
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Cinquante-huitième séance – Mardi 14 mai 2002, à 17 h

Présidence de M. Pierre Losio, président

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

Font excuser leur absence: *M^{me} Marie-Thérèse Bovier, M. Guy Dossan, M^{me} Vanessa Ischi Kaplan, MM. André Kaplun, Jacques Mino, Peter Pirkl, M^{mes} Melissa Rebetz, Marie-France Spielmann et M. Christian Zaugg.*

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

CONVOCATION

Par lettre du 30 avril 2002, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 14 mai et mercredi 15 mai 2002, à 17 h et 20 h 30, et samedi 25 mai 2002, à 8 h et 10 h.

1. Communications du Conseil administratif.

M. Manuel Tornare, maire. Le Conseil administratif a désigné M. Jean-Pierre Oberholzer, membre du Conseil municipal, médecin-dentiste, pour représenter la Ville de Genève au sein du conseil d'administration de l'Hospice général. Il remplacera M. Philippe Aegerter. Le Conseil municipal souhaitait que ce soit l'un de ses membres qui représente la Ville de Genève au sein de cette institution; M. Froidevaux nous l'a dit à de nombreuses reprises. Maintenant, c'est fait!

J'ai également reçu une lettre de M^{me} Spoerri, conseillère d'Etat, datée du 30 avril 2002, concernant la motion M-217, intitulée «Evitons un accident de trop aux écoliers des Plantaporrêts». Je vais vous la lire.

«Monsieur le maire,

»Je me réfère à votre courrier du 1^{er} mars 2002 par lequel vous sollicitiez la mise en place d'une protection par des patrouilles scolaires sur le carrefour boulevard Saint-Georges/rue des Plantaporrêts/rue David-Dufour.

»Selon les renseignements qui m'ont été transmis par mes services de police, il appert ce qui suit.

»Sur une période de dix jours, la brigade d'éducation et de prévention (BEP) a effectué des contrôles, en civil, aux heures d'entrée et de sortie des classes. Aux passages pour piétons situés de part et d'autre sur le boulevard Saint-Georges, au débouché de la rue des Plantaporrêts, les contrôles ont été effectués durant les tranches horaires d'une patrouille scolaire, soit de 7 h 30 à 8 h 45, de 11 h 30 à 12 h, de 13 h 10 à 14 h et de 16 h à 16 h 30. A cet endroit, les agents ont comptabilisé entre 20 et 30 enfants par tranche horaire, ces chiffres variant selon les heures de la journée.

»La circulation au carrefour boulevard Saint-Georges/rue des Plantaporrêts/rue David-Dufour est réglée par des feux. Les piétons désirant traverser ledit boulevard aux passages pour piétons situés à cet endroit ont le feu vert en même temps que les véhicules venant de la rue des Plantaporrêts. Le feu «vert piétons» a une durée de quatorze à seize secondes selon les heures. Il est à relever que, dès le début de leur traversée, les piétons bénéficient de quatre secondes de sécurité au feu «vert piétons» durant lesquelles les voitures de la rue des Plantaporrêts ont toujours le feu rouge. Ensuite, les véhicules ont le feu vert avec simultanément le feu jaune clignotant avertissant les conducteurs qu'ils doivent accorder la priorité aux piétons engagés sur la chaussée transversale.

»Lors de ses contrôles, la BEP a constaté que les personnes ont le temps de traverser le boulevard St-Georges au feu «vert piétons» pour autant qu'elles com-

mencent leur traversée dès l'apparition de ce feu. Quant au groupe d'enfants, soit environ 30 enfants, accompagnés de leurs trois animatrices, qui se rendent aux cuisines scolaires vers 11 h 55, ils ont effectivement juste le temps de traverser le boulevard en question. Toutefois, les agents n'ont pas remarqué un irrespect de la signalisation lumineuse ni de mise en danger des piétons.

»Il sied de relever qu'à débouché de la rue des Plantaporrêts, peu avant les feux, un seuil de ralentissement a été aménagé. De plus, lorsque les véhicules arrivent sur le carrefour, ils doivent bifurquer à droite ou à gauche selon la direction choisie, ce qui oblige les conducteurs à modérer leur conduite. En outre, la circulation dans la rue des Plantaporrêts est faible et se limite plutôt aux riverains. Les agents de la BEP ont par contre constaté que les enfants n'ont pas conscience des quelques véhicules qui circulent dans cette rue. En effet, ceux-ci effectuent des allées et venues d'un trottoir à l'autre, souvent en courant, entre les véhicules stationnés de chaque côté de la rue.

»Au vu des considérations qui précèdent, je vous confirme que je ne suis pas favorable au doublement des signalisations lumineuses par des patrouilleuses scolaires au carrefour en question.

»Cela étant précisé, afin d'améliorer au maximum la sécurité des piétons et plus particulièrement des enfants, je vous informe que j'ai transmis ce jour votre correspondance au Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement, afin qu'il charge l'Office des transports et de la circulation d'étudier la possibilité de programmer un temps «vert piétons» unique sur tout le carrefour, cela éventuellement aux heures d'entrée et de sortie scolaires.

»En vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'assurance de ma considération distinguée.

»Micheline Spoerri»

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Le président. Nous avons reçu l'interpellation urgente I-76 de M. François Henry, intitulée «Récupération des bouteilles en PET». Nous débattons de l'urgence de cette interpellation à 20 h 30.

D'autre part, concernant notre ordre du jour, je vous informe que le bureau a accepté de reporter à demain la motion M-263, intitulée «Pour un soutien ciblé au Musée Jean Tua de l'automobile, de la moto et du cycle», ainsi que l'interpellation I-66 de M. Dossan intitulée «Restauration: où est la Ville?».

SÉANCE DU 14 MAI 2002 (après-midi)
Communications du bureau du Conseil municipal

Nous avons reçu deux lettres, qui ont été transmises aux chefs de groupe. La première émane de l'association GE Grave et la deuxième de M. Pierre Muller. Ces courriers seront publiés dans le *Mémorial*.

«Genève, le 7 mai 2002

Concerne: motion M-148: «Pour une réutilisation juste des presses de Malagnou»

»Monsieur le président,

»Ayant été cités nommément lors de la séance du Conseil municipal du 17 avril, nous aimerions avoir la possibilité de réagir sur ce qui a été dit et écrit sur notre association. Nous vous demandons d'avoir l'amabilité de faire lecture du document annexé «Lettre ouverte de l'association GE grave au Conseil municipal» lors de la séance du 14 mai 2002.

»Nous restons à votre entière disposition pour tout complément d'information (le soussigné est atteignable au 079.473.70.79).

»En vous remerciant par avance nous vous présentons, Monsieur le président, nos salutations distinguées.

»Pour l'association GE Grave
Patrick Bourban
Président

»*Annexe mentionnée*»

«Genève, le 7 mai 2002

»*Lettre ouverte de l'association GE Grave au Conseil municipal*

»*Concerne:* Séance du 17 avril / points 18 et 19 de l'ordre du jour. Motion M-148: «Pour une réutilisation juste des presses de Malagnou»

»Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux,

»Notre but n'est pas d'entretenir une fois de plus la polémique autour des presses de Malagnou, mais de rétablir la vérité autour de ce qui s'est dit ou écrit

sur l'association GE Grave. Nous tenons donc à répondre à ce que nous considérons être des attaques graves, et qui plus est non justifiées, à l'encontre de notre association.

»En effet, les propos émis lors de la séance du 17 avril ainsi que les termes de la motion mettent gravement en cause l'image et le sérieux de notre association et de notre responsable d'atelier. Les informations qui vous ont été communiquées sont inexacts et les propos tenus pour le moins diffamatoires s'agissant d'un débat retransmis en direct sur les ondes d'une télévision publique.

»Globalement, l'association GE Grave a été présentée comme très fermée, l'atelier dont elle a la charge comme peu fréquenté, et son responsable d'atelier comme une personne non professionnelle qui cumule le statut d'employé et celui de vice-président.

»Sachez, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, que l'ensemble des éléments concernant l'association GE Grave, cités dans la motion M-148, s'appuie sur l'unique audience que nous a accordée la commission des arts et de la culture en date du 31 mai 2001, soit un mois et demi avant le démarrage de nos activités! Ce qui est pour le moins étrange pour un rapport daté du 15 mars 2002...

»La réalité de notre association à ce jour est tout autre. Voici quelques informations dont nous pouvons, bien entendu, prouver le bien-fondé:

1. L'Atelier genevois de gravure a accueilli son premier utilisateur le 16 juillet 2001, soit un mois et demi après la seule audition qui nous a été accordée.
2. Au 31 décembre 2001, notre association comptait 38 membres. De nouveaux statuts, suite à notre audition du 31 mai 2001, ont été approuvés. Ils ouvrent l'association à un nombre illimité de membres et ont été transmis au département en septembre 2001, qui en a informé la commission des arts et de la culture par un courrier daté du 4 octobre.
3. Notre responsable d'atelier n'a plus été vice-président de l'association à dater de l'ouverture officielle de l'atelier.
4. En huit mois, du 16 juillet 2001 au 31 mars 2002, l'utilisation de l'atelier de Malagnou et de l'ensemble des presses qui le compose a été la suivante:
 - 48 personnes ont suivi un cours de gravure de 24 heures, soit un total de 1152 heures de cours dispensées par le responsable d'atelier;
 - 18 graveurs confirmés ont profité des infrastructures et des presses de l'atelier, totalisant 115 jours d'utilisation;
 - 8 artistes ont mandaté les services du responsable d'atelier pour des travaux d'assistance ou des tirages d'édition;

- 20 graveurs et élèves de l'atelier ont participé à l'exposition – soit un total de 86 gravures exposées – organisée par notre association dans le cadre des journées portes ouvertes des artistes de Genève en avril 2002.

»Pour une association qui a moins d'une année d'existence, nous considérons ces résultats comme plutôt flatteurs et nous ne pouvons qu'être étonnés que tout ou partie des informations ci-dessus n'aient pas été mentionnées dans le rapport daté du 15 mars 2002!

»Nous aimerions également revenir sur le prétendu manque de professionnalisme et de formation de notre responsable d'atelier, Jacques Leckie, dont il a été beaucoup question lors de la séance du 17 avril 2002.

»Ces propos sont blessants, voire calomnieux, s'agissant d'une personne qui a consacré trente ans de sa vie à l'art de la gravure.

»Taille-doucier au CGGC, il a imprimé les œuvres des artistes invités; responsable d'un atelier de gravure indépendant, il a formé plusieurs graveurs de la place; il a en outre fonctionné comme professeur assistant de gravure à l'Ecole des Beaux-Arts de Genève...

»Compte tenu de ce parcours, Jacques Leckie a démontré, par les actes, qu'il était un acteur incontournable de la gravure à Genève.

»Nous insistons sur le fait que nous ne sommes pas concernés par les vieilles querelles émanant de l'ancien Centre genevois de gravure contemporaine. Aucun des membres de notre association ni son responsable d'atelier n'y ont occupé de fonctions dirigeantes, contrairement aux responsables de l'API.

»En ce qui concerne les conclusions du rapport M-148 A, nous aimerions vous faire part, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, des informations suivantes:

1. La grande presse installée à Malagnou est une presse d'eau-forte! Celle-ci est régulièrement utilisée, au même titre que les autres presses, par les graveurs fréquentant l'atelier de l'association GE Grave.
2. L'API ne dispose pas de presses pour l'eau-forte! Elle ne donne pas de cours de cette technique, et nous voyons mal comment les artistes qui fréquentent cette association pourraient s'exprimer au travers de ce procédé d'impression.

»La volonté du Conseil municipal n'est-elle pas de voir les presses de Malagnou être utilisées par les graveurs de notre ville? Préférerait-il qu'elles rejoignent un patrimoine muséal? Notre énergie, nous l'avons consacrée à promouvoir l'art de la gravure, non pas comme certains qui entretiennent d'interminables polémiques, faites de pétitions, de motions et autres demandes de classement qui n'ont fait que retarder la mise sur pied d'une structure professionnelle et vivante au service des graveurs genevois.

»En conclusion, nous demandons aux membres du Conseil municipal, et plus particulièrement de la commission des arts et de la culture, de repenser ce dossier à la lumière des informations citées ci-dessus.

»Nous invitons la commission à nous rendre visite à l'atelier de Malagnou, à sa convenance, afin de débattre, de façon sereine et constructive, de l'art de la gravure, de gestion d'atelier, de pratique artistique et de volonté de développement de cet art qui nous anime.

»Merci à toutes et à tous de votre attention.

»Pour l'association GE Grave	
<i>Patrick Bourban</i>	<i>Jacques Leckie</i>
Président	Responsable de l'atelier

»P.-S. Nous adresserons, ces prochains jours, un courrier détaillé à M. Paillard, président de la commission, de manière à étayer les informations que nous avançons ici.

»c.c. M. Manuel Tornare, maire de Genève
M. Alain Vaissade, département des affaires culturelles
M. Bernard Paillard, président de la commission des arts et de la culture»

«Genève, le 11 avril 2002

»*Concerne:* projet d'arrêté PA-449 – Audit de la GIM

»Monsieur le président,

»J'accuse réception de votre courrier du 3 courant précisant les termes de l'arrêté adopté par le Conseil municipal, soit notamment la confirmation que la question posée par la commission des finances relative à la valeur du patrimoine financier de la Ville de Genève et de sa réévaluation au bilan a bien été votée avec l'arrêté.

»Compte tenu de ce qui précède, je me dois de vous rendre attentif à l'inadéquation des moyens alloués par le Conseil municipal au Conseil administratif pour remplir les objectifs très ambitieux énoncés.

»En effet, le budget octroyé de 200 000 francs, dont 50 000 francs sont destinés à un mandat pour la commission d'évaluation des politiques publiques, ne

permettrait de procéder à l'expertise que de 25 à 30% du parc immobilier de la Ville s'il était exclusivement dévolu à cette tâche, à l'exclusion de toute analyse des autres questions posées.

»Pour mémoire, au cours des années 90 une première évaluation avait été réalisée sur quelque cent bâtiments. Le coût moyen par immeuble de ce mandat avait alors été de 1000 francs environ. Les résultats de cette expertise avaient démontré que la valorisation des bâtiments par la méthode dite «Schroeder» était très proche de la réalité et qu'il ne se justifiait dès lors pas de poursuivre cette expertise pour la totalité du parc.

»A l'heure actuelle, un tel mandat portant sur la totalité du parc immobilier du patrimoine financier de la Ville de Genève (450 bâtiments) se chiffrerait, selon une première estimation, entre 600 000 et 800 000 francs.

»Je vous informe en conséquence que le cahier des charges destiné au mandataire chargé de l'audit de la Gérance immobilière municipale ne comprendra pas cette question, pour laquelle le Conseil administratif reviendra devant votre Conseil avec une demande de crédit extraordinaire le cas échéant.

»A toutes fins utiles et en relation avec la seconde partie de cette question, je vous rappelle la teneur de l'article 66, alinéa 1, de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, applicable aux communes en vertu de son article 4:

«Les actifs figurent au bilan au plus pour leur prix d'achat ou de revient, déduction faite des amortissements et des provisions commandés par les circonstances.»

»Depuis 1996 et l'extourne complète des amortissements comptabilisés sur les immeubles, ceux-ci apparaissent déjà au bilan de la Ville de Genève à leur montant le plus élevé, soit leur prix d'achat. Aucune réévaluation ne pourrait dès lors être envisagée, quels que soient les résultats du mandat d'expertise.

»J'espère que ces quelques précisions éviteront une quelconque désillusion au Conseil municipal lors de sa prise de connaissance du résultat de l'audit.

»Je vous prie de croire, Monsieur le président, à l'expression de mes sentiments distingués.

»*Pierre Muller*»

3. Questions orales.

M^{me} Odette Saez (DC). Ma question s'adresse à M. Pierre Muller et concerne les immeubles N^{os} 52, 54 et 56 de la route de Peney, à Vernier. Ils sont classés en zone de nuisances par un arrêté fédéral sur les nuisances sonores causées par les avions. Leurs habitants sont surtout des personnes âgées. J'ai ici un dossier contenant des lettres signées par M^{me} Burnand qui datent de 1993. En fait, les habitants attendent depuis cette date qu'un double vitrage soit posé sur leurs fenêtres. Je vous demande, Monsieur le conseiller administratif, de faire diligence afin que leur attente ne se prolonge pas et n'atteigne pas le délai de dix ans, ce qui se produira en janvier prochain si rien n'est fait d'ici là. (*Remarque.*)

M. Pierre Muller, conseiller administratif. Comme le fait remarquer un conseiller municipal, cette question a déjà été posée il y a six mois. Je vous signale, chère Madame la conseillère municipale, que le problème que vous soulevez ne relève pas des compétences de la Gérance immobilière municipale, mais du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, dirigé par M. Ferrazino. Ce dernier doit obtenir un crédit, donc présenter une demande de crédit pour faire les transformations relatives aux immeubles que vous avez mentionnés, si besoin est.

M. Alain Marquet (Ve). Ma question s'adresse à M. Tornare. Afin de régulariser sa situation, la Maison de quartier de la Jonction a transformé le parcours de la parade du père Fouettard pour ne pas entraver la circulation des véhicules des Transports publics genevois. Lors de la dernière parade, afin de sécuriser le parcours, elle a dû demander que des véhicules en stationnement illicite soient emmenés à la fourrière.

Or il se trouve que la Maison de quartier de la Jonction a fait l'acquisition d'un minibus afin de se mettre en conformité avec la législation concernant les transports d'enfants. Le permis de circulation qui devrait être accordé pour ce véhicule ne l'est toujours pas, dans l'attente du règlement du litige concernant les voitures déplacées par la fourrière.

Monsieur Tornare, cette question a été portée à votre connaissance il y a quelques mois et je m'inquiète, parce que les enfants sont encore transportés dans ce bus, c'est-à-dire d'une manière qui n'est pas conforme à la législation. Il serait souhaitable, puisque ce bus a été acheté et qu'il est disponible, qu'il soit rapidement mis en circulation légale afin d'assurer le transport des enfants dans des conditions de sécurité optimale.

Le président. Il vous sera répondu demain.

M. René Winet (R). Ma question s'adresse à M. Ferrazino. Le projet de la fermeture de la rue du Lac, aux Eaux-Vives, est-il isolé ou fait-il partie d'un projet global dans ce quartier? Si tel est le cas, comment réagissez-vous face aux 2000 signatures des habitants et des commerçants des Eaux-Vives qui s'opposent à ces mesures?

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je vous remercie, Monsieur Winet, de me poser cette question. Effectivement, nous avons déjà évoqué dans cette enceinte le problème de la fermeture de la rue du Lac. Il s'agit d'une demande des habitants du quartier, laquelle remonte à une dizaine d'années. Le Conseil municipal a voté un modeste crédit pour permettre la fermeture de la rue du Lac sur 50 m, je vous le rappelle, depuis la rue du Simplon jusqu'à la rue des Eaux-Vives. (*Remarque de M. Deneys.*) Cela, comme le rappelle M. Deneys, à titre provisoire; il s'agissait de faire une expérience. Rendez-vous compte de ce qui est demandé! Or un certain nombre de vos connaissances, Monsieur Winet, se sont crues obligées de faire recours contre la publication de l'arrêté déclarant la fermeture de cette rue du Lac, de sorte que, à l'heure actuelle, nous ne pouvons toujours pas procéder aux travaux nécessaires. Voilà pour l'anecdote.

L'autre question que vous avez posée est plus importante, Monsieur Winet. Un journal que je ne vais pas nommer mais que je vais qualifier de «gazette gratuite» et que nous recevons dans nos boîtes aux lettres s'est fait l'écho du fait que la Ville de Genève aurait prétendument le projet de fermer un certain nombre de rues dans le quartier des Eaux-Vives. Dans le domaine de la désinformation, nous savions déjà que ce journal détenait la palme, mais, dans ce cas-là, nous pouvons vraiment le couronner.

Un groupe de travail a été mis sur pied par la Ville de Genève, avec des habitants et également des représentants de la Maison de quartier des Eaux-Vives. Dans ce cadre, de nombreuses hypothèses d'aménagement ont été examinées, mais sans être validées. Certains représentants des milieux automobilistes que vous connaissez, Monsieur Winet – il s'agit en particulier du Touring Club Suisse – se sont empressés d'isoler trois ou quatre hypothèses de travail émises par ce groupe en laissant croire malhonnêtement qu'elles correspondaient à des choix de la Ville! Je m'empresse de vous rappeler qu'elles n'avaient pas été validées. Ils ont agi ainsi pour laisser croire que la Ville de Genève allait procéder à la fermeture d'un certain nombre de rues dans le quartier. Je vous laisserai apprécier cette manière de procéder, Monsieur Winet.

Néanmoins, votre question me donne l'occasion – et je vous en remercie – de vous dire qu'il y a dans ce quartier, comme dans beaucoup d'autres, des groupes de concertation qui examinent quelles mesures nous pouvons proposer afin d'améliorer la sécurité des déplacements dans nos quartiers. Parmi celles qui sont examinées, il y a en a un certain nombre – vous les avez évoquées – qui visaient à proposer des fermetures de rues. Je m'empresse de dire que ces mesures-là n'ont pas été retenues, mais, bien évidemment, lorsque des propositions auront été définitivement arrêtées, elles vous seront soumises pour obtenir les crédits nécessaires à leur réalisation.

Pendant, que cela soit clairement dit: toute la propagande qu'on a pu lire dans cette gazette gratuite à laquelle je faisais allusion ne fait que refléter la volonté de milieux en l'occurrence automobilistes de laisser croire que la Ville de Genève se proposerait de faire des aménagements allant à l'encontre d'une certaine mobilité du quartier. Cela est faux et archifaux. Par contre, ce qui est vrai, c'est que nous nous employons à développer la concertation en accord avec les premiers intéressés que sont les habitants, en vue de proposer un certain nombre de mesures d'aménagement visant à rendre les déplacements plus sûrs.

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). J'ai une question à poser concernant la Gérance immobilière municipale (GIM). Il s'agit d'un incident survenu dans la nuit de vendredi à samedi dernier au quai Ernest-Ansermet, à la Jonction, où la Ville est propriétaire d'immeubles gérés par la GIM. Des actes sauvages ont été perpétrés dans le parking souterrain pour les véhicules des habitants: une douzaine de voitures ont été démolies et même barbouillées de peinture. En effet, il y avait un dépôt de pots de peinture dans ce garage, et les agresseurs les ont pris pour les vider sur les voitures. La police s'est rendue sur place pour constater les dégâts. Certains locataires ont à payer pour plus de 3000 francs de casse par voiture. Ils ont téléphoné à la GIM à ce sujet, et il leur a été répondu qu'elle ne rembourserait rien.

Par conséquent, j'aimerais savoir si la Ville de Genève n'a pas d'assurance pour faire face à une affaire comme celle-là. Les locataires paient une somme de 160 ou 180 francs par mois pour disposer d'une place dans le parking, et aucune sécurité n'y est assurée! Alors, on peut se demander s'il ne faut pas faire mettre sur pied un service de sécurité des habitants. La police a encouragé ces personnes à déposer plainte.

Quant à moi, j'aimerais que l'on m'informe s'il n'y a aucune protection dans ce parking souterrain et que les locataires paient pour des clous! Il faut que l'on m'explique! On est contre les voitures, mais celles qui sont dans un parking et ne gênent pas la circulation sont abandonnées à leur sort! J'aimerais avoir une

réponse claire et nette à ma question, parce que j'estime que les habitants touchés par cet incident doivent être informés à ce sujet par la Gérance immobilière municipale. Si la Ville est assurée pour ce genre de cas, que ce soit à la Zurich, à la Winterthur ou ailleurs, qu'elle le dise! Au téléphone, les responsables de la Gérance immobilière municipale répondent qu'ils ne s'occupent pas de ce genre de dégâts-là! Mais moi, je veux savoir ce qu'il en est, maintenant!

M. Pierre Muller, conseiller administratif. Je n'étais pas au courant de ce fait divers navrant, Monsieur Lyon, et je le déplore comme vous. Cela m'incline à penser que le problème de la sécurité se pose dans tous les quartiers de Genève, y compris celui de la Jonction. J'espère que nous prendrons de bonnes décisions pour faire face au vandalisme.

En ce qui concerne la couverture assurance de la Ville de Genève, il faut savoir qu'elle est parfaite. Nous suivons les dossiers de manière très professionnelle. Cependant, à ma connaissance – mais je demanderai quand même confirmation auprès du Service des assurances – nous assurons le contenant, mais pas le contenu. Cela signifie que nos bâtiments sont assurés par la Ville de Genève, mais pas ce qu'il y a à l'intérieur. Par exemple, s'il survient un dégât dans votre appartement, nous n'assurons pas la pendule qui tombe de la bibliothèque sur le parquet; ce n'est pas à la Ville de Genève, même si vous êtes locataire d'un appartement dans un immeuble qui lui appartient, à payer ce genre de dégâts.

Je pense donc qu'il en va de même pour le problème du vandalisme à l'intérieur de ce parking. Quoi qu'il en soit, Monsieur Lyon, je vous répondrai demain de manière plus approfondie.

M. Jean-Pierre Oberholzer (L). Ma question s'adresse à la fois à M. Hediger et à M. Ferrazino, j'imagine. Vous vous rappelez sans doute que, quelques jours avant notre session plénière du mois d'avril, nous avons vu paraître dans la presse une pleine page où M. Hediger disait qu'il allait tambour battant procéder à des transformations de la patinoire.

Lors de notre séance plénière de 20 h 30, le 16 avril, nous avons renvoyé au Conseil administratif la motion M-280 lui demandant d'étudier l'opportunité de conclure un contrat de gestion avec les propriétaires du Genève-Servette Hockey Club.

J'avoue que, pour ma part, j'aurais souhaité ou espéré voir figurer à l'ordre du jour de cette séance, aujourd'hui, les deux propositions du Conseil administratif à ce sujet. J'aimerais donc qu'il nous rassure concernant ce point, parce que les

délais commencent à être vraiment courts. Je voudrais savoir s'il faut commencer à conseiller aux supporteurs du Genève-Servette Hockey Club de se munir d'un abonnement pour aller voir jouer l'équipe en ligue A à la patinoire de Malley, à Lausanne.

M. André Hediger, conseiller administratif. Monsieur Oberholzer, j'avais dit que nous présenterions la demande de crédit concernant la patinoire des Vernets le 4 juin prochain. C'est vous, je crois, qui avez indiqué la date du mois de mai dans votre motion M-280. Lors du débat concernant cette dernière, je vous avais fait remarquer que cette date était fautive et que nous ne parviendrions pas à présenter notre proposition de crédit pour le mois de mai. Que s'est-il passé depuis que la motion M-280 a été acceptée? M. Ferrazino va vous en parler. Nous avons organisé de nombreuses réunions, notamment avec des architectes et des ingénieurs, ainsi qu'avec les collaborateurs de M. Ferrazino. La demande de crédit correspondant aux travaux envisagés a été approuvée la semaine dernière par le Conseil administratif. Voilà pour la première étape de cette démarche, qui comprendrait l'inventaire des travaux à réaliser, l'évaluation des coûts, etc.

La motion M-280 dont il est question ici concerne la deuxième étape. J'ai eu plusieurs entrevues avec le groupe Anschutz Entertainment et d'autres sont prévues ces prochains jours; toutefois, j'ai déjà commencé à préparer la réponse aux divers points soulevés par la motion M-280. Elle sera jointe à la proposition du Conseil administratif qui vous sera soumise au mois de juin. De la sorte, nous répondrons aux questions que vous nous avez posées par ce biais.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je crois que tout a été dit à ce sujet. Monsieur Oberholzer, il ne faut pas qu'il y ait méprise de votre part. Mes services ont établi la proposition de crédit pour la remise en état de cette patinoire. Comme l'a dit mon collègue Hediger, cette proposition a été agréée par le Conseil administratif la semaine dernière; elle figurera donc à l'ordre du jour de la session plénière du Conseil municipal du mois de juin.

Pour les autres problèmes liés à la motion M-280, M. Hediger vous donnera une réponse circonstanciée dans le cadre des négociations actuellement en cours. Il faut savoir également que nous avons été contactés par la Société d'art public, qui se préoccupe également du devenir du bâtiment de la patinoire, lequel, selon elle, mérite un certain nombre d'égards. Une audition a d'ores et déjà été sollicitée par cette association auprès de la commission des travaux, alors même que cette dernière n'est pas encore saisie de la proposition du Conseil administratif. C'est vous dire que beaucoup se préoccupent d'un dossier en préparation, mais

pas encore tout à fait au point. De notre côté, nous faisons de notre mieux pour respecter les délais que vous nous avez fixés. Après cela, il appartiendra au Conseil municipal de donner ou non suite à ces propositions.

M. Roger Deneys (S). Ma question s'adresse à M. Ferrazino, je pense, puisqu'il représente le Conseil administratif au sein du conseil d'administration des transports publics genevois (TPG). Elle concerne les publicités que j'ai vues à l'arrière de certains bus et qui promeuvent une initiative intitulée «Pour le libre choix du mode de transport». Sachant que cette initiative vise surtout à freiner le développement des transports publics et à en renchérir le coût, je m'étonne que les transports publics lui fassent ainsi de la réclame.

J'aimerais savoir, Monsieur Ferrazino, si vous allez intervenir en tant que représentant du Conseil administratif pour que ce genre de pratique cesse. Ce problème m'inquiète beaucoup, car le jour où le Groupement transports et économie déposera une initiative pour supprimer les transports publics, les TPG risquent d'accepter la publicité pour celle-ci.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je vous réponds volontiers, Monsieur Deneys. Je ne suis pas loin de partager votre sentiment. Il semblerait en effet que, pour la société en charge de nos transports publics, la publicité n'ait pas d'odeur. Quant à moi, je refuse de considérer que les panneaux auxquels vous faites allusion à propos de la votation du 2 juin peuvent remettre en cause la mobilité que permettent les transports publics. L'initiative en question, je le rappelle, est un peu une coquille vide suite à l'arrêt du Tribunal fédéral concernant ce dossier, et elle ne met nullement en cause le développement des transports publics.

Néanmoins, vous avez raison, Monsieur Deneys: si un jour des gens avaient l'idée saugrenue, et même totalement absurde, de proposer la suppression des transports publics, alors qu'il convient de multiplier les déplacements effectués par ce moyen, j'ose espérer que la société en charge des transports publics ne commettra pas l'absurdité d'accepter de faire de la propagande pour une telle initiative. Mais enfin, à l'heure où nous parlons, il n'y a pas encore eu de proposition allant dans ce sens.

M. François Sottas (AdG/TP). Avec ma question, nous allons une nouvelle fois discuter des transports publics... Elle s'adresse donc à M. Ferrazino, évidemment. Elle concerne la motion M-191 que nous avons signée et qui a été votée le

16 mai 2001 à la quasi-unanimité des groupes du Conseil municipal au sujet de l'introduction du système Constellation en juin de l'année passée. Cette motion comprenait certaines des revendications du personnel des Transports publics genevois (TPG) par rapport à la circulation de leurs véhicules et elle mentionnait notamment le problème de la fermeture de l'accès de la place Longemalle sur les Rues-Basses. Qu'en est-il? Il faudrait quand même une fois que nous ayons une réponse sur ce point. Le personnel des TPG commence à en avoir assez, je crois que vous l'avez remarqué quand ils se sont mis en grève le mois dernier. Les conditions de circulation font également l'objet de leurs revendications, et j'aimerais que nous trouvions rapidement une solution pour la place Longemalle, qui débouche sur les Rues-Basses, parce la situation devient vraiment catastrophique et dangereuse.

Par la même occasion, j'aimerais aborder un autre détail. Quand je vous demande d'enlever un panneau qui nous empêche de circuler convenablement, dans la rue de Carouge, vous en ajoutez beaucoup! Je souhaiterais quand même que cesse cette pléthore de panneaux de la Société genevoise d'affichage (SGA) placés juste à côté de la circulation des véhicules des transports publics. Je vous remercie d'avance.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je commencerai par répondre à la fin de votre intervention, Monsieur Sottas. Je partage – et mes collègues avec moi – votre préoccupation concernant la pléthore de panneaux de la SGA placés notamment le long de la rue de Carouge, et ce de manière totalement inadmissible, puisque la sécurité n'est tout simplement pas assurée à cet endroit. Nous avons même été contactés par l'Office fédéral des transports, et je m'en suis entretenu avec M. Stucki, directeur des TPG. Des démarches sont actuellement en cours pour faire disparaître ces panneaux. Je crois qu'il y a des limites à tout, et nous le ferons savoir à la SGA.

J'en viens aux mesures qu'il convient de prendre, suite non seulement à la motion M-191 votée par le Conseil municipal, mais également à la grève menée par le personnel roulant des TPG. Celle-ci a mis en évidence ce que beaucoup savaient déjà, à savoir que des mesures devaient être prises de manière énergique et rapide par les pouvoirs publics afin que les bus puissent effectuer leurs trajets dans des conditions normales, ce qui n'est pas le cas sur trois secteurs en tout cas: la rue du Rhône, la Corratierie et la rue de Coutance.

Comme vous le savez, avant la grève, la Ville de Genève a offert à l'Etat de mettre à disposition un certain nombre d'agents de ville pour assurer le contrôle des rues concernées avec la gendarmerie. C'est ce qui se fait actuellement, et cela devrait continuer durant une période de quinze jours. Ensuite, un bilan de cette

opération devra être effectuée par l'Office cantonal des transports et de la circulation. Nous en connaissons tous déjà le résultat: plusieurs milliers de voitures veulent simplement transiter par cet endroit chaque jour, alors qu'elles n'ont rien à y faire. J'ose donc espérer que ce bilan permettra à l'Office cantonal des transports et de la circulation d'adopter un arrêté qui supprimera enfin définitivement le stationnement dans ces rues, afin d'éviter que des voitures y accèdent inutilement et de permettre aux bus d'effectuer leur trajet sans rencontrer trop d'obstacles.

S'agissant de la place Longemalle, vous savez que nous avons la même préoccupation que vous et que nous souhaitons effectivement sa fermeture du côté des Rues-Basses. En effet, cet endroit est dangereux pour les trams, les piétons et les deux-roues qui passent par là, donc pour tout le monde. Nous sommes déjà intervenus auprès de l'Office des transports et de la circulation, et nous allons réitérer cette demande auprès de ladite instance cantonale afin d'obtenir enfin la fermeture de cette rue.

M. André Hediger, conseiller administratif. Je souhaite m'adresser à M. Sottas pour compléter ce qu'a dit M. Ferrazino à propos des panneaux de la rue de Carouge; le directeur des TPG, M. Stucki, m'a écrit pour attirer mon attention sur ce problème. Je suis allé sur place et je me suis rendu compte du danger que ces panneaux représentent pour les piétons qui traversent la rue sans voir venir le tram. J'ai donc écrit à la Société générale d'affichage pour demander la suppression de ces panneaux et j'ai indiqué à M. Stucki que j'avais fait le nécessaire.

M. Alain Fischer (R). Ma question s'adresse à M. Muller. Ne serait-il pas possible que les inscriptions des étudiants pour les emplois d'été aient lieu après les vacances de février et non au milieu du même mois? Ne serait-il pas plus judicieux de choisir une date après Pâques, quand les étudiants commencent à s'intéresser aux travaux d'été qu'ils pourront faire?

M. Pierre Muller, conseiller administratif. Cette question ne s'adresse pas seulement à moi, mais également à l'ensemble du Conseil administratif et même plus particulièrement à M. Tornare, qui est encore en charge pour quelques jours du Service des ressources humaines. Non, ce que vous demandez n'est pas possible, Monsieur Fischer, pour la simple et bonne raison qu'il nous faut nous organiser. Croyez-moi, les demandes des étudiants pour des travaux d'été sont extrêmement nombreuses. Il faut ensuite les trier, prendre toutes les mesures administratives nécessaires, demander les cartes AVS pour certains qui n'en ont

pas encore... Bref, tout cela demande du temps, et le délai de trois mois et demi, voire de quatre mois, imparti entre l'inscription et le début du travail d'été est tout à fait raisonnable. Je pense que ceux qui veulent travailler l'été doivent s'y prendre suffisamment tôt, comme dans toute entreprise. La Ville de Genève ne peut déroger à cette règle.

M. Gérard Deshusses (S). Ma question s'adresse à l'ensemble du Conseil administratif. Elle porte sur le point suivant. L'UITA, l'Union internationale des travailleurs de l'alimentation, de l'agriculture, de l'hôtellerie, de la restauration, du tabac et autres branches annexes, syndicat international dont le siège est situé à Genève depuis 1956, organise régulièrement des congrès dans notre ville. C'est le cas ces jours. Un congrès a commencé aujourd'hui même, 14 mai, et se terminera le 17 mai. Ce genre de congrès a eu lieu en 1985, en 1987 et au début des années 90, je ne sais plus en quelle année exactement. Chaque fois, une réception a été offerte par le Canton et par la Ville de Genève à l'ensemble des participants.

Cette année, comme d'habitude l'UITA a demandé à la Ville si elle participerait à nouveau à cette réception. En date du 28 janvier dernier, si mes souvenirs sont bons, la Ville de Genève a répondu que tel ne serait pas le cas. Alors, est-ce de la pingrerie ou s'agit-il d'une politique délibérée allant à l'encontre de l'esprit d'ouverture manifesté par notre cité et que je soutiens d'ailleurs pleinement? Cette mesure va également à l'encontre du caractère international que nous voulons développer à Genève. J'aimerais recevoir une réponse claire et je remercie le Conseil administratif de bien vouloir me la donner.

M. Manuel Tornare, maire. Monsieur Deshusses, je peux vous rassurer: il ne s'agit pas d'une pingrerie. La réception dont vous venez de faire état a été offerte à l'UITA. Je me suis même rendu ce matin à 8 h 30 sur place pendant dix minutes, les personnes présentes à cette cérémonie pourront vous le certifier. M. Corlet est sur place en ce moment, j'en ai eu la confirmation dix minutes avant le début de la présente séance plénière du Conseil municipal.

M. Daniel Sormanni (S). Ma question s'adresse au Conseil administratif, puisqu'elle a trait au Fonds chômage. J'ai entendu dire que circulait au sein des services l'information suivante: le Fonds chômage serait déjà épuisé depuis le 4 avril 2002. J'ai en fait deux questions à poser au Conseil administratif à ce sujet.

Premièrement, j'aimerais recevoir le décompte détaillé du Fonds chômage 2001 afin de savoir exactement comment il a été utilisé. Je vous rappelle que le

Fonds chômage 2001 était doté de 2 millions de francs et, d'après ce que nous savons, seul 1 million a été dépensé.

Deuxièmement, je souhaite connaître les dépenses actuelles ainsi que les engagements faits sur le Fonds chômage pour 2002. Comme je viens de le dire, selon le budget 2002, le Fonds chômage a été doté de 2 millions. D'où mon étonnement en apprenant que, semble-t-il, ce fonds est déjà épuisé après trois mois. Cette information ne doit pas être exacte.

Le président. Le Conseil administratif vous répondra demain.

M. Roberto Broggin (Ve). J'ai lu aujourd'hui, dans la rubrique «Courrier des lecteurs» de la *Tribune de Genève*, une lettre de M. Muller concernant l'immeuble situé au 5, rue Jean-Jacques Rousseau, où un plan de site a été adopté par le Conseil d'Etat en 1986. Selon ce document, cet immeuble doit être affecté au logement. Or différentes associations et habitants ont fait recours tout dernièrement contre une décision certainement erronée du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement; la Ville de Genève a également été alertée.

Je ne comprends pas la prise de position personnelle exprimée par M. Muller dans sa lettre, alors que la Ville est propriétaire de toutes les parcelles voisines. La parcelle 5552 où se trouve l'immeuble en question fait même l'objet d'une copropriété. Je ne comprends donc pas, je le répète, la prise de position nullement collégiale de M. Muller et j'attends de lui des explications à ce sujet.

M. Pierre Muller, conseiller administratif. Je vous remercie de m'avoir posé cette question, Monsieur Broggin. Cela me permet en effet d'éclaircir ma position par rapport à une décision qui a été prise non pas collégalement, mais par M. Ferrazino. Il s'en est expliqué mercredi dernier, et je ne reviendrai pas sur cette affaire.

Toujours est-il – je vous le rappelle, Monsieur le conseiller municipal – que je suis un élu libéral et qu'à ce titre-là il m'est autorisé de prendre des positions divergentes concernant des problèmes traités non pas collégalement, mais individuellement, par un membre ou l'autre du Conseil administratif. C'est la raison pour laquelle j'ai immédiatement écrit à la *Tribune de Genève* pour dire que la Ville de Genève n'était pas M. Ferrazino, comme elle n'est pas Pierre Muller ni aucun des autres conseillers administratifs pris individuellement. Ce courrier a été publié aujourd'hui, douze jours après que je l'ai envoyé à la *Tribune de Genève*, retard que je déplore, bien évidemment.

M. Manuel Tornare, maire. Je ne veux pas polémiquer, ici comme ailleurs, avec mon collègue Pierre Muller. Cependant, depuis 1842, pour qu'une décision du Conseil administratif soit prise, il suffit qu'elle soit approuvée non pas à l'unanimité mais par la majorité de ses membres. Il en est de même au Conseil d'Etat. Quand la droite était majoritaire au Conseil administratif, lors de votes tels que ceux que je viens de décrire, nos collègues socialistes ou membres du Parti du travail respectaient les décisions gouvernementales, en disant qu'elles reflétaient la position de la Ville. C'est pour cela que, en l'occurrence, je réaffirme en tant que maire de Genève que cette décision était la position de la Ville de Genève.

M. Roman Juon (S). Ma question concerne la demi-lune située en face de l'ancienne prison de Saint-Antoine. Des chabouris ont été installés à cet endroit, il y a quelques semaines. Je me suis renseigné: il paraît qu'un enfant a failli tomber du mur. Je m'interroge donc et je pose au Conseil administratif quelques questions auxquelles je pense qu'il ne pourra pas répondre tout de suite. Quand a été construit ce mur? Cela a-t-il été fait conformément aux règles de sécurité? Cela concerne-t-il les nombreux autres murs, comme les bastions de la Vieille-Ville, tous les bastions de la Vieille-Ville? Qu'est-il prévu? Que va-t-on faire? Et voici ma dernière question: a-t-on déjà dû déplorer des accidents depuis la construction de ce mur en particulier? Merci de me donner une réponse au plus vite.

Le président. Le Conseil administratif vous répondra demain.

M. René Grand (S). Ma question s'adresse à M. le conseiller administratif Ferrazino et concerne la propreté dans notre ville. Il y a un mois, j'ai demandé que l'on installe au sentier du Ravin des poubelles adaptées à ce lieu. Ce sentier relie le pont des Délices au pont de Sous-terre; il constitue une très jolie promenade à côté de l'Ecole supérieure de commerce.

Ce matin, en passant par là alors que je me rendais à mon travail, j'ai à nouveau constaté qu'une simple poubelle orange y débordait de débris, juste au départ du sentier du Ravin. Une deuxième poubelle, fixée à mi-parcours, a été arrachée; elle n'existe plus. Monsieur le conseiller administratif, je vous demande instamment d'installer des poubelles plus grandes. Vous avez dit qu'une étude était en cours à ce sujet, c'est vrai, mais je crois qu'il y a urgence, avec tous ces jeunes qui attendent le bus à l'arrêt de bus situé à cet endroit. J'ai ramassé ce matin trois canettes de bière et des papiers, mais je crois que ce genre de travail n'est pas celui d'un conseiller municipal.

Le président. Le Conseil administratif vous répondra demain. Les discussions se déroulant entre les radicaux et les démocrates-chrétiens pourraient-elles cesser ou être menées dans une autre salle, s'il vous plaît?

M. Olivier Coste (S). Ma question s'adresse à M. Ferrazino et concerne le quartier de la Roseraie, plus précisément la rue Prévost-Martin. Je vous l'avais déjà posée à la fin de l'automne, Monsieur le conseiller administratif. La rue Prévost-Martin est fermée par des chabouris pour éviter les dégâts dus à d'éventuelles chutes de cheminées de la petite maison située derrière l'église Saint-François. J'aimerais savoir ce qu'il en est des travaux prévus pour supprimer ce danger selon le plan de mobilité dans le quartier prévu par le Conseil administratif. Depuis que la rue est fermée, des enfants ont installé des marelles au milieu des barrières, des véhicules y sont parfois garés et les vélos ne peuvent même plus emprunter cette voie.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Monsieur Coste, si vous aviez consulté votre ordre du jour de la présente session plénière du Conseil municipal, vous auriez remarqué qu'il y figure la proposition PR-205 qui est une demande de crédit d'acquisition que le Conseil administratif vous soumet concernant le bâtiment en question, situé au 12 de la rue Prévost-Martin. Je veux bien vous résumer les propositions que nous rédigeons, mais je pense qu'il serait plus judicieux que vous en preniez connaissance tranquillement. Nous vous soumettons dans cette proposition l'acquisition de cette bâtisse et sa démolition, ainsi que l'ouverture de l'espace vert devant l'église Saint-François justement afin de permettre, pour les habitants, cette fameuse mobilité piétonne dont vous parlez, via le passage aboutissant à la place Saint-François et à la villa Freundler. La réponse à votre question est donc apportée par la proposition figurant au point 18 de notre ordre du jour de ce soir, Monsieur Coste.

M. Guy Savary (DC). Ma question s'adresse à M. Vaissade et concerne l'horaire des bibliothèques municipales. Le samedi, elles ferment toutes à 17 h, sauf celle des Minoteries, à 13 h. Je pense qu'il n'y a pas moins de lecteurs et d'usagers dans cette bibliothèque, c'est pourquoi j'aimerais connaître la raison de l'application de cet horaire réduit uniquement à la bibliothèque des Minoteries. Mon interrogation implique la demande suivante: ne pourrait-on pas remédier à cette situation et adapter l'horaire de la bibliothèque concernée à celui des autres?

Le président. M. le conseiller administratif vous répondra demain. Le tour des questions s'achève ici, les trente minutes imparties à cela étant écoulées.

Projet d'arrêté: règlement municipal pour les agents de sécurité municipaux

4. **Projet d'arrêté de MM. Roger Deneys, Daniel Sormanni, Bernard Paillard, Jacques François, Damien Sidler, Roberto Brogini, Guy Savary, M^{mes} Liliane Johner, Hélène Ecuyer et Anne-Marie von Arx-Vernon: «Pour un règlement municipal pour les agents de sécurité municipaux de la Ville de Genève» (PA-21)¹.**

PROJET D'ARRÊTÉ

Considérant:

- les nouvelles compétences constitutionnelles des agents de sécurité municipaux;
- le règlement cantonal du 12 mai 1999 sur les agents de sécurité municipaux (F 1 05.37);
- les nombreuses nouvelles tâches assignées aux agents de sécurité municipaux, requérant une augmentation des effectifs pour la Ville de Genève;
- les accords avec l'Etat en matière de répartition des tâches et des recettes liées aux amendes d'ordre;
- la nécessité de définir des priorités et un cadre de travail spécifique pour les agents de sécurité municipaux de la Ville de Genève, dans le respect des normes cantonales et des accords avec l'Etat de Genève,

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 2, de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition de douze de ses membres,

arrête:

Article premier. – Il est instauré un «Règlement municipal de portée générale de la Ville de Genève sur les agents de sécurité municipaux» libellé comme suit:

«Article premier. – La Ville de Genève dispose d'un corps d'agents de sécurité municipaux (ASM), dont les tâches, les principales règles d'engagement et les grandes lignes relatives à leur organisation, leur équipement et leur formation sont définies dans le règlement cantonal sur les agents de sécurité municipaux du 12 mai 1999 (F 1 05.37).

¹ Annoncé, 4310.

Projet d'arrêté: règlement municipal pour les agents de sécurité municipaux

»Art. 2. – Les ASM de la Ville de Genève font partie intégrante du personnel municipal et bénéficient intégralement du statut du personnel, avec les droits et charges y relatives, sous réserve des dispositions spécifiques liées aux tâches des ASM.

»Art. 3. – La Ville de Genève veille à se doter, dans les limites du budget annuel, des effectifs et des équipements nécessaires au corps des ASM, afin que celui-ci soit en mesure d'exécuter pleinement et efficacement ses tâches telles qu'elles sont définies dans le règlement cantonal.

»Art. 4. – La Ville de Genève veille à adopter une organisation du travail du corps des ASM permettant d'exécuter les tâches telles qu'elles sont définies dans le règlement cantonal, en particulier par le biais d'horaires continus et incluant une présence nocturne.

»Art. 5. – Dans le cadre des règles cantonales, les ASM de la Ville de Genève accorderont une importance particulière aux tâches prioritaires suivantes:

- respect des règles en matière de salubrité et de sécurité du domaine public relevant de la Ville de Genève, en particulier par rapport à la surveillance des parcs, préaux d'écoles et autres espaces publics, par rapport aux décharges sauvages et par rapport aux déjections animales;
- respect des règles en matière de circulation et de stationnement, en particulier pour la protection des piétons et des cyclistes, pour le contrôle des zones bleues ainsi que pour le bon fonctionnement du petit commerce et de l'artisanat (par exemple, places de livraison ou places de courte durée).

»Art. 6. – Par ailleurs, le corps des ASM assumera des tâches de prévention de proximité, en coordination avec les autres services municipaux et cantonaux ainsi que les milieux associatifs et les partenaires socio-économiques.

»Art. 7. – Les ASM de la Ville de Genève correspondent à ce qui constituait auparavant le corps des agents de ville, sous réserve des dispositions liées aux nouvelles règles en matière de formation et d'équipement.

»Art. 8. – Le règlement d'application fixe les modalités concrètes. Préalablement à l'adoption du règlement d'application, le Conseil administratif mènera une concertation étendue avec le personnel concerné.»

Art. 2. – Ce règlement entrera en vigueur dès la fin du délai référendaire.

M. Roger Deneys (S). De longue date, nous, les socialistes, nous nous préocupons de la question des agents de ville et de leur travail, non seulement parce que nous pensons qu'ils sont indispensables au bon fonctionnement de notre cité, mais en outre parce qu'ils complètent le dispositif de la police et des autorités

Projet d'arrêté: règlement municipal pour les agents de sécurité municipaux

cantonaux. Dans ce sens, les agents de ville – agents de proximité par excellence – sont effectivement indispensables.

Cependant, comme vous le savez, un certain flou a régné à leur sujet pendant un certain nombre d'années. En raison de la discussion concernant le règlement «ASM 2000», il n'y avait pas de règlement à jour, adapté au cahier des charges que doivent effectuer les agents de ville. Aujourd'hui, le règlement cantonal pour les agents de sécurité municipaux (ASM) a été promulgué et il établit un cadre général pour ces tâches. Mais, selon nous, socialistes, ce règlement devrait être complété afin de renforcer le travail des agents de ville, dont nous pensons qu'il est actuellement lacunaire. Nous estimons notamment que leur mission n'est pas assez clairement perçue par la population et que leur intervention se fait à certaines occasions à la tête du client; surtout, leur efficacité est parfois discutable.

Je ne mentionne que quelques exemples. Tout d'abord, il s'agit des amendes pour les chiens, sujet d'actualité parmi d'autres. Actuellement, les agents de ville mettent 600 amendes par année à des propriétaires de chiens. M. Deshusses s'est livré à un savant calcul lors de notre caucus: ce chiffre semble tout à fait ridicule par rapport au nombre d'infractions constatées.

Je parlerai aussi du stationnement. Il est clair que la ville et le canton de Genève en général connaissent aujourd'hui une situation catastrophique au niveau du contrôle du stationnement. J'en veux pour preuve les propos de M. Widmer lorsqu'il a été auditionné par la commission de l'aménagement et de l'environnement; étant donné qu'ils figureront dans un rapport, je ne dévoile aucun secret. Actuellement, les effectifs des agents de ville pour la surveillance du stationnement en ville de Genève, en comparaison avec les autres villes suisses, représentant 20% de ceux qui seraient nécessaires. C'est une catastrophe, et nous comprenons bien pourquoi certains citoyens sont excédés par le système des macarons, puisqu'il n'y a pas de contrôle. Une part de ce travail revient certes aux autorités cantonales, mais une autre part incombe aux agents de ville. De ce point de vue, il nous paraît nécessaire de compléter le cahier des charges de ces derniers par un règlement précisant justement quelles tâches leur sont dévolues et quels sont leurs horaires de travail.

C'est la dernière lacune que nous pouvons constater aujourd'hui: les agents de ville, malheureusement, ne sont pas seulement peu nombreux mais aussi et surtout totalement absents la nuit. En effet, il n'y a pas d'agents de ville en service la nuit. Comment voulez-vous assurer un rôle de police de proximité et résoudre des problèmes de voisinage alors qu'il n'y a personne pour le faire la nuit?

Bref, il nous semble important d'étudier un tel règlement. Nous vous soumettons dans notre projet d'arrêté une proposition qui constitue bien entendu une base de discussion et nous vous invitons à renvoyer cet objet à la commission du règlement afin qu'il y soit discuté de manière plus approfondie.

(La présidence est momentanément assurée par M. Alain Comte, vice-président.)

Préconsultation

M. André Hediger, conseiller administratif. Ce projet d'arrêté appelle une première remarque; en effet, si j'ai bien compris, il propose l'instauration d'un règlement municipal concernant le travail des agents de sécurité municipaux. Sur ce point, je me pose un certain nombre de questions. Comme l'a dit M. Deneys, il existe un règlement cantonal qui précise tous les aspects relatifs au travail des ASM. Je ne sais pas si vous l'avez lu attentivement. Il a été longuement discuté par les différentes communes de notre canton avant d'être ratifié, suite à la loi votée par le Grand Conseil.

Part ailleurs, c'est le Conseil municipal qui a voulu que les agents de ville deviennent des ASM. Il est curieux de vouloir créer aujourd'hui une situation spécifique pour la Ville de Genève, alors que cette dernière a insisté pour faire partie de l'organisation générale des ASM. Je rappelle qu'il existe une commission cantonale au sein de laquelle je représente le Conseil administratif et dont fait également partie un représentant des agents de ville. Dans le cadre de l'Association des communes genevoises, qui inclut des conseillers administratifs et des représentants des agents de ville d'autres communes, nous réglons un certain nombre de problèmes avec la police, des problèmes vestimentaires etc.

Mesdames et Messieurs, j'ai repris article par article ce projet d'arrêté. L'article premier stipule ce qui suit: «Il est instauré un «Règlement municipal de portée générale de la Ville de Genève sur les agents de sécurité municipaux». Je rappelle qu'il existe déjà un règlement concernant les agents de sécurité municipaux, selon lequel nous sommes partie prenante avec les autres communes. Je ne vois vraiment pas comment je pourrais instaurer un autre règlement par lequel nous nous soustrairions aux dispositions prévues dans ce règlement cantonal. Les communes reprocheraient ce vice de forme à la Ville et l'accuseraient, alors qu'elle a adhéré au règlement cantonal, d'en instituer un autre. C'est donc ce règlement cantonal qui, pour moi, est déterminant par rapport aux autres communes en ce qui concerne notre adhésion au système des ASM.

Vous, les auteurs de ce projet d'arrêté, demandez qui sont les ASM, à quelle instance ils sont rattachés, quelles sont leurs compétences, ce qu'il en est de leur formation, de leur habillement, de leur l'équipement et du problème des amendes, alors que tout est déjà fixé par ce règlement cantonal! Voilà pourquoi je ne comprends pas bien les raisons évoquées dans votre projet d'arrêté.

A l'article premier du règlement que vous proposez, vous ne faites, comme vous l'avez dit, que rappeler le règlement cantonal. Concernant l'article 2, je dirai

Projet d'arrêté: règlement municipal pour les agents de sécurité municipaux

qu'il va de soi que les ASM font partie intégrante du personnel de la Ville de Genève, puisqu'ils sont engagés et payés par elle, et donc soumis au statut du personnel de la Ville. Ils ont également deux représentants à la commission du personnel de la Ville de Genève.

J'en viens à l'article 3 de votre projet d'arrêté. Il va de soi que la Ville de Genève prévoit pour les ASM le budget annuel indispensable, voté par le Conseil municipal à qui il est soumis année après année.

Pour l'article 4, je précise que le travail des ASM est conforme à ce qui est défini par le règlement cantonal. Quant à leurs patrouilles nocturnes, je rappelle qu'elles ont lieu jusqu'à 21 h en hiver et minuit en été.

Pour ce qui est des autres problèmes soulevés, par exemple ceux qui concernent la proximité, je rappelle que cela aussi avait été pris en compte dans le règlement cantonal des ASM. Nous avons estimé, d'entente avec la police, que le travail de nuit touchant à la fermeture de bistrots, de bars, de cabarets, etc., ainsi que les questions d'ordre public étaient du ressort de la gendarmerie. Je vous rappelle que personne, parmi les ASM, ne voulait assumer ce travail de nuit et que les agents de ville ne sont pas armés. Ils ne font pas partie de la police dont la présence est effective 24 heures sur 24. Si la situation devait être modifiée, il faudrait que je rediscute de ce point avec l'Association des communes genevoises afin de faire les adjonctions nécessaires au règlement cantonal. Mais cela nécessiterait en tout cas un doublement des effectifs des ASM.

Ce que prévoit l'article 5 correspond aux tâches actuelles des ASM. Je rappelle qu'ils sont constamment sollicités pour un certain nombre de choses. Prenons l'exemple de la grève du personnel des Transports publics genevois (TPG). Le personnel des TPG a signalé à cette occasion que ses véhicules rencontraient des difficultés pour passer à la Corraterie, à Coutance et à la rue du Rhône. Nous avons donc créé un groupe de travail et avons mobilisé ces jours des agents de ville appartenant au personnel de la Ville de Genève. Il va de soi que nous partageons le travail avec la gendarmerie et les contractuels.

J'en viens à l'article 6 du règlement municipal que vous proposez dans ce projet d'arrêté, où l'on décrit les tâches actuelles des îlotiers.

Concernant l'article 7, on ne voit pas pourquoi on indiquerait dans un règlement sur les agents de sécurité municipaux quelles étaient les fonctions antérieures du Service des agents de ville et du domaine public. De plus, le contenu de cet article est inexact. En réalité, les tâches actuelles des ASM sont identiques à celles qu'ils exécutaient déjà avant l'arrêt du Tribunal fédéral, moyennant l'ajout de nouvelles dispositions en matière de circulation et de contrôle des zones bleues.

Projet d'arrêté: règlement municipal pour les agents de sécurité municipaux

Je passe à l'article 8. Les ASM effectuent les tâches pour lesquelles ils ont été engagés et pour lesquelles ils sont rémunérés. Il n'y a par conséquent pas de concertation à avoir à ce niveau. La commission du personnel, où deux représentants des ASM sont présents, est le porte-parole de ces agents. Je ne vois donc pas pour quelle raison nous devrions constituer un organe de concertation au sein du service des ASM, puisque leurs missions et leurs tâches sont définies par le règlement cantonal. Ils sont représentés à la commission du personnel, qui se charge de toutes les revendications éventuelles.

Pour ma part, voilà ce que je voulais dire aujourd'hui aux auteurs du présent arrêté. Je tiens également à vous signaler qu'il n'est pas évident, c'est vrai, de suivre le règlement cantonal concernant les ASM. En effet, ces derniers effectuent de nombreuses tâches, et nous devons prévoir une augmentation de leurs effectifs, j'en conviens avec vous. C'est ce que j'ai fait ces dernières années, puisque, par deux fois, je vous ai proposé au budget l'engagement de dix nouvelles personnes dans ce cadre. Il n'y en aura pas en 2003; en effet, nous ne pouvons remplacer les agents qui partent à la retraite ou qui ont quitté leur fonction que lorsque les nouveaux agents ont terminé leur école de formation.

J'estime donc que votre arrêté constitue un doublon par rapport au règlement cantonal existant. J'en suis d'autant plus étonné que nous avons bien travaillé avant de ratifier ledit règlement, d'entente, je le répète, avec l'Association des communes genevoises, l'ensemble des agents de ville et la gendarmerie.

M. Jean-Pierre Lyon (AdG/SI). Il est important de rappeler certains faits. Le 17 mai 1999, puis le 12 septembre 2001 – je le dis pour ceux qui se souviennent des événements – nous avons débattu de la motion M-388 du même genre que ce projet d'arrêté. Cette motion visait à une intégration des agents de ville de la commune au système cantonal des ASM. D'entente générale, le Conseil municipal a accepté cette mesure. Il a ensuite fallu que le Conseil administratif intervienne auprès de l'Etat pour signer ce fameux règlement cantonal sur les ASM que les 44 autres communes avaient signé.

Ce soir, je pense qu'il aurait été intéressant de discuter du présent projet d'arrêté dans le cadre de la commission des sports et de la sécurité. En effet, c'est elle qui, depuis des années, traite des questions concernant le département de M. André Hediger, conseiller administratif. Cet objet présente donc une certaine continuité avec les débats menés dans le cadre de ladite commission. Celle du règlement s'occupe plutôt du règlement du Conseil municipal, donc d'un autre sujet. Je le répète en tant que membre de la commission du règlement et de celle des sports et de la sécurité: c'est au sein de cette dernière que ce projet d'arrêté

Projet d'arrêté: règlement municipal pour les agents de sécurité municipaux

doit être examiné. C'est déjà dans ce cadre que nous avons auditionné plusieurs fois les représentants du personnel des agents de ville à l'époque, voilà pourquoi j'essaie de convaincre mes collègues qui ont proposé cet arrêté de le renvoyer à ladite commission.

Il faut ajouter que la commission des sports et de la sécurité n'a pas beaucoup de travail actuellement et que cela fait bientôt deux mois qu'elle ne s'est pas réunie. Au contraire, la commission du règlement se réunit tous les vendredis pour examiner des projets, des motions, etc., et elle a du pain sur la planche.

M. le conseiller administratif Hediger a mentionné la décision d'intégrer les agents de ville au système des ASM. Quelle information a-t-elle été donnée à ce sujet par la suite à la commission des sports et de la sécurité? J'en suis membre et je n'ai jamais vu le règlement cantonal des ASM! J'apprends ce soir qu'il existe et que l'introduction des agents de ville y a été adaptée en fonction de la loi. Je tiens à en féliciter le conseiller administratif Hediger, mais, en ce qui concerne l'information y relative, je répète que nous n'avons pas eu de séance d'explications sur les différents articles de ce règlement, l'adaptation que cela supposait pour les agents de ville, l'affaire des zones bleues, la formation des effectifs par groupe de trois ou quatre agents de sécurité municipaux afin de respecter les données de la loi cantonale.

J'ai discuté avec plusieurs ASM chargés de contrôler les zones bleues. Tous m'ont dit qu'ils essayaient d'en assurer le contrôle autant que possible, mais le terme qui revenait sans cesse dans leurs propos était celui de «sous-effectifs». A ce sujet, ils étaient unanimes. Sur ce point, la commission des sports et de la sécurité pourrait discuter avec l'ensemble des groupes politiques pour savoir s'il ne faudrait pas revoir le nombre de personnes à engager par rapport au nombre de celles qui partent à la retraite.

Concernant l'article 8 du projet d'arrêté, M. Hediger nous parle de concertation avec le personnel. Je sais que celle-ci a lieu, on me l'a confirmé, mais, malheureusement, des problèmes sont survenus entre des agents de sécurité municipaux et certains de leurs chefs. Des rapports et des lettres ont été envoyés à ce sujet à M. le conseiller administratif Hediger ainsi qu'à M. Bourquin, ancien commandant des agents de la sécurité municipale, mais aucune réponse n'y a jamais été donnée.

Pour toutes ces raisons, je propose à l'ensemble du Conseil municipal que nous discussions avec les représentants du personnel pour savoir exactement ce qui se passe. Sinon, nous allons voter ce projet d'arrêté et le renvoyer au Conseil administratif, puis nous recevrons le petit bouquin que M. Hediger nous a très bien résumé, et cela tiendra lieu de réponse. Il serait préférable que la commission des sports et de la sécurité auditionne les personnes concernées et le Conseil

Projet d'arrêté: règlement municipal pour les agents de sécurité municipaux

administratif, afin de mener une discussion constructive, mais sans faire la révolution, puisqu'il y a une loi cantonale définissant les tâches des ASM. Or nous sommes concernés par cette question.

Il serait peut-être intéressant d'auditionner également une personne chargée de l'instruction à la police, qui dispense des cours à un certain nombre de nos agents de sécurité municipaux. Cette personne pourrait nous expliquer les détails de leur formation.

Si nous refusons, au niveau du législatif, de renvoyer ce projet d'arrêté à la commission des sports et de la sécurité, je vous le dis tout de suite, nous pouvons enlever les trois quarts des motions et des arrêtés figurant à notre ordre du jour et rentrer chez nous, au revoir, Messieurs Dames! Nous passerons de bonnes soirées au foyer, voilà tout! J'espère que tous mes collègues de la commission des sports et de la sécurité soutiendront la proposition de renvoi à cette commission que je viens de formuler, car c'est là qu'il faut envoyer cet objet. Cette commission pourra l'étudier dès jeudi prochain, tandis qu'à la commission du règlement il faudra le faire sous deux présidences, compte tenu du volume de documents que nous avons à y discuter.

Voilà mon idée. Si elle est refusée, eh bien, on verra se qui se passera! Je suis sûr que M. Hediger ne peut pas y être opposé. Il a toujours été en contact avec sa commission et il sait que ce n'est que par le moyen que je propose que nous arriverons à une solution. Vous verrez, tout le monde sera satisfait et il y aura une véritable information à ce sujet. Jouons cette carte, Mesdames et Messieurs!

M. Roger Deneys (S). Je voudrais uniquement répondre brièvement aux propos de M. Hediger. Nous en sommes au stade de l'entrée en matière et du renvoi en commission du présent objet. Or ce projet d'arrêté contient une proposition de règlement des ASM que nous n'avons pas forcément besoin de discuter article par article dans cette enceinte.

Je précise cependant que notre idée visait bien entendu à compléter le règlement cantonal des ASM. Comme vous le savez, celui-ci a pour but de satisfaire l'ensemble des communes du canton; or, vraisemblablement, les problèmes de police de proximité que rencontre la commune de Gy ne sont pas les mêmes que ceux de la commune de Genève. Dans ce sens-là, il est nécessaire de compléter le règlement cantonal en y ajoutant certaines spécificités concernant la Ville, parce qu'il est question ici de problèmes urbains.

En outre, le règlement cantonal ne mentionne rien quant aux horaires d'intervention des agents de sécurité municipaux, mais il nous apparaît important, à nous, socialistes, que ces derniers soient disponibles 24 heures sur 24 et complè-

Projet d'arrêté: règlement municipal pour les agents de sécurité municipaux

tent les forces de police qui sont d'ailleurs très souvent aux abonnés absents. Nous devons pouvoir compter sur les ASM jour et nuit et faire en sorte qu'ils ne s'arrêtent pas de travailler à minuit. Il n'est pas forcément nécessaire d'engager des centaines d'agents de ville supplémentaires, mais il nous paraît normal, vu les problèmes que nous rencontrons de nos jours, qu'un minimum d'entre eux soient présents jour et nuit. Cela devrait être discuté en commission, c'est pourquoi l'article 4 de notre proposition de règlement dans ce projet d'arrêté introduit ce point.

M. Pierre Maudet (R). Je dois bien vous avouer que les radicaux, ce soir, sont las de ce débat que nous reprenons régulièrement, de ce serpent de mer du dossier des agents de sécurité municipaux. Nous en avons à maintes reprises discuté dans cette enceinte et en commission également. Il semble, une fois de plus, ne faire l'unanimité que sur un seul point: l'insatisfaction générale quant à la manière dont il est traité, et surtout la direction politique qui lui est donnée. Nous devons rendre raison à M. Hediger quant à la forme, car il existe à l'évidence un règlement cantonal qui stipule les prescriptions principales et essentielles devant guider l'action des agents de ville. Il est bon qu'il en soit ainsi, afin de garantir une certaine uniformité à travers les différentes communes.

Cela dit, proposer de revenir aux questions de fond n'est pas le moindre mérite de ce projet d'arrêté proposé par la majorité alternative du Conseil municipal, alliée au PDC pour la circonstance. Sur ce plan, il ne faut pas se tromper de combat. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, une fois de plus et avec la mauvaise foi qui parfois le caractérise, le magistrat Hediger nous démontre par son combat concernant la forme que, sur le fond, nous avons de bonnes raisons d'être insatisfaits.

Il cite l'exemple de l'action des ASM de la Ville dans les rues marchandes. Vous savez en effet que, depuis une semaine, ces derniers et la gendarmerie contrôlent l'entrée des véhicules pénétrant dans les rues marchandes, et connaître les raisons pour lesquelles ils le font est une bonne chose. Mais savez-vous que cette mesure prendra fin d'ici à une semaine? J'ai reçu ce renseignement cet après-midi même auprès des agents de sécurité municipaux concernés, lesquels vont ainsi se ridiculiser une fois de plus, parce qu'ils auront été présents une semaine, mais qu'ils ne seront déjà plus là la suivante et que les voitures reviendront dans ces rues marchandes. Il suffit de voir ce qui se passe le soir, quand il n'y a plus d'ASM pour contrôler l'entrée de celles-ci.

On va donc à nouveau ridiculiser le corps des agents de ville, et c'est dommage, car ils font du bon travail, ils sont bien formés, mais ils n'ont pas de direction politique. On ne leur accorde aucune priorité, et c'est fort regrettable. C'est là

que je voulais en venir. Les radicaux sont d'accord d'entrer en matière et de discuter d'un règlement des ASM de la Ville par le biais de ce projet d'arrêté. Cependant, ce qui fait défaut dans toute cette affaire, ce n'est pas un règlement plus clair, mais une volonté politique, l'orientation et la priorité que l'on veut donner à ces agents de ville.

M. Deneys n'a peut-être pas osé le dire aussi clairement lors de son intervention de tout à l'heure, parce qu'il appartient à une certaine majorité qui est la même que celle du magistrat, mais il faut l'affirmer aujourd'hui: les agents de sécurité municipaux sont en quelque sorte comme dans une barque qui fuit de partout. On essaie de mettre les doigts sur les trous, on écope l'eau en même temps, mais on n'arrive pas à assumer toutes ces tâches. Il va bien falloir un jour que des priorités soient assignées. Or cela, c'est au magistrat de le faire, et il ne le fait pas, il a régulièrement démontré qu'il ne voulait pas le faire. Nous le déplorons.

Nous acceptons dès lors de renvoyer cet objet en commission pour discuter de cette question par le biais du projet d'arrêté sur le règlement des ASM. Nous présenterons ensuite un rapport à ce sujet et nous espérons que, cette fois, le Conseil administratif sera plus sensible à nos recommandations. Je vous rappelle que celles-ci avaient été votées à l'unanimité du Conseil municipal au mois de septembre dernier, lorsque nous avions débattu du rapport sur la motion M-388 intitulée «Les agents de ville: toujours plus proches!» Elles étaient très claires, mais, de toute évidence, elles ne sont toujours pas respectées aujourd'hui. Alors, je vous en conjure, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux de l'Alternative, faites entendre à un magistrat qui appartient à votre camp les excellentes préoccupations que vous avez.

M. Roberto Brogini (Ve). Effectivement, ce débat devra se faire en commission. Or la commission du règlement porte très bien son nom pour étudier ce genre de règlement, lequel, dans le cas présent, serait appliqué aux agents de sécurité municipaux.

Je reviens juste, très brièvement, à la question de nos rues marchandes. Nos agents de ville – enfin, maintenant, on les appelle «agents de sécurité municipaux» – peuvent effectivement mettre une «bûche» aux voitures en train de circuler. C'est le point 304, concernant la non-observance du signal d'interdiction générale de circuler dans les deux sens, point 2.0.1, article 27, premier alinéa, de la loi sur la circulation routière.

Cependant, vous savez très bien qu'il va falloir réviser le statut de ces rues marchandes, qui étaient auparavant des rues de connexion. Or qui n'a pas appliqué la décision de leur changement de statut? C'est M. Ramseyer justement, et

cela a duré huit ans. Votre magistrat radical, Mesdames et Messieurs du groupe radical, lequel s'est fait un peu «déboulonner» aux dernières élections, a donc laissé le chaos routier s'installer dans les rues du centre-ville. Nous sommes bien sûr convaincus qu'il faudra maintenant donner davantage de compétences aux ASM afin qu'ils assurent l'application des lois et des règlements en collaboration avec la gendarmerie genevoise. A ce sujet, je vous prie de vous référer au règlement cantonal sur les agents de sécurité municipaux, précisément au point F1.05.37. Nous pensons qu'il faut étudier le projet d'arrêté PA-21 attentivement en commission afin de définir les pistes à suivre pour le travail de nos agents de sécurité municipaux.

(La présidence est reprise par M. Pierre Losio, président.)

M. Georges Queloz (L). Nous avons déjà eu l'occasion à plusieurs reprises de parler de la mission des agents de sécurité municipaux. Or celle-ci est évolutive. Le règlement n'est pas encore sec, si je peux m'exprimer ainsi, que, malheureusement, il est souvent déjà dépassé. A la commission des sports et de la sécurité, nous avons déjà plusieurs fois exprimé ce que nous voulions véritablement à ce sujet. Aujourd'hui – et c'est là le message que voulait faire passer le groupe libéral – nous sommes obligés d'envoyer ce projet d'arrêté à la commission du règlement pour être en conformité, tout en cautionnant, ou en tout cas en soutenant ce qu'ont dit certains orateurs comme M. Maudet sur le fond.

M. André Hediger, conseiller administratif. Il est facile de dire qu'il n'y a pas de direction politique. Je souhaite toutefois affirmer le contraire, Monsieur Maudet! En effet, j'ai été le premier à introduire la politique îlotière des agents de ville, à dire qu'il ne fallait pas uniquement réprimer par les amendes, mais aussi développer les contacts avec la population, et notamment avec les associations de quartier, d'habitants, de commerçants, de parents d'élèves, avec les maisons de quartier, etc. Je n'oublie pas les associations de forains, les vendeurs des marchés de fruits et légumes, ni les puciers. J'ai opté pour cette option politique, et c'est pourquoi, comme cela vient d'être dit et j'en conviens, la mission des ASM est évolutive.

Avec cette politique de proximité, nous avons fait un grand pas concernant le contact avec la population. J'aimerais quand même rappeler que la Ville de Genève a reçu de nombreuses félicitations pour le travail de proximité effectué par les agents de ville auprès de la population. Il est vrai que ceux-ci ne sont pas assez nombreux et qu'ils doivent assumer un certain nombre de tâches impor-

Projet d'arrêté: règlement municipal pour les agents de sécurité municipaux

tantes: la mise en place des différents marchés tout au long de la semaine en ville, la surveillance des parcs... A tout moment, nous recevons des appels de gens, souvent des mères de famille, qui déplorent l'absence d'agents de ville dans tel ou tel parc.

Je veux dire par là que les agents de ville sont constamment sollicités. Prenez le cas des places de jeux. Nous avons dû introduire leur surveillance dans le programme de travail des agents de ville, à cause des promeneurs de chien. Aujourd'hui, les gens ne vont plus promener leur chien dans les bacs à sable des places de jeux, mais c'était le cas à une époque. Je vous rappelle que M. Deshusses avait posé une question à ce sujet il y a quelques années. Non seulement les agents de sécurité municipaux ne sont pas assez nombreux, mais ils ont de nouvelles missions à assumer, notamment en ce qui concerne le contact avec la population.

Monsieur Maudet, vous parlez de ma «mauvaise foi»... Je ne sais pas sur quoi vous vous fondez, mais, en tout cas, vous êtes sans doute ici la personne qui incarne le plus la malhonnêteté.

M. Didier Bonny (DC). Avant que M. Maudet réponde à M. Hediger, ce qu'il ne manquera pas de faire, je me permets brièvement d'intervenir pour exprimer la position suivante. Monsieur Hediger, personne ici, jusqu'à présent, n'a dit que vous n'aviez rien fait concernant les agents de ville. Pour ma part du moins, je n'ai pas entendu cela, mais, enfin, peu importe. En tout cas, le Parti démocrate-chrétien ne ferait pas, lui, une telle affirmation. Il y a des choses qui ont été faites, mais, tout simplement, d'autres peuvent encore être faites. On peut toujours s'améliorer! Et c'est là que réside le problème, Monsieur Hediger: nous avons l'impression que vous ne voulez pas nous écouter et que nous sommes confrontés à un mur.

Je rappelle que nous avons déposé en son temps la motion M-388, intitulée «Les agents de ville: toujours plus proches!». Vous nous avez répondu il y a deux mois de façon complètement lapidaire, en disant en gros que tout ce qui avait été fait était déjà super et qu'il ne fallait pas bouger. Mais non, Monsieur Hediger! La société évolue, et il faut peut-être aussi évoluer avec elle! Si nous ne le pouvons plus, il nous faut en tirer les conclusions qui s'imposent.

En ce qui nous concerne, les démocrates-chrétiens, nous pensons donc que ce projet d'arrêté dont nous sommes cosignataires, comme cela a été relevé tout à l'heure, doit être renvoyé à la commission du règlement. Il n'est peut-être pas parfait, mais discutons-en en commission et nous verrons que nous pouvons encore améliorer la situation de nos agents de ville, qui font déjà du bon travail, et leur donner de meilleures conditions.

M. Pierre Maudet (R). Sur le fond, M. Hediger a certes été le premier à introduire beaucoup de nouveautés, mais je vous rappelle que la commune de Genève a été la dernière commune à rejoindre le programme des ASM. Cela ne s'est d'ailleurs pas fait sans engendrer des coûts annexes importants pour la municipalité. Maintenant, concernant la malhonnêteté, je considère pour ma part que l'anathème n'a rien à faire dans cette enceinte et je regrette qu'un magistrat pour qui j'ai malgré tout du respect s'y livre. Comme je l'ai souvent dit, je n'aime pas tirer sur une ambulance, à plus forte raison quand c'est un corbillard!

Le président. La parole n'est plus demandée. Je vais faire voter la prise en considération de ce projet d'arrêté. Je vous rappelle qu'il y a une demande de renvoi à la commission des sports et de la sécurité, et, comme c'est la plus éloignée, je la mets aux voix en premier.

Mis aux voix, le renvoi du projet d'arrêté à la commission des sports et de la sécurité est refusé à la majorité.

Mis aux voix, la prise en considération du projet d'arrêté et son renvoi à la commission du règlement sont acceptés à la majorité (1 opposition).

5. Motion de MM. Damien Sidler et Roger Deneys: «Voie express au parc des Eaux-Vives» (M-259)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- que le Restaurant du Parc des Eaux-Vives n'est pas exploité depuis l'incendie du 23 avril 1999;
- que le chemin du parc allant des quais au parking dudit restaurant et du tennis club est régulièrement emprunté par des automobilistes pendulaires peu respectueux de la tranquillité des promeneurs;
- que ce chemin est également emprunté les samedis et dimanches par des voitures de tourisme en quête de paysages bucoliques,

¹ Annoncée, 4310.

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de prendre rapidement des mesures afin que cessent ces mauvaises habitudes en condamnant l'accès du parc des Eaux-Vives aux automobiles par les quais;
- d'étudier la mise en place d'une signalétique indiquant la route de Frontenex comme voie d'accès au Restaurant du Parc des Eaux-Vives, dès la réouverture de celui-ci.

M. Damien Sidler (Ve). Nous avons rédigé cette motion à la suite d'une séance de la commission des finances, qui s'était rendue sur place lors des négociations entre la Ville et les fermiers du Restaurant du Parc des Eaux-Vives. Nous avons constaté, avec M. Deneys, que le chemin du parc des Eaux-Vives menant au parking de ce restaurant et du club de tennis était devenu une véritable route, en tout cas aux heures de pointe lors de journées relativement ensoleillées, parce qu'il était utilisé soit par des pendulaires qui empruntaient ce raccourci entre les quais et la route de Frontenex, soit par des usagers du tennis qui venaient pratiquer leur sport. Nous nous sommes alors demandé si cela se passait tous les jours comme ça. Je suis allé plusieurs fois au parc des Eaux-Vives l'été dernier, et même parfois le dimanche, où j'ai vu à nouveau énormément de voitures passer par là et se balader dans ce parc.

Ainsi est née l'idée de rédiger cette motion, afin que le Conseil administratif prenne des mesures pour empêcher la circulation des véhicules privés dans le parc. Il faut également prévoir une signalétique adéquate pour la réouverture – que nous souhaitons prochaine, d'ailleurs – du Restaurant du Parc des Eaux-Vives, afin de permettre l'accès des véhicules par le haut, par la route de Frontenex uniquement ou, dans des cas spéciaux, par le bas, c'est-à-dire par les quais. Mais en aucun cas nous ne devons laisser perdurer ces mauvaises habitudes prises durant les années où il ne s'est pas passé grand-chose dans ce parc.

Préconsultation

M. André Hediger, conseiller administratif. Monsieur Sidler, il y a longtemps déjà que je me suis posé la question que vous soulevez ici concernant la circulation des voitures au parc des Eaux-Vives. Les places de stationnement situées en haut du parc sont destinées aux utilisateurs des courts de tennis et aux clients du restaurant qui est fermé en ce moment. Moi aussi, j'ai été fort étonné de constater que les voitures entraient par le bas du parc pour remonter ensuite sur la route de Frontenex.

J'avais pensé supprimer l'accès par les quais et autoriser uniquement l'entrée et la sortie des véhicules par le haut du parc. Malheureusement, l'entrée du côté de la route de Frontenex n'a pas la largeur requise, et il serait nécessaire d'abattre un ou plusieurs murs sur les côtés. Nous avons en son temps demandé un préavis à la Commission des monuments, de la nature et des sites, laquelle s'était opposée à ce projet. Pour ma part, j'en suis resté là. Comment trouver une autre solution? Si nous faisons entrer et sortir les véhicules des clients du restaurant et des usagers des courts de tennis par la route de Frontenex, il faudrait installer des feux de signalisation réglant l'entrée des uns et la sortie des autres. C'est peut-être la solution à envisager. En tout cas, je suis prêt à revoir la question.

M^{me} Alexandra Rys (DC). Les démocrates-chrétiens trouvent pour le moins curieux que l'on veuille résoudre un problème d'indiscipline – caractérisée, certes – en fermant aux véhicules la route menant au parking du Restaurant du Parc des Eaux-Vives et du club de tennis. Le problème est réel, et il faut effectivement s'y attaquer, mais la mesure proposée défie l'entendement. C'est comme si nous disions que, puisque certains cyclistes empruntent les trottoirs pour circuler alors que c'est interdit, nous allons supprimer les trottoirs. Cela tient exactement du même type de raisonnement. Dans ces conditions, vous comprendrez bien que le groupe démocrate-chrétien s'abstiendra de prendre position sur cette motion un petit peu farfelue.

M. Roger Deneys (S). Je laisserai à M^{me} Rys le soin d'avoir sa logique démocrate-chrétienne qui n'est pas la mienne... Le texte de la motion n'invite pas à la fermeture de l'entrée des véhicules par les quais, mais il invite à prendre des mesures afin que cessent ces mauvaises habitudes et à installer une signalétique pour indiquer l'entrée par la route de Frontenex à ceux qui désirent accéder au restaurant. Je ne sais pas s'il faut renvoyer directement cet objet au Conseil administratif pour qu'il nous fasse une proposition dans les meilleurs délais, comme nous le souhaitons, ou le renvoyer en commission.

Peut-être faut-il installer un feu alterné à l'entrée au niveau de la route de Frontenex, comme le proposait M. Hediger. Simplement, s'il existe deux accès pour se rendre à un restaurant, un seul suffit peut-être. En effet, un accès à un restaurant n'est pas censé être une voie de transit, on doit pouvoir l'aménager par une seule voie. De ce point de vue, je dirai que notre motion ne pose pas de problème, et nous vous invitons à la renvoyer directement au Conseil administratif.

M. Damien Sidler (Ve). Je voulais en fait dire la même chose à M^{me} Rys. Je ne vois pas où elle lit que cette motion propose de fermer l'accès par les quais. Si nous voulons vraiment faire dans le farfelu, j'irai effectivement jusqu'à proposer de fermer l'accès par le bas et de créer un service de calèches pour amener les gens au futur restaurant ou aux courts de tennis. Mais, en l'occurrence, il n'était pas du tout question de cela, Madame Rys.

M. Michel Ducret (R). Je pense que la solution de l'accès des véhicules au parking du Restaurant du Parc des Eaux-Vives et du club de tennis uniquement par la route de Frontenex est totalement impossible à réaliser du point de vue technique. Je rappelle simplement qu'il n'y a pas de possibilité de présélection sur la route de Frontenex, laquelle est déjà trop étroite et où, si nous pouvions l'élargir un peu, il y aurait en outre absolument besoin d'une voie de bus pour la ligne 9.

La meilleure solution, en fait, consisterait à faire entrer et sortir les véhicules par les quais, ce qui éviterait toute tentation de transit et obligerait les automobilistes à sortir par le feu de Genève-Plage. Nous éviterions ainsi les dangers qu'impliquerait une sortie directe en face du parc.

Cela étant, nous pourrions pousser la réflexion un peu plus loin et nous demander si l'un des sens de circulation ne devrait pas être ramené sur le chemin de Plonjon, au fond du parking, à la hauteur du restaurant. Cela permettrait de créer une voie à sens unique conduisant d'abord vers le restaurant puis à nouveau vers le lac et empêchant donc tout transit.

Je saisis ici l'occasion de déplorer que l'Etat et la Ville de Genève n'aient pu se mettre d'accord pour acheter, en usant du droit de préemption, les parcelles situées au-dessus du parc des Eaux-Vives. Cela aurait permis d'agrandir le parc et, peut-être, de trouver une solution nettement plus satisfaisante pour la circulation. En effet, celle-ci aurait dès lors pu être organisée depuis le stade de Frontenex en aller-retour, sans autre problème. Je dois dire d'ailleurs – c'est l'occasion où jamais – qu'il y a là un «dégonflage» de la part de nos autorités, tant au niveau municipal qu'au niveau cantonal, par rapport à une demande légitime et soutenue par notre Conseil municipal, avec l'appui d'une importante pétition dans le quartier des Eaux-Vives.

M^{me} Alexandra Rys (DC). Permettez-moi, Monsieur le président, de rappeler aux motionnaires qu'ils ont manifestement oublié la teneur de leur prose et de relire la fin de la première invite de leur motion: «en condamnant l'accès du parc des Eaux-Vives aux automobiles par les quais». En français usuel, cela s'exprime aussi par la formule «fermer la route».

M. René Winet (R). Concernant cette motion, je crois qu'il faut quand même souligner l'aspect suivant: actuellement, le Restaurant du Parc des Eaux-Vives est fermé, et je veux bien croire qu'il ne soit pas nécessaire pour les véhicules d'entrer par le bas du parc pour le traverser. Cependant, une fois le restaurant à nouveau ouvert, je crois que l'entrée depuis le lac sera nécessaire, tout comme d'ailleurs le départ des véhicules depuis le restaurant vers le lac. En effet, vous savez que le Restaurant du Parc des Eaux-Vives va accueillir de nombreux clients étrangers qui, en traversant ce parc, vont se faire une certaine image de Genève. Je pense donc que, pour ce qui est des courts de tennis, nous pourrions envisager l'accès uniquement par le haut, mais que, pour le restaurant, il est indispensable de laisser les voies du bas ouvertes.

Mise aux voix, la motion est acceptée à la majorité (opposition des libéraux et des radicaux et abstention des démocrates-chrétiens).

Elle est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de prendre rapidement des mesures afin que cessent ces mauvaises habitudes en condamnant l'accès du parc des Eaux-Vives aux automobiles par les quais;
- d'étudier la mise en place d'une signalétique indiquant la route de Frontenex comme voie d'accès au Restaurant du Parc des Eaux-Vives, dès la réouverture de celui-ci.

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

6. Motion de M. Alain Marquet: «Terminons la pose des profilés métalliques sur les espaces réservés au parage des deux-roues» (M-260)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- la présence systématique de voitures sur les espaces réservés au parage des vélos;
- la nécessité de rendre ces espaces à leur affectation initiale et de les préserver;
- la politique du département concerné d'équiper systématiquement les nouveaux parcs à vélo de profilés métalliques,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de faire poursuivre et achever dans les plus brefs délais la pose de profilés métalliques sur les espaces réservés au parage des deux-roues.

M. Alain Marquet (Ve). Bien entendu, cette motion a pour objectif de préserver les espaces réservés au stationnement des deux-roues à cet usage exclusif. Nous avons pu observer que la politique en vigueur actuellement consiste à installer des profilés métalliques chaque fois qu'un nouvel équipement est mis en place ou qu'un nouveau revêtement est installé sur un emplacement déjà existant pour le parage des deux-roues. L'installation de ces aménagements est à nos yeux beaucoup trop lente. En effet, nous constatons encore trop souvent que de nombreux espaces réservés aux vélos sont squattés par des véhicules d'une autre nature, je n'ai pas besoin de vous expliquer lesquels.

Nous avons dû attendre très longtemps, sous l'ère de M^{me} Burnand, parce que, chaque fois que nous faisons une proposition semblable à celle présentée dans cette motion, on évoquait un accident qui avait eu lieu il y a fort longtemps, où un motocycliste s'était blessé sur l'un de ces profilés métalliques; cela avait entraîné un contentieux pour une somme de 4000 ou 5000 francs, lequel avait à lui seul suffi pour bloquer la poursuite de l'installation de ces profilés.

Nous souhaitons que cette installation de profilés continue, et plus rapidement qu'au rythme actuel, parce qu'il y a encore de nombreux espaces qui n'en sont pas équipés. Comme d'habitude, en attendant que cette situation soit régularisée et que des profilés métalliques soient installés sur tous les espaces réservés aux deux-roues, nous sollicitons évidemment l'intervention des agents de sécurité municipaux...

¹ Annoncée, 4310.

Préconsultation

M. Roman Juon (S). Le groupe socialiste est absolument d'accord avec cette motion et il la soutiendra. Néanmoins – j'en ai parlé à son auteur – j'étais tenté de proposer un amendement. Naturellement, il faut être sérieux. Nous n'avons parlé que des profilés en forme de «U», mais il en existe d'autres aussi, comme on le voit principalement sur la place de Neuve, que j'appelle des «cochons pendus», pour employer des termes de mon ancienne profession. Or qui dit «cochons pendus» dit «jeu». J'ai vu beaucoup d'enfants qui les utilisent dans ce but.

Par ailleurs, sur deux points, ces installations-là ne correspondent pas aux nouvelles normes européennes en vigueur depuis 1999, qui sont extrêmement rigoureuses. Nous devrions aménager à ces emplacements un sol souple d'environ 6 cm d'épaisseur et diminuer le diamètre des profilés pour que les petits enfants ne tombent pas. Voilà ce que je voulais dire. Je demande qu'à l'avenir on n'installe pas ce genre de «cochons pendus», parce qu'ils peuvent être dangereux – je dis cela un peu pour la rigolade. Ce que je souhaiterais, c'est que nous respections une certaine uniformité et que nous nous en tenions à des profilés métalliques plus discrets. Vous en conviendrez, sur la place de Neuve, ce n'est vraiment pas beau, on les voit vraiment trop.

Le président. Ah, le concept du beau, Monsieur Juon...

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Je dirai deux mots, Monsieur le président, pour signaler à cette assemblée qu'à ce jour nous avons procédé à la pose d'environ 2000 épingles inox et qu'en moyenne nous en posons une cinquantaine par mois. Pour répondre de manière quelque peu concrète aux propos que nous venons d'entendre, je vous fais donc savoir, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, que c'est à peu près le rythme suivi ces derniers temps. Avec ou sans motion, je peux vous dire que nous continuons dans cette voie, c'est-à-dire à répondre positivement à la demande qui nous est faite, ce que vous aurez certainement constaté par vous-mêmes.

Le président. Je me permets d'interpeller le motionnaire. Monsieur Marquet, souhaitez-vous renvoyer cette motion au Conseil administratif?

M. Alain Marquet (Ve). Oui. J'en profite pour demander à M. Ferrazino, puisqu'il nous a indiqué qu'il y avait déjà 2000 épingles inox installées et que le rythme de pose était actuellement de 50 par mois, combien il en reste encore à installer.

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif. Tout dépend des espaces que l'on entend consacrer aux deux-roues en ville de Genève. Bien évidemment, comme vous l'avez relevé, nous nous occupons en priorité d'installer ces épingles inox sur tout nouvel aménagement de ce type ou lorsque nous rénovons des aménagements déjà existants. Nous avons pourtant agi plus largement en répondant également à la demande qui nous était faite concernant des lieux où nous n'avons pas de projets d'aménagement; là aussi, nous installons ces épingles inox.

A partir de là, comme vous le savez, la situation relève d'un autre débat que nous avons déjà mené. On ne nous demande pas que des épingles inox, mais également des abris pour les vélos afin de les protéger contre la pluie. Nous allons d'ailleurs très prochainement procéder à l'installation de tels abris à Saint-Gervais. Nous sommes en train de recenser un certain nombre de lieux en ville de Genève pour y installer ces nouveaux abris.

De manière générale, je peux donc dire que mes services sont particulièrement attentifs à cette question et essaient de répondre le plus largement possible à la demande, non seulement dans le cadre des aménagements nouvellement proposés, mais également dans celui des aménagements existants. L'exemple de la Maison de Saint-Gervais Genève le démontre.

Mise aux voix, la motion est acceptée à la majorité (abstention des libéraux).

Elle est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de faire poursuivre et achever dans les plus brefs délais la pose de profilés métalliques sur les espaces réservés au parage des deux-roues.

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

7. Motion de MM. Alain Gallet, Marc Dalphin, Roger Deneys, Gérard Deshusses, Bernard Paillard, Michel Ducret et M^{me} Liliane Johner: «Motos: motus et bouche cousue» (M-261)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- que les motos et scooters sont des moyens de transport motorisés privés, particulièrement polluants, aussi bien sur le plan de la pollution de l'air que du bruit;
- qu'en ce sens ils se trouvent être complémentaires et assimilables à la voiture, car ils contribuent fortement à l'explosion du trafic motorisé;
- qu'à la suite des directives prévoyant la mise en application du concept Circulation 2000, qui prévoit un report du trafic de transit sur l'autoroute de contournement et une politique de stationnement au centre-ville dissuasive pour les pendulaires, le recours à la moto et au scooter s'est transformé en report non modal;
- que ce nouveau mode de déplacement exerce en conséquence une vive concurrence, de plus en plus ouverte, avec tous les autres modes de déplacements moins polluants (transports publics), voire non polluants (vélos et piétons);
- que c'est bien vers ces modes de déplacements durables que la politique des transports doit impérativement s'orienter, afin d'opérer un véritable report modal à même de préserver la qualité de notre environnement naturel et urbain (respect des normes OPAir et OPBruit);
- que la politique de l'ex-Département de justice et police et des transports, entre autres dans ses prises de position et dans ses arrêtés, n'a cessé de faire croire que motos, scooters et vélos faisaient partie de la même catégorie des «deux-roues peu encombrants», sans aucunement distinguer s'ils étaient des moyens de transport polluants, dangereux et quels impacts ils faisaient endurer à la gestion de l'espace public;
- que cette politique a représenté et représente un encouragement sans limite à ce moyen de transport, seule catégorie du trafic à avoir bénéficié d'un report non modal massif et en continuelle croissance;
- qu'en conséquence, et en l'absence de toute mesure d'accompagnement, les motos et scooters ont peu à peu envahi tout l'espace public, soit:
 1. en premier lieu, pour les chaussées roulantes: les voies de bus et les voies pour les vélos, les rues et places piétonnes;

¹ Annoncée, 4310.

2. en second lieu – y compris de la manière la plus sauvage – les aires de stationnement: trottoirs, places et zones piétonnes et tout autre espace libre à proximité la plus immédiate de son lieu d'habitation ou de travail;
- que cette mainmise sur l'espace public se fait bien souvent au mépris du cadre légal et des règles habituelles de circulation (vitesses excessives, infractions par milliers en matière de stationnement);
- qu'en l'absence de tout contrôle, de toute sanction et de toute mise en garde nous nous trouvons dans une situation de plus en plus dégradée en matière d'usage de l'espace public et d'équilibre urbain qui nécessite des mesures d'urgence,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

1. à entreprendre une étude sur les effets du développement du trafic des deux-roues motorisés en ville de Genève, étude qui devrait aborder en particulier les aspects suivants:
 - a) ampleur du phénomène, mode de transport utilisé antérieurement (ou alternativement) à l'usage de la moto ou du scooter;
 - b) impact en matière de besoin de places de stationnement pour motos/scooters, élaboration d'un schéma directeur en la matière;
 - c) impact environnemental du phénomène, mesures correctives éventuelles à apporter;
 - d) effets négatifs sur le comportement des conducteurs; y a-t-il accroissement du non-respect des règles de la circulation par les usagers des deux-roues motorisés?
 - e) proposer un catalogue de mesures propres à limiter l'impact de ce trafic sur le domaine public;
 - f) encourager, sans relâche, le report modal des transports motorisés vers des transports écologiquement durables,
2. à prendre des mesures urgentes, de concert avec les autorités cantonales compétentes, visant à restreindre le stationnement sauvage (illicite), tout particulièrement sur les trottoirs, ainsi qu'à enrayer le développement des comportements et des pratiques de conduite qui mettent en danger la sécurité des autres usagers.

M. Alain Gallet (Ve). Les motos représentent aujourd'hui le mode de transport qui subit le taux de croissance le plus fort sur le territoire de l'agglomération genevoise; cela se remarque depuis environ une dizaine d'années. Or ce fait n'est actuellement pas du tout pris en compte. On fait comme si de rien n'était, ce qui justifie le titre de la motion: «Motos: motus et bouche cousue». Tout au plus

dirons-nous que c'est un moyen de transport qui prend moins de place dans la circulation et pour le stationnement, et nous l'assimilons prestement aux moyens de transports peu encombrants comme les vélos. C'est un peu rapide.

On oublie donc plus ou moins sciemment les motos dans les comptages routiers, dans la politique du stationnement et celle concernant la pollution de l'air, dont celles-ci sont pratiquement 100 fois plus responsables que les voitures, ou la pollution par le bruit. Il s'agit de véhicules généralement bruyants, voire très bruyants, selon le mode de conduite adopté. On oublie aussi les motos en ce qui concerne la problématique du report modal, dont elles constituent en fait un objet de prédilection. On les oublie encore dans les paramètres de la sécurité routière, où pratiquement aucun contrôle n'est effectué. Les motos roulent et stationnent sur les trottoirs, tout le monde le sait et le voit. Elles stationnent dans les zones piétonnes, brûlent très fréquemment les feux de signalisation et roulent souvent extrêmement vite. Elles circulent également sur les pistes cyclables, ce qui est un phénomène relativement nouveau. Maintenant, de plus en plus, elles empruntent les voies de bus pour arriver plus vite aux feux au bout de leur parcours.

A notre avis, ce constat est préoccupant. Il s'agit donc aujourd'hui de prendre en compte globalement ce que j'appelle un nouveau moyen de transport urbain, ou un nouveau moyen de transport d'agglomération, puisque ce mot est devenu le plus adapté à l'agrandissement de la ville et aux problèmes de circulation. Plutôt que de laisser la circulation à moto sans réglementation, dans une sorte de «vide juridique», il s'agit de lui donner une place, ce qui ne veut pas dire toute la place ou n'importe quelle place. Il s'agit donc, en quelque sorte, de la remettre à sa place aux côtés de sa grande sœur à quatre roues, la voiture. Si nous ne le faisons pas, elle deviendra – je dirai que dans certains quartier c'est déjà le cas – elle deviendra une nouvelle plaie des villes, d'un poids très important, quasiment ingérable pour la protection de l'environnement naturel et urbain.

Je commente maintenant la deuxième invite de cette motion. Vu l'existence de la loi sur la circulation routière, nous avons pensé qu'il fallait aussi, à la veille du printemps – nous l'avons un peu dépassée, mais cet objet a été déposé il y a environ deux mois – prendre des mesures urgentes de contrôle, doublées de mesures d'informations visant – pourquoi pas? – à restreindre, autant que faire se pouvait, le stationnement illicite des motos, que l'on peut d'ores et déjà chiffrer à plusieurs milliers de véhicules, en particulier au centre-ville, bien sûr. Autant d'incivilités qui ne concourent pas à la convivialité dans l'espace public, quand elles ne mettent pas tout simplement des vies en danger.

M^{me} Liliane Johner (AdG/TP). Cette motion, je l'ai signée parce qu'il me semblait indispensable de mettre à la disposition des motos et des scooters des

places de stationnement adéquates afin d'éviter le parcage sauvage sur les trottoirs. Partant de là, il n'était pas dans mon esprit, ni dans celui de mon groupe, de réduire au minimum ce mode de transport, voire de l'interdire à plus ou moins long terme.

En outre, il semble que les scooters polluent plus que les voitures, mais encore faut-il savoir de quelle catégorie de véhicules nous parlons. Les petites cylindrées fonctionnent avec un moteur à deux temps, sans catalyseur, et polluent certainement beaucoup. Néanmoins, au lieu de nous en prendre aux causes, nous nous en prenons à leurs effets. Si le scooter est si prisé, c'est qu'il permet des déplacements rapides et convient au mode de vie stressant dont nous sommes tous les victimes. Comment renverser la vapeur?

Une motion comme celle-ci serait-elle en mesure de limiter cette spirale infernale? Je n'en suis malheureusement pas convaincue. En effet, il ne faut pas rêver: la circulation automobile doit être limitée, et la Ville s'en préoccupe à juste titre. Mais, devant les limitations de circulation, ces mêmes automobilistes, au lieu de se déplacer au moyen des transports publics, malheureusement pas encore assez performants, ont choisi ce mode de transport plus mobile, ayant moins d'emprise au sol qu'est la moto. Alors, que faire de cette motion? Une étude est possible, mais tous les paramètres devront être pris en compte. Comme notre groupe n'est pas unanime sur le sort à réserver à cet objet, nous sommes convenus de laisser à chacun la liberté de vote.

Préconsultation

M. Michel Ducret (R). J'aimerais juste relever un certain nombre de points, sans entrer dans une croisade contre la moto ou contre les scooters. Ceux-ci, je vous le rappelle, représentent un mode de transport alternatif plutôt pour les automobilistes, contrairement au vélo qui est plutôt utilisé par des personnes qui, autrement, circuleraient avec les transports collectifs. Je relève l'existence d'un travail qu'il est possible pour la Ville de Genève, et notamment pour le Service d'aménagements urbains et d'éclairage public, d'effectuer relativement simplement. Ce service a créé il y a quelques années des emplacements pour le stationnement des deux-roues, lesquels sont notoirement sous-utilisés. On en voit qui sont presque en permanence vides, même en plein été, alors qu'à 100 mètres de là les trottoirs sont surencombrés de façon chronique par ces véhicules, tous les soirs aux mêmes heures, en fonction de certaines activités. Il y a des endroits où il est notoire que les piétons ne peuvent plus passer.

Toutefois, aucune étude n'est réalisée par le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public sur l'utilisation qui est faite de ces emplacements. A certains

endroits, leur présence est absurde, alors qu'à d'autres il en manque. Je crois que, à un moment donné, il faudrait s'arrêter à considérer ce qui est fait, les études engagées et les réalisations effectuées. Cela n'entraîne pas des coûts énormes car, la plupart du temps, le travail nécessaire se résumera, s'il faut faire des améliorations, à mettre un peu de peinture sur le sol.

A certains endroits, il serait peut-être opportun de déplacer des places de parc destinées aux voitures et d'y mettre des places pour les deux-roues, et de remettre des places pour les voitures là où il y a maintenant des places de stationnement pour les deux-roues qui ne sont pas utilisées par ces derniers, pour différentes raisons, parfois très justifiées: par exemple, il peut y avoir, juste à côté, un autre emplacement pour les deux-roues et qui est très protégé par rapport à la circulation.

Je prends un exemple dans mon quartier: à l'angle de la rue Viollier et de la route de Frontenex se trouvent, à 10 mètres de distance, deux emplacements pour les deux-roues. L'un est exposé à la circulation et, lorsqu'il est utilisé par des voitures de manière illicite, il génère des encombrements, notamment pour la circulation des autobus de la ligne 9. Ces places ne sont jamais utilisées par des deux-roues puisque, à 10 mètres, donc tout près, il y a pour eux des emplacements bien protégés de la circulation. Par contre, 100 mètres plus bas, devant un fitness, les trottoirs sont systématiquement encombrés par des deux-roues tous les soirs et entre midi et deux heures. En effet, les gens vont faire du sport en voiture ou en deux-roues et, dans ce dernier cas, ils ne vont pas se garer à 100 mètres du fitness mais devant celui-ci, contre la vitrine, car ils vont faire du sport et suer en salle mais ils estiment évidemment trop fatiguant de marcher dans la rue.

Je crois qu'il faudrait que, de temps en temps, avec la collaboration des îlotiers dont parlait tout à l'heure M. Hediger, le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public se pose des questions. De nouveau, c'est ici l'occasion pour nous de répéter qu'il y a un manque patent de collaboration entre les différents départements de notre municipalité. Il est possible de faire du bon travail, comme avec la Voirie, mais l'engagement de nos îlotiers et de nos agents de ville, par rapport à l'ensemble du fonctionnement de l'appareil Ville de Genève, est totalement insuffisant. Ceux-ci sont engagés pour accomplir leurs tâches et rien que leurs tâches, et nous déplorons cela depuis malheureusement beaucoup trop d'années. Ce n'est plus acceptable, et le Conseil administratif doit impérativement prendre la situation en main dans les plus brefs délais.

M. Jean-Marc Froidevaux (L). Cette motion ne manque pas d'intérêt, et on peut même s'étonner de la manière dont elle est présentée. En effet, on pourrait la prendre par l'autre bout et considérer qu'il y a lieu de se féliciter de l'aboutisse-

ment d'une procédure municipale qui a consisté à exclure la voiture du centre-ville, à mettre des portails à l'entrée de la ville afin que chaque automobiliste qui tente – qui tenterait, hypothétiquement – de pénétrer en ville reste quarante minutes devant une station-service ici ou un centre international là. Que s'est-il passé en fin de compte?

La politique voulue par la majorité du Conseil municipal a fonctionné, fonctionne encore et détermine inévitablement un certain comportement de la part des usagers de la circulation, lesquels ont cherché à réfléchir à une nouvelle mobilité. Il existe des privilégiés – je me suis déjà exprimé abondamment à ce sujet devant le Conseil municipal – qui ont le loisir de se déplacer à pied. Ce sont les plus privilégiés, j'en suis et je m'en félicite. Mais je reconnais que je ne saurais imposer à personne d'autre le devoir de marcher sous prétexte que, moi, je peux le faire. Il existe une autre catégorie de privilégiés qui habitent un tout petit peu plus loin et peuvent, quant à eux, circuler à vélo. Ce sont des privilégiés, parce cela implique qu'ils se déplacent seuls et sur la distance usuellement parcourue par un cycliste. Mais ils ne représentent encore qu'une fraction de la population.

Ensuite, il y a les non-privilégiés, c'est-à-dire ceux que la politique voulue par la gauche du Conseil municipal entend bien rejeter. Pour ceux-là, il faut trouver une solution. Ils peuvent soit utiliser les transports publics, soit persister dans l'usage du véhicule privé quel qu'en soit le coût, si l'on ose utiliser cette expression, soit, pour ceux qui sont plus pratiques, choisir le scooter.

Mais d'où vient ce désir immodéré du scooter en ville? Tout d'abord des embarras de la circulation, bien sûr; c'est le premier élément à prendre en compte. Cela vient également d'un deuxième problème à l'égard duquel le Conseil municipal a une responsabilité particulière: l'embarras du stationnement. S'il y a tant de scooters, c'est parce qu'il n'y a aucun espoir de pouvoir poser sa voiture quelque part dans notre ville, ou sinon, je le répète, cela coûte très cher. Il s'agit donc bel et bien de tenir compte de son besoin de mobilité, y compris de la distance et du temps de parcours que cela implique, ainsi que, subsidiairement, de la possibilité de parquer son moyen de transport.

Faites la guerre aux scooters, vous les remplacerez fatalement par autre chose, que ce soient des trottinettes à moteur ou tout ce que vous voudrez... des delta-planes! Mais, par la force des choses, en aucune circonstance vous ne pourrez porter atteinte au besoin de mobilité des gens. Les Transports publics genevois sont la solution, me dites-vous, et le transfert modal doit être mis en place sur cette base. Il se trouve que les transports publics – le conseiller administratif membre du conseil d'administration des TPG, ici présent, le dira aussi – représentent 25% de la mobilité à Genève, ce qui est déjà un taux énorme, envié par toutes les villes du monde. Il ne peut guère être dépassé, sinon de quelques pourcents.

Par conséquent, vous ne pouvez en aucun cas espérer satisfaire les besoins de mobilité aussi bien par les transports publics que par le système complémentaire des transports publics que sont les pieds, parce qu'il y a des besoins de transport. Il est nécessaire de transporter ses enfants ou son piano, que l'on ne peut pas toujours avoir sur son dos! Cela exige fatalement que nous considérions la mobilité dans son ensemble.

J'ajoute encore qu'il s'agit de ne pas faire de fausses guerres. Chaque fois que vous avez un scooter dans la rue, cela équivaut à une automobile de moins. Evidemment, on peut bien dire qu'un scooter fait du bruit et pollue, mais il faut savoir ce que nous voulons de manière générale, c'est-à-dire la convivialité en ville. Il est certain que le scooter n'est pas vraiment de nature à entraver la convivialité.

M. Gallet nous a dit à quel point le scooter était le père de tous les maux, et c'était un long catalogue des misères qu'il cause. Mais, en dehors du bruit et de la pollution, les autres éléments de ce catalogue, en particulier les violations de la loi sur la circulation routière, sont tous applicables au vélo. Parlons du stationnement: il y a autant, sinon plus, de vélos que de scooters garés sur les trottoirs. Quant aux feux de signalisation, ce sont essentiellement les vélos qui ne les respectent pas, pour des motifs qu'on leur pardonne... En effet, à quoi bon freiner quand la voie est dégagée et qu'il s'agira de partir ensuite au moyen de sa musculature? On est donc tolérants à l'égard des vélos qui brûlent les feux rouges, bien sûr, en tout cas quand on n'est pas membre de la maréchaussée. Mais il faut bien se rendre compte qu'il n'y a aucun motif, pour un scooter ou une moto, de brûler un feu rouge. Par contre, il en est pour les cyclistes qui doivent encore sortir les pieds de leurs cale-pieds, ce qui est toujours une opération délicate.

Je crois donc que cette motion nous donne l'occasion de dire à la majorité de ce Conseil municipal qu'elle a voulu une certaine politique du transport et que, pour l'essentiel, elle a réussi. Je ne l'en félicite pas, mais je suis obligé de lui dire «bravo». La conséquence de cette réussite, ce sont des effets collatéraux, pour employer une expression courante. Ceux-ci consistent en transferts modaux très généraux. Ne faites pas la guerre à ces effets collatéraux, c'est-à-dire à ce type de transfert modal que représente la moto ou le scooter, parce que, dans ces conditions, vous devrez fatalement renoncer à votre politique de base et laisser l'automobile retrouver tout naturellement la place qui pendant longtemps fut la sienne et qui aujourd'hui est devenue celle des scooters.

M. Gérard Deshusses (S). En ce qui concerne cette motion, le groupe socialiste estime ce soir qu'il faut savoir raison garder. Mesdames et Messieurs les

conseillers municipaux, cela signifie tout d'abord saluer l'effort des personnes utilisant des véhicules à deux roues motorisés et qui choisissent donc ce mode de circulation plutôt qu'un véhicule à quatre roues. Effectivement, la première chose à constater, c'est que le scooter ou la moto prennent moins d'espace que la voiture, même s'ils polluent peut-être un peu plus et font un peu plus de bruit. Vu le mauvais temps qu'il fait si souvent dans notre cité, opter pour le scooter ou la moto représente un effort qu'il nous faut louer.

Cependant, il faut aussi reconnaître que la situation est inquiétante, puisque, bon an, mal an, 5000 véhicules supplémentaires sont immatriculés chaque année. Si l'on estime qu'un véhicule motorisé occupe environ 5 ou 6 mètres de longueur, cela représente une longueur de véhicules annuelle supplémentaire dans nos rues de l'ordre de 30 kilomètres. Ce n'est pas rien! C'est même énorme et cela explique tous les embouteillages que nous voyons s'accumuler ici et là. Vous me direz que c'est une raison de plus pour circuler à moto, à scooter, en Vespa; certes... mais à condition de respecter certaines règles.

Ces usagers de la route, comme tous les autres, comme tous les citoyens de cette cité, ont des droits et des devoirs. Pour ce qui est des droits, la Ville et le Canton doivent effectivement apporter des aménagements de qualité et garantissant la sécurité à tous les usagers de la route, sur les lieux de stationnement également. Cela, nous le voulons en tant que groupe socialiste. Mais ce que nous demandons aussi et surtout, car, en ce moment, cela devient urgent, c'est que le droit soit respecté, c'est-à-dire celui de l'ensemble des citoyens qui doivent pouvoir choisir leur mode de circulation et l'emprunter en toute sécurité. A l'heure qu'il est, le comportement routier des usagers de deux-roues ne nous convainc pas que cette sécurité soit garantie. Il faut donc rappeler certaines règles et lutter contre l'incivilité de certains.

Quant au reste, nous pensons qu'il faut d'abord faciliter les transferts modaux et, bien sûr, le développement des transports publics, lesquels, à terme, devraient convaincre une majorité d'entre nous de renoncer à certains types de locomotion, y compris à la moto, au centre-ville, dans les zones piétonnes et dans les zones résidentielles, parce que c'est inadéquat. Enfin, bien sûr, il faut selon nous convaincre l'ensemble de la population qu'il existe une autre façon de vivre que celle qui consiste uniquement à choisir de circuler de manière égoïste. Nous ne sommes donc pas pour supprimer quoi que ce soit, mais pour essayer de réguler et de faciliter la convivialité entre nous tous.

M. Didier Bonny (DC). Tout d'abord, il faut que ce soit clair: je suis un adepte du scooter et je le déclare d'emblée pour que ceux qui m'entendent parler sachent quel est mon point de vue. A mon avis, cette motion a un grave défaut, car

elle mélange les genres. Ce biais méthodologique ne m'étonne pas vraiment de la part de certains de ses signataires, plutôt des Verts, d'ailleurs. Je m'étonne qu'ils aient trouvé d'autres cosignataires, mais enfin, M^{me} Johner s'est déjà presque excusée d'avoir signé ce document – enfin, je l'ai compris de cette façon – et M. Ducret y a mis beaucoup de bémols...

Dans la première invite de la motion, les lettres a, b et c du point 1 visent à étudier l'ampleur du phénomène en matière de besoin de places de stationnement, et l'impact environnemental de ce phénomène. En ce qui me concerne, je ne vois là aucun problème. Là où le problème se pose, c'est que, avant même que nous ayons pu étudier la question, les motionnaires en déduisent que les motos et les scooters sont de toute façon hyperpolluants, hyperbruyants, hyper tout ce qu'on veut. J'estime donc que cette démarche intellectuelle n'est pas correcte. Il est demandé ici de réaliser une étude qui devrait aborder les effets négatifs du scooter et de la moto sur le comportement des conducteurs... je ne comprends vraiment pas cela.

Qu'en est-il des effets positifs? Pour ma part, je peux vous le dire, Mesdames et Messieurs: heureusement que j'ai un scooter qui me donne une certaine liberté par rapport au reste de la circulation, sinon je ne serais jamais à l'heure aux séances plénières du Conseil municipal. Je ne vois pas comment, terminant mon travail à 16 h, je pourrais être dans cette enceinte à 16 h 30. On me dira bien sûr qu'il y a le vélo... Mais nous ne vivons pas encore dans une dictature et nous n'allons pas obliger les gens à monter sur un vélo. J'ajoute que, si j'arrivais ici à vélo, je serais complètement trempé de sueur, parce que je transpire énormément, si vous voulez le savoir! Je n'ai donc pas envie de circuler à vélo. Il ne faut quand même pas exagérer! Par conséquent, l'effet du scooter sur mon comportement est extrêmement positif, puisque j'arrive ici dix minutes avant le début de la séance, détendu, ouvert, agréable et souriant, et tout va bien! (*Brouhaha.*)

Toujours dans la première invite de la motion, j'en viens à la lettre e du point 1, qui consiste à vouloir proposer un catalogue de mesures propres à limiter l'impact du trafic des motos et des scooters sur le domaine public. C'est bien ce que je disais: avant même que nous ayons réalisé l'étude demandée, il a déjà été décidé que l'impact de ce trafic était catastrophique. Il n'est pas honnête de la part des motionnaires de décréter cela.

Je passe à la lettre f du point 1, où il est question d'encourager sans relâche le report modal des transports motorisés vers les transports écologiquement durables. C'est la politique des Verts: il faut y aller, accélérer le tout... Pour ma part, je crois que, selon le credo de mon parti, le jour où nous aurons compris qu'il faut responsabiliser et convaincre les gens plutôt que les contraindre – je le dis presque chaque fois, puisque chaque séance donne lieu à un débat d'une heure sur ces problèmes de circulation – nous aurons fait un grand pas.

En ce qui me concerne, quand j'ai le temps, je circule à pied ou je prends le bus; quand je n'ai pas le temps, je prends mon scooter, et quand je dois me déplacer avec ma famille, je prends la voiture. Voilà!

Le jour où les gens comprendront qu'ils ne doivent effectivement pas prendre leur voiture ou leur scooter pour parcourir 300 mètres, on aura gagné. Mais, Mesdames et Messieurs de l'Alternative, en continuant votre combat mur à mur contre ceux qui sont motorisés, la situation ne va pas beaucoup avancer, et nous en resterons là à chaque séance où nous en discutons. Chaque fois, nous discuterons une heure de ces problèmes de circulation jusqu'à ce que les citoyens en aient ras le bol!

Mesdames et Messieurs de l'Alternative, vous allez aboutir – et je le regretterai – à l'inverse de ce que vous souhaitez! Dans une année, vous vous retrouverez dans ce parlement face à des gens qui seront farouchement favorables à l'automobile, et votre politique d'amélioration pour tous sera finie, terminée, tintin! Réfléchissez à cela plutôt que de pousser le bouchon toujours trop loin et essayez de trouver une solution entre les deux extrêmes; nous nous en porterons tous beaucoup mieux! (*Quelques applaudissements.*)

Le président. Merci de ces injonctions et de ces confidences, Monsieur Bonny.

M. Roberto Broggin (Ve). Je constate, comme tout le monde ici, que dès que nous parlons de circulation nous nous agitons. Je remarque quotidiennement que Genève vit le *Sonderfall* helvétique. A Genève, on ne sait pas lire ce livre qu'est l'*Ordonnance sur la circulation routière*. Je veux bien reconnaître qu'il est assez long, compliqué et tortueux, mais je vous signale que, depuis 1957 où la loi sur la circulation routière est entrée en vigueur, elle est révisée régulièrement chaque année, parce qu'il faut l'adapter à un taux de mobilité exponentiel. Le Canton de Genève compte 211 000 véhicules; il y a 3000 à 4000 scooters de plus chaque année, selon le dernier mémento statistique. Il faut donc que nous trouvions des solutions.

Prenez par exemple la place de la Poste. Le Conseil municipal a voté un crédit – contre notre avis, parce que nous, les verts, estimions que c'était stupide – de 1,5 million de francs pour réaménager cette place, à la hauteur du quai de la Poste. Qu'y a-t-il à cet endroit aujourd'hui? Nous y avons installé des bancs design sur lesquels il est actuellement impossible de s'asseoir, parce qu'ils sont occupés uniquement par des deux-roues à moteur qui y sont garés.

Mesdames et Messieurs, je vais juste souligner deux ou trois éléments. Dans l'ordonnance fédérale sur la circulation routière, il est stipulé que stationner sur le trottoir jusqu'à deux heures de temps coûte 40 francs, pendant plus de deux heures, 60 francs, et ensuite, 100 francs. Cette norme est-elle appliquée à Genève? Non. Alors, modifions le droit fédéral, ou disons à Berne que, nous, nous ne n'appliquons pas.

Au point 302 de cette ordonnance, il est signalé que les motocyclistes ne restent pas à leur place dans une file de véhicules lorsque la circulation est arrêtée doivent recevoir une amende de 60 francs. Nous savons que les motocyclistes remontent sans cesse les files de véhicules par la droite comme par la gauche, ce qui est punissable selon cette loi. Je continue. (*Brouhaha.*) Non, non, vous allez me laisser parler!

Je m'attendais bien sûr à la remarque de M. Froidevaux sur les infractions commises par les cyclistes. Je me reporte à l'article 41 de cette ordonnance concernant les règles de circulation; l'alinéa 1 stipule, je cite: «Les cycles peuvent être parqués sur le trottoir pour autant qu'il reste un espace libre d'au moins 1,5 mètre pour les piétons.» L'alinéa 2 est encore plus précis, et je réponds par là au problème que vous avez soulevé, Monsieur Ducret: «Le parage des autres véhicules sur le trottoir est interdit, à moins que des signaux ou des marques ne l'autorisent expressément.»

Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, nous avons une législation fédérale à faire respecter, et nous avons bien sûr en ville de Genève, contrairement à ce que dit le camarade «M^e piéton», je veux dire Froidevaux, un nombre de parkings au centre-ville qui n'a son égal dans aucune ville de Suisse. En effet, Genève a la plus grande capacité de places de stationnement, autant par habitant que par hectare. Alors, arrêtez de nous dire qu'il en faut encore plus!

Parlons des transports publics. Zurich investit 1 milliard de francs par an pour développer le réseau RER et celui des transports publics. Il existe donc des possibilités de ce point de vue.

Vous nous dites que les scooters contribuent à la convivialité et que, en dehors du bruit et de la pollution, ce n'est pas un phénomène grave... Eh bien, moi, je vais justement vous dire que c'est assez grave, et que nous sommes dans une situation relativement catastrophique à Genève. La convivialité dans la cité passe aussi par le respect des règles par tout un chacun.

Le président. Nous reprendrons ce débat à 20 h 30. Il reste deux intervenants inscrits concernant ce point de l'ordre du jour.

8. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

9. Interpellations.

Néant.

10. Questions écrites.

Néant.

Séance levée à 19 h.

SOMMAIRE

1. Communications du Conseil administratif	6290
2. Communications du bureau du Conseil municipal	6291
3. Questions orales	6297
4. Projet d'arrêté de MM. Roger Deneys, Daniel Sormanni, Bernard Paillard, Jacques François, Damien Sidler, Roberto Broggin, Guy Savary, M ^{mes} Liliane Johner, Hélène Ecuyer et Anne-Marie von Arx-Vernon: «Pour un règlement municipal pour les agents de sécurité municipaux de la Ville de Genève» (PA-21)	6309
5. Motion de MM. Damien Sidler et Roger Deneys: «Voie express au parc des Eaux-Vives» (M-259)	6321
6. Motion de M. Alain Marquet: «Terminons la pose des profilés métalliques sur les espaces réservés au parcage des deux-roues» (M-260).....	6326
7. Motion de MM. Alain Gallet, Marc Dalphin, Roger Deneys, Gérard Deshusses, Bernard Paillard, Michel Ducret et M ^{me} Liliane Johner: «Motos: motus et bouche cousue» (M-261)	6329
8. Propositions des conseillers municipaux	6340
9. Interpellations	6340
10. Questions écrites	6340

La mémorialiste:
Marguerite Conus