
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Trente-neuvième et quarantième séances

—————

SÉANCE EXTRAORDINAIRE

Trente-neuvième séance – Mardi 9 février 1999, à 17 h

Présidence de M. Daniel Pilly, président

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

Font excuser leur absence: *M^{me} Linda de Coulon, M. Pascal Holenweg, M^{me} Suzanne-Sophie Hurter, MM. André Kaplun, Jan Marejko, Gilbert Mouron, Jean-Pierre Oberholzer, Bernard Paillard, Georges Queloz, M^{mes} Nicole Rochat et Arielle Wagenknecht.*

CONVOCATION

Par lettre du 27 janvier 1999, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 9 février et mercredi 10 février 1999, à 17 h et 20 h 30.

1. Requêtes en naturalisation genevoise: 27^e, 28^e, 29^e, 30^e, 31^e et 32^e listes 1998.

Siégeant à huis clos, le Conseil admet les candidats suivants à la naturalisation genevoise:

3072

SÉANCE DU 9 FÉVRIER 1999 (après-midi)
Naturalisations

3074

SÉANCE DU 9 FÉVRIER 1999 (après-midi)
Naturalisations

3076

SÉANCE DU 9 FÉVRIER 1999 (après-midi)
Naturalisations

SÉANCE ORDINAIRE

Quarantième séance – Mardi 9 février 1999, à 18 h 25

Présidence de M. Daniel Pilly, président

La séance est ouverte à 18 h 25 dans la salle du Grand Conseil.

Fait excuser son absence: *M. André Hediger*, maire.

Assistent à la séance: *M. Pierre Muller*, vice-président, *M. Alain Vaissade*,
M^{me} Jacqueline Burnand et *M. Michel Rossetti*, conseillers administratifs.

1. Communications du Conseil administratif.

Néant.

2. Communications du bureau du Conseil municipal.

Le président. Je dois tout d'abord excuser l'absence de M. Pierre Muller, vice-président, pour la séance de 20 h 30. M. André Hediger, maire, est également absent aujourd'hui. Il m'a dit que, demain, il donnera une information à propos des agents de ville et il a demandé que l'on reporte également à demain les rapports de commission qui concernent son dicastère. M. André Kaplun, conseiller municipal et membre du bureau, est également excusé pour les séances de ce jour.

Nous avons reçu du Tribunal administratif un arrêté définitif au sujet du recours de M^{me} Corinne Billaud, MM. Guy Dossan, Jean-Marc Froidevaux, M^{me} Michèle Künzler, MM. Gilbert Mouron, Robert Pattaroni, Jean-Pascal Perler, Georges Queloz, M^{me} Marie-France Spielmann, M. Guy Valance, M^{me} Anne-Marie von Arx-Vernon et M. Marco Ziegler contre l'élection au conseil d'administration de l'Hospice général. Le Tribunal administratif a rejeté notre recours. Une copie de l'arrêté a été distribuée aux chefs de groupe.

J'ai une dernière communication à vous faire, et je vous demande d'être attentifs. Le Conseil administratif a envoyé au président de la commission du règlement, c'est-à-dire à moi-même, et à M^{me} Michèle Künzler, présidente de la commission de l'aménagement et de l'environnement, le résultat de la nouvelle enquête publique à propos des plans d'utilisation du sol. Vous vous souvenez que, le 11 mai 1998, nous avons voté, en deuxième débat, le règlement général relatif aux plans d'utilisation du sol et que nous avons décidé de faire une nouvelle enquête et de renvoyer tout cela dans les deux commissions pour préparer un troisième débat. Je suggère que nous agendions ce troisième débat à notre séance du mois d'avril et que les deux commissions fassent, à ce moment-là, un rapport oral, mais cela n'est qu'une suggestion. Je vous en parle maintenant parce que j'aimerais bien que vous en discutiez un peu dans vos groupes et que vous me disiez quelle est la procédure que vous voulez suivre. Fait-on les choses comme je le propose ou comme cela se fait habituellement, c'est-à-dire: rédaction d'un nouveau rapport complet des deux commissions et inscription à l'ordre du jour? J'attends les avis des chefs de groupe à ce propos.

Nous pouvons maintenant passer au point suivant de notre ordre du jour.

3. Prestation de serment de M^{me} Alexandra Rys, remplaçant M. Alphonse Paratte, conseiller municipal démissionnaire.

M^{me} Alexandra Rys est assermentée.

4. Proposition du Conseil municipal en vue de l'ouverture d'un crédit de 3 655 000 francs destiné à l'étude, la réalisation et la promotion d'itinéraires cyclables (N° 431).

La présente proposition fait suite à un crédit de 4 920 000 francs voté par le Conseil municipal le 19 mai 1987, suivi d'un crédit de 3 100 000 francs voté le 15 février 1994. Cette proposition répond à la volonté du législateur et de la population. Elle constitue une nouvelle étape de mise en œuvre d'un réseau cyclable et répond à un souci de continuité dans une démarche en cours d'élaboration.

1. Légitimation et fondements légaux

La votation populaire de 1989

L'initiative demandant la réalisation d'un réseau cyclable en 5 ans a été approuvée le 4 juin 1989 par plus de 82% des votants.

Ce vote a fait l'objet d'une prise d'arrêté invitant le Conseil administratif à accélérer la réalisation d'une première tranche du réseau d'itinéraires cyclables dans le cadre du crédit de 4 920 000 francs du 19 mai 1987. L'arrêté précise, en outre, qu'à l'épuisement de ce crédit le Conseil administratif présentera au Conseil municipal une nouvelle demande de crédit pour l'étude et la réalisation des itinéraires cyclables non compris dans la première tranche du réseau.

Le plan de mesures OPAir

En 1991, le plan de mesures OPAir avait défini un objectif de diminution du trafic automobile et d'augmentation importante de la mobilité en transports collectifs, à vélo et à pied.

Les mesures à prendre concernant les deux-roues étaient les suivantes:

- miser sur la sécurité, en étendant le réseau des pistes et bandes cyclables dans le canton et la ville;
- favoriser la mobilité des deux-roues légers, en introduisant des contresens cyclables (c'est-à-dire la possibilité d'une circulation bidirectionnelle pour les deux-roues dans une rue à sens unique);

- créer des parkings deux-roues, notamment aux principaux arrêts TPG, afin d'améliorer la relation entre les transports en commun et les vélos, et équiper les emplacements de stationnement de systèmes antivols.

Sur le territoire de la Ville, c'est notamment le crédit en faveur des aménagements cyclables qui rend possible la mise en œuvre de ces mesures.

Circulation 2000 et Mobilité 2005

Le concept Circulation 2000 soumis en consultation publique en août 1992 prévoit un «report modal» vers des moyens de déplacement faibles en consommation d'espace, dont les deux-roues font partie.

Le rapport intermédiaire Mobilité 2005 de février 1997 prévoit la mise en place progressive du réseau de pistes et bandes cyclables. Il fixe des objectifs visant à encourager le transtert modal vers les transports collectifs, les piétons et les deux-roues. Ce même rapport localise les problèmes de sécurité pour les deux-roues.

2. Bilan

Aménagements réalisés

A ce jour, 58 km de rues comportent des aménagements en faveur des deux-roues légers, dont 24,7 km réalisés sur les grands axes, 12,9 km en contresens, 2,3 km en mixité avec les transports publics et 5 km en mixité avec les piétons.

Concernant le stationnement, il existe plus de 6000 places pour les deux-roues sur le territoire de la Ville et, durant la période de réalisation du 2^e crédit, environ 600 points d'accrochage (potelets ou autre système) ont été aménagés.

L'initiative populaire de 1989 prévoyait l'aménagement de 100 km d'itinéraires en 5 ans. L'expérience a démontré que, compte tenu de l'émergence de Circulation 2000, de Mobilité 2005 et de la superposition successive des projets urbains, le rythme moyen de réalisation des aménagements cyclables est de 4 à 5 km par année malgré un effort soutenu et la prise en compte d'un maximum d'opportunités. Ce rythme s'explique par le fait que les projets cyclables cohabitent avec d'autres problématiques transport dont la compétence est du Canton. Il y a donc adaptation du rythme de réalisation à des démarches d'une portée supérieure.

Evolution du trafic vélo

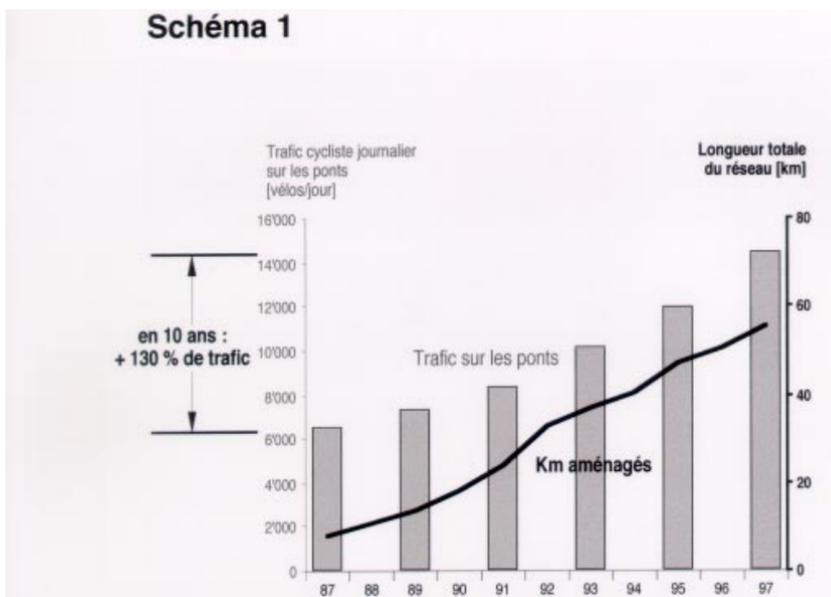
En 10 ans le volume de trafic cycliste a augmenté de 130%! Cette progression est exceptionnellement forte et régulière, elle correspond à un accroissement

annuel moyen de plus de 10% depuis 5 ans. Cette évolution du trafic démontre le bien-fondé du développement du réseau cyclable et l'impact des actions d'information et de promotion qui l'accompagnent.

Le comptage bisannuel sur les ponts du Rhône et de l'Arve est un des principaux indicateurs de référence. A la belle saison, plus de 14 500 cyclistes traversent ces ponts quotidiennement.

Les comptages ont aussi montré la généralisation de l'usage du vélo. Celui-ci est utilisé à toute heure du jour et de la nuit, avec les mêmes variations en cours de journée que celles du trafic motorisé. On peut en conclure que le vélo n'est pas réservé aux seuls déplacements de loisirs mais qu'il est utilisé pour tous les motifs de déplacement.

Le profil type du cycliste a aussi évolué. Bien que l'on ne dispose pas d'observations quantifiées à ce sujet, il est indéniable que le vélo n'est plus réservé qu'aux étudiants et à quelques nostalgiques. Des femmes et des hommes d'âge et de profession diverses l'utilisent quotidiennement. Ce renouveau d'intérêt n'est possible qu'avec la mise en œuvre généralisée des aménagements en faveur des cyclistes.



Evolution comparée de la longueur des itinéraires cyclables aménagés en ville de Genève et du trafic cycliste sur les ponts du Rhône et de l'Arve.

Rapport d'évaluation des aménagements cyclables

En 1995-1996, l'OTC a entrepris une évaluation détaillée des aménagements cyclables accompagnée d'une consultation auprès des associations ou organismes suivants: ASPIC, ATE, CCIG (Chambre de commerce et d'industrie de Genève), Police, SSE (Société suisse des entrepreneurs), TCS, TPG, Ville de Genève (Voirie).

Parmi les 14 types d'aménagements examinés, 13 ont fait l'unanimité dans leur principe, seul l'aménagement de bandes cyclables le long d'un stationnement en épi a fait l'objet d'appréciations divergentes. Les techniques d'aménagement sont donc reconnues et approuvées de tous, ce sont uniquement les modalités de mise en œuvre (pondération des priorités) qui font l'objet de discussions. Afin de tenir compte de ces divergences, le groupe d'étude des aménagements cyclables élabore les projets en consultation avec les associations (ASPIC, ATE, TCS et, depuis 1998, l'Union genevoise des piétons).

Situation par rapport aux objectifs de planification

Le programme Mobilité 2005 a fixé comme objectif une augmentation de 160% de trafic cyclable entre 1990 et 2002.

Entre 1990 et 1997, l'augmentation du trafic a été de 90%. Depuis 1992 l'accroissement moyen est de 10% par année. Si l'augmentation se poursuit au même rythme jusqu'en 2002, l'accroissement pour la période considérée sera donc de 145%.

Il faut en conclure qu'au vu de la situation actuelle, l'objectif de planification sera presque atteint. C'est à la fois une confirmation de l'utilité des actions entreprises jusqu'ici et une mise en garde contre un éventuel relâchement.

Réalisation du programme de la 2^e tranche de crédit

Les aménagements prévus dans la 2^e tranche de crédit ont tous fait l'objet d'une étude. Comme cela était précisé dans cette demande de crédit, le programme comportait une certaine part d'incertitude, ce qui explique que tous les aménagements ne sont pas encore réalisés à ce jour. Par contre, une série d'opportunités (reprise de conduites souterraines, réfections générales de chaussées, nouvelles options en matière de gestion du trafic, mise en œuvre du plan piéton, etc.) ont permis de réaliser des aménagements non prévus au programme.

Entre janvier 1994 et fin 1998, environ 6,5 km d'itinéraires ont été aménagés dans le cadre de la deuxième demande de crédit alors que 17,3 km ont été réalisés partiellement ou complètement par le biais d'un autre financement.

Ce bilan démontre l'intérêt des opportunités et de la coordination avec des travaux pris en charge par des demandes de crédit spécifiques (tram par exemple).

De manière générale, la construction du tram peut être un facteur accélérateur de la réalisation du réseau cyclable, car il implique le réaménagement complet de la rue et contribue à un transtert modal, donc à une diminution du trafic.

Principales difficultés rencontrées

Le bilan des réalisations met en évidence trois paradoxes:

- il est difficile d'aménager pour les cyclistes là où la pression automobile est très forte, autrement dit, là où les besoins de sécurité, donc d'aménagement, sont les plus grands. C'est sur les grands axes et dans les grands carrefours qu'il est le plus difficile d'intervenir, que l'on se situe ou non près d'un gros générateur de trafic cycliste (Gare, Uni-Mail);
- la plupart des aménagements cyclables sont «légers», pourtant leur mise en œuvre n'est pas nécessairement plus facile que celle d'autres aménagements;
- les aménagements cyclables sont d'abord conçus pour sécuriser les deux-roues légers par rapport au trafic motorisé. Cependant les avantages que procurent les aménagements sont de plus en plus utilisés par les motos et, surtout, les scooters.

L'expérience accumulée jusqu'ici laisse penser que les aménagements manquants seront de plus en plus difficiles à réaliser. En effet, ceux-ci ont d'abord été projetés dans les secteurs où le rapport entre la faisabilité et l'utilité était le plus favorable. Aujourd'hui les tronçons restants concernent des problématiques plus complexes avec de nombreuses interactions telles que modifications de feux coordonnés, réorganisation du réseau routier ou TPG, réalisation du tram. Il est évident que dans ces conditions la poursuite de la mise en œuvre du réseau ne sera possible qu'avec un appui déterminé de tous les acteurs.

3. Impacts en terme d'image

Effets de la promotion

Pour expliquer le très net accroissement du trafic cycliste il est difficile de distinguer l'effet des aménagements réalisés de celui de l'information et de la promotion. Par contre, l'appropriation d'actions promotionnelles par des groupes non directement intéressés par le vélo démontre la reconnaissance du travail accompli et l'impact en termes d'image. Voici quelques exemples qui l'illustrent:

- les artisans boulangers-pâtisseries de la ville ont offert les croissants aux cyclistes durant les semaines Vélo Passe-Partout de 1997 et 1998;
- plusieurs entreprises dont des banques du centre-ville ont été intéressées par la carte cyclable et ont souhaité pouvoir la distribuer à leurs employés;
- la Croix-Rouge genevoise a trouvé un intérêt à reprendre et à développer le système de mise à disposition des vélos (Genèv'roule);
- les sponsors des vélos de Genèv'roule sont les institutions et les marques de fabrique suivantes: clinique des Grangettes, DSR, Esprit, Motorola, Silhouette, Société des cafetiers-restaurateurs, *Tribune de Genève*;
- la communauté d'intérêt suisse pour le vélo souhaite reprendre l'affiche genevoise «VELO/LOVE» pour la campagne à l'échelle suisse en 1999;
- le programme Energie 2000 a retenu le projet de promotion du vélo à Genève et y a participé financièrement au printemps 1998.

Oscar du vélo

En 1996, la Ville de Genève a reçu l'«Oscar du vélo». Cette distinction a été décernée par l'Association suisse de fabricants, grossistes et importateurs du cycle (VFGI) en raison, d'une part, des efforts entrepris par Genève depuis plusieurs années pour promouvoir les déplacements à vélo et, d'autre part, en signe d'encouragement à poursuivre cette démarche.

Une activité au niveau national

Genève est membre de la Conférence suisse des responsables en aménagements cyclables (CORAC), forum d'échange d'expériences entre experts, ingénieurs, et planificateurs. Le responsable des aménagements cyclables à la Division de la voirie en assure le secrétariat romand et, en 1997, l'assemblée générale de l'association s'est tenue à Genève. Cet engagement a démontré la volonté genevoise d'agir en faveur du vélo, notamment en ce qui concerne les réalisations cyclables liées à la mise en service de nouvelles lignes de tram (13 et 16).

Reconnaissance hors des frontières

Le travail réalisé à Genève est cité en exemple dans d'autres villes telles que Bruxelles, Paris et Strasbourg. La Mairie de Paris a d'ailleurs invité la Ville de Genève à présenter sa démarche en matière de promotion du vélo lors d'une journée technique organisée par le Club des villes cyclables en 1997. A cette occasion, Genève a été admise à ce club, démontrant ainsi sa volonté de promouvoir l'usage de la bicyclette en tant que moyen de déplacement.

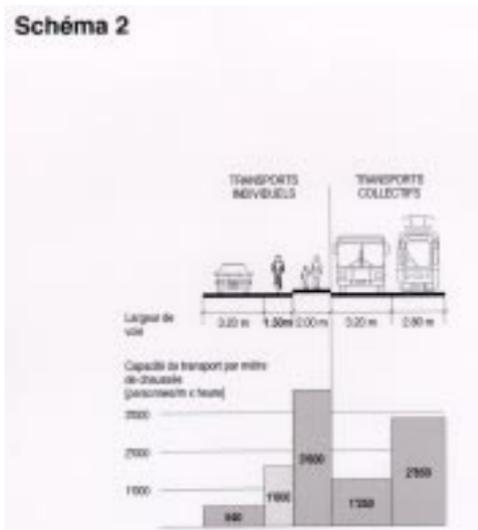
4. Nécessités de poursuivre le travail entrepris jusqu'ici

Supprimer les discontinuités du réseau cyclable

Actuellement, de nombreuses discontinuités (carrefours importants, traversées de grands axes routiers, absences de contresens cyclables, etc.) subsistent dans le réseau des aménagements cyclables. Ces discontinuités constituent un frein à l'usage du vélo auprès de nombreux cyclistes occasionnels ou potentiels. Il est indispensable de mettre en valeur les itinéraires existants en achevant le réseau. Il est aussi très important de tenir compte de la lisibilité et de la fluidité des itinéraires. Un détour par des petites rues est parfois peu attractif voire dissuasif pour les cyclistes.

Améliorer la mobilité urbaine et tirer parti du contexte spécifique genevois

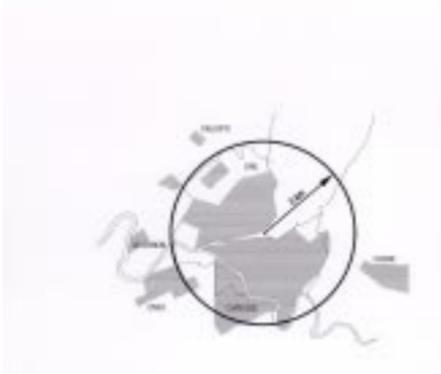
L'économie d'une ville, lieu d'échange par excellence, est fortement conditionnée par ses conditions de mobilité tant qualitatives que quantitatives. Etant donné qu'en ville les espaces de circulation sont inextensibles, il est essentiel de promouvoir des modes de déplacement à «haute mobilité», c'est-à-dire des modes de déplacement consommant peu d'espace. La comparaison des modes de transport selon ce critère montre que le vélo est environ trois fois plus performant que la voiture. En termes de surface de stationnement, le rapport est d'environ un à six. Ainsi, dans un but économique, il est souhaitable de mieux valoriser l'usage du vélo en ville.



*Comparaison
de la capacité de transport
des différents modes
de déplacement
(par mètre de chaussée)*

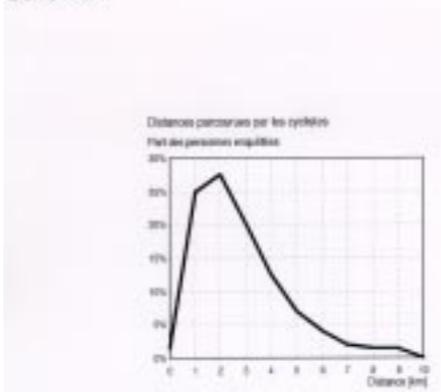
Le territoire de la ville de Genève se prête bien à une utilisation importante du vélo, car la densité y est exceptionnellement forte et, accessoirement, les obstacles topographiques peu importants. Dans ces conditions, des déplacements courts sont non seulement possibles mais nécessaires vu le manque d'espace disponible. A titre de référence, le recensement fédéral de 1990 a montré que sur l'ensemble du canton plus de 30% des déplacements domicile-travail en voiture font moins de 3 km, or cette distance correspond à la longueur moyenne de déplacement des cyclistes genevois. De plus, remarquons que les besoins de stationnement automobile pour ces déplacements courts représentent l'équivalent de 180 km de stationnement longitudinal.

Schéma 3



La majeure partie de l'agglomération tient dans un territoire d'un rayon de 3 km.

Schéma 4



Distance parcourue par les cyclistes (source: enquête de terrain).

Améliorer la sécurité

Le nombre croissant d'aménagements et de cyclistes ont permis une prise de conscience des particularités de ce mode de déplacement auprès des automobilistes. En corollaire, la statistique des accidents a indiqué une nette tendance à la baisse au cours de la dernière décennie. La situation n'est toutefois pas telle qu'elle permette un relâchement. De nombreux tronçons dangereux subsistent et l'agressivité sur la route (toutes catégories d'usagers confondus) demeure une préoccupation constante.

Améliorer la santé publique

Dans un communiqué de l'OMS daté du 31 juillet 1998, il est précisé qu'une activité physique accrue, notamment la marche et la bicyclette, réduit le nombre de décès et d'incapacités par maladie chronique et améliore la qualité de vie.

En juillet 1997, le plan d'action «Environnement et Santé», élaboré par l'Office fédéral de la santé publique et l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage rappelle selon quel processus le trafic motorisé porte atteinte à la santé humaine. A contrario, le mouvement faisant appel à l'énergie personnelle (marche, vélo) a des effets positifs sur la santé et sur l'environnement.

Poursuivre un travail d'initiateur

Un travail suivi et une responsabilité spécifique sont garants de la présence des vélos et de leur reconnaissance dans les projets urbains. C'est donc en s'en donnant les moyens que l'on peut propager un état d'esprit favorable aux cyclistes dans la structure et le fonctionnement actuel de la ville. C'est en disposant de personnes dont la tâche est le développement du réseau que l'on saisit les opportunités d'aménagements, que l'on dispose d'une force pouvant faire des propositions et d'un partenaire de dialogue dans les projets.

5. Compétences

Compétences générales en matière de circulation et de routes

En application de la législation fédérale et cantonale, la définition des mesures de circulation et la gestion du trafic sont de la compétence cantonale. Il en est ainsi des mesures de circulation pour les deux-roues légers (marquages, signalisations verticales, signalisations lumineuses). Sur le territoire de la Ville de Genève, la construction et l'entretien de l'ensemble des voies de circulation sont de la compétence municipale. Il en est ainsi des travaux d'aménagement des pistes ou bandes cyclables.

Cette répartition des compétences nécessite une relation constante entre le Département de justice et police et des transports (DJPT), principalement l'Office des transports et de la circulation (OTC), et les services municipaux.

Répartition des tâches et du financement des aménagements cyclables en ville de Genève

En application de la répartition générale des compétences et sur la base des premières études d'itinéraires cyclables, le Conseil administratif et le DJPT ont précisé les tâches incombant aux uns et aux autres. Cette répartition marque la volonté de l'Etat de participer à la mise sur pied d'un réseau cyclable en ville de Genève, tout en laissant à la Ville une large initiative pour l'élaboration des propositions.

Etude des itinéraires cyclables

La Ville de Genève prend entièrement en charge l'établissement du schéma directeur des itinéraires cyclables et la coordination des projets à élaborer avec les autres services municipaux et cantonaux ainsi que la consultation des associations d'usagers.

La Ville de Genève établit les projets d'itinéraires (aménagements, marquages). Dans ce cadre, elle assume uniquement les études de faisabilité de la régulation des signaux lumineux, le DJPT prenant l'étude de régulation elle-même à sa charge.

Le DJPT prend entièrement à sa charge les plans de marquage, de signalisation et de balisage, ainsi que, pour moitié, les comptages de trafic deux-roues et l'information publique.

Travaux d'aménagement d'itinéraires cyclables

La Ville de Genève prend à sa charge les travaux de voirie et de marquage, ainsi que le génie civil nécessaire à la pose de nouveaux feux spécifiques aux deux-roues. Le DJPT assume l'équipement en signaux lumineux.

Par ailleurs, la Ville de Genève souhaitant développer le balisage des itinéraires cyclables et le stationnement des deux-roues, elle prend en charge ces travaux d'installation. L'entretien ultérieur du balisage est à la charge de l'Etat.

On rappellera enfin que tous les travaux exécutés sur la voirie communale sont soumis à une procédure d'autorisation de construire du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL), en vertu de la loi sur les eaux et les routes (LER).

Cette répartition des tâches a fait l'objet d'un accord de principe, renouvelé en janvier 1991, entre le Département de justice et police et des transports et le département municipal de l'aménagement, des constructions et de la voirie. Par contre, les engagements financiers qui en découlent doivent être revus périodiquement en fonction des moyens disponibles de part et d'autre.

Si l'on ajoute à ces imbrications de compétences techniques, juridiques et financières, la complexité des travaux en sous-sol souvent suscités par une intervention en surface, on comprendra que la planification des aménagements cyclables s'inscrit dans un contexte de multiples intervenants et qu'elle nécessite de constantes adaptations.

6. Programme de réalisation

Les études et réalisations décrites ci-après portent sur une période minimale de trois ans. Ce programme comporte cependant une part d'incertitude, pour les raisons qui ont déjà été évoquées: dépendance des moyens financiers de l'Etat pour les installations de signalisation lumineuse, aléas des travaux en sous-sol et des chantiers privés qui ne peuvent être totalement prévus, etc. Le crédit-cadre demandé couvre donc un programme d'intention, à l'intérieur duquel une marge de manœuvre est indispensable. L'objectif est de répondre, à terme, aux volontés du législateur tout en utilisant au mieux les opportunités qui se présentent afin de réaliser les 100 km d'aménagements au coût le plus bas possible.

Programme de la troisième demande de crédit:

– Aménagements sur les grands axes ou sur des grands itinéraires vélo

Les études porteront sur des secteurs tels que la rue du Grand-Pré, le passage des Alpes, la rue des Deux-Ponts, l'accès à l'Hôpital en venant de Rive, le pont du Mont-Blanc et les quais, le désenclavement du quartier des Eaux-Vives, le boulevard du Pont-d'Arve, le carrefour des 23-Cantons, la traversée du boulevard Georges-Favon à la hauteur de la rue Balmat, etc.

– Aménagement de contresens cyclables dans le but d'améliorer la mobilité des usagers

Les études porteront sur des rues telles que la rue de la Poterie, la rue de la Dôle, le boulevard Carl-Vogt, la rue de la Pisciculture, la rue du Mandement, la rue Jean-J.-Schaub, le chemin des Coudriers, la rue Ed.-Rod, le quai E.-Ansermet, etc.

– Aménagements au centre-ville

Les études porteront sur des secteurs comme la rue du Rhône, la place du Port, la place des Eaux-Vives, etc.

– Création de cheminements cyclables

Ces études ont pour objectif de rendre les quartiers perméables aux déplacements des cyclistes (pénétrer et traverser des poches étanches à la circulation), notamment dans des secteurs tels que le quartier de la Forêt, la rue Michel-Chauvet et l'ancienne école d'horticulture à Châtelaine.

– Augmentation des espaces de stationnement

Les études porteront sur des secteurs tels que les abords de la gare, les centres de quartiers (aux abords des commerces ou des secteurs les plus animés), les zones commerciales du centre-ville, etc.

– Etudes de suivi

Comprenant notamment les campagnes de comptages bisannuelles, des observations spécifiques aux conflits vélo/piéton et aux conflits vélo/transport en commun, des observations ou comptages localisés pour les besoins d'études d'aménagement, etc.

– Information

Comprenant notamment la conception et la diffusion des vélo-infos au rythme de deux à trois numéros par année, de la carte cyclable (une nouvelle édition prévue en 2000), de présentations (stands, panneaux d'information, conférences) lors de manifestations, etc.

– Promotion

Comprenant notamment des campagnes d'affichage, l'organisation ou la participation à des manifestations telles que la semaine Vélo Passe-Partout, des actions d'incitation dont la nature est encore à définir.

7. Estimation du coût

La présente demande de crédit porte sur un montant total de 3 655 000 francs, à libérer sur une période de 2 ans et demi. Ce montant se décompose comme suit:

Etudes

– coordination générale et révision des plans directeurs	90 000
– études d'itinéraires et d'aménagements localisés	350 000
– préétudes de régulation	100 000

Aménagements et infrastructures

– pistes et bandes cyclables, traversées d'axes ou de carrefours	2 000 000
– balisage des itinéraires	100 000
– équipements de stationnement	200 000

Suivi, information, promotion

– comptages, observations et évaluations	60 000
– information publique (vélo-info, carte cyclable, etc.)	100 000
– campagne de promotion	200 000

Total 3 200 000

TVA 7,5% 240 000

3 440 000

Intérêts intercalaires: $\frac{3\,440\,000 \times 5,0 \times 30}{2 \times 100 \times 12}$ 215 000

Total de la demande de crédit pour l'étude,
 la réalisation et la promotion d'itinéraires cyclables 3 655 000

8. Programme des travaux

La durée des travaux est estimée à 2 ans et demi. La date prévisionnelle d'exploitation est 1999.

9. Plan financier quadriennal (PFQ)

L'objet de la présente proposition est inscrit au 17^e programme financier quadriennal 1998-2001 sous les rubriques 101.67.01 et 101.67.02. Il repose sur l'obligation légale résultant de la votation populaire du 4 juin 1989. Il est à noter que, à l'épuisement de cette troisième tranche de crédit, une quatrième tranche est d'ores et déjà prévue pour la poursuite de l'aménagement du réseau cyclable.

10. Budget prévisionnel d'exploitation

L'entretien et le nettoyage seront assurés dans le cadre des budgets ordinaires de la Division de la voirie et n'entraîneront pas de frais supplémentaires.

Quant aux charges financières (intérêts au taux de 5% et amortissement moyen de 20 annuités), elles s'élèveront à 293 287 francs par an.

11. **Maîtrise d'ouvrage et maître d'œuvre**

La gestion et le bénéfice de ce crédit sont attribués respectivement à la Division de la voirie et au Service d'urbanisme.

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

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 3 655 000 francs destiné à l'étude, la promotion et la réalisation d'itinéraires cyclables.

Art. 2. – Il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen de rescriptions, d'avances ou de bons de caisse à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 3 655 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève, dès l'année suivant la date de mise en exploitation en 1999, soit de 2000 à 2019.

Préconsultation

M. Alain Marquet (Ve). Nous ne vous rappellerons pas à quel point cela peut nous faire plaisir de voir le Conseil administratif se préoccuper d'aménagements pour les cyclistes.

La presse nous avait annoncé l'arrivée de cette proposition il y a déjà quelques semaines, nous piaffions d'en connaître les détails. En ouvrant l'enveloppe, nous anticipions déjà les possibles délices de Capoue vélocipédiques qu'elle nous apporterait. Las! notre bonheur et notre joie sont vite redescendus à un niveau proche du ras du sol.

En fait d'innovations, on continue de nous proposer toujours plus des mêmes choses: toujours plus d'aménagements bien modestes, toujours plus de bordures de granit et de lignes jaunes au bord de voies de circulation trop rapides, qui font du premier cycliste venu un bouclier humain bien commode entre les voitures et les piétons.

Nous ne jetterons pas la pierre à M. Morel, dont nous considérons depuis longtemps qu'il œuvre patiemment dans un environnement qui ne lui donne pas forcément les coudées franches pour développer une politique plus ambitieuse, plus audacieuse pour les moyens de transports respectueux de l'environnement.

Bien sûr, les propositions présentées aujourd'hui ne vont pas à rebours de nos espérances, mais on ne peut vraiment pas dire qu'elles soient marquées au sceau de la nouveauté et de la «vélorution». S'il y a la volonté de poursuivre les objectifs initiaux, le respect de la volonté populaire, la prise en compte de l'amélioration globale de la santé de la population, la mobilité urbaine facilitée et l'information judicieuse pour permettre l'utilisation optimale de l'infrastructure proposée sont présents dans le projet, il y manque cependant l'essentiel à nos yeux: une nouvelle philosophie de la mobilité... (*Quelques conseillers discutent dans les travées.*)

Monsieur le président, faites un peu taire l'assemblée, si c'est possible! Que chacun aille continuer ses apartés dans un autre lieu que celui de nos débats, c'est incroyable... (*Brouhaha et chahut.*)

Le président. Monsieur Marquet, le niveau sonore est tout à fait compatible avec vos propos. (*Rires.*)

M. Alain Marquet. ...Il y manque cependant l'essentiel à nos yeux: une nouvelle philosophie de la mobilité, une philosophie qui intégrerait les vrais besoins de la population cycliste, qui intégrerait la progression quasi exponentielle du nombre de cyclistes, qui intégrerait la date butoir des échéances OPAir et OPBruit.

Les projets se résument pour la plupart à de petites touches, les carrefours les plus dangereux ne seront pas traités prioritairement, des tronçons de quelques

mètres s'arrêteront dès que la sensibilité «bagnolistique» est en cause et certaines pistes évoquent plus le pointillisme que la continuité.

Les raisons principales en sont sans doute que, une fois de plus, la compétence limitée de la Ville en matière de gestion du trafic se heurte à la compétence du Canton, et que la concertation entre ces deux instances, les allers et retours successifs de tous les projets d'aménagement, aussi modestes soient-ils, durent une éternité.

Bien sûr, tout cela, nous le répétons régulièrement dans cette enceinte. Même si la politique de la Ville en la matière semble volontariste, il y manque cette touche magique qui transformerait un banal projet de sécurisation des déplacements en une vision nouvelle de la mobilité urbaine.

4 920 000 francs en 1987, 3 100 000 francs en 1994, avec les 3 655 000 francs qui nous sont proposés ici, nous arriverons à près de 11 millions et demi. Il était prévu initialement trois crédits et un quatrième nous est déjà annoncé. Certains ne manqueront pas de s'en étonner, voire de s'en offusquer.

Je me permettrai également de redire ici, face à l'énoncé des chiffres que je viens d'évoquer, qu'il existe des moyens beaucoup moins dispendieux de parvenir à une réelle sécurité des déplacements cyclistes. Ils ont pour noms: modération de trafic, rues résidentielles, zones 30 km/h. Ils se limitent alors à un budget consistant à placer quelques panneaux de signalisation aux endroits nécessaires et forcément judicieux.

Toutefois, en toute honnêteté, je tiens absolument à mettre les trois crédits demandés en face des nombreuses vies qui ont pu être épargnées grâce à la sécurisation des parcours et grâce à l'information apportée. Les statistiques montrent en effet que, parallèlement à une augmentation phénoménale du nombre de cyclistes dans nos rues, le nombre de blessés graves et de morts a diminué très sensiblement. C'est la preuve évidente qu'il faut continuer, mais nous, les Verts, attendons des futures propositions qu'elles démontrent la volonté de continuer autrement. Il faut continuer jusqu'à ce que plus personne ne craigne de prendre son vélo pour se déplacer, jusqu'à ce que plus un cycliste n'ait besoin de circuler sur le trottoir pour se sentir en sécurité, jusqu'à ce que plus un automobiliste ne stationne sur une piste cyclable.

Et là, au-delà des problèmes d'aménagement, il y a surtout toute une philosophie nouvelle de la mobilité qu'il faudra encourager, développer et préserver, une philosophie qui cesse de courber l'échine au moindre coup de klaxon ou au moindre haussement de sourcils du Groupe transports et économie, qui n'a toujours pas compris que la voiture n'est plus que tolérée en ville, une philosophie qui reconnaisse qu'il y a encore pas mal à faire en matière d'information, d'aménagements simples et efficaces et finalement de respect et d'application de la loi.

Ainsi donc, dans l'espoir que l'étude détaillée de ce crédit permettra de le réorienter vers la philosophie cohérente que nous soutenons, je vous invite, Mesdames, Messieurs, au nom du groupe des Verts, à accepter le renvoi de cette proposition à la commission des travaux

M. Jean-Luc Persoz (L). Je m'exprime, ce soir, non pas en tant que conseiller municipal (*exclamations*), non pas en tant que conseiller municipal libéral, non pas non plus en tant que conseiller municipal libéral spécialiste des questions de transport et membre, Monsieur Marquet, du GTE, mais en tant que cycliste. (*Exclamations et brouhaha.*)

M. Pierre-Charles George (R). Article 30!

M. Jean-Luc Persoz. La pratique de la bicyclette, Mesdames et Messieurs, est pour moi une passion. Mesdames et Messieurs, pour la pratique de ma passion, il y a un endroit où je n'irai jamais, c'est sur les pistes cyclables réalisées pour 8 millions de francs sur le territoire de notre commune. Alors que la philosophie du développement des pistes cyclables voulu par la majorité de la population visait à séparer les différents trafics pour donner plus d'efficacité, plus de confort et surtout plus de sécurité à la pratique du deux-roues, les pistes cyclables réalisées sont trop souvent implantées à l'envers du bon sens. En effet, et je vous pose la question, Mesdames et Messieurs, quel plaisir peut trouver un cycliste à circuler avec, à sa droite, des bus qui roulent à 60 km/h et, à sa gauche, des voitures qui circulent, elles, à 60 ou 50 km/h? Quel plaisir peut trouver un cycliste à se retrouver dans une rue dans le sens inverse de la circulation automobile? Quel plaisir enfin peut trouver le même cycliste à voir son parcours stoppé régulièrement par des traversées de routes avec feux non préférentiels, par des îlots pour piétons, ou situé le long de voies de tram appelées à se développer mais qui sont, vous le savez tous, le plus grand ennemi du cycliste, surtout, comme aujourd'hui, par temps de pluie?

Le Parti libéral genevois, Mesdames et Messieurs, avait soutenu l'initiative pour le développement des pistes cyclables. Mais, plus de 8 millions plus tard, je ne peux pas imaginer que les ingénieurs qui les ont conçues aient fait un jour du vélo! Si la Ville de Genève doit continuer à investir pour l'amélioration de la qualité de vie de ses citoyens, elle doit continuer à investir avec cœur, comme par le passé, mais les conditions financières actuelles lui imposent d'investir avec raison.

C'est parce que j'aime ma commune, c'est parce que le Parti libéral est le parti du cœur et de la raison que je vous propose, Mesdames et Messieurs les

conseillers municipaux, de refuser ce crédit tant qu'il ne représente pas la réalisation d'un projet cohérent, déterminé et conforme à la volonté de la majorité des citoyens qui, comme les libéraux, ont approuvé l'initiative demandant la réalisation d'un réel réseau de pistes cyclables.

M. Roger Deneys (S). Le groupe socialiste appuiera le renvoi de cette proposition à la commission des travaux.

Le lyrisme et les explications de M. Marquet étaient suffisamment éloquentes, il n'y a pas grand-chose à ajouter. Peut-être qu'on peut répondre au groupe libéral qu'une des préoccupations majeures des socialistes est aussi d'arriver un jour à respecter les normes fédérales de protection de l'air et de protection contre le bruit. Les cyclistes sont un élément essentiel qui permet de diminuer la pollution et qui permet de diminuer le bruit. Quand une personne prend un vélo, elle ne prend pas sa voiture, elle ne pollue pas, elle laisse même plutôt plus d'espace au reste des citoyens.

D'autre part, les aménagements qui sont proposés sont justement essentiels pour que la pratique de la bicyclette en ville soit réaliste, sûre, le plus sûre possible, car c'est bien là l'essentiel. Il s'agit de se déplacer le plus sûrement possible en ville; il ne s'agit pas simplement de considérer la bicyclette comme un loisir qu'on peut pratiquer le dimanche de manière passive pour se changer les idées. La bicyclette est un moyen de transport, un moyen de déplacement pour de plus en plus de citoyens qui sont justement des citoyens responsables qui pensent qu'il n'y a pas que la voiture.

M. Pierre-Charles George (R). Le groupe radical demande le renvoi de cette proposition à la commission des travaux.

J'aimerais quand même rappeler que 11 millions est une somme considérable et que, pour les 3 millions que l'on nous demande aujourd'hui, nous allons devoir payer des intérêts jusqu'en 2019. Si j'ai bien compris la proposition, l'amortissement sera fini en 2019.

Quand on nous dit qu'il faut une zone 30 km/h, ou une zone piétonne pour laisser passer nos vélos, je réponds qu'il faudra bientôt créer des supertrottoirs pour les piétons – dont je fais partie – qui sont tous les jours menacés par les deux-roues. Quand je vois les deux-roues circuler sur les trottoirs de la rue des Chaudronniers, je deviens un peu fou. Aussi, je demanderai à la commission des travaux de voir s'il ne serait pas temps d'appliquer un moratoire sur la construction des zones piétonnes. De plus, j'aimerais beaucoup que M^{me} Burnand – qui est apparue au bon moment...

M^{me} Jacqueline Burnand, conseillère administrative. Comme toujours!

M. Pierre-Charles George. Ah non, pas comme toujours, parce que vous n'avez pas entendu vos amis!

...nous rappelle combien a coûté la petite piste cyclable qui a été créée entre la rue de Candolle et le boulevard des Philosophes. Cette piste a coûté une fortune et elle est utilisée par très peu de cyclistes...

M. Roman Juon (S). Moi, je la prends tout le temps!

M. Pierre-Charles George. Monsieur Juon, je ne vous ai rien demandé et je ne vous ai jamais vu sur cette piste cyclable! J'aimerais aussi qu'on me dise combien il y a de cyclistes qui passent sur le pont des Bergues...

Une voix. Beaucoup.

M. Pierre-Charles George. Je me suis souvent arrêté sur ce pont pour observer et, contrairement à tout ce que vous dites, il n'y en a pas beaucoup. Aussi, je suggère à M^{me} Burnand de demander à l'Office des transports et de la circulation de bien vouloir nous donner le résultat des comptages qui ont été faits sur le pont des Bergues; je crois que cela serait très utile.

Je crois qu'il faut réfléchir avant de dépenser près de 4 millions de francs. Je redis encore une fois que je n'ai rien contre les cyclistes, mais ils n'ont qu'à faire comme moi, prendre le bus ou le tram et ils arriveront à destination aussi vite.

M. Robert Pattaroni (DC). Notre parti est venu tout à fait innocemment à la séance de ce soir pour renvoyer cette proposition à la commission des travaux, et c'est bien ce qu'il va voter. Toutefois, nous avons été très attentifs aux remarques des différents représentants des diverses catégories de cyclistes et nous aimerions bien que la commission prenne le temps de vérifier que les pistes telles qu'elles sont proposées, aujourd'hui encore, par les services de M^{me} Burnand correspondent bien à l'attente des cyclistes. En effet, plusieurs d'entre eux trouvent qu'elles ne sont pas adaptées, et il serait dommage d'investir un montant de 4 millions de francs pour que les cyclistes considèrent que ce n'est pas ce qu'il fallait faire. Par conséquent, nous rendons attentifs les membres de la commission à la nécessité de faire ces vérifications.

Par ailleurs, nous estimons que, comme pour le Fonds de décoration, pour lequel un montant est prélevé sur les crédits de construction ou de rénovation importantes, on devrait prévoir, pour les cyclistes, des mesures d'incitation à utiliser les pistes cyclables ou des mesures de dissuasion à s'en écarter.

M. Jean-Pierre Lyon (AdG). Ce qui sera très intéressant dans cette affaire, ce sera le rapport que fera la commission après avoir étudié cet objet et auditionné les différentes personnes concernées par ce sujet, tout en tenant compte des remarques faites par les différents orateurs à propos des inconvénients rencontrés sur un certain nombre de pistes cyclables réalisées en ville de Genève.

Je sais que des kilomètres d'itinéraires cyclables sont prévus et que les petits tronçons surprennent, mais il ne faut pas oublier que tous les tronçons réalisés le sont de façon à permettre aux deux-roues de les utiliser.

Les quatre chapitres de la page 9 de la proposition regroupent certains arguments qui ont été énoncés ce soir. Alors, quel sera le rapport de la commission? Quelles seront les informations que la commission recevra par rapport à tous les défauts de ce crédit? Je me demande quel sera le contact avec l'ASPIC, qui a lancé l'initiative municipale sur les pistes cyclables? La Ville de Genève a rempli son mandat, elle a accepté le vote populaire et elle a fait tout ce qu'elle a pu pour que différentes réalisations aboutissent aux résultats que nous connaissons.

Les précédents orateurs n'ont pas beaucoup parlé des zones piétonnes et des trottoirs, mais je peux vous assurer que de nombreux piétons, seuls ou accompagnés d'enfants, se posent des questions. Finalement, certaines pistes cyclables – dont le nombre de kilomètres mentionné dans la proposition est faux – sont très peu utilisées par les cyclistes, car ces derniers préfèrent rouler sur les trottoirs ou dans les zones piétonnes. Cela rend les piétons assez perplexes, car ils se demandent pourquoi on réalise des pistes cyclables et quel est leur but.

Je me réjouis de lire le rapport qui ressortira de la commission des travaux. Je suis persuadé que les membres de la commission auront conscience qu'il y a une séparation à faire dans certains domaines. Pour certains, c'est d'interdire la voiture pour laisser la place aux vélos, c'est un point de vue, mais moi je ne vous dis qu'une chose, c'est que nous sommes tous des piétons, à un moment ou à un autre de la journée, et qu'il faudra aussi tenir compte de cela.

M. Roman Juon (S). Contrairement à mon collègue Pierre-Charles George, je ne dirai pas que les pistes cyclables prévues dans la proposition N° 431 coûtent presque 4 millions de francs, mais à peine 3 millions.

Je ne veux pas vanter les itinéraires cyclables, puisque je suis un fervent pratiquant du vélo, mais je tiens à attirer l'attention de ce Conseil municipal, et plus particulièrement de sa commission des travaux, sur le fait qu'il y a à Genève plus de 4000 adeptes du patin et de la planche à roulettes et qu'il ne faudrait pas les oublier. En effet, les planches et les patins à roulettes sont aussi des moyens de locomotion mais, pour de multiples raisons légales, on les ignore. J'estime que c'est aussi aux représentants du peuple de, petit à petit, mettre en avant ces moyens de locomotion, de façon que cela arrive jusqu'aux oreilles de Berne et qu'on légifère dans ce domaine.

M^{me} Jacqueline Burnand, conseillère administrative. Même si j'ai manqué les premières interventions, le résultat final devrait être effectivement le renvoi de cette proposition en commission des travaux, ce que je souhaite vivement. Il est évident qu'au cours des séances de commission destinées à l'étude de cette proposition certaines questions qui se posent ce soir devraient trouver réponse.

Permettez-moi cependant de faire une intervention qui me semble importante, puisque, aujourd'hui, et vous le savez, des discussions sérieuses et des remises en question existent sur la problématique du trafic, aussi bien du trafic d'agglomération que du trafic de transit, et, plus généralement, sur la problématique de la circulation des véhicules privés sur le territoire de la ville. Il est évident que toutes ces questions arrivent par bribes et morceaux à travers des plans, par exemple celui des degrés de sensibilité au bruit. Ces discussions existent à travers les schémas qui sont élaborés par l'Office des transports et de la circulation, et ils existent également lorsqu'il s'agit de réaliser des plans d'aménagement dans tel ou tel quartier. En fait, ce problème de bruit et de nuisances engendrés par la circulation soulève souvent, trop souvent hélas, des polémiques.

Je souhaiterais, s'il m'était possible de le faire, rappeler que la Ville de Genève – et je crois que cette déclaration est importante pour le Conseil municipal et que nous pourrions effectivement nous en prévaloir davantage – a mené une politique volontariste dans le domaine de la mobilité alternative en favorisant et en payant des études et des réalisations destinées aux plus faibles dans le trafic, à savoir les cyclistes et les piétons. Cette politique, que nous avons actionnée il y a des années, sur la base d'ailleurs des votations populaires qui sont intervenues et qui manifestaient clairement la volonté et la demande des citoyens de favoriser ce trafic et cette mobilité alternative, a effectivement un impact très fort sur le développement de la mobilité dans la cité.

J'espère donc qu'il sera réservé un sort favorable à cette proposition et que le Conseil municipal achèvera le travail qu'il s'est engagé à produire il y a quelques années en élaborant et en votant les crédits nécessaires à la réalisation des pro-

grammes réservés aux cyclistes et aux piétons qui lui parviennent régulièrement maintenant sous forme de propositions de crédits. Cela constitue une réponse importante à une problématique très difficile à gérer, celle de l'élaboration des degrés de sensibilité au bruit et surtout celle des mesures qu'il conviendra de prendre, puisque les propriétaires, vous le savez, devront intervenir et que la Ville est propriétaire du domaine public de la cité. Je crois sincèrement que ce que nous avons mis en place et qui dépasse très largement les devoirs et obligations légaux de la cité va dans le bon sens.

Mesdames et Messieurs, en tout cas, je vous incite, en commission, à vous souvenir que cette problématique dépasse le simple cadre d'une proposition de crédit, qu'elle s'inscrit dans une politique globale de la circulation de la mobilité en ville de Genève et qu'à ce titre elle doit être soutenue.

Le président. Nous pouvons enfin passer au vote. Etant donné qu'un groupe a demandé le renvoi de cette proposition au Conseil administratif, je mets d'abord aux voix sa prise en considération.

Mise aux voix, la prise en considération de la proposition est acceptée à la majorité (opposition du groupe libéral et quelques abstentions radicales).

Mis aux voix, le renvoi de la proposition à la commission des travaux est accepté sans opposition (quelques abstentions).

5. Propositions des conseillers municipaux.

Le président. Nous avons reçu une motion urgente, N° 384, de *MM. Guy Dossan, Robert Pattaroni et Pierre Reichenbach*, intitulée «Plaine de Plainpalais: respect des décisions du Conseil municipal». Elle a été distribuée et nous discuterons de son urgence à 20 h 30.

6. Interpellations.

Néant.

7. Questions.

Néant.

Le président. Nous interrompons nos travaux et les reprendrons à 20 h 30.

Séance levée à 19 h.

SOMMAIRE

Séance du 9 février 1999, à 17 h

1. Requêtes en naturalisation genevoise: 27^e, 28^e, 29^e, 30^e, 31^e et 32^e listes 1998 3070

Séance du 9 février 1999, à 18 h 25

1. Communications du Conseil administratif 3078
2. Communications du bureau du Conseil municipal 3078
3. Prestation de serment de M^{me} Alexandra Rys, remplaçant M. Alphonse Paratte, conseiller municipal démissionnaire 3079
4. Proposition du Conseil municipal en vue de l'ouverture d'un crédit de 3 655 000 francs destiné à l'étude, la réalisation et la promotion d'itinéraires cyclables (N° 431)..... 3079
5. Propositions des conseillers municipaux 3100
6. Interpellations 3100
7. Questions 3101

La mémorialiste:
Marguerite Conus