avez la parole.

M. Robert Pattaroni (DC). Je ne regrette pas d'avoir demandé la parole, Monsieur le président, parce que j'aimerais que nous ne nous quittions pas ce soir avec une fausse idée. Il est facile de dire que d'aucuns ont demandé de construire des places de stationnement supplémentaires en sous-sol! Je rappelle ce qui suit, du point de vue arithmétique. On va supprimer un certain nombre de places en surface, faut-il encore le rappeler, à proximité de La Placette, c'est-à-dire sur les squares Pradier et Chantepoulet, ainsi que sur la place Simon-Goulart. Cela fait plusieurs dizaines de places en moins, probablement 70 et même davantage. Par conséquent, ceux qui demandent que l'on prenne en compte cette diminution pour la compenser ailleurs ne demandent pas une augmentation du nombre de places de stationnement, mais simplement une répartition différente de celles-ci. Il n'est pas correct de laisser passer l'idée parmi la population que nous voulons augmenter le nombre de places de stationnement.

M. Roberto Broggini (Ve). Très rapidement, j'aimerais juste rappeler devant le Conseil municipal que, dans les années 60, la société Prima SA s'était engagée à laisser ouvert la nuit, pour les habitants, son parking de 327 places. Cela n'est plus appliqué actuellement; la réalité est donc autre maintenant, malgré la parole donnée au Conseil municipal.

Mis aux voix, la prise en considération de la proposition et son renvoi à la commission ad hoc Saint-Gervais sont acceptés à l'unanimité.

11. Proposition du Conseil administratif en vue de l'adoption du projet de résolution relative à la modification du plan annexé à la loi sur le réseau des transports publics H 1 50 – carte du réseau actuel et prévu à l'horizon 2010 (PR-247).

Préambule

Le plan de mesures OPAir, adopté par le Conseil d'Etat le 27 mars 1991, prévoit notamment la mise en œuvre d'un nouveau plan de circulation confié à l'Office des transports et de la circulation. Cette conception globale de la circulation a été publiée en 1992 sous le titre Circulation 2000.

L'objectif de ce plan est de définir les principes de circulation dans l'agglomération genevoise et d'assurer la cohérence des actions à entreprendre. Afin de diminuer l'impact du trafic de transit au centre, tout en assurant l'accès aux commerces pour les visiteurs, un report modal de la voiture sur les transports publics nécessite un développement de ces derniers avec, en complément, la création de parkings d'échange pour les pendulaires et une réduction du stationnement de longue durée au centre.

En corollaire, un programme de développement des transports publics a donc été prévu sous l'appellation «TC 2005». Ce rapport a été approuvé sous forme d'une loi par le Grand Conseil le 12 février 1993.

Ce plan prévoyait initialement la réalisation d'un réseau de transports combiné avec l'extension du réseau de tramway et la création d'une ligne de métro léger automatique. Dans la version modifiée de 1998, la notion de métro automatique léger était abandonnée au profit d'un transport collectif rapide reliant le pays de Gex à Genève et Annemasse.

Les premières mises en service ont été:

– mai 1995: tram 13 reliant les deux rives, assurant 6,5 millions de voyages par an;
– juin 1997: tram 13 dessert les quartiers denses des Palettes et des Voirets;
– mai 1998: tram 16 assure une liaison directe Cornavin - Bel-Air - Moillesulaz;
– courant 2002: construction de la branche Sécheron et bientôt celle d'Acacias.

L'extension du réseau des transports publics se poursuit avec la construction de trois nouvelles branches de tramway, coordonnées avec la création de parcs relais P + R. Ces trois extensions sont au bénéfice d'une concession fédérale, accordée en mars 1996

La Ville de Genève, en tant que commune accueillant les voies et propriétaire du domaine public, participe à l'étude et à la réalisation des infrastructures, comme le démontrent encore les récentes demandes de crédits d'étude (proposition PR-49 à l'examen du Conseil municipal) ou de réalisation (PR-51 votée le 25 juin 2001 et acceptée le 12 mars 2002). En outre, la Ville de Genève, comme elle le stipule dans son plan directeur communal, reprend les objectifs développés dans le plan de mesures OPAir et dans Circulation 2000.

D'autres extensions du réseau sont prévues, à l'image du projet de tramway reliant Cornavin au CERN, actuellement à l'étude de votre Conseil, dans le cadre de la procédure de demande de concession. D'autres études se poursuivent, à des rythmes variables, selon les projets et les procédures. Il s'agit notamment de la construction de deux lignes de tramway reliant le centre-ville à Onex et Bernex, ainsi que le prolongement de ligne passant par la place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, qui font l'objet de la présente résolution.

Exposé des motifs

La réalisation de nouvelles branches de tramway s'intègre dans une vision d'ensemble d'amélioration du réseau des transports publics, afin de répondre à la demande en déplacement de l'agglomération genevoise.

Afin de se doter des outils qui permettront de répondre aux besoins de mobilité à l'horizon 2010, le Grand Conseil examine actuellement un amendement de l'article 4 de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50), article qui définit ce réseau.

Ce projet de modification de l'article 4 permettra d'inscrire, dans les mesures à réaliser pour le renforcement des transports publics, une troisième étape de construction des lignes de tramway reliant Onex et Bernex, ainsi que le Grand-Saconnex.

Le tracé

L'amendement de l'article 4 de la loi susmentionnée se réfère à un plan annexé à ladite loi dont vous trouverez copie en annexe. Il stipule l'inscription de:

– ligne de tram du centre-ville à Onex et Bernex, avec une branche à Lancy;

– ligne de tram de la place des Nations au Grand-Saconnex (prolongement de la ligne 13 actuellement en chantier).

Ce plan ne précise pas les différentes rues par lesquelles les lignes de tramway seraient amenées à passer, le plan modifié présente les adaptations nécessaires à l'état actuel de la planification et inclut les deux lignes susmentionnées qui sont mises à l'enquête publique.

Procédure

L'article 4, alinéa 3, de ladite loi stipule que «tout projet de modification du plan du réseau sur rail à écartement métrique doit faire l'objet, avant d'être approuvé par le Grand Conseil, d'une enquête publique de 30 jours annoncée par voie de publication dans la «Feuille d'avis officielle» et d'affichage dans les communes concernées. Pendant la durée de l'enquête publique, chacun peut prendre connaissance du dossier à la mairie ou auprès du département compétent et adresser à ce dernier ses observations».

L'alinéa 4 de l'article 4 prévoit que «les projets de modification du plan du réseau sur rail à écartement métrique sont également soumis pour avis au Conseil municipal des communes concernées. Le Conseil municipal se prononce sous forme de résolution dans un délai de 45 jours, à compter de la communication du projet à la commune. Son silence vaut approbation sans réserve».

Le plan sera soumis au Grand Conseil, avec le projet de loi modifiant la loi sur le réseau des transports publics. L'adoption de l'ensemble par le Grand Conseil posera les bases légales permettant de procéder à la réalisation des deux lignes de tram susmentionnées.

PROJET DE RÉSOLUTION

Vu l'article 4 de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) du 17 mars 1988 (entrée en vigueur: 2 juillet 1988);

vu la procédure d'enquête publique lancée par l'Office des transports et de la circulation le 25 septembre 2002;

vu les objectifs poursuivis en matière d'aménagement du territoire de la Ville de Genève et de report modal,

LE CONSEIL MUNICIPAL

invite le Conseil administratif:

– à appuyer l'inscription dans la loi sur le réseau des transports publics H 1 50 de ces nouvelles lignes de tramway qui relieront depuis le centre-ville Onex et Bernex, ainsi que le Grand-Saconnex depuis la place des Nations;
– à intervenir auprès de l'Etat de Genève pour qu'il entreprenne l'étude du projet d'aménagement de ces deux lignes de tramway dans les meilleurs délais;
– à poursuivre ces réflexions en matière d'aménagement au long du tracé de la future ligne de tramway ainsi qu'aux arrêts;
– à présenter une demande de crédit de réalisation pour les frais incombant à la Ville de Genève pour la réalisation de ces branches de tramway sur son territoire.

Annexe: un plan

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. J'interviendrai très brièvement, même si je ne prendrai la parole qu'une fois sur ce dossier, pour vous dire qu'il s'agit du projet de résolution municipal concernant la proposition de modification du plan annexé à la loi cantonale sur le réseau des transports publics, cette fameuse H 1 50 qui donne la carte de ce réseau, que vous avez d'ailleurs en annexe à la fin de cette proposition.

Celle-ci vise deux modifications. Vous connaissez la première, c'est la ligne de tram en construction jusqu'à la place des Nations. Vous savez que, dans un deuxième temps, il est prévu qu'elle puisse desservir le Grand-Saconnex. Un prolongement de cette ligne est donc d'ores et déjà intégré dans cette modification du plan. L'autre changement concerne la ligne de tram qui ira à Onex et à Bernex avec un embranchement vers Lancy. Voici les deux modifications dont il est question ici. Elles sont très importantes pour l'avenir du réseau des transports publics de Genève. Je vous remercie d'ores et déjà de réserver un bon accueil à cette proposition.

Préconsultation

M^me^ Liliane Johner (AdG/TP). C'est au nom de l'Alternative que je m'exprime. Nous acceptons ce projet du conseiller administratif qui permet l'adoption d'une résolution concernant de nouvelles branches de tramway. Ces lignes s'intègrent dans une vision d'ensemble d'amélioration du réseau des transports publics. La Ville de Genève, en tant que propriétaire du domaine public, participe à l'étude et à la réalisation des infrastructures. Cette proposition de résolution nous permet d'intervenir auprès de l'Etat en soutenant la réalisation de ces nouvelles lignes de tramway qui relieront au centre-ville Onex et Bernex, ainsi que le Grand-Saconnex depuis la place des Nations, cela en prévision du réseau Horizon 2010. Dans cette optique, l'Alternative vous demande d'accepter cette proposition et de la renvoyer à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

M. Robert Pattaroni (DC). Notre parti soutient tout à fait cette proposition. Nous tenons à dire que nous sommes tout à fait favorables à ce que l'on réalise le plus rapidement possible tout le projet du tram pour le canton. En ce qui concerne la ville, nous pensons qu'il très important – c'est pour cela que nous tenons à le dire – que le tout se fasse dans les meilleurs délais. En effet, il est évident que, une fois le réseau en place, nous pourrons d'autant mieux disposer du territoire en ce qui concerne l'aménagement, tant du point de vue du logement que de celui de la circulation ou encore des zones d'activités. C'est justement en

voyant comment on circule dans le canton avec les transports publics qu'une partie de la population pourra comprendre pourquoi tel ou tel projet subséquent sera nécessaire.

M. Michel Ducret (R). Ce projet est certes ambitieux, et nous ne pouvons, au départ, que l'approuver très chaleureusement; c'est bien sûr ce que je fais à titre personnel. Toutefois, tel qu'il nous est présenté, tout ce qu'il prévoit ne va pas sans problèmes.

J'aimerais par exemple faire remarquer que, il y a quelques années, notre Conseil municipal s'est prononcé en faveur d'une liaison de transports publics en direction d'Onex passant par les Acacias et Lancy. Nous avions déposé une motion demandant que cet axe des Acacias soit construit selon les critères du site propre, de manière à aller très vite en direction de Lancy et d'Onex, par cette voie-là. Or le projet présenté ce soir voit la liaison par Onex se substituer purement et simplement à l'actuelle ligne de trolleybus N° 2, en passant par la Jonction et par la rampe Quidort. Croyez-moi, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, c'est extrêmement intéressant, si on considère, d'autre part, que cette même ligne serait prolongée d'un côté à Onex et de l'autre côté à Genève-Plage.

Or, dans le projet présenté ici, il y a certes un réel développement du réseau de tramway, mais, à terme, on est aussi en train de fusiller purement et simplement le réseau de bus électriques, c'est-à-dire de trolleybus, et son avenir. En effet, si on le restreint trop à Genève, à un moment donné, il ne sera plus possible d'entretenir un certain nombre de trolleybus, trop infime pour former ce que l'on pourrait appeler un «réseau» et, à terme, nous condamnerions ainsi ces autobus électriques, qui ont quelques avantages.

J'en donne pour exemple le seul problème de la desserte interne de Bernex, qu'il est impossible de réaliser avec le tramway. Si vous arrivez à Bernex avec un tramway, cela signifie que celui-ci s'arrêtera à l'entrée du village et qu'il faudra un bus pour continuer plus loin, ou qu'il faudra desservir Bernex par en dessous, mais non plus directement. Il y aura donc une rupture de charges, et une perte d'attractivité pour les transports publics.

Les décisions que nous prenons sur la base de la proposition qui nous est soumise ce soir peuvent donc avoir des conséquences graves également hors de notre ville. Sur ce point, j'invite d'ores et déjà les commissaires qui vont examiner cette proposition à bien vouloir se pencher sur les implications de certains choix qui nous sont demandés dans cette proposition et, le cas échéant, à faire les modifications nécessaires pour que l'on ne compromette pas les moyens de transport les plus intéressants dans notre cité du point de vue environnemental.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Il y a, dans la rédaction de cette proposition, quelque chose qui, quant à moi, me choque. D'une part, on nous dit qu'il s'agit de ratifier la modification d'un article de loi, mais celui-ci n'est pas cité. Si l'on veut lire la proposition, à la page 2, on se rend même compte que la description qui nous en a été faite par le conseiller administratif à l'instant est agrémentée dans le texte de l'adverbe «notamment». Il s'agit donc «notamment» de la construction de deux lignes de tramway, l'une reliant le centre-ville à Onex et Bernex, l'autre, en prolongement de la ligne 13, reliant la place des Nations au Grand-Saconnex. Si cet adverbe «notamment» concerne ces deux lignes de tramway, qu'y a-t-il d'autre? On n'en trouve pas la moindre indication dans cette proposition. Je trouve que, de la part du Conseil administratif, il aurait été plus élégant de nous transmettre directement l'article de loi à modifier, ainsi que ses commentaires, plutôt que de le récrire lui-même, probablement avec une faute de plume qui consiste à utiliser l'adverbe «notamment» qui n'a probablement – je l'espère, par honnêteté à l'égard du Conseil municipal – pas lieu d'être.

Ma deuxième remarque a trait au plan, puisque, quoique nous ne votions pas les plans, c'est celui-là qui nous renseigne. On voit avec intérêt qu'une ligne de tram qui n'est, je l'espère ou je le pense, pas concernée par le «notamment», passe d'une rive à l'autre en empruntant le pont du Mont-Blanc. Voilà une excellente nouvelle: que le tram franchisse enfin la rade! Mais il faut bien se rendre compte qu'un tel franchissement a un coût, notamment en matière de choix.

L'usage accru, par rapport à aujourd'hui, du pont du Mont-Blanc par les transports publics est évidemment impensable sans que nous revenions sur un autre dogme, cher à une certaine majorité en Ville de Genève, qui consiste à dire: «Une traversée de la rade, jamais!» Je pense que, dans un bel élan d'enthousiasme, il y aura ce soir des applaudissements à l'égard du projet présenté dans la proposition PR-247; simplement, ayez conscience qu'en applaudissant ce projet comme vous vous apprêtez à le faire vous ouvrez une brèche inévitable à l'égard d'une nouvelle traversée de la rade dont, en approuvant ce projet, vous ne faites que précipiter l'échéance.

Mis aux voix, la prise en considération de la proposition et son renvoi à la commission de l'aménagement et de l'environnement sont acceptés sans opposition (1 abstention des libéraux).

12. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

13. Interpellations.

Néant.

14. Questions écrites.

Néant.

Séance levée à 18 h 55.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif 4558

2. Communications du bureau du Conseil municipal 4558

3. Motion de MM. Roman Juon, Gérard Deshusses, René Grand, Jean-Louis Fazio, Roger Deneys, Mmes Nicole Bobillier et Annina Pfund: «Pour épuiser nos ordres du jour, utilisons la mort subite!» (M-323) … 4559

4. Motion de MM. Roger Deneys, Jean-Pascal Perler, Christian Zaugg et Mme Annina Pfund: «Vive l'ONU écomobile!» (M-324) 4560

5. Motion de MM. Roman Juon, Gérard Deshusses et Pierre Maudet: «Réalisation d'une passerelle Champel-Vessy sur l'Arve» (M-321)… 4565

6. Interpellation de M. Pierre Maudet: «Pas de quartier pour l'insécurité!» (I-81) 4571

7. Motion de MM. Roger Deneys, Bruno Martinelli, Alain Gallet et Mme Annina Pfund: «Vroum, vroum… mais il y a scooters et scooters…» (M-325) 4572

8. Motion de Mme Nicole Bobillier, MM. Olivier Coste, Roger Deneys, Gérard Deshusses, Jean-Louis Fazio, René Grand, Roman Juon, Mmes Virginie Keller Lopez, Annina Pfund, Melissa Rebetez, Sandrine Salerno, MM. Daniel Sormanni, Damien Sidler, Jacques François et Bernard Paillard: «Trois fois rien sur pas grand-chose (publication *Tout savoir, Ville de Genève*)» (M-326) 4575

9. Interpellation de Mme Isabel Nerny: «La commission des naturalisations est-elle une mascarade?» (I-83) 4577

10. Proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture:
– d'un crédit de 1 063 000 francs, destiné à l'étude du déplacement de la rampe d'accès et de sortie du garage public de Grenus de la place de Grenus à la rue du Cendrier;

– d'un crédit de 468 000 francs, complémentaire au crédit de 300 000 francs voté le 25 juin 1996, destiné à l'étude de l'aménagement urbain de la place de Grenus et des rues des Etuves et Rousseau,
soit un montant total de 1 531 000 francs (PR-246) …… 4579

11. Proposition du Conseil administratif en vue de l'adoption du projet de résolution relative à la modification du plan annexé à la loi sur le réseau des transports publics H 1 50 – carte du réseau actuel et prévu à l'horizon 2010 (PR-247)…… 4606

12. Propositions des conseillers municipaux …… 4613

13. Interpellations …… 4614

14. Questions écrites …… 4614

La mémorialiste:
Marguerite Conus