
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Quarante-deuxième séance – Mercredi 5 février 2020, à 20 h 30

Présidence de M^{me} Marie-Pierre Theubet, présidente

La séance est ouverte à 20 h 30 à l'Organisation météorologique mondiale (OMM), dans la salle Obasi.

Font excuser leur absence: *M^{me} Sandrine Salerno*, maire, *MM. Guillaume Barazzone, Rémy Pagani, Sami Kanaan*, conseillers administratifs, *M^{me} Laurence Corpataux*, *MM. Pierre Gauthier, Stéphane Guex, Olivier Gurtner, Alain de Kalbermatten, Laurent Leisi, Antoine Maulini* et *Michel Nargi*.

Assiste à la séance: *M^{me} Esther Alder*, vice-présidente.

CONVOCATION

Par lettre du 23 janvier 2020, le Conseil municipal est convoqué dans la salle Obasi (OMM) pour mardi 4 février et mercredi 5 février 2020, à 17 h 30 et 20 h 30.

1. Exhortation.

La présidente. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, prenons la résolution de remplir consciencieusement notre mandat et de faire servir nos travaux au bien de la Cité qui nous a confié ses destinées.

2. Communications du Conseil administratif.

Néant.

3. Communications du bureau du Conseil municipal.

La présidente. Il nous reste sept urgences à traiter. La première concerne le rapport PRD-124 A intitulé «Offrons à la mobilité douce les moyens nécessaires à son développement» et le rapport PRD-184 A intitulé «Pour l'ouverture d'un crédit de réalisation de 12 000 000 de francs visant à disposer d'un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé, favorisant l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens et améliorant la sécurité des piétons»; ces deux objets seront traités ensemble, mais votés séparément l'un après l'autre.

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

4. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner:

- le projet de délibération du 27 juin 2016 de M^{mes} et MM. Marie Barbey-Chappuis, Astrid Rico-Martin, Fabienne Beaud, Alia Chaker Mangeat, Anne Carron, Souheil Sayegh, Sami Gashi, Alain de Kalbermatten, Jean-Luc von Arx, Jean-Charles Lathion et Lionel Ricou: «Offrons à la mobilité douce les moyens nécessaires à son développement» (PRD-124 A)¹;
- le projet de délibération du 2 octobre 2018 de M^{mes} et MM. Anne Carron, Alia Chaker Mangeat, Jean-Luc von Arx, Marie Barbey-Chappuis, Fabienne Beaud, Sami Gashi, Alain de Kalbermatten, Jean-Charles Lathion, Léonard Montavon, Lionel Ricou, Souheil Sayegh, Albane Schlechten, Olivier Gurtner, Alfonso Gomez et Uzma Khamis Vannini: «Pour l'ouverture d'un crédit de réalisation de 12 000 000 de francs visant à disposer d'un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé, favorisant l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens et améliorant la sécurité des piétons» (PRD-184 A)².

Rapport de M^{me} Delphine Wuest.

Ces deux projets de délibération ont été renvoyés à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de sa séance du 28 juin 2016 pour le projet de délibération PRD-124 et lors de sa séance du 3 octobre 2018 pour le projet de délibération PRD-184. La commission s'est réunie le 20 novembre 2018, les 29 janvier, 12 février et 30 avril 2019, sous la présidence de M^{me} Brigitte Studer, pour traiter des deux objets en même temps. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, procès-verbaliste, que la rapporteuse remercie pour son travail.

Note de la rapporteuse: ces deux projets de délibération ont été traités rapidement et les commissaires ont demandé peu d'auditions en raison du fait que la commission avait récemment traité d'une série de motions sur les vélos (M-1223, M-1224, M-1225 et M-1226) et largement auditionné à ce sujet; les problématiques étaient donc connues des commissaires. Par ailleurs, les personnes auditionnées pour ces deux projets de délibération (124 et 184) sont toutes venues pour être également entendues sur d'autres objets, et les questions se sont souvent focalisées sur ces autres objets, c'est pourquoi il y a eu peu de questions des commissaires vis-à-vis des projets de délibération PRD-124 et PRD-184.

¹«Mémorial 174^e année»: Développé, 925. «Mémorial 177^e année»: Motion d'ordonnancement, 4654.

²«Mémorial 176^e année»: Développé, 2938. «Mémorial 177^e année»: Motion d'ordonnancement, 4654.

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

PROJET DE DÉLIBÉRATION PRD-124

Considérant:

- le vote du 5 juin 2016 du peuple en faveur du contreprojet sur la mobilité PL 11769 (loi pour une mobilité cohérente et équilibrée) qui prévoit un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération (art. 3 lettre d);
- le vote du 15 mai 2011 du peuple en faveur de l'initiative 144 sur la mobilité douce;
- que le délai prévu par l'initiative 144 pour créer un réseau complet et sécurisé en faveur des cyclistes, courant jusqu'en 2019 est bientôt échu;
- les nombreux axes et carrefours dépourvus de toute mesure de protection pour les piétons et cyclistes;
- le manque d'effort concret pour faciliter le déplacement des cyclistes et des piétons au sein d'un réseau cohérent et continu;
- le PL 11791 cantonal qui ouvre un crédit d'investissement de 8 millions de francs destiné à mettre en place des aménagements en faveur des cyclistes dans le cadre du Plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018;
- l'engagement de la Ville de Genève mentionné dans le PL 11791 à trouver un financement équivalent à celui du Canton pour l'aménagement de ses routes communales;
- l'absence de ligne d'investissement au sein du plan financier d'investissement (PFI), destinée à financer l'aménagement d'un réseau sécuritaire et complet en faveur de la mobilité douce,

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre d), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition de plusieurs de ses membres,

décide:

Article premier. – Le Conseil administratif présente au Conseil municipal un crédit d'investissement de 8 millions de francs (échelonné sur quatre ans, soit 2 millions de francs par année) destiné:

- à financer l'identification des zones dangereuses pour la mobilité douce sur le territoire de la Ville de Genève et à élaborer un concept cohérent de ce réseau;

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

- à étendre et à développer les infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes sur le territoire de la Ville de Genève (en particulier la réalisation de places de stationnement pour vélos, le prolongement et la sécurisation des voies existantes et l’extension de pistes et bandes cyclables continues et sécurisées).

Art. 2. – Le Conseil administratif, avec la collaboration des associations œuvrant dans le domaine de la mobilité douce, met en place des campagnes de sensibilisation à l’intention des cyclistes pour qu’ils adoptent un comportement respectueux et responsable (cyclo-civisme) vis-à-vis des autres usagers de la route.

PROJET DE DÉLIBÉRATION PRD-184

Exposé des motifs

En milieu urbain, le vélo constitue un moyen de déplacement efficace, propre, peu coûteux et contribue à désengorger les axes routiers du trafic individuel motorisé.

Si des villes, principalement du nord de l’Europe, telles que Copenhague, Amsterdam, Utrecht ou encore Bordeaux, ont investi massivement dans les infrastructures cyclables ces dernières années, ces investissements commencent à porter leurs fruits. La pratique du vélo dans les déplacements quotidiens augmente année après année. A Copenhague, ce sont plus de 60% des résidents qui se déplacent quotidiennement à vélo.

A Genève, depuis 2010 les déplacements en transports individuels motorisés (41%) sont légèrement inférieurs aux déplacements en modes de transport doux (42%), avec une inversion qui est croissante. 30% des déplacements motorisés portent sur des distances inférieures à 3 km et près de la moitié (45%) de ces déplacements se font sur des distances inférieures à 5 km. Par ailleurs, entre 2005 et 2015, la pratique du vélo dans le canton a augmenté de 60%.

Afin d’encourager et de soutenir l’usage du vélo et de la marche dans les déplacements quotidiens, il faut que les autorités investissent massivement dans les réseaux cyclables et piétons de la commune. Faute de pistes cyclables, les cyclistes doivent, par endroits, emprunter les trottoirs par mesure de sécurité. Cette situation insatisfaisante gêne grandement les piétons et cette cohabitation créée de l’insécurité.

Ce n’est qu’en rendant la mobilité douce attractive, efficace et sûre que les Genevoises et les Genevois augmenteront la part modale de leurs déplacements à vélo et à pied, plutôt qu’en transport individuel motorisé.

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

Considérant:

- que sur le réseau routier primaire et secondaire de la Ville de Genève seuls 36 km sont équipés en aménagement cyclable, 17 km en sont équipés partiellement et 19 km pas du tout;
- les bienfaits pour la santé de la pratique quotidienne de la marche et du vélo;
- la réduction des coûts du vélo par rapport à la voiture (santé, infrastructure, parcage, etc.);
- que près de la moitié des trajets qui se font au moyen d'un véhicule individuel motorisé portent sur des distances de moins de 5 km;
- que l'arrivée du CEVA contribuera à fluidifier les axes routiers;
- que la mise en œuvre de la voie verte remporte un grand succès dans les déplacements quotidiens en favorisant la mobilité douce;
- que la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée ainsi que l'initiative IN-144, votée par le peuple genevois à 68%, ont instauré une paix des transports ces dernières années,

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre d), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition de plusieurs de ses membres,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de réalisation de 12 millions de francs pour les exercices 2019 à 2022, destiné à la réalisation d'un aménagement complet du réseau cyclable sur le réseau primaire et secondaire actuellement partiellement équipé et non encore équipé, visant également à supprimer les points noirs.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 12 millions de francs.

RECOMMANDATION

Le Conseil municipal recommande vivement que l'étude et la réalisation de ce projet de délibération soient menées en étroite collaboration avec le Canton, et notamment avec la task force ad hoc qui aura été créée à cet effet, regroupant des

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

représentants du Conseil administratif de la Ville de Genève et du Conseil d'Etat de la République et canton de Genève.

Séance du 20 novembre 2018

Audition de M^{me} Alia Chaker Mangeat et de M. Jean-Luc von Arx, représentants des auteurs

M^{me} Chaker Mangeat déclare que ces deux objets visent à sécuriser la pratique du vélo. Elle rappelle que la loi sur la mobilité douce a été adoptée en 2011, prévoyant des aménagements cyclables, à la suite de quoi un plan directeur cantonal de mobilité et un plan d'action ont été adoptés. Puis la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) a été adoptée et la bicyclette est désormais inscrite dans la Constitution depuis le mois d'octobre 2018. Elle observe que le nouveau Conseil d'Etat a par ailleurs indiqué qu'il s'engageait pour la mobilité douce et son groupe a considéré que c'était le moment d'investir les moyens nécessaires pour concrétiser ces projets.

M. von Arx signale que le projet de délibération PRD-124 est issu d'un projet de délibération de juin 2016, et tout ce qui n'a pas été fait a été repris dans le projet de délibération PRD-184 afin d'intégrer la politique de la mobilité douce. L'on sait aujourd'hui où il est nécessaire d'intervenir pour résoudre les problèmes et ces moyens financiers visent à faire le nécessaire. Il évoque encore la Cour des comptes qui a publié un rapport en 2017, précisant que la qualité des pistes cyclables était insuffisante avec de nombreuses discontinuités. Les trottoirs mixtes sont également dénoncés et les accidents recensés. La stratégie de mise en œuvre est un travail qui répertorie les problèmes rencontrés ainsi que les interactions nécessaires entre la Ville de Genève et le Canton, une task force pourrait être organisée entre ces deux entités.

Des statistiques existent sur la pratique du vélo qui apparaît comme un moyen de déplacement pour de petites distances et il n'y a pas eu de mesures suffisantes prises pour améliorer cette pratique. Il est question généralement d'opérations «d'aubaine» et les études semblent largement insuffisantes autour des gares CEVA.

L'idée est d'améliorer la sécurité des cyclistes et de développer la pratique du vélo tout en améliorant la sécurité des piétons.

De nombreuses études ont été menées et on peut se demander ce que l'on attend pour aller de l'avant. Une meilleure concertation est également demandée, il serait intéressant d'entendre Pro Vélo. Enfin, il ne s'agit pas de rallumer la guerre des transports mais de permettre aux études de se concrétiser. Se déplaçant lui-même de temps à autre en vélo, et observant des étudiants qui ne se déplacent

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

qu'à vélo, M. von Arx ne compte plus les accidents auxquels il a assisté à cause des rails de tram.

Enfin, il serait bon de mettre en place plusieurs campagnes de sensibilisation.

Questions des commissaires

Un commissaire demande quelles seraient les sources de financement pour mener à bien ces projets. Il a entendu que certains souhaitaient financer ces mesures en taxant les voitures. Par ailleurs, certaines rues ne se prêtent pas à la pratique du vélo et il se demande si ces projets permettraient de contrôler les débordements. Réinstaurer des plaques pour les vélos serait une bonne chose au vu du nombre d'accidents produits par des cyclistes, selon lui.

M. von Arx répond que les financements peuvent être pris sur des investissements ou faire l'objet de projets de financement. Il est nécessaire de dégager des priorités. L'idée est d'empêcher les accidents.

Une commissaire rêverait d'avoir des pistes cyclables en site propre comme cela se fait dans le Nord. Pour elle, l'argument des accidents cités par son préopinant n'est pas valable puisque les vélos ne tueront jamais autant que les voitures. Elle se demande comment il sera possible de travailler avec le Canton.

M^{me} Chaker Mangeat répond que c'est la raison pour laquelle les uns et les autres souhaitent créer une task force. Il sera nécessaire de prioriser les tronçons les plus dangereux. Un certain nombre de pistes existent mais avec des équipements disparates. Des analyses doivent être menées sur le terrain.

M. von Arx remarque avoir senti une véritable volonté politique pour appliquer la loi. Il répète que c'est le moment idéal pour aller de l'avant.

La même commissaire demande comment faire pour rallier la droite.

M^{me} Chaker Mangeat rappelle que le Parti libéral-radical était favorable au projet portant sur la Constitution. Le TCS a par ailleurs pris position en sa faveur car il s'est rendu compte que le désengorgement des routes est également dans l'intérêt des automobilistes.

Une commissaire rappelle que créer des pistes en site propre est un projet également en faveur des piétons. Elle se demande quel est le pourcentage prévu pour les vélos dans le budget général de fonctionnement dévolu à la mobilité. Elle demande aussi si la task force inclurait les associations concernées.

M. von Arx ne connaît pas la réponse. Il pense qu'il n'y a pas de pourcentage prévu pour la mobilité douce. M^{me} Chaker Mangeat ajoute que les affectations directes portent en général sur le pan ferroviaire. Concernant la task force, elle imagine que les uns et les autres travailleront main dans la main.

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

Une commissaire estime que la mobilité concerne tant les vélos que les piétons ou les TPG et les voitures. Elle pense qu'il est nécessaire de penser la mobilité différemment et se demande s'il ne faudrait pas envisager des rues uniquement pour les vélos.

M. von Arx pense qu'il est nécessaire de rêver en politique. Cette idée est excellente et le problème du magistrat précédent est qu'il voulait faire de la place à tout le monde, ce qui a entraîné un véritable casse-tête. Ayant lui-même proposé de faire passer les voitures en sous-sol comme à Neuchâtel, il pense qu'il y a des choix à faire en matière de circulation.

M^{me} Chaker Mangeat remarque que la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) n'est pas respectée et qu'il est question à présent de construire un parking au centre-ville, celui de Clé-de-Rive, un vieux projet obsolète.

La présidente rappelle que la commission a déjà travaillé longuement sur les quatre motions portant sur les vélos, et elle se demande s'il ne serait pas intéressant de prendre en compte le financement de ces travaux et chercher à répondre rapidement à ces objets.

Pour M^{me} Chaker Mangeat, l'objectif de ces objets est de donner les moyens financiers à ces quatre motions, il convient en effet d'aller de l'avant rapidement.

La présidente demande ensuite s'il faut retenir le premier ou le second montant. Elle rappelle par ailleurs que la stratégie de la Ville évoquait un montant de 16 millions et elle se demande si cette somme a été prise en compte.

Concernant les chiffres, il est question en fin de compte de 5 millions par année sur quatre ans, puisque les montants prévus dans le projet de délibération PRD-124 demeurent et s'ajoutent à ceux du projet de délibération PRD-184. Mener à bien tous les projets se monterait à 44 millions de francs. M. von Arx rappelle à cet égard le coût de la Nouvelle Comédie.

Citant le rapport de la Cour des comptes de 2015, un commissaire estime que les aménagements pour les vélos couvrent à hauteur de 52% la demande. Pour lui, les travaux sont donc en avance.

M^{me} Chaker Mangeat répond qu'il est plus facile d'aménager des pistes cyclables à Jussy qu'en Ville de Genève. Elle pense dès lors que prendre en compte les 52% sur l'ensemble du canton ne signifie pas grand-chose. Elle rappelle que les aménagements en Ville de Genève ne sont pas en avance, ce d'autant plus que de nombreuses pistes sont discontinues. M. von Arx ajoute en l'occurrence que la Cour des comptes parle avant tout de discontinuités et d'une qualité médiocre.

Une commissaire souhaiterait des garanties qu'il n'y aura pas de coupes budgétaires dans d'autres domaines.

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

M^{me} Chaker Mangeat répond que son groupe n'a jamais voté de coupe dans les investissements.

M. von Arx mentionne que c'est une question politique et qu'il s'agit de déterminer des priorités.

Un commissaire est ravi de ces propos, ainsi le dossier pourra avancer. Il remarque cependant qu'il est possible de craindre les volte-face. L'on est à la fin de l'ère automobile. Il signale par ailleurs qu'il y a également de nombreux problèmes au niveau des trottoirs, et demande s'il est possible de compter sur le Parti démocrate-chrétien pour déterminer des stratégies à ce niveau.

M^{me} Chaker Mangeat répond que ces questions sont également soulevées au sein du Parti démocrate-chrétien. Mais elle mentionne qu'une large part de la base du parti vit à la campagne où la voiture est une nécessité.

Une commissaire remarque que l'enjeu est de travailler en bonne intelligence, et elle remarque que cela nécessitera des années. Elle pense que c'est en fin de compte une question de position politique et de priorisation. Elle se demande comment le Parti démocrate-chrétien de la Ville de Genève va faire pour enthousiasmer la section cantonale.

M^{me} Chaker Mangeat répond ne pas pouvoir prendre position pour l'ensemble du Parti démocrate-chrétien, mais elle pense que l'ensemble du parti est uni derrière son magistrat cantonal. L'ensemble des membres, lors d'une assemblée générale, s'est prononcé en faveur de cette politique.

La même commissaire demande dans quelle mesure la Confédération pourrait intervenir.

M. von Arx répond que ce sont des petits montants et il ne sait pas si la Confédération interviendrait.

La présidente remarque que la demande qui est faite ne pourra s'articuler financièrement qu'à partir du moment de son acceptation.

M^{me} Chaker Mangeat propose d'éclaircir ce point avec le magistrat.

M. von Arx se demande s'il ne faudrait pas supprimer les dates du projet de délibération PRD-184.

Une commissaire pense qu'il serait nécessaire de partager ces visions avec le magistrat de la Ville et celui du Canton. Elle propose donc leur audition respective.

La présidente rappelle que le document sur la mise en œuvre des aménagements cyclables est paru en 2017.

La présidente demande alors quelles sont les propositions des commissaires.

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

Une commissaire rappelle qu'il y a par ailleurs les rapports des différentes motions. Elle ne pense pas qu'il faille se perdre en de trop nombreuses auditions.

Un commissaire déclare qu'il faudrait éviter de scinder les projets portant sur la mobilité entre ceux concernant les piétons et ceux concernant les vélos. Il rappelle en outre que la commission peut également s'approprier des projets, comme elle l'avait fait avec le bruit, progresser dans le domaine de la mobilité et sortir des conflits. Il se déclare en faveur des propositions d'audition.

Une commissaire se demande s'il ne faudrait pas voter l'une des deux propositions et continuer à travailler sur l'autre. Elle remarque qu'il n'est pas possible de réfléchir à la mobilité en ne prenant en compte que les vélos, et qu'il est en effet nécessaire de se saisir de ces problématiques, ce d'autant plus au vu des grands projets de parking.

Séance du 29 janvier 2019

Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat en charge du Département des infrastructures

M. Dal Busco déclare que ces textes vont dans le bon sens. La collaboration entre ses services et ceux de M. Pagani est très pragmatique, les deux services souhaitent plus de cohérence, raison pour laquelle il est prévu d'identifier par le biais d'une task force des itinéraires cyclables continus. Un premier itinéraire a été défini entre la gare des Eaux-Vives et la gare de Cornavin, et il espère à cet égard que le projet de passerelle sera voté. Un autre itinéraire a été identifié entre la gare de Cornavin et l'Université.

Une commissaire rappelle la motion qui a été déposée concernant les points noirs répertoriés, elle demande comment le Canton résout ces problèmes. Par exemple, le point noir de la traversée cyclable de Cornavin devrait être une des priorités à résoudre rapidement: la piste est coupée pour la traversée de la rive gauche à la rive droite à la hauteur de l'église Notre-Dame et il existe un autre point noir à Montbrillant depuis des années.

M. Dal Busco répond que certains aménagements ne peuvent pas être réalisés en raison de places de parc qui ne peuvent pas être supprimées; selon lui, le parking Clé-de-Rive permettra de répondre en partie à ces questions. Par ailleurs, un chantier va débiter à Cornavin, il ne sera pas possible de trouver une solution plus rapidement.

Un commissaire déclare que si une passerelle est construite à côté du pont du Mont-Blanc, elle devra permettre le passage des bateaux de la Compagnie générale de navigation (CGN).

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

M. Dal Busco répond que le Conseil municipal doit voter un crédit d'étude et que la CGN est en faveur de ce projet.

La présidente demande si des moyens ont été dégagés en temps et en personnel pour cette collaboration entre la Ville et le Canton.

M. Dal Busco répond que des ressources sont nécessaires, notamment en termes de collaborateurs et de collaboratrices. Des projets de loi impliquant des moyens financiers sont en cours de traitement en commission parlementaire.

M. Widmer ajoute que la Ville et le Canton partagent des visions, ce qui facilite la collaboration, surtout depuis l'arrivée de M. Dal Busco. Ce dernier précise tout de même que le Canton n'est pas d'accord sur toutes les propositions de la Ville de Genève.

Séance du 12 février 2019

Audition de M. Vincent Kaufmann, professeur EPFL, directeur du laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR), directeur du programme doctoral architecture et sciences de la ville EDAR, et directeur scientifique du forum Vies mobiles SNCF

M. Kaufmann évoque la marche: la motorisation est en baisse dans les centres urbains et il observe que le plus grand report modal à Genève, au cours des quinze dernières années, a été fait en faveur de la marche à pied. Les gens marchent plus volontiers dans les lieux où existent des aménagements pour les piétons. Cela étant, il raconte avoir participé à un séminaire sur la sédentarité des jeunes avec des médecins: la marche à pied est en très forte baisse ces dernières années, diminution en lien direct avec le développement des téléphones portables et des objets connectés. Il y a également une tendance à la baisse de l'usage du vélo chez les jeunes puisqu'il n'est évidemment pas aisé d'utiliser un téléphone portable à vélo.

La Cour des comptes a demandé il y a deux ans à son laboratoire, le LaSUR, une étude portant sur la mobilité douce et il observe qu'il y a des synergies potentielles entre la marche à pied et le CEVA puisque les gens sont d'accord de marcher pour rejoindre un moyen de transport efficace, dans un rayon de 800 mètres. Il prend l'exemple de la gare de Chêne-Bourg, et remarque que dans un rayon de 800 mètres, les grands équipements ne sont pas tous facilement accessibles à pied ou à vélo, en particulier le centre sportif de Sous-Moulin. En outre, les lignes de tram 12 et 17 ne permettront que difficilement d'absorber l'ensemble des passagers qui transiteront par la gare des Eaux-Vives, notamment à l'heure de pointe du matin, et en particulier dans des situations de retards des trains. L'aménagement d'un axe piéton entre la gare des Eaux-Vives et Rive est un élément de réponse important face à cette situation, tout comme l'existence de services de trams partiels qui auraient leur terminus à la gare des Eaux-Vives.

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

La présidente remarque que la question du vélo n'a guère été abordée.

M. Kaufmann acquiesce et mentionne avoir peu travaillé sur cette question au cours de ces dernières années. Il déclare que le nouveau concept, la chaîne écomobile, part de l'hypothèse que l'automobiliste utilisera des modes de déplacement de manière indistincte. Or, il remarque que les choix peuvent différer en fonction des populations et il mentionne qu'il pourrait être envisageable de segmenter plus fortement ces modes. M. Kaufmann ajoute faire visiter régulièrement Genève à des collègues invités, professeurs spécialistes en urbanisme et en analyse des mobilités, et avoir souvent eu des réactions étonnées et d'incompréhension face à l'asphyxie de la ville par les voitures alors que le taux de motorisation est bas en ville de Genève, M. Kaufmann rappelant que 44% des ménages n'ont plus de voiture. Il déclare ensuite que la perception de la densité peut largement différer selon les situations, mais il pense que dans un cas comme Genève, qui voit ses voies encombrées par des véhicules et beaucoup de bruit, cette densité peut vite poser des problèmes.

Il ajoute qu'avoir de vraies zones piétonnes à Genève est important, et il remarque que les quais, qui sont un espace de grande qualité, sont particulièrement bruyants. Par ailleurs, les places sont très mal aménagées à Genève : la place des Eaux-Vives, la place des Charmilles, voire Rive, sont des carrefours alors qu'il pourrait s'agir de vraies places. Une grande partie de la population connaît les différentes options de déplacement et réfléchit au meilleur moyen. Il pense dès lors que les schémas de pensée restent trop rigides.

Le Canton a dépensé beaucoup d'argent pour développer un tram qui n'est pas efficace, et il espère qu'il en ira autrement avec le CEVA.

M. Kaufmann déplore que la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) indique qu'il est prévu que la circulation soit sortie du centre-ville et reportée plus loin. Il se demande si un habitant de Vernier ou du Grand-Lancy vaut moins qu'un habitant des Eaux-Vives, et il pense qu'une politique de la mobilité doit se développer sur l'ensemble d'un centre urbain. Il se demande en fin de compte ce qui se passera si le centre-ville est débarrassé de ses voitures alors qu'autour se développe une ville basée sur l'automobile.

Il rappelle par ailleurs que les enquêtes de mobilité indiquent bien que le trafic en direction du centre-ville est en diminution pour l'animation et les loisirs. Actuellement, il n'y a pas d'alternative séduisante à l'automobile pour se déplacer rapidement à Genève, et il espère que le CEVA viendra changer la donne. Il remarque qu'il serait possible de faire beaucoup de choses à pied à Genève qui est une ville très petite. Il estime par ailleurs que sortir de la crispation entre les pro-voitures et les anti-voitures serait nécessaire.

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

Séance du 30 avril 2019

La présidente rappelle que la commission avait envisagé l'audition de la task force, mais elle observe que, selon M. Pagani, ce groupe venait de commencer le travail et qu'il serait judicieux d'attendre quelque temps avant une audition.

Un commissaire pense qu'il est temps de voter ces deux projets de délibération, il est suivi à l'unanimité par les autres commissaires.

Prises de position

La commissaire Verte déclare que son groupe soutiendra ces deux objets. Elle remarque que l'aménagement réalisé sur le quai Gustave-Ador est un premier pas: ce site propre est efficace.

Une commissaire socialiste déclare que son groupe est en faveur du développement d'aménagements cyclables en site propre.

Pour le Mouvement citoyens genevois, un commissaire déclare que son groupe s'opposera à ces projets; sa collègue s'abstiendra, elle pense qu'il serait nécessaire d'avoir une vision générale sur l'aménagement des espaces pour chaque mode. Il serait judicieux de se documenter sur ce qui se fait dans les autres pays.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien rappelle qu'il est question de débloquer 20 millions, ce qui permettra d'avancer dans ce dossier. Il remarque que l'ensemble du crédit ne sera peut-être pas forcément dépensé.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche déclare que son groupe soutiendra ces projets. Elle pense que ces 20 millions sont un premier pas attendu depuis longtemps. Des sites propres, comme ce qui se fait dans le Nord, sont une nécessité.

Le Parti libéral-radical est en faveur de circuits cyclables protégés.

La présidente déclare que le contexte est en outre favorable puisqu'il y a une possibilité de collaboration entre la Ville et le Canton.

Votes

La présidente passe au vote du projet de délibération PRD-124, qui est accepté par 11 oui (2 EàG, 2 PDC, 3 S, 1 Ve, 3 PLR) contre 1 non (MCG) et 1 abstention (MCG).

La présidente passe au vote du projet de délibération PRD-184, qui est accepté par 11 oui (2 EàG, 2 PDC, 3 S, 1 Ve, 3 PLR) contre 1 non (MCG) et 1 abstention (MCG).

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

La présidente. Je donne la parole à la présidente de la commission de l'aménagement et de l'environnement qui a traité ces deux objets, M^{me} Brigitte Studer.

M^{me} Brigitte Studer, présidente de la commission de l'aménagement et de l'environnement (EàG). Merci, Madame la présidente. La commission de l'aménagement et de l'environnement a traité conjointement ces deux projets de délibérations PRD-124 et PRD-184, déposés à deux ans d'intervalle. Si le premier d'entre eux a attendu un certain temps avant d'être étudié en commission, l'autre a été pris en compte tout de suite. La commission s'était déjà penchée sur la question du réseau cyclable en Ville de Genève lors de l'étude de quatre motions portant notamment sur la question des points noirs, l'utilisation de places de parc de voitures pour sécuriser le passage des vélos, les parcours en site propre et l'encouragement de la pratique du vélo. Cela avait été fait durant cinq séances dans le cours de l'année 2017 et le rapport commun à ces quatre objets avait quant à lui été voté en octobre 2018. Le traitement de ces deux projets de délibérations a débuté le mois suivant, c'est-à-dire en novembre 2018, ils constituent quelque part un complément au travail effectué en amont par la commission et qui avait ensuite été validé par un vote du Conseil municipal en plénière.

Comme indiqué dans le rapport, l'étude de ces deux objets a donc aussi pu se faire sur la base de ce qui avait été élaboré précédemment, la commission ayant notamment à sa disposition le document sur la stratégie de mise en œuvre des aménagements cyclables, rendu en septembre 2017 par le département des constructions et de l'aménagement, mais qui n'a malheureusement jamais figuré sur le site, car il n'a finalement pas été publié. Sur une cinquantaine de pages, ce document très détaillé illustre de manière précise les différentes possibilités d'action qui peuvent être déployées pour améliorer les aménagements cyclables, notamment du point de vue des trottoirs, du nombre de voies ainsi que de différents autres aspects. Pendant cette même période, la commission a par ailleurs appris la constitution d'une task force, c'est-à-dire d'un groupe de travail réunissant des représentants du Canton et de la Ville, qui n'avait cependant pas encore commencé à travailler lors de l'étude de ces deux projets de délibérations en commission. Si nous avons rapidement envisagé d'auditionner cette task force dans le cadre de nos travaux, nous y avons finalement renoncé, car cela n'avait pas réellement de sens du moment qu'elle n'avait pas encore de résultats à partager. Cela étant, la commission a exprimé encore récemment son souhait de l'auditionner. Voilà les informations que je souhaitais apporter concernant le traitement de ces deux projets de délibérations par la commission de l'aménagement et de l'environnement.

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

M^{me} Delphine Wuest, rapporteuse (Ve). Pour compléter ce que vient de dire M^{me} Studer, je rajouterai que ce rapport est effectivement assez court, malgré la demande de crédit qui est assez conséquente: il est question de 12 millions de francs plus 8 millions de francs. Cet argent est nécessaire. La brièveté du rapport s'explique par le fait qu'ont seulement été auditionnés les auteurs de ces projets de délibérations ainsi que MM. Serge Dal Busco et Vincent Kaufmann, j'y reviendrai tout à l'heure. Il est vrai que ces problématiques avaient déjà été étudiées lors du traitement des motions M-1223, M-1224, M-1225 et M-1226, comme rappelé par M^{me} Studer à l'instant. La commission a donc pu discuter longuement de ces sujets et identifier les problèmes, maintenant il est temps de mettre des moyens à disposition, comme proposé dans ces deux projets de délibérations PRD-124 et PRD-184, en vue d'améliorer la sécurité des cyclistes et celle des piétons par la même occasion. On l'a dit... Enfin non, j'en parlerai quand je prendrai la parole pour exprimer ma position.

Etant donné que je parle ici en tant que rapporteuse, j'aimerais rappeler que le projet de délibération PRD-124 demande 8 millions de francs qui serviraient à financer l'identification des zones dangereuses pour les cyclistes ainsi qu'à développer les infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes. On parle beaucoup de vélo, mais les piétons sont également inclus dans ces deux objets. Pour ce qui regarde le projet de délibération PRD-184, il est question de 12 millions de francs afin de réaliser l'aménagement complet du réseau cyclable, il s'agit d'avancer dans ce sens-là en mettant les bouchées doubles. Ces deux objets visent à sécuriser la pratique du vélo et font bien sûr écho à la loi sur la mobilité douce (LMD) adoptée en 2011, qui prévoit notamment des aménagements cyclables et à la suite de laquelle un plan directeur cantonal de mobilité, c'est-à-dire un plan d'action, a été accepté. L'idée est désormais de mettre toutes ces initiatives en pratique dans le but d'améliorer la sécurité des cyclistes et bien évidemment celle des piétons, tout en développant la pratique du vélo.

J'aimerais ajouter que lors de son audition du 29 janvier 2019, M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat en charge du Département des infrastructures, nous a effectivement informés travailler conjointement avec M. Pagani, que cela se passait bien et qu'une task force avait été lancée. Cela étant, conformément aux propos de M^{me} Studer, il ne nous a pas semblé approprié de l'auditionner compte tenu de sa mise en place récente. Nous avons préféré lui laisser le temps de travailler sur ces sujets pour l'auditionner ultérieurement, ce que la commission de l'aménagement et de l'environnement fera prochainement pour parler de mobilité douce en général. Le 12 février, nous avons auditionné M. Vincent Kaufmann, professeur à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) et directeur du Laboratoire de sociologie urbaine, qui a quant à lui évoqué la baisse de la tendance à la motorisation dans les centres urbains. Il a en effet précisé qu'au cours de ces quinze dernières années le plus grand rapport modal était en faveur de la marche à pied à Genève, notre ville se prêtant parfaitement à ce mode de déplacement étant donné sa taille

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

raisonnable. Pour terminer, M. Kaufmann a également abordé la nécessité de sortir de cette crispation entre pro- et anti-voitures afin de pouvoir avancer concrètement. Enfin, ces deux projets de délibérations ont été acceptés à la quasi-unanimité de la commission, puisque avec un non et une abstention seul le groupe du Mouvement citoyens genevois n'a pas voté en leur faveur. Tous les autres groupes les ont quant à eux acceptés.

Premier débat

M^{me} Marie Barbey-Chappuis (PDC). Je m'exprime au nom du Parti démocrate-chrétien sur les deux demandes de crédits d'investissements. Je commence par vous dire que le Parti démocrate-chrétien est très heureux de voir deux projets de délibérations qu'il a déposés en 2016 et en 2018, respectivement par mes soins et par ceux de M^{me} Anne Carron, trouver enfin leur épilogue ce soir. Si ces deux demandes de crédits étaient pertinentes en 2016 et en 2018, j'aurais tendance à dire qu'elles le sont d'autant plus aujourd'hui; pourquoi? Parce que la mobilité genevoise est en pleine métamorphose: entre 2005 et 2017, la marche à pied a connu une progression significative, cela vient d'être dit par la représentante des Verts. Durant la même période, le nombre de cyclistes au cœur de l'agglomération a quasiment doublé, on parle de plus de 95% d'utilisateurs supplémentaires. Néanmoins, de nombreux Genevois et Genevoises considèrent encore et à juste titre qu'il est trop dangereux de se déplacer à vélo dans notre ville, au Parti démocrate-chrétien nous estimons que cela doit changer. Fort de ce constat, le Parti démocrate-chrétien milite depuis plusieurs années en faveur d'une stratégie pour la mobilité douce qui privilégie une vision d'ensemble du réseau, avec la mise en place d'aménagements continus et interconnectés dont l'objectif est d'améliorer la sécurité des cyclistes et de leur offrir des parcours attractifs. Nous pensons qu'il faut plutôt privilégier la qualité à la quantité et qu'il ne sert à rien de peindre çà et là dix ou quinze mètres de bandes cyclables. Des pistes, que j'aurais plutôt tendance à appeler des axes sécurisés continus pour les cyclistes, sont en revanche nécessaires, le succès de la Voie verte démontrant que les Genevois sont prêts à se déplacer à vélo lorsqu'ils bénéficient d'infrastructures dans lesquelles ils se sentent protégés.

Ces deux demandes de crédits d'investissements de 8 et de 12 millions de francs doivent d'une part permettre de financer des aménagements pour supprimer les points noirs du réseau cyclable – on sait qu'ils sont encore nombreux au centre-ville – et d'autre part donner un coup d'accélérateur au développement d'un réseau de pistes cyclables continues et sécurisées, comme dit à l'instant. Je parlais d'un double objectif, il est même triple. Il s'agit non seulement d'encourager la pratique du vélo pour celles et ceux qui le souhaitent – on est bien conscients que tous les Genevois et les Genevoises ne pourront pas passer au vélo –, de

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

protéger les piétons qui se retrouvent trop souvent nez à nez avec des cyclistes sur les trottoirs, ce qui représente une source d'inconfort et d'insécurité importante, mais aussi d'apaiser le centre-ville puisque le trafic et les embouteillages sont source de nuisances sonores et de pollution. Nous avons donc tout intérêt à avoir un centre-ville un peu plus calme. Je précise encore qu'à Genève 30% des déplacements motorisés portent sur des distances inférieures à 3 km et que 45% d'entre eux portent sur moins de 5 km. Ces distances sont idéales pour les déplacements à vélo, c'est pourquoi nous estimons que la mobilité douce doit véritablement devenir une alternative à la voiture dans notre ville.

Je ne veux pas mener un combat contre la voiture, au Parti démocrate-chrétien nous sommes d'avis qu'il faut sortir de ce clivage pro- ou anti-voitures ou de ce clivage entre la gauche et la droite. La mobilité est un élément important de nos conditions-cadres, au même titre que le sont la fiscalité et la sécurité, mais aujourd'hui la situation n'est pas satisfaisante. Prenons l'exemple des entreprises, qui perdent actuellement beaucoup de temps et d'argent dans les embouteillages, ce qui a une répercussion sur les rentrées fiscales des collectivités puisque le chiffre d'affaires des entreprises baisse. Pour améliorer la situation, il faut libérer la route au profit de celles et de ceux qui en ont réellement besoin, c'est-à-dire les entreprises et les transporteurs professionnels. En parallèle, il faut offrir des alternatives crédibles aux autres usagers, notamment avec le Léman Express ou avec des transports publics attractifs en accélérant la vitesse commerciale des trams ainsi que par la création d'un réseau de pistes cyclables qui soit continu et sécurisé.

Vous l'aurez compris, le Parti démocrate-chrétien veut une ville de Genève qui roule, qui marche et qui respire. Nous sommes convaincus que ce n'est qu'en rendant la mobilité douce attractive, efficace et sûre que les Genevoises et les Genevois augmenteront la part modale de leurs déplacements à vélo plutôt qu'en transports individuels. Nous espérons que les crédits qui seront votés ce soir, qui sont conséquents, permettront de donner un véritable coup d'accélérateur dans ce sens en Ville de Genève. (*Applaudissements.*)

M. Nicolas Ramseier (PLR). Nous sommes saisis ici de deux objets liés. Le premier projet de délibération PRD-124 est très clair, il veut lutter contre les accidents, mettre en valeur des zones dangereuses et rendre le réseau cyclable cohérent, nous y sommes donc évidemment favorables. Pour ce qui regarde le deuxième projet de délibération, le PRD-184, nous comprenons qu'il faille donner un signal fort en faveur de la mobilité douce, c'est pourquoi nous le soutenons. Cela étant, nous ne sommes pas non plus naïfs et ne voulons pas accorder 12 millions de francs sans contrôle à un Conseil administratif auquel nous n'avons pas confiance. En effet, la folie consiste à répéter les mêmes erreurs tout en s'attendant à des résultats différents. Or nous avons passablement

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

d'expériences jusqu'ici et cela nous a montré qu'il était dangereux de faire aveuglément confiance au Conseil administratif. C'est pourquoi nous serons favorables au deuxième projet de délibération à condition que nous l'amendions par le rajout d'un article qui demande que chaque projet soit envoyé, étudié et voté à la commission de l'aménagement et de l'environnement, afin de garder un contrôle sur ce Conseil administratif.

Projet d'amendement au PRD-184

Art. 3. – Chaque projet doit être soumis au Conseil municipal sous forme de proposition étudiée à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

M^{me} Christina Kitsos (S). Je pense qu'il est très important de traiter rapidement ces deux objets pour plusieurs raisons. Premièrement, parce que l'urgence climatique, qui a été votée à la quasi-unanimité de ce Conseil en mai 2019, est évidemment liée à la question de la mobilité douce. Deuxièmement, parce que le déploiement du Léman Express justifie que nous devions avancer rapidement sur ce sujet... (*Commentaire.*) J'aimerais juste qu'ils arrêtent de parler... M. Sormanni parle à chaque fois que je prends la parole, ce n'est pas possible...

La présidente. Il faut lui mettre un Scotch... (*Commentaires. Réactions.*) Non, c'est vrai, Monsieur Sormanni, si vous pouviez éviter de faire des commentaires, ce serait sympa pour l'oratrice et pour la salle, tout comme pour les téléspectateurs. (*Intervention de M. Bertinat, qui dénonce le comportement inapproprié d'une personne présente dans le public.*)

Une voix. Il faut le faire sortir!

La présidente. Monsieur dans le public, s'il vous plaît, vous ne pouvez pas intervenir de cette manière, vous devez rester silencieux à votre place, sans marquer votre désaccord sur quelque sujet que ce soit. Quant au banc du Mouvement citoyens genevois, je vous prierais s'il vous plaît de ne pas interrompre ou perturber constamment l'oratrice. Vous pouvez continuer, Madame Kitsos.

M^{me} Christina Kitsos. Je parlais donc du deuxième point concernant l'ouverture du Léman Express, d'où l'importance de pouvoir identifier les zones dangereuses pour la mobilité douce et d'élaborer un réseau qui prenne en compte

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

ce nouveau mode de transport. Troisièmement, parce qu'on sait désormais que 44% des Genevoises et des Genevois n'ont plus de voiture. Quatrièmement, parce qu'entre 2005 et 2015, le nombre de personnes qui utilisent le vélo a augmenté de plus de 60%, ce chiffre ayant continué d'augmenter par la suite, comme l'a dit M^{me} Marie Barbey-Chappuis. La limitation du trafic routier dans l'hypercentre est aussi un enjeu, c'est pourquoi le Parti socialiste a soutenu le référendum contre le parking Clé-de-Rive, car il nous semble nécessaire d'être cohérentes et cohérents. Si on veut limiter le trafic dans l'hypercentre, on ne peut pas en même temps vouloir construire un parking et générer un aspirateur à voitures. Pour toutes ces raisons, nous considérons que ces deux projets de délibérations doivent être acceptés ce soir. Actuellement les taux d'intérêt sont négatifs, c'est donc un bon moment pour investir. Attendre simplement que les personnes se mettent au vélo n'est pas suffisant, on ne peut pas uniquement se reposer sur des éléments individuels, car des éléments structurels et collectifs sont aussi nécessaires pour faire bouger les choses.

On sait que le vélo est un moyen de déplacement peu coûteux, rapide, efficace, cela étant nous devons pouvoir garantir la sécurité de tous les cyclistes, tout comme des piétonnes et des piétons. Pour cette raison, le Parti socialiste vous invite à accepter ces deux projets de délibérations. Nous espérons que les partis de droite voteront également en faveur des autres textes déposés par d'autres partis sur ces mêmes questions, car il s'agit ici d'être pragmatique et non pas de voter uniquement en fonction du parti déposant. De notre côté, nous votons ces objets car ils nous semblent importants et souhaitons être pragmatiques. Cela étant, dans le cadre du vote du dernier budget, un fonds d'investissement proposé par la gauche avait été refusé par la droite, c'est pourquoi nous espérons qu'à la suite de ce débat les autres projets en faveur de la mobilité douce et plus largement en faveur de la transition écologique pourront notamment compter sur l'appui du Parti démocrate-chrétien afin d'être acceptés. (*Applaudissements.*)

M. Gazi Sahin (EàG). Avant d'aborder le contexte genevois, j'aimerais d'abord dire quelques mots sur le contexte international, que ça soit à Copenhague, à Berlin ou à Bordeaux, où la mobilité douce est en constante évolution grâce à des bilans positifs. L'année passée, lors d'un voyage à Bordeaux, la commission des arts et de la culture a dès son arrivée été frappée par l'apaisement et la qualité de la vie quotidienne dus pour beaucoup à l'existence de la mobilité douce et des pistes cyclables. Genève est en retard dans ce domaine, pourquoi donc? Ce retard est d'autant plus incompréhensible lorsqu'on sait que la mobilité douce est en mouvement dans notre ville et que les gens demandent davantage de mesures dans ce sens, comme indiqué dans les deux projets de délibérations. Comment se fait-il alors que la qualité des pistes cyclables reste insuffisante? Comment se fait-il que tant d'accidents de vélo ont lieu? Pour la plupart, ces accidents font d'ailleurs

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

l'objet d'une considération particulière dont je suis moi-même témoin en tant que cycliste depuis trente ans: ils ne sont pas enregistrés par un constat de police, mais passés sous silence, avec pour conséquence que leur nombre réel est bien plus élevé que ce qu'on veut bien dire.

Dans un contexte économique favorable et avec des moyens à disposition, comment se fait-il qu'on soit en train de débattre de la possibilité d'allouer 20 millions de francs à cette cause? Alors que la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée a été votée en 2011 par la population genevoise, il y a donc maintenant des années (*ndlr: l'orateur confond la loi sur la mobilité douce adoptée en 2011 et la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée adoptée en 2016*), et alors qu'aujourd'hui 44% des ménages ne possèdent plus de voiture à Genève, conformément à ce qu'indique le rapport, comment ce retard peut-il encore s'expliquer? Il est urgent d'améliorer les choses, à commencer par l'aménagement de certains tronçons de circulation au centre-ville. Je travaille au boulevard James-Fazy et cela fait des années que je suis témoin des accidents qui s'y déroulent. Comment se fait-il qu'une piste cyclable continue n'ait pas encore été aménagée dans ce tronçon de route fréquenté et dangereux?

Bien que je dénonce certaines défaillances, il faut aussi rappeler les progrès qui ont été faits en matière de mobilité douce au cours des deux dernières années. Cela étant, notre retard reste tellement énorme que ces quelques améliorations sont encore insuffisantes. Dans ce contexte, ce n'est pas le besoin urbain qui manque, ni la volonté populaire ni les moyens financiers, selon moi c'est surtout la volonté politique du Canton qui manque, c'est donc elle qui doit faire l'objet de nos critiques et qu'il faut viser dans nos demandes. Au sein de notre groupe Ensemble à gauche nous sommes pratiquement tous cyclistes, nous sommes donc très attachés et continuerons de l'être dans les prochains mois à la réalisation immédiate et prochaine d'une politique de mobilité douce. Nous suivrons de près la mise en place des pistes cyclables ainsi que de transports publics plus accessibles, car cela me semble très important. Ensemble à gauche vous demande de voter en faveur de ces deux objets.

M. Morten Gisselbaek (EàG). Mon préopinant vient de dire à peu près tout ce que nous pensons de ce sujet, si ce n'est que conformément à une décision prise lors de notre caucus j'ai déposé un amendement au projet de délibération PRD-184 qui contient la même proposition que celle présentée par M^{me} Richard et M. Ramseier auparavant, à savoir l'ajout d'un article 3 précisant que le Conseil administratif soumettra les projets pour approbation au Conseil municipal avant de lancer leur réalisation. Même dans le cadre de l'Hôtel Métropole, nous avons bien vu l'utilité d'étudier un projet en commission, afin de pouvoir en discuter et garder un minimum de contrôle sur ce qui se passe. Beaucoup d'aménagements

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

qui ont été faits jusqu'ici sont en réalité des demi-mesures. Pour que la mobilité fonctionne mieux dorénavant à Genève, il est nécessaire de prendre de vraies mesures, d'aménager de vraies pistes cyclables, d'arrêter de peindre des lignes par terre en pensant que ça arrange les choses et de faire effectivement respecter la sécurité des piétons, des vélos, des gens en trottinettes ou de qui sais-je encore. Pour conclure, nous sommes évidemment en faveur de ces objets, mais pensons qu'il n'est pas inutile que ce Conseil municipal ait un regard sur ce qui sera fait. Ouvrir une ligne de 12 millions de francs comme ça, sans le moindre contrôle, nous semble un peu, comment dire... incertain. Nous proposons donc le même amendement que le Parti libéral-radical; pour une fois, c'est rigolo.

Projet d'amendement au PRD-184

Art. 3. – Le Conseil administratif soumettra au Conseil municipal les projets pour approbation avant de lancer leur réalisation.

La présidente. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Il serait bien que vous vous mettiez d'accord sur la formulation de l'amendement avec le Parti libéral-radical pour n'en avoir qu'un et pas deux, car ils sont légèrement différents l'un de l'autre. Je vais demander à M^{me} la deuxième vice-présidente de bien vouloir vous coordonner pour n'avoir qu'un seul et même amendement. Je donne la parole à M. Eric Bertinat.

M. Eric Bertinat (UDC). Ces projets de délibérations sont intéressants à plus d'un titre, en particulier lorsqu'on écoute les autres partis se positionner sur l'octroi d'une somme tout de même relativement importante de 12 millions de francs contenue dans le projet de délibération PRD-184 pour améliorer ce fameux réseau cyclable. La première chose que je remarque, je pense que ça n'a échappé à personne, est que c'est essentiellement la gauche qui veut absolument améliorer la mobilité douce et pouvoir disposer d'un réseau de pistes cyclables complet. Or, c'est cette même gauche, à laquelle appartiennent les magistrats qui composent un Conseil administratif à majorité de gauche, qui n'arrive toutefois pas à mettre correctement sur pied l'agencement d'une telle infrastructure dans notre ville. Par conséquent, il est relativement incohérent d'entendre le discours de plusieurs conseillers municipaux pleurer, jérémier et chercher par tous les moyens à imposer des pistes cyclables, même là où il paraîtrait impossible de les placer, pour finalement se tirer une balle dans le pied. Leurs magistrats sont au pouvoir, ils sont donc aux commandes. On vient d'entendre deux conseillers municipaux d'Ensemble à gauche, je rappelle cependant que le magistrat

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

responsable du département des constructions et de l'aménagement qui est premièrement concerné par cette problématique est un membre du même parti politique. Je remarque donc une dissonance dans les propos qu'on nous tient et pense qu'au lieu de vouloir dépenser 12 millions de francs, nos collègues de la gauche devraient en premier lieu arriver à se mettre d'accord avec leurs représentants, afin que ceux-ci puissent apporter leur aide et leur proposition pour favoriser la mise en place d'un réseau cyclable cohérent.

J'aimerais faire une autre remarque concernant trois chiffres: la ville de Genève compte plus de 200 000 habitants sur une superficie de 16 km², ça vous donne une idée de notre densité, équivalente à 13 000 habitants au kilomètre carré. Notre commune est dense, voire extrêmement serrée, et dispose d'une voirie tout autant étroite. Les rues sur lesquelles nous circulons ne sont pas extensibles, chaque ajout de piste cyclable en rétrécit donc l'usage. Quand j'entends une nouvelle fois les rangs de la gauche nous rappeler encore et encore que les Genevois utilisent de moins en moins la voiture, je me demande s'ils ouvrent les yeux lorsqu'ils traversent la ville. On voit des milliers de voitures en ville et personnellement je ne sais pas où ce flot serait en diminution; bien au contraire. Je rappellerai d'ailleurs que 45 000 nouveaux habitants se sont installés en ville de Genève au cours des vingt dernières années, ce qui indiquerait quand même que nous avons eu le temps de réagir, dont un certain nombre sont évidemment venus avec leurs véhicules, avec pour conséquence d'augmenter le trafic quoi qu'on en dise.

Maintenant, le Parti démocrate-chrétien nous propose d'ouvrir les cordons de la bourse en rajoutant 12 millions de francs sur la table. Cette proposition est assez surprenante, mais on aurait éventuellement pu la voir venir d'un magistrat de gauche. Or, en tant que membre de la commission de l'aménagement et de l'environnement, je peux vous dire que même M. Pagani était extrêmement emprunté lorsqu'on lui a demandé ce qu'il allait faire de ces 12 millions de francs. Mis à part la volonté électoraliste, car la période s'y prête, et la mode d'avoir des pistes cyclables traversant notre commune à tout va, cette démarche contient une dimension qui ne nous plaît pas vraiment; elle est sans doute bien fondée, mais est mal présentée, raison pour laquelle nous la refuserons. Un dernier mot encore concernant l'amendement du Parti libéral-radical et d'Ensemble à gauche sur le projet de délibération PRD-184: si ces deux partis arrivaient à se mettre d'accord à son sujet, nous pourrions le voter, mais dans l'état nous refuserons ce texte.

M. Alfonso Gomez (Ve). Mon préopinant a raison de soulever les incompréhensions qui apparaissent parfois, à commencer par le fait que le magistrat de gauche auquel il se réfère est régulièrement soutenu par la droite sur les questions

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

de mobilité. On se demande donc s'il est vraiment un magistrat de gauche, car c'est bien grâce au soutien d'une majorité de la droite que le projet de parking Clé-de-Rive a été accepté. Au-delà de l'anecdote, si je puis m'exprimer ainsi, nos actions et programmes ont toujours été très clairs dans les rangs de la gauche et en tout cas chez les Verts: la priorité a toujours été et aurait toujours dû être la mobilité douce. Le fait que cela ne soit pas le cas n'est pas seulement lié à une question idéologique, mais on ne va pas refaire ici tout le débat sur les bienfaits de cette mobilité, sur ce qu'elle apporte aux habitantes et aux habitants et ce que cela suppose, alors que la plupart des déplacements en ville font moins de 5 kilomètres.

Contrairement à ce qui a été dit précédemment, les habitants de la ville n'ont pas arrêté d'utiliser leurs voitures, ils n'ont carrément pas de voitures, 44% des ménages de la ville de Genève n'ont en effet pas de voiture. Un changement sociétal sur la question de la mobilité dans les villes est en train d'avoir lieu, ce que vous pouvez refuser de voir, libre à vous de le faire, cependant la réalité et les chiffres sont là pour le rappeler. Aujourd'hui, malgré cette baisse du nombre de personnes détentrices d'un permis de conduire, on observe toutefois que l'utilisation du vélo peine à décoller, ce qui pourrait laisser croire que les gens ne veulent pas faire de vélo. Regardons donc ce qui se passe ailleurs à partir du moment où des infrastructures continues, sûres et séparées sont mises en place, sachant que c'est ce qui a toujours été demandé par les milieux du vélo et des piétons. Lorsque ces conditions sont réunies, comme c'est le cas dans de nombreuses autres villes de Suisse, le taux de mobilité pour les vélos passe à 12%, voire à 15%. A l'étranger, dans des villes comme Amsterdam et Copenhague (*commentaire*) on frôle les 50%, et non, ce n'est pas une question de route plate ou pas plate, c'est une question de moyens. Tous les spécialistes de la mobilité, même parfois ceux du dimanche, affirment que la mobilité de demain sera celle qu'on aura voulue, conformément aux moyens qu'on aura mis à sa disposition. C'est clair que si on ne construit que des autoroutes, les gens vont les utiliser, avec toutes les incidences que cela peut avoir. Une fois que ces constats sont faits... (*Un conseiller municipal profère une injure.*)

Une voix. Mais ça va, ou bien? (*Réactions.*)

M. Daniel-Dany Pastore (MCG). Y en a marre de la gauche! (*Réactions.*)

La présidente. Monsieur Pastore, vous êtes resté tranquille jusqu'à maintenant, alors on continue comme ça... ça va... (*Réactions. Brouhaha.*) Tranquille, Monsieur Pastore, ça se passera très bien si vous écoutez l'orateur. Merci beaucoup. Vous pouvez continuer, Monsieur Gomez.

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

M. Alfonso Gomez. La violence des quolibets qui sont proférés justifie certainement mes propos, qui font mal d'après ce que je vois. Eh bien je vais continuer, Mesdames et Messieurs. (*Rires.*) Je continue pour vous dire que si aujourd'hui à Genève le taux de mobilité des vélos se situe aux alentours de 6,5%, si ce taux est aussi bas, c'est principalement dû à des raisons de sécurité, cet aspect devant parler à chacun de nous. Si les citoyens et les citoyennes de cette ville ne se sentent pas assez en sécurité pour emprunter les routes à vélo, notre devoir est de les rassurer et de leur donner les moyens de pouvoir circuler sereinement, c'est fondamental. Rien que pour cette raison, Mesdames et Messieurs, vous devriez voter en faveur de ces deux projets de délibérations et ainsi encourager la construction de pistes cyclables. Mes préopinants ont précisé que ces infrastructures doivent bien sûr être installées entre les lieux de travail et les écoles, tout cela devant être réalisé très rapidement. Aujourd'hui nous commençons à voir apparaître de nouveaux moyens intéressants en matière de mobilité, parmi lesquels le Léman Express est un exemple fantastique à l'échelle de notre canton et de notre ville pour autant que les effets rebonds soient évités, c'est-à-dire que l'espace libéré par les gens qui décident de préférer le train à la voiture ne soit pas pris d'assaut par un nombre plus important de voitures. Profitons donc de ce moment historique – on ne peut pas l'appeler autrement – pour construire des voies et des pistes cyclables en site propre. Pour cette raison, Mesdames et Messieurs, les Vertes et les Verts voteront en faveur de ces deux projets de délibérations ce soir.

En ce qui concerne les deux amendements déposés tout à l'heure, je peux comprendre la méfiance exprimée, quoiqu'elle m'étonne venant de la droite, sachant que le magistrat leur a quand même donné beaucoup de gages en termes de mobilité, mais peu importe. Ce qui compte c'est d'aller vite. Dire que le Conseil municipal n'aura pas de contrôle n'est pas vrai, dans la mesure où le budget qu'on décide d'octroyer a été préalablement étudié en commission; si en plus de cela il nous faut le saucissonner au coup par coup selon chaque projet à réaliser, on n'y arrivera pas. Ce n'est pas dans cinq ou dix ans qu'une véritable politique de mobilité douce doit être instaurée dans cette ville, mais aujourd'hui, car nous sommes face à l'urgence climatique et écologique. Certains refusent de voir cette urgence, mais elle est bien là. Votons donc en faveur de ces deux projets de délibérations, afin d'améliorer la question de la mobilité douce et d'atteindre enfin un taux de mobilité conséquent, comme c'est déjà le cas dans les autres villes suisses, cela pour garantir la sécurité de nos concitoyennes et de nos concitoyens.

M. Daniel-Dany Pastore (MCG). Je parlerai sans haine et sans colère. Il n'y en a que pour les vélos ici, c'est toujours la même chose, tel un laïus sur la pollution et le problème climatique. Madame la présidente, nous sommes à peu près 200 000 âmes à Genève, rien à voir avec d'autres villes qui frisent presque le million d'habitants, voire plus. Genève ne sauvera pas la planète à elle toute

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

seule! Au niveau national, la Suisse pourrait éventuellement agir, bien sûr, mais Genève... Laissez-moi rire. Il est question de 12 millions de francs, qu'on trouve où? On les prend où? Je vais vous le dire. Il y a quelque temps, Monsieur... – je vais devoir le citer, mais gentiment rassurez-vous –, M. Gomez nous avait dit qu'assez d'argent pouvait être prélevé sur des fonds destinés à la mobilité, c'est-à-dire à l'aménagement des rues et des routes, qui proviennent des impôts collectés sur les voitures. En effet, avoir une voiture signifie qu'il faut payer les plaques, l'huile, la benzine, les pièces de rechange, le garagiste ainsi que diverses entreprises, leurs propriétaires sont donc la vache à lait.

Je suis d'accord de diminuer les bouchons en ville de Genève, c'est une bonne idée, mais le vélo n'est pas forcément la bonne solution. Pourquoi vouloir mettre toute une ville à vélo, à pied, en tram ou en bus? Cela reviendrait à pénaliser ses résidents. Pourquoi s'en prendre aux Genevois? Qui sont-ils? Ils peuvent être Polonais, Portugais, Turcs, Yougoslaves, on s'en fiche; le fait est qu'ils résident en ville de Genève ou dans le canton, qu'ils sont des citoyens genevois et qu'ils seront les premiers punis parce qu'ils ne pourront pas utiliser leurs véhicules. Certains orateurs ont dit à juste titre que le nombre de voitures avait diminué en ville de Genève, ce qui est vrai et est aussi une bonne chose, car certaines d'entre elles étaient inutiles, c'était des voitures trottoir ou des véhicules qui ne servaient pas souvent. Lors d'une séance de la commission de l'aménagement et de l'environnement, M. le conseiller d'Etat en charge de la mobilité, que je ne nommerai pas car vous allez encore crier, nous a dit que Genève a perdu 43% du revenu apporté par l'impôt sur les voitures. Etant donné que les voitures sont une vache à lait, cette diminution est grave. C'est bien d'octroyer des millions de francs à l'aménagement de pistes cyclables, mais si on scie la branche sur laquelle on est assis – en l'occurrence les voitures, qui rapportent de l'argent –, comment allons-nous faire pour payer tout cela?

Par ailleurs, Madame la présidente, je trouve que les propos tenus par certains ici sont extrêmes, sans toutefois être méchants ou orduriers, disons qu'ils sont tout de même totalitaires, car ils laissent croire que l'utilisation du vélo à Genève permettra de sauver la planète. On n'entend que ça: à vélo. De temps en temps on utilise une variante: la mobilité douce. Ce soir, Madame la présidente, je suis malheureux, car je ne sais pas comment les cyclistes parmi nous vont pouvoir rentrer chez eux alors que la bise souffle à 120 km/h. Je profite donc d'avoir la parole pour les en avertir s'ils n'ont pas vu les conditions extérieures. On ne pourra jamais transporter nos enfants à vélo, tout comme nos anciens que l'on appelle «les vieux» et les handicapés. Précisons encore que tout le monde prend sa voiture le samedi pour aller faire les courses, même ceux qui se déplacent à vélo le reste du temps, souvent de l'autre côté de la frontière, d'ailleurs. J'y vais aussi, je ne m'en cache pas et c'est comme ça que je les rencontre. C'est marrant, hein? Je suis désolé, mais les propos tenus par certains ne valent rien. C'est du bla-bla qui

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

remplit inutilement le temps. On pourrait aller de l'avant en traitant de sujets plus sérieux que cette... comment dire... dictature vélocipienne!

M. Daniel Sormanni (MCG). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, ces deux projets de délibérations partent effectivement d'une bonne intention; cela dit, l'un d'entre eux réclame davantage de pistes cyclables. Le Conseil administratif de cette Ville est composé à une très large majorité par des partis de gauche depuis vingt-cinq ans, or ils n'ont pas été capables de mettre en œuvre l'aménagement des pistes cyclables depuis tout ce temps? Je trouve que la gauche n'est pas conséquente avec elle-même, puisqu'elle n'aurait supposément rien entrepris au cours de ces années, ce qui n'est pas vrai. D'ailleurs, M. Pagani conteste ce faux bilan que certains veulent lui faire porter, car il a initié l'aménagement de passablement de pistes cyclables.

Ce sujet renferme plusieurs problématiques: la première concerne les rues de Genève, qui sont malheureusement étroites et dans lesquelles on ne peut pas forcément mener les mêmes aménagements que dans d'autres villes, notamment dans les pays nordiques où les pistes cyclables ont été prévues dès le départ. Ce qui est pris sur la route ou encore sur les trottoirs au détriment des piétons pour construire une piste cyclable n'est pas récupérable en repoussant les immeubles qui sont aux abords, c'est pourquoi nous savons depuis des lustres que l'objectif de la politique des Verts n'est pas de trouver des solutions pour mieux répartir les différents modes de transport, mais de tout installer sur les routes pour chasser les voitures; c'était la politique délibérée de Robert Cramer et de tous ceux qui lui ont succédé. Pour ce qui est des transports publics, car le débat dépassait le seul sujet des pistes cyclables, la décision a été prise de favoriser le passage des trams dans les rues plutôt que de construire un métro, avec pour conséquence logique d'empêcher le passage des voitures. A certains endroits, il n'y a pas non plus de place pour les vélos et les piétons, raison pour laquelle le Conseil fédéral veut autoriser aux enfants jusqu'à 12 ans de pouvoir rouler sur les trottoirs – bonjour la catastrophe et bonjour les piétons écrasés! Qu'on ne vienne donc pas nous dire que le vélo est une alternative à la voiture, c'est un complément, pas une alternative.

Certaines personnes qui se déplacent en voiture ou dans d'autres modes de transport ne peuvent pas forcément se déplacer à vélo, notamment les handicapés, même jeunes, ainsi que les personnes âgées, qui ne sont plus en mesure de faire du vélo. Etant donné que l'alternative proposée ici est de remplacer la voiture par le vélo, tous ces gens ne pourront plus se déplacer. Il ne reste plus qu'à aller acheter un frigo à vélo et à le transporter sur son porte-bagage. Non, vous êtes complètement déraisonnables et à côté de vos pompes. Cela dit, nous ne sommes pas forcément contre les pistes cyclables du moment que leur aménagement est

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

fait de manière raisonnée et dans le respect de la complémentarité des modes de transport, telle qu'elle apparaît dans la Constitution, je vous le rappelle.

Madame la présidente, bien qu'il ne soit pas dans la salle présentement, vous transmettez à M. le conseiller municipal qui mentionnait tout à l'heure la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée que ce texte n'a pas été voté en 2011, mais en juin 2016, ce qui est quand même un peu plus récent. Par conséquent, un certain temps est nécessaire pour mettre en place ce qui a été décidé dans cette loi et qui est d'ailleurs en train de se faire. Nous ne sommes pas contre ces aménagements, mais tout ne peut pas être remplacé d'un coup comme cela vient d'être dit. Quant aux chiffres qu'a cités M. Gomez – vous ne devriez pas sortir de la salle, Monsieur Gomez –, je les conteste. Si 44% des ménages n'ont plus de voiture aujourd'hui, Mesdames et Messieurs, c'est parce que vous les avez dégoûtés. C'est pour cette raison que certains habitants ont renoncé à la voiture. Surtout des personnes âgées qui restent habiter dans leur appartement en ville, où elles sont installées depuis trente, quarante ou cinquante ans, parce qu'il est devenu impossible de circuler. Vous les avez tellement dégoûtés qu'ils ont peut-être rendu leurs plaques ou revendu leur voiture.

Vous savez combien de numéros de plaques de voitures il y a à Genève? Nous avons dépassé les 900 000, sans parler des scooters et des motos qui se comptent par dizaines de milliers. Par conséquent, il est faux d'affirmer qu'il n'y a plus de voitures en ville ou beaucoup moins, voire moitié moins qu'avant. Si vous voulez limiter la circulation en ville, c'est à la frontière que ça doit se faire et qu'il faut arrêter les véhicules, Mesdames et Messieurs.

Une voix. Bravo!

On en a déjà parlé hier. Il faut aussi exiger des Français qu'ils construisent les parkings qu'ils avaient promis dans le cadre du Léman Express, mais qu'ils n'ont jamais réalisés. Si vous voulez que les conducteurs de voitures arrêtent d'utiliser ce mode de transport, il faudra bien qu'ils puissent se parquer quelque part. Adressez-vous donc aussi aux entreprises. En effet, il y a quelques semaines au Grand Conseil M. Dal Busco mentionnait une étude relevant que 90% des personnes qui viennent à Genève en voiture depuis l'extérieur, y compris depuis le canton de Vaud, n'ont aucun problème pour se parquer. Soit ils disposent d'une place de parc, soit ils ont trouvé une alternative grâce à des gens qui sous-louent leur place lorsqu'ils sont au travail, soit les entreprises leur en fournissent une gratuitement. Une solution consisterait donc à demander aux entreprises de ne plus mettre de places de parc à la disposition des employés. Cela étant, elles font le contraire, même l'Etat qui, pour ne citer qu'un exemple, met des places de parc à la disposition des employés de l'Aéroport qui viennent de loin, alors que tous

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

les Genevois en sont privés. On finit par favoriser la venue en voiture de ceux qui rejoignent Genève depuis le canton de Vaud et la France. Mesdames et Messieurs, il y a plus de 600 000 mouvements de voitures à Genève. C'est sur ce problème que nous devons agir, mais non, la gauche ne veut pas en entendre parler, sans même savoir pourquoi. Il est probable qu'elle-même ne le comprenne pas, malgré nos tentatives de le lui expliquer.

Voyez-vous, les options proposées dans ces textes ne sont pas la solution. Oui, des pistes cyclables doivent être réalisées, mais pas n'importe comment et pas comme décrit ici. On peut accepter le premier projet de délibération, qui est une pétition de principe, mais pas le second, ce n'est pas possible. En effet, ce crédit n'est pas un fonds dans lequel on peut puiser librement et faire ce qu'on veut, son octroi ne doit donc pas empêcher que...

La présidente. Vous devez conclure, Monsieur le conseiller municipal.

M. Daniel Sormanni. ... les aménagements envisagés soient présentés préalablement devant ce Conseil municipal en vue d'être approuvés ou rejetés. S'ils sont acceptés, sachez en outre que ces 12 millions de francs ne s'ajouteront pas aux 130 millions de francs d'investissements annuels votés lors du budget, mais en seront déduits, c'est obligatoire; nous avons d'ailleurs déposé un amendement dans ce sens. Autrement, il faudra que vous augmentiez l'enveloppe, ...

La présidente. Vous devez conclure, Monsieur le conseiller municipal, vous êtes à huit minutes de temps de prise de parole...

M. Daniel Sormanni. ... ce qui se fait dans le cadre du vote du budget... Madame la présidente, vous me laissez terminer...

La présidente. Vous en êtes à huit minutes, Monsieur le conseiller municipal...

M. Daniel Sormanni. Deuxième chose, pour qu'on aime davantage les cyclistes, il faudrait peut-être qu'ils respectent le code de la route, car la plupart du temps...

La présidente. On a un règlement, Monsieur Sormanni. Habituellement le Mouvement citoyens genevois aime bien les règlements...

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

M. Daniel Sormanni. S'il vous plaît!

La présidente. Huit minutes, huit minutes... (*Réactions dans la salle.*)

M. Daniel Sormanni. Vous me laissez terminer?

La présidente. Je vous demande juste de bien vouloir conclure, Monsieur Sormanni...

M. Daniel Sormanni. Je vais conclure, merci de ne pas m'interrompre. (*Réactions.*)

La présidente. Oui, enfin, vous en êtes à huit minutes, Monsieur Sormanni... Je dis juste ça...

M. Daniel Sormanni. C'est vous qui parlez ou moi?

La présidente. C'est moi qui vous rappelle qu'à sept minutes votre temps de parole est terminé...

M. Daniel Sormanni. Oui, oui, c'est ça... Vous ne faites pas la même chose aux autres... (*Réactions. Brouhaha.*) Quand vous le ferez à l'Alternative, on rediscutera...

La présidente. Ce n'est pas vrai... (*Vives réactions.*) Vous reprendrez la parole plus tard, Monsieur Sormanni...

M. Daniel Sormanni. Je n'ai jamais vu une présidente pareille, c'est incroyable!

La présidente. Est-ce que je peux demander que vous concluez, Monsieur Sormanni? Sans nous dire que vous en avez encore pour une minute...

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

M. Daniel Sormanni. Je vais continuer, Madame la présidente, arrêtez...

La présidente. Bah non, je n'arrête pas...

M. Daniel Sormanni. Si vous voulez qu'on aime les cyclistes, il faudra aussi leur apprendre à respecter le code de la route, parce qu'il est complètement fou de voir que la plupart des cyclistes ne s'arrêtent pas au feu rouge, qu'ils passent sur les trottoirs et les passages piétons sans descendre de leurs vélos, et qu'une grande partie d'entre eux n'utilise même pas les pistes cyclables quand il y en a, ils vont sur la route...

La présidente. Monsieur Sormanni, vous devez conclure, s'il vous plaît...

M. Daniel Sormanni. Pour qu'on les aime, il faut donc qu'ils respectent ces règles. On votera en faveur du premier projet de délibération (*commentaire*), mais pas du deuxième. Par contre, je rappelle que j'ai déposé un amendement que j'ai cité tout à l'heure. Merci.

Projet d'amendement au PRD-184

Art. 2 (nouveau). – Ce crédit vient en déduction des 130 millions de francs d'investissements annuels.

(Applaudissements.)

La présidente. Eh bien voilà... Madame Wuest, vous avez la parole.

M^{me} Delphine Wuest (Ve). J'aimerais juste recentrer ce débat, où il est question d'un crédit de 8 millions de francs et d'un autre de 12 millions de francs, pour un total de 20 millions de francs. M. Pastore parle de la manne financière des automobilistes, que nous ne pourrons plus utiliser une fois que les voitures auront été chassées de la route. Comparez cependant ces 20 millions de francs aux 250 millions de francs investis pour réaliser les 500 mètres de route – je le rappelle – de la traversée de Vésenaz. Je sais que nous ne les avons pas payés,

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

mais peut-être que nos impôts y ont quand même un peu participé, car je ne suis pas sûre que les taxes prélevées sur l'essence aient permis de tout couvrir à elles seules. Cet exemple met en évidence la différence des montants investis pour les voitures et pour les vélos, l'idée n'étant toutefois pas de monter les uns contre les autres.

Aujourd'hui, nous savons que le mode de transport utilisé est différent selon le trajet: si on veut aller loin et qu'il n'y a pas de transports publics, on prendra peut-être sa voiture effectivement, tout comme on la prend lorsqu'on travaille comme plombier en ville. Le but étant justement de libérer la route pour ces usagers qui en ont vraiment besoin, tels que les personnes à mobilité réduite et les entrepreneurs qui déplacent du matériel et gaspillent beaucoup d'argent lorsqu'ils sont coincés dans les bouchons, comme souligné par ma préopinante du Parti démocrate-chrétien. Les autres usagers peuvent quant à eux utiliser les transports en commun, surtout quand le réseau est bon comme c'est le cas à Genève, ou alors prendre le vélo, mais pour le moment ce type de déplacement n'est pas suffisamment sécurisé. Moi qui me déplace à vélo, je vous garantis que je suis en mode urgence sur la route, car je dois faire attention aux automobilistes, sans parler de ceux qui envoient des SMS en conduisant, tout en répétant que mon but n'est pas de monter les utilisateurs de la route les uns contre les autres. Cependant certaines personnes font n'importe quoi au volant de leur voiture et ne sont pas forcément des anges.

J'aimerais revenir sur l'amendement déposé par le Parti libéral-radical, qui dit vouloir contrôler le déploiement des travaux, mais qui en réalité semble plutôt vouloir les empêcher, car leur réalisation prendra des années si chaque bout de piste cyclable envisagé doit préalablement être validé par le Conseil municipal. Ce montant de 12 millions de francs peut paraître énorme à première vue, mais il ne l'est pas tant que ça, je vous donne pour exemple un tronçon de Voie verte de 1,5 km que nous venons d'étudier en commission qui à lui seul coûtera 12 millions de francs. L'idée de ces projets de délibérations n'est pas d'allouer la totalité du crédit à une réalisation et par conséquent de tout manger en une fois. Non, il suffit de lire l'article premier du projet de délibération PRD-124 pour comprendre qu'il vise à «financer l'identification des zones dangereuses pour la mobilité douce sur le territoire de la Ville de Genève et à élaborer un concept cohérent de ce réseau; à étendre et à développer les infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes sur le territoire de la Ville de Genève (en particulier la réalisation de places de stationnement pour vélos, le prolongement et la sécurisation des voies existantes et l'extension de pistes et bandes cyclables continues et sécurisées)». L'article premier du projet de délibération PRD-184 précise quant à lui que le deuxième crédit est «destiné à la réalisation d'un aménagement complet du réseau cyclable sur le réseau primaire et secondaire actuellement partiellement équipé et non encore équipé, visant également à supprimer les points noirs». Ces points noirs ont déjà

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

été identifiés, nous voulons juste les supprimer afin de favoriser la circulation cycliste d'un point à un autre sans avoir peur de se faire écraser ou de devoir effectivement monter sur les trottoirs quand le danger est trop grand et qu'on tient un tout petit peu à sa vie. C'est simplement de cela qu'il s'agit ici. Je ne pense pas que les conseillers administratifs feront n'importe quoi avec cet argent, puisque les réalisations auxquelles il est destiné sont précisées dans le texte. Je ne vois donc pas comment ils pourraient partir en vacances avec cette somme, comme pourrait peut-être le suggérer M. Ramseier du Parti libéral-radical. Cet argent servira à la sécurisation routière des piétons et des vélos, telle que décrite dans ce projet de délibération. Merci de le voter et de refuser l'amendement.

M. Jean-Luc von Arx (PDC). Ma préopinante a dit qu'il fallait se recentrer sur les enjeux de ces projets de délibérations, qui sont tous les deux présentés par le Parti démocrate-chrétien, je vous le rappelle. Je trouve que le débat auquel nous assistons en ce moment est donc totalement inadéquat, puisqu'il n'est pas question de déclarer la guerre aux voitures et de rendre le vélo prioritaire, il s'agit avant tout de répondre à la demande des citoyens en ville de Genève, en particulier des jeunes mais aussi des moins jeunes, qui roulent à vélo et qui ont besoin de pouvoir se déplacer à l'abri des situations dangereuses. Le premier projet de délibération PRD-124 propose un crédit de 2 millions de francs par année, soit un total de 8 millions de francs répartis sur quatre ans. Ce ne sont pas 8 millions de francs qui partent en fumée, il faut le préciser, mais un budget annuel de 2 millions de francs permettant de résoudre les points de danger pour les cyclistes. Vous connaissez tous quelqu'un autour de vous qui est tombé à vélo sur les rails de tram ou qui s'est cogné la tête sur un trottoir, vous vous rendez donc bien compte que des améliorations prioritaires doivent être réalisées.

Ensuite, le deuxième projet de délibération PRD-184, qui s'adresse plus précisément au développement des pistes cyclables, demande un crédit de 12 millions de francs, également réparti sur quatre ans, ce qui revient à un investissement de 3 millions de francs par année. Cette répartition annuelle du budget permettra au Conseil municipal de suivre de manière tout à fait aisée les dépenses réalisées en contrôlant ce qui a été fait et en posant des questions pertinentes, comme à l'accoutumée. C'est pourquoi il semble inutile de voter un amendement qui vise à saucissonner davantage ce crédit et donc à rendre les choses encore plus compliquées par des règlements supplémentaires.

Je vous rappelle en outre, Mesdames et Messieurs, une interview de M. Pagani à la Première sur la Radio Télévision Suisse (RTS), au cours de laquelle il était question des engagements de la Ville en matière de mobilité douce à Genève, sujet où les choses stagnaient. C'est la raison pour laquelle le Parti démocrate-chrétien a décidé de prendre le taureau par les cornes et de déposer ces deux

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

projets de délibérations, afin que cette Ville avance enfin dans le domaine de la mobilité cycliste. Cela étant, la Ville n'est pas la seule concernée, le Canton l'est aussi, ces deux autorités se partageant le territoire genevois. D'ailleurs, lors d'une audition en commission, M. le conseiller d'Etat Dal Busco a déclaré que ces deux textes s'inscrivaient dans un élan constructif. (*Commentaire.*) Oui, c'est le Parti démocrate-chrétien, bien sûr, vous avez raison, mais cet engagement est aussi le résultat d'une prise de position qui s'est dessinée petit à petit. On ne peut pas nous taxer de gauchistes qui ne votent que pour une certaine catégorie de la population, car on défend également les automobilistes, rassurez-vous, des gens parmi nos membres ont des véhicules. Il faut vous rendre compte d'une chose: si le développement des pistes cyclables fait malheureusement l'objet d'un débat musclé ce soir, c'est parce qu'on se rend compte que des places de parc qui ne peuvent pas être supprimées empêchent la réalisation de certains aménagements. Il est évident qu'il n'y a pas suffisamment d'espace pour réaliser des pistes cyclables pour les vélos, une voie pour les voitures, une voie pour les bus, etc. C'est pourquoi des choix politiques doivent être faits, nous sommes dans l'obligation de prendre des décisions et de les assumer pour que Genève réponde à la demande de ses cyclistes, qui je le rappelle ont la particularité d'être en grande partie des jeunes et dont nous devons également tenir compte. Il n'est pas question d'obliger tout le monde à faire du vélo alors que certaines personnes souhaitent garder leur véhicule, nous ne sommes pas des terroristes.

J'aimerais encore donner quelques précisions relatives à certains points noirs répertoriés et à la manière dont le Canton entend les résoudre. M. Dal Busco, que je cite une fois de plus, répondait que les points noirs de la traversée cyclable de Cornavin devraient être traités en priorité, mais qu'il sera difficile d'agir rapidement étant donné que la piste cyclable est coupée à la hauteur de l'église Notre-Dame sur la voie reliant la rive gauche à la rive droite. Les alentours de la gare de Cornavin feront aussi l'objet d'un projet d'aménagement piéton à l'horizon 2030, à la suite duquel les voitures devront trouver d'autres moyens de se déplacer, car leur circulation ne sera plus autorisée dans ce périmètre. Un mot encore concernant le parking Clé-de-Rive, qui permettrait d'envisager la suppression de places de parc en surface destinées à des voitures pouvant être garées en sous-sol. Oui, Mesdames et Messieurs, je sais que les parkings font l'objet d'un débat chaud en ce moment, cela étant ils représentent aussi une solution pour enterrer les voitures et donner la possibilité aux gens, notamment aux personnes à mobilité réduite, de pouvoir se déplacer en voiture. Enfin, n'oubliez pas que dans sa totalité l'aménagement d'une piste cyclable peut coûter jusqu'à 40 millions de francs. Or, ici on vous propose de régler certains points essentiels pour la moitié de ce montant réparti sur quatre ans.

Je vous remercie de voter en faveur de ces deux projets de délibérations et de refuser l'amendement qui propose de saucissonner et de régler ce budget,

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

ce qui est étonnant venant de la droite. On dénonce souvent des processus trop réglementés et on insiste au contraire pour déréglementer; ici, nous avons suffisamment de contrôle, il est donc inutile de vouloir saucissonner ces deux projets de délibérations.

M^{me} Marie Barbey-Chappuis (PDC). J'aimerais rapidement dire que je trouve dommage de voir certains conseillers municipaux ne pas réussir à s'exprimer calmement sur des sujets liés à la mobilité sans retomber à chaque fois dans leurs travers. Franchement, Monsieur Bertinat, je trouve ridicule de nous accuser d'électorisme alors que ces demandes de crédits ont été déposées respectivement en 2016, soit il y a quatre ans, et en 2018. Je vois mal comment nous aurions pu prévoir que les rapports seraient rendus en décembre 2019, ou alors on serait très forts. Les partisans de ces crédits d'études ne veulent pas obliger les Genevoises et les Genevois à se déplacer à vélo, mais simplement donner l'opportunité de le faire à celles et ceux qui sont prêts à franchir le pas grâce à des aménagements sécurisés. Le succès de la Voie verte démontre la réelle attente de la population genevoise dans ce domaine. Les cyclistes en seront les grands gagnants et peut-être même surtout les piétons, qui sont les grands oubliés en matière d'aménagement. Je peine à comprendre pourquoi le Mouvement citoyens genevois et l'Union démocratique du centre n'arrivent pas à considérer que le développement d'un réseau de pistes cyclables sécurisé puisse permettre d'éviter que les piétons ne se retrouvent nez à nez avec des cyclistes sur les trottoirs, ce qui est tout à fait inacceptable, je vous l'accorde. En effet, aujourd'hui les piétons sont soit contraints de se déplacer dans un trafic extrêmement dense, soit sont entourés de vélos qui slaloment sur les trottoirs, ce qui est inadmissible, je le répète. L'objectif de ces crédits d'études est précisément que chacun puisse se déplacer en toute sécurité à Genève.

Quant aux amendements, franchement... Je conçois le manque de confiance qui règne entre le Conseil municipal et le Conseil administratif, cela étant la législature se termine dans quatre mois et M. Pagani ne sera plus là ensuite. Par contre, la population genevoise sera toujours dans l'attente de pistes cyclables. Je vous le dis franchement, je suis un peu fâchée... Voir l'Union démocratique du centre et le Mouvement citoyens genevois mettre des bâtons dans les roues pour freiner le développement d'un réseau de pistes cyclables ne me surprend pas vraiment, mais qu'Ensemble à gauche fasse de l'anti-paganisme primaire au détriment de l'intérêt des Genevois et du développement d'un réseau de pistes cyclables, je trouve cela extrêmement triste pour la population genevoise. Ce n'est pas ma façon de faire de la politique. Développer des pistes cyclables à Genève me semble relever de l'intérêt général, c'est pourquoi je vous invite vraiment à refuser l'amendement et à accepter telles quelles ces deux demandes de crédits d'investissements. (*Applaudissements.*)

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

M. Pascal Holenweg (S). Les deux intervenants précédents m'ont laissé dans un état d'assez grande inquiétude, car j'étais sur le point d'être totalement d'accord avec le Parti démocrate-chrétien. Heureusement, M. von Arx a brisé une lance en faveur du parking Clé-de-Rive, ce qui me permet de maintenir un minimum de distance politique et critique à l'égard des discours démocrates-chrétiens. Pour le reste, je reste tout à fait d'accord avec les propos de M. von Arx et de M^{me} Barbey-Chappuis. Dans ce débat, il faut d'abord rappeler que les compétences de la Ville en matière d'aménagement sont extrêmement limitées et que les crédits qui nous sont proposés ici ne s'inscrivent que dans le cadre de ces compétences-là. Si la Ville de Genève avait la maîtrise totale de l'aménagement de son territoire et de ses voies de transport, ce ne sont pas 20 millions de francs qui vous seraient proposés ce soir, mais peut-être dix fois plus. Ces 20 millions de francs correspondent donc aux limites des compétences détenues par la Ville en matière d'aménagement des voies de circulation et de régulation des rapports respectifs entre les déplacements piétons, cyclistes et automobiles, y compris ceux des transports publics; on ne peut pas aller plus loin.

J'aimerais dire au passage que je suis assez amusé d'entendre des gens considérer qu'il est excessif de consacrer 20 millions de francs en quatre ans à des pistes cyclables, alors qu'ils sont prêts à en consacrer cent fois plus pour la réalisation d'un tunnel routier sous la rade. Les priorités politiques sont en contradiction avec les priorités en matière de circulation, cela étant on ne peut pas trouver qu'allouer 20 millions de francs sur quatre ans soit démesuré pour aménager en ville de Genève – car il ne s'agit bien que du territoire municipal – des possibilités de se déplacer à vélo sans devoir risquer sa peau sur le voies de circulation normales ou d'emmerder les piétons en roulant sur les trottoirs. Le principe constitutionnel et légal de la complémentarité des moyens de transport implique que tous les modes de transport soient capables d'occuper une partie de l'espace voué aux déplacements sans entraver la circulation des autres. Or, tel n'est pas le cas actuellement. Les cyclistes sont souvent contraints de poser un pied à terre, de rouler sur les trottoirs ou encore de risquer des accidents en se mêlant à la circulation automobile ou à celle du tram. La seule façon d'assurer cette complémentarité des moyens de transport est de limiter un peu la part d'un mode de transport au détriment des deux autres. Actuellement, le moyen de transport qui entrave la liberté de se déplacer à vélo, à pied ou en transports publics n'est pas le vélo, mais bien le transport automobile. Si les trams sont coincés dans les embouteillages ce n'est pas à cause des vélos, mais à cause des automobiles. Si les piétons doivent parfois attendre dix minutes pour qu'un feu passe au vert ou pour qu'un feu vert puisse être utilisé autrement qu'en circulant entre les voitures qui bloquent l'accès au passage piétons, ce n'est pas à cause des vélos, c'est à cause des automobiles. Si des cyclistes sont contraints de rouler sur des trottoirs pour sauver leur peau, ce n'est pas à cause des piétons, c'est à cause de l'emprise de la circulation automobile sur les voies de transport en ville de Genève.

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

Encore une fois, nous ne parlons ici que du territoire de la Ville de Genève, il n'est question que de sa population, dont 44% n'a plus de voitures, ce qui signifie que 44% des ménages de la Ville de Genève n'utilisent plus l'automobile pour se déplacer en ville. Ils continueront d'utiliser l'automobile pour se déplacer d'une ville à une autre et pour des distances plus longues que celles qu'ils peuvent parcourir à pied ou à vélo. Cependant, pour ce qui regarde des courtes distances, ils ont compris que la place de la voiture n'est plus en ville, mais à l'extérieur, exception faite des 15% de la population qui sont des automobilistes contraints. Enfin, on ne peut pas non plus reprocher à la Ville de Genève de ne pas financer des parkings à la périphérie de son territoire, car ce n'est pas sa compétence. Cette critique est d'autant plus comique qu'elle provient d'un parti qui s'est opposé au financement de parkings à la frontière, alors qu'ils auraient pu permettre à un certain nombre d'automobilistes frontaliers de ne pas rejoindre la ville de Genève en voiture.

Cela étant dit, le principe de la liberté du choix du mode de déplacement est totalement illusoire; on l'a collé dans la Constitution parce que ça faisait joli, mais il est totalement illusoire. En revanche, le principe de la complémentarité des moyens de transport n'est quant à lui pas illusoire: c'est un mandat qui est donné aux parlements municipaux et cantonal afin de permettre aux piétons, aux cyclistes, aux automobilistes et aux transports publics d'utiliser les voies de transport sans se péjorer et s'entraver les uns les autres. Les projets de délibérations qui nous sont soumis ici permettent d'améliorer les déplacements cyclistes en ville de Genève, conformément au mandat constitutionnel et légal des communes, c'est la raison pour laquelle nous les soutenons. Tant que nous n'aurons pas accordé aux autres moyens de transport que la voiture l'espace qui leur est nécessaire pour pouvoir réellement constituer une alternative de déplacement à l'intérieur de la ville, nous ne sortirons pas de la pseudo-guerre des transports qui occupe principalement les articles de journaux et les débats préélectorales. Encore une fois, il ne s'agit que des modes de déplacement à l'intérieur de la ville, que nous gérons en collaboration avec le Canton, il ne s'agit pas de s'occuper des modes de déplacement entre Annemasse et Genève ou entre Nyon et Genève. Il est urgent de donner aux cyclistes et aux piétons la possibilité de se déplacer dans des espaces séparés de la circulation automobile, tout comme il est urgent d'essayer de convaincre les automobilistes par tous les moyens à disposition, même légaux, que la voiture est le pire des moyens possibles de se déplacer à l'intérieur d'une zone urbaine.

M^{me} Maria Pérez (EàG). Je ne vais pas reprendre tout ce que mes collègues ont dit sur la complémentarité des moyens de transport et sur la détermination à déployer une mobilité cohérente par la mise en place de pistes cyclables; j'aimerais juste intervenir sur ce qui reste une question de gouvernance. Je sais bien que

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

M. Pagani quittera son poste de conseiller administratif en charge des constructions et de l'aménagement dans quelques mois, cela étant, Madame la présidente, je souhaiterais que vous transmettiez à M^{me} Barbey-Chappuis qu'il ne s'agit pas de cela dans l'amendement que nous avons déposé. Son but est simplement de renforcer les moyens de contrôle de ce parlement et de donner à la population la possibilité d'éventuellement faire recours contre des décisions qui pourraient s'avérer regrettables. Je prends l'exemple du U cyclable prévu du côté du pont du Mont-Blanc sur la rive droite: si Pro Vélo n'avait pas eu vent de ce projet lors de son étude en commission, il n'aurait pas pu faire recours et nous n'aurions pas pu apporter les modifications nécessaires. Pour la prochaine législature, il faut que nous nous engagions à plus de transparence et à renforcer le contrôle du parlement pour qu'il soit au plus près des besoins de la population. Elle doit en effet pouvoir participer à l'élaboration de ces pistes cyclables au lieu que des technocrates dans des bureaux, excusez-moi du terme, pensent à la place des Genevoises et des Genevois. Il peut certes y avoir de bonnes idées, mais certaines expériences se sont tout de même avérées malheureuses, c'est pourquoi la mobilisation de la population doit être saluée lorsqu'elle permet de revoir les projets des autorités; il s'agit simplement de cela. Demander que les aménagements soient soumis au Conseil municipal ne ralentira pas la réalisation des pistes cyclables, il ne tient qu'à ce Conseil municipal ainsi qu'aux commissaires qui siègeront à la commission de l'aménagement et de l'environnement d'avancer rapidement dans le traitement des projets concernés.

Ce n'est pas parce qu'on accepte de voter 20 millions de francs ce soir que des pistes cyclables apparaîtront du jour au lendemain en ville de Genève. Des autorisations de construire doivent être délivrées, elles ne sont pas données dans des pochettes surprise, ça prend donc un certain temps. On peut justement profiter de ce laps de temps pour soumettre les projets au Conseil municipal et donner la possibilité aux habitantes et aux habitants de la ville de Genève, que nous représentons, au même titre que ceux qui siègeront à l'avenir dans ce parlement, de les soutenir ou au contraire d'exprimer leur désaccord. Ce mode de fonctionnement permet aussi aux associations d'intervenir auprès des autorités, ça s'appelle la démocratie participative. En revanche, il est un peu hasardeux de voter 12 millions de francs comme ça en se disant qu'on fait confiance à l'administration et qu'on verra bien ce qu'il en ressort, raison pour laquelle nous voterons en faveur de cet amendement.

M^{me} Patricia Richard (PLR). Je vois que M^{me} Pérez et le Parti libéral-radical partagent souvent les mêmes idées sur ce genre de questions. En effet, notre position ne se résume pas à être pour ou contre les cyclistes, nous sommes plus exactement en faveur de la complémentarité des modes de transport: un piéton doit pouvoir marcher tranquillement sur son trottoir sans risquer qu'un

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

vélo ou qu'une trottinette électrique lui arrive dessus, un cycliste doit pouvoir rouler dans une zone protégée, une voiture doit pouvoir circuler sur sa propre piste; chacun doit pouvoir utiliser l'espace qui lui est dédié de la manière la plus adéquate possible. Cela étant, certains d'entre nous qui siégeons en Ville de Genève depuis des années sommes régulièrement témoins des absurdités présentées en commission de l'aménagement de l'environnement; je citerai tout simplement à titre d'exemple la proposition de U cyclable sur la rive gauche, qui nous a valu un débat homérique. L'Etat voulait faire passer les vélos derrière l'Horloge fleurie alors que la Ville voulait au contraire les faire passer devant, chacun affirmant avoir raison, sans compter qu'il était également question d'aménager un passage piétons en travers de ces pistes cyclables à la sortie du parking du Mont-Blanc. Cet aménagement proposé par les services de M. Pagani a toutefois été rejeté à l'unanimité de la commission. Certes, M. Pagani part dans quelques mois, mais les services du département seront toujours là et continueront de travailler selon leurs habitudes. C'est pourquoi de leur côté, les commissaires à l'aménagement et à l'environnement doivent pouvoir continuer d'étudier les projets au fur et à mesure, afin de pouvoir supprimer certains éléments et d'en rajouter d'autres pour des raisons pratiques, sécuritaires ou parce qu'ils ont tout simplement été informés par les habitants des dangers de certaines propositions d'aménagement. Au Parti libéral-radical, nous disons donc clairement et simplement que la confiance c'est bien, mais que le contrôle c'est mieux.

La présidente. Merci, Madame la conseillère municipale. Le bureau a décidé de clore la liste. Il reste quatre intervenants sur cet objet avant de passer aux votes: MM. Daniel Sormanni, Gazi Sahin et Morten Gisselbaek ainsi que M^{me} Brigitte Studer. La parole est à M. Daniel Sormanni. (*Commentaire.*)

M. Daniel Sormanni (MCG). Oui, encore... Désolé. Madame la présidente, chers collègues, je crois qu'il est nécessaire de contrôler tout ça, c'est pourquoi je ne peux que faire miens les propos de M^{me} Richard quant au fait que la confiance c'est bien, mais le contrôle c'est mieux. Vous savez que lors du vote du budget nous votons aussi le budget des investissements doté de 130 millions de francs, qui n'est cependant pas un pot dans lequel chacun peut puiser sans devoir préalablement déposer un projet au Municipal. Il en va de même pour ce projet de délibération, c'est-à-dire que le crédit de 12 millions de francs demandé sera déduit des 130 millions du budget des investissements s'il est accepté. En conséquence de quoi cette somme ne pourra plus être allouée à autre chose, à moins de changer d'optique ou d'augmenter l'enveloppe des investissements lors du prochain vote du budget à défaut de pouvoir amender le budget à ce stade. De notre côté, au

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

Mouvement citoyens genevois, nous n'y sommes pas favorables, tout simplement pour des raisons financières. Il me semble donc important que les projets d'aménagements envisagés soient présentés devant ce Conseil, ne serait-ce que pour en avoir connaissance, l'exemple qui vient d'être donné du U cyclable le long des quais étant tout à fait évocateur à cet égard.

A plusieurs endroits en ville de Genève, il aurait été parfaitement possible d'aménager des pistes cyclables protégées, le département de M. Pagani a cependant préféré faire le choix d'élargir les trottoirs, quitte même à les doubler de taille là où cela n'était pas nécessaire. Je ne dis pas qu'il faut enlever des trottoirs, il y en a partout, mais parfois 1 m ou 2 m ont été rajoutés alors que c'était inutile et qu'on aurait mieux fait d'y aménager une piste cyclable protégée; cela aurait été bien plus intelligent. De nombreux exemples illustrent ces incohérences, notamment lorsqu'on vient ici à l'Organisation météorologique mondiale (OMM) en passant par la rue Giuseppe-Motta et où par endroits des pistes cyclables ont été installées sur les trottoirs, ce qui est une erreur, car si ça permet peut-être de protéger les vélos, ça met en danger les piétons; ça ne me paraît pas non plus être une bonne solution. Cette façon de faire, qui empêche de créer des pistes cyclables protégées, semble toutefois avoir été privilégiée. Or, il ne suffit pas de peindre une ligne jaune sur la route pour faire une piste cyclable, comme cela a par exemple été fait à l'avenue de Sainte-Clotilde, où elle s'arrête devant une avancée de trottoir totalement inutile, qui force le cycliste à se déporter sur la route avec les voitures et les camions. C'est complètement ridicule. Les aménagements ont été mal faits et organisés. Je crois donc qu'il faut tirer les leçons de ces erreurs et accepter effectivement que ce n'est pas parce que le magistrat change que les habitudes changeront. Les projets envisagés doivent au contraire pouvoir être discutés ici conformément au fonctionnement du processus démocratique, sans quoi nous ne servons à rien; autant supprimer le Conseil municipal, voter par courriel et économiser ainsi du temps et de la salive. Toutefois, je ne pense pas que cette façon de procéder soit digne du processus démocratique, qui voudrait plutôt que les projets soient présentés, acceptés, modifiés ou refusés – peu importe, tant que nous sommes en mesure de jouer notre rôle. Tous ces projets doivent pouvoir être discutés en plénière, c'est tout à fait logique.

Tout à l'heure M. Holenweg, vous lui transmettez, Madame la présidente, soulignait notre refus de construire des parkings de l'autre côté de la frontière, or ce n'est pas du tout exact. Nous avons simplement refusé que la Suisse paie pour des parkings destinés aux Français, car il n'y a pas de raisons que ce soit elle qui paie. Lors de la construction du Léman Express et de l'élaboration du plan d'agglomération, les Français se sont engagés à construire des parkings sur leur territoire, afin que tous ceux qui viennent travailler chez nous puissent y garer leurs voitures et rejoindre ensuite Genève en transports publics. A Annemasse, nous avons non seulement construit le CEVA, mais aussi la prolongation du tram qui relie directement son centre-ville au nôtre, les frontaliers pourraient

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

donc très bien le prendre si seulement ils savaient où parquer leurs voitures. Cela étant, ce n'est pas à Genève de payer la construction de parkings sur le sol français, ça me semble évident. Je précise quand même que le Canton verse chaque année 300 millions de francs à la France... Trois cents millions de francs avec lesquels elle pourrait tout à fait construire des parkings, ce qu'elle n'a cependant pas voulu faire. Pour ceux qui l'auraient oublié, je rappelle que la Ville de Genève participe aussi à son niveau en reversant chaque année à la France 32 millions de francs de son budget en guise de ristourne fiscale. Trente-deux millions de francs rien que pour la Ville de Genève, ça dépasse largement les 12 millions de francs que vous demandez, Mesdames et Messieurs. Je pense donc que la France doit faire un effort de son côté pour construire ces parkings; nous ne refusons pas qu'ils soient construits, mais de les financer sachant qu'on reverse déjà des centaines de millions de francs pour cela. C'est la raison pour laquelle, Mesdames et Messieurs, nous devons contrôler l'allocation du crédit de 12 millions de francs contenue dans le projet de délibération PRD-184, faute de quoi nous ne pourrions pas l'accepter.

Pour ce qui regarde les vélos, justifier le non-respect des cyclistes de la loi sur la circulation routière, notamment l'utilisation des trottoirs et le passage aux feux rouges, par un manque de choix, je tiens à souligner et m'arrêterai là, ...

La présidente. Vous devez conclure, Monsieur le conseiller municipal...

M. Daniel Sormanni. ... que depuis l'arrivée de M. Dal Busco au gouvernement cantonal, les feux de circulation ont été complètement déréglés, les ondes vertes qui avaient été créées pour faciliter la circulation, c'est-à-dire pour que les véhicules dégagent le plus vite possible au lieu de rester stationnés aux feux, ont été réduites, avec pour conséquence de devoir s'arrêter à de nombreux feux rouges aujourd'hui, ce dont les cyclistes sont aussi victimes. Par conséquent... (*Réaction de M^{me} Barbey-Chappuis.*) Oui, Madame Barbey-Chappuis, les feux ont été complètement déréglés par M. Dal Busco, c'est le résultat d'une volonté visant à gêner les voitures et à empêcher leur passage, ce qui n'est pas une bonne politique. (*Applaudissements.*)

M. Gazi Sahin (EàG). J'aimerais aborder rapidement trois points. Tout d'abord au sujet de l'amendement, auquel je serai opposé contrairement à mon groupe et au Parti libéral-radical, pour la simple raison que nous sommes ici dans l'urgence et qu'un tel amendement ne servirait qu'à compliquer les choses et à perdre du temps dans des procédures au lieu de mettre en place le réseau de pistes cyclables. Deuxièmement, il est beaucoup question de la crispation pro- ou

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

anti-voitures dans ce débat, mais une vérité ne peut pas être ignorée: aujourd'hui l'utilisation de la voiture ainsi que son industrie représentent la première cause du réchauffement climatique. Par contre dans ce débat, les pistes cyclables et la mobilité douce concernent en premier lieu la vie urbaine, nous ne sommes donc pas contre les voitures de manière générale – bien que cela puisse arriver peut-être un jour –, mais en ville il s'agit d'un choix politique et social nécessaire. Il s'agit aussi d'un choix de vie, surtout quand on observe les jeunes se réunir nombreux, parfois par milliers, les vendredis à Genève dans le cadre de la marche pour le climat. Ces jeunes ont fait un choix qu'ils défendent, nous ne pouvons pas ne pas soutenir leur désir de notre côté. Pour ces raisons, je vous invite donc une nouvelle fois à voter en faveur de ces deux projets de délibérations.

La présidente. Merci. Nous sommes saisis d'une motion d'ordre provenant de M. Omar Azzabi, qui demande la clôture du débat et le passage au vote. Je vous la soumetts au vote.

Mise aux voix, la motion d'ordre est acceptée par 34 oui contre 31 non.

La présidente. Je commence par vous faire voter le projet de délibération PRD-124, puis nous passerons au vote des deux amendements relatifs au projet de délibération PRD-184, avant d'enfin vous soumettre au vote la délibération issue de ce projet de délibération.

Deuxième débat

Mise aux voix article par article et dans son ensemble, la délibération PRD-124 est acceptée par 57 oui contre 13 non.

La présidente. Vous avez reçu les deux amendements du Parti libéral-radical et d'Ensemble à gauche dans vos boîtes e-mails. Ils ont désormais été réunis en un seul amendement, qui demande l'adjonction d'un article 3 nouveau à la délibération issue du projet de délibération PRD-184, lequel précise que chaque projet d'aménagement doit être soumis au Conseil municipal sous forme d'une proposition étudiée à la commission de l'aménagement et de l'environnement. Je vous le soumetts au vote.

Mis aux voix, l'amendement de M. Nicolas Ramseier, M^{me} Patricia Richard et M. Morten Gisselbaek est accepté par 36 oui contre 32 non.

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

La présidente. Je passe au vote du deuxième amendement au projet de délibération PRD-184 déposé par M. Sormanni du Mouvement citoyens genevois, qui propose dans un nouvel article 2 que le crédit de 12 millions de francs soit déduit des 130 millions d'investissements annuels de la Ville de Genève. Je suppose donc que l'article 2 initial deviendrait l'article 3... (*M. Sormanni acquiesce.*) D'accord. Je vous le soumetts au vote.

Mis aux voix, l'amendement de M. Daniel Sormanni est refusé par 39 non contre 31 oui.

Mise aux voix article par article et dans son ensemble, la délibération PRD-184 amendée est acceptée par 52 oui contre 18 non.

Les délibérations sont ainsi conçues:

DÉLIBÉRATION PRD-124

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre d), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition de plusieurs de ses membres,

décide:

Article premier. – Le Conseil administratif présente au Conseil municipal un crédit d'investissement de 8 millions de francs (échelonné sur quatre ans, soit 2 millions de francs par année) destiné:

- à financer l'identification des zones dangereuses pour la mobilité douce sur le territoire de la Ville de Genève et à élaborer un concept cohérent de ce réseau;
- à étendre et à développer les infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes sur le territoire de la Ville de Genève (en particulier la réalisation de places de stationnement pour vélos, le prolongement et la sécurisation des voies existantes et l'extension de pistes et bandes cyclables continues et sécurisées).

Art. 2. – Le Conseil administratif, avec la collaboration des associations œuvrant dans le domaine de la mobilité douce, met en place des campagnes de sensibilisation à l'intention des cyclistes pour qu'ils adoptent un comportement respectueux et responsable (cyclo-civisme) vis-à-vis des autres usagers de la route.

Projets de délibérations: développement de la mobilité douce et crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

DÉLIBÉRATION PRD-184

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre d), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition de plusieurs de ses membres,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de réalisation de 12 millions de francs pour les exercices 2019 à 2022, destiné à la réalisation d'un aménagement complet du réseau cyclable sur le réseau primaire et secondaire actuellement partiellement équipé et non encore équipé, visant également à supprimer les points noirs.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 12 millions de francs.

Art. 3. – Chaque projet doit être soumis au Conseil municipal sous forme de proposition étudiée à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

RECOMMANDATION

Le Conseil municipal recommande vivement que l'étude et la réalisation de ce projet de délibération soient menées en étroite collaboration avec le Canton, et notamment avec la task force ad hoc qui aura été créée à cet effet, regroupant des représentants du Conseil administratif de la Ville de Genève et du Conseil d'Etat de la République et canton de Genève.

Un troisième débat n'étant pas réclamé, les délibérations deviennent définitives.

5. Motion du 3 décembre 2019 de M^{mes} et MM. Régis de Battista, Steven Francisco, Christina Kitsos, Corinne Goehner-da Cruz, Pascal Holenweg, Dalya Mitri Davidshofer, Maria Casares, Maria Vittoria Romano, Ahmed Jama, François Mireval, Ulrich Jotterand, Amanda Ojalvo, Omar Azzabi, Ariane Arlotti et Jean-Pascal Cattin: «Pour des logements relais supplémentaires» (M-1483)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- que l’urgence sociale existe à Genève et qu’elle est malheureusement toujours en augmentation;
 - que les personnes en difficulté ainsi que leurs familles ont besoin d’un espace pour se reconstruire;
 - que les violences domestiques sont en augmentation;
 - qu’il a fallu plus de huit ans pour construire les premiers logements relais à Genève, dont l’inauguration a eu lieu en octobre dernier;
 - que ces logements relais sont déjà entièrement occupés avec succès et répondent aux attentes fixées;
 - qu’il y a plus de 8000 dossiers en attente d’une solution,
- le Conseil municipal demande au Conseil administratif:
- d’étudier rapidement la mise en place de logements relais supplémentaires en tenant compte des espaces constructibles disponibles en ville de Genève;
 - d’obtenir rapidement ou de faire rapidement la liste des espaces disponibles pour ce genre de constructions.

Préconsultation

La présidente. Nous passons au traitement de la deuxième urgence, j’ouvre la préconsultation et donne la parole aux motionnaires... Monsieur de Battista, c’est vous qui la présentez, n’est-ce pas?

¹ Annoncée et motion d’ordonnement, 2725. Motions d’ordonnement, 3713, 4655.

M. Régis de Battista (S). Oui, tout à fait, merci, Madame la présidente. Cette motion en faveur de logements relais supplémentaires émane de plusieurs groupes représentés dans ce plénum. Il est important de s'occuper de cette question, car en Ville de Genève pas mal de personnes ont besoin d'un lieu de vie décent. Ce texte fait suite à un débat ainsi qu'à une visite de la commission des travaux et des constructions des locaux de la rue du Fort-Barreau. Nous avons été agréablement surpris par la construction de 19 logements pour un montant de 2 millions de francs, qui répondaient de manière temporaire aux besoins de familles traversant une situation de crise. Certains d'entre nous ont bien compris que ces situations peuvent perdurer et qu'entre-temps d'autres personnes dans des situations tout aussi difficiles peuvent arriver. Je ne rentrerai pas dans le détail de l'article du *Courrier* paru à ce sujet, qui rapportait qu'à Genève de nombreuses personnes vivent des situations vraiment difficiles, raison pour laquelle il est nécessaire de mettre des solutions d'urgence à leur disposition.

Quand on a un faible salaire de 3500 francs et qu'on n'a pas assez pour vivre, il faut pouvoir trouver une alternative en attendant de rebondir. Lorsqu'une famille traverse une situation de crise, que ce soit suite à un décès, à la perte d'un emploi ou à autre chose, la descente se fait très vite, c'est pourquoi il me semble que la demande pour des logements relais supplémentaires continuera malheureusement d'augmenter; c'est ce qui arrive dans des villes aussi riches que Genève. De notre côté, en voyant l'aménagement de ces 19 logements dans un parking pour la somme de 2 millions de francs, nous ne pouvons que féliciter la responsable du département de la cohésion sociale et de la solidarité M^{me} Esther Alder d'avoir tenu le coup pour mener à bien cette réalisation. Il est en effet important de dire quand les choses sont bien faites et de féliciter les personnes en charge, car ces logements répondent vraiment aux besoins observés.

La magistrate l'expliquera sans doute beaucoup mieux que moi, mais je tenais également à dire que 8000 dossiers de demandes de logements sont actuellement en attente, dont à peu près 300 concernent des familles en recherche de solutions; on ne peut plus rester les bras croisés face à ce phénomène. Par conséquent, ce soir nous vous demandons simplement de renvoyer directement cette motion au Conseil administratif afin que des emplacements pour la construction de nouveaux logements relais puissent être rapidement étudiés. On dit toujours qu'il n'y a pas la place en Ville de Genève, mais ce n'est pas vrai. Nous avons par exemple remarqué qu'un aménagement simple pourrait être envisagé dans un coin de la rue du Fort-Barreau, tout comme il existe probablement d'autres endroits où cela pourrait aussi être le cas. Sans volonté d'accuser qui que ce soit, nous avons compris lors de notre visite à la rue du Fort-Barreau que le département des travaux et des constructions ne disposait pas d'un réel bilan des espaces pouvant accueillir des logements relais, c'est pourquoi cette motion demande que cela soit fait rapidement en vue de transmettre ensuite à M^{me} Alder, au Conseil administratif ou à son successeur, une liste de sites potentiels et de pouvoir avancer en sollicitant les

crédits nécessaires. Je m'arrête ici pour que d'autres personnes puissent prendre la parole. Merci beaucoup. (*Applaudissements.*)

Mise aux voix, l'entrée en matière sur la motion est acceptée par 54 oui contre 15 non.

M. John Rossi (PLR). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, le groupe du Parti libéral-radical ne désire pas laisser des personnes en difficulté au bord de la route, ce d'autant plus qu'elles ont assurément participé au développement de notre ville durant une période de leur vie. Parfois l'imprévisible arrive et chacun peut rapidement se retrouver dans une grande détresse; le Centre genevois de consultation pour victimes d'infractions (LAVI) annonce par exemple avoir reçu 362 victimes sur une année pour cause d'agression conjugale. Toutefois, nous avons le devoir d'utiliser l'argent des contribuables genevois de manière réfléchie, raison pour laquelle nous demandons que cette motion soit plutôt renvoyée à la commission du logement pour y être étudiée et que les meilleures solutions puissent être proposées.

M^{me} Anne Carron (PDC). Il a été rappelé que la question du logement pour les personnes vulnérables et en situation de précarité est un réel défi à relever à Genève. Dieu merci des associations font un travail remarquable dans la mesure de leurs moyens pour répondre à ces besoins. Néanmoins ce travail repose également sur les collectivités publiques. On sait que le marché du logement est tendu depuis des dizaines d'années dans notre ville et que le prix des loyers ainsi que les critères des régies immobilières péjorent l'accès aux logements pour une partie de la population. Dans ce contexte restrictif et compliqué pour certains, le logement relais est un dispositif essentiel et une aide importante à l'insertion ou à la réinsertion. Comme rappelé précédemment, la Ville de Genève met déjà à disposition des logements relais depuis le mois d'octobre dernier; le Parti démocrate-chrétien salue ces projets qui le réjouissent et est bien sûr prêt à examiner toute autre initiative que la Ville pourrait mettre en place.

Compte tenu de la nature des invites de la motion socialiste que nous traitons en ce moment, lesquelles enjoignent au Conseil administratif d'étudier tout projet envisageable ainsi que de répertorier en ville les espaces susceptibles d'accueillir des logements relais, c'est bien volontiers que le Parti démocrate-chrétien renverra ce texte directement au Conseil administratif.

M. Steven Franciso (S). Comme mentionné à l'instant, le contexte d'une pénurie du logement particulièrement criante conforte le dépôt de cette urgence. Ce texte répond aux besoins de la population sur deux axes: premièrement, plus

de 8000 dossiers de demandes de logements sont en attente; deuxièmement, 300 familles pourraient par ce biais voir leur situation débloquée. Les 19 modules qui constituent les logements relais situés à la rue du Fort-Barreau ont permis à de nombreuses personnes de se reconstruire et de redonner un sens à leur vie en disposant d'une habitation. C'est une solution plus que pertinente, grâce à laquelle des jeunes en rupture, de jeunes travailleurs à faibles revenus ainsi que des personnes en difficulté peuvent envisager sereinement l'avenir. Il est question de 20 m² par logement, dont l'intimité est assurée par un système de rideaux, oui, Messieurs-dames, un système de rideaux, indépendamment de la qualité du tissu.

Aujourd'hui, le terme de réinsertion est surtout employé dans une dimension professionnelle, la réinsertion étant souvent l'équivalent de l'emploi; j'aimerais ici mettre l'accent sur la réinsertion comprise du point de vue du logement, qui s'adresse à des personnes dont le projet d'insertion pourrait être mis en danger à cause de difficultés liées à l'accès au logement. Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, la situation précaire de ceux qui envisagent le logement relais comme seule alternative n'est pas une situation utopique que nous devons considérer sous l'angle de la rigolade, il s'agit au contraire d'une triste réalité. Le logement étant fortement lié à l'emploi, refuser de répondre à l'urgence sociale du logement revient indéniablement à créer une double injustice. Comme le disait la Fondation Abbé Pierre dans son rapport annuel sur l'état du mal-logement en France en 2014: «Pour avoir un emploi, il faut disposer d'un logement d'un coût supportable [...], comme il faut un emploi, avec les ressources qu'il procure, pour avoir un logement.» C'est pourquoi le Parti socialiste votera pour le renvoi de cette urgence au Conseil administratif et demande que l'ensemble de ce plénum fasse non seulement preuve de réalisme, mais aussi et surtout d'humanité. Je vous remercie, Madame la présidente. (*Applaudissements.*)

M^{me} Uzma Khamis Vannini (Ve). Mes prédécesseurs ont rappelé l'utilité et le besoin de logements; pour ma part j'aimerais juste vous remémorer votre journée: ce matin, ou hier soir en rentrant chez vous, vous avez peut-être mis la clé dans votre boîte aux lettres pour récupérer votre courrier, vous avez préparé un café et peut-être fait chauffer de l'eau afin de cuire des pâtes, vous avez ouvert une armoire ou un tiroir, vous vous êtes changé-e, vous avez pris une douche, vous avez invité des amis, vous avez bu un verre... Sans logement, tout cela n'est pas possible et pourtant c'est bien la vie quotidienne d'une personne qui n'existe plus aux yeux des autres et qui vit donc sans dignité. En vue d'une réinsertion sociale et afin de répondre à un besoin fondamental, nous savons que toute personne doit pouvoir bénéficier d'un toit, c'est un droit, faute de quoi elle n'a pas d'adresse, elle ne peut pas vivre dignement, ni se construire ou se reconstruire ni s'insérer dans la vie. C'est pourquoi les Vertes et les Verts soutiendront le renvoi

de ce texte au Conseil administratif, tout comme ils soutiennent l'initiative pour davantage de logements abordables, qui sera soumise au vote de la population le 9 février prochain et que nous vous invitons également à soutenir. (*Applaudissements.*)

M. Daniel Sormanni (MCG). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, il faut remettre l'église au milieu du village. J'ai entendu dire tout à l'heure que 8000 demandes de logements sociaux sont déposées auprès de la Ville de Genève, c'est pourquoi il est nécessaire de construire des logements relais. Or, il ne s'agit pas du tout de la même problématique, étant donné que ces 8000 inscrits attendent que des institutions telles que la Fondation de la Ville de Genève pour le logement social (FVGLS) ainsi que les fondations de l'Etat construisent des logements qui leur sont destinés; c'est donc une tout autre affaire. Ici, il est question de gens qui sont soit à la rue soit dans une très grande précarité et qui ont effectivement besoin d'aide, raison pour laquelle nous renverrons cette motion directement au Conseil administratif afin qu'il nous revienne avec un plan d'action.

Je relèverai encore une chose au sujet d'une autre fondation appelée Carrefour-Rue et la Coulou, qui met à disposition des studios mobiles et demande depuis des années, je dis bien des années, le prêt de quelques terrains à la Ville de Genève et à M. Pagani. Heureusement que l'Etat et d'autres communes ont prêté une oreille plus attentive à ses demandes, car jamais M. Pagani n'est entré en matière pour faciliter l'installation de ces studios mobiles, alors qu'ils répondent aux mêmes besoins que ceux visés par les logements relais. On ne viendra pas me faire croire qu'il n'y a pas d'espaces disponibles en ville sur lesquels des studios mobiles auraient pu être installés, que ça soit dans l'attente d'une construction ou alors sur des terrains et dans des maisons qui ne sont pas utilisés, car c'est juste faux. Par contre, pour installer sa fondation illégale Genève – Cité de refuge, M. Pagani a tout de suite trouvé un terrain de la Ville de Genève; c'est marrant, et quand même un peu étrange.

Voyez-vous, je pense que les choses peuvent être faites de différentes manières. Il ne faut pas seulement privilégier les solutions de constructions menées par la Ville, car ça coûte toujours plus cher que quand c'est les autres, ce qui a été relevé lors de débats à la commission du logement au cours desquels notre collègue et ami architecte M. Morten Gisselbaek laissait entendre que 2 millions de francs était tout de même assez cher pour construire ce nombre de studios là. Il convient donc de renvoyer ce texte au Conseil administratif pour étude afin de voir si des studios mobiles pourraient être installés sur des terrains momentanément inutilisés en attendant leur attribution, car de toute manière on sait que ça prend du temps – vous savez que construire à Genève prend dix, douze voire quinze ans –, les studios pourront ainsi être déplacés ailleurs quand on aura besoin des terrains

en question. Je terminerai par une phrase de Noël Constant, le fondateur et président de Carrefour-Rue et la Coulou, qui ne m'en voudra pas de le citer: «Là où pousse l'espoir, la vie peut renaître.» J'ai dit.

M. Pierre Scherb (UDC). Contrairement à mes préopinants, je ne suis pas tellement enthousiaste vis-à-vis de cette motion. La commission de la cohésion sociale et de la jeunesse a visité ces logements relais situés à la rue du Fort-Barreau le 23 janvier dernier. Pour commencer, l'emplacement est assez spécial, car il comprenait auparavant un petit parking avec quelques places de stationnement ainsi que deux arbres. M. Pagani a choisi de construire les logements relais sur les places de parc tout en conservant les arbres. L'Union démocratique du centre avait voté avec enthousiasme en faveur de ce projet qui nous avait été présenté comme une solution pour faire sortir des gens de la rue, par exemple des personnes sans abri qui sont obligées de se doucher dans un Point d'eau et qui n'ont effectivement nulle part où se loger et vivre, comme décrit tout à l'heure par M^{me} Uzma Khamis Vannini. Nous étions donc réellement favorables à ce que ces personnes bénéficient de cette aide, surtout que de nombreux Suisses traversent des situations difficiles. Une fois sur place, quelle n'a donc pas été ma surprise de constater qu'en réalité ces 19 logements font partie d'un parc de logements de 800 unités géré par le Service social de la Ville. Les personnes qui logent à la rue du Fort-Barreau ne sont pas sans domicile fixe, non, ce sont des jeunes étrangers âgés de moins de 30 ans, qui rencontrent peut-être quelques difficultés à la maison avec leurs parents ou au sein de leur couple et ont donc besoin d'une solution de logement provisoire, par exemple dans un hôtel, mais qu'on a préféré loger là où des personnes sans domicile fixe auraient dû être logées.

L'idée de ces logements relais est née en 2013 et il a fallu attendre 2019 pour que ceux de la rue du Fort-Barreau soient réalisés, il s'agit donc d'un test. De notre point de vue, il faut d'abord laisser à ce projet le temps de se déployer dans la durée au lieu d'aller tout de suite de l'avant en construisant davantage de logements relais, qui ne sont en réalité pas si uniques que cela dans la mesure où ils s'inscrivent dans le parc de logements du Service social de la Ville. Pour ces raisons, le groupe de l'Union démocratique du centre refusera cette motion.

M^{me} Maria Pérez (EàG). A cette heure-ci, je vais essayer d'être brève. J'aimerais tout d'abord rendre hommage à M^{me} Alder pour l'aboutissement tout récent de ces logements relais à la rue du Fort-Barreau, car je sais l'effort et la détermination qu'elle a dû investir durant deux législatures pour sortir de terre ce projet qui lui tenait à cœur depuis le début; je sais également les difficultés qu'elle a rencontrées avec le Conseil administratif. Je lui rends donc hommage ce soir, car ce projet qui était le sien représente une solution qui fonctionne.

Motion: pour des logements relais supplémentaires

(*Applaudissements.*) Comme on le fait beaucoup ce soir, j'enfonce une porte ouverte pour vous dire qu'il est nécessaire d'avoir un toit sur la tête pour se reconstruire, c'est un point de départ indispensable à la construction d'autre chose. J'aimerais aussi rappeler que la Ville fait beaucoup pour la grande précarité, même à l'échelle du canton où elle œuvre pratiquement seule et porte cette problématique à bout de bras, à tel point qu'on peut se demander où sont le Canton et les 44 autres communes. L'engagement financier des autres communes ainsi que leur contribution à l'effort aujourd'hui consenti par la seule Ville de Genève seront parmi les principaux défis de la prochaine législature, car ça doit changer.

Nous, Ensemble à gauche, voterons en faveur de cette motion. Il est nécessaire de le faire maintenant afin de donner un signal fort au prochain Conseil administratif concernant l'installation de logements relais sur des terrains exploitables. Madame la présidente, vous transmettez à M. Sormani que j'ai un petit regret au sujet du 113, route de Vernier où nous, Ville de Genève, aurions pu installer des logements relais avant de construire des logements à loyer bon marché, au lieu de vendre le terrain à des promoteurs privés pour une bouchée de pain, surtout sachant que le mètre carré est extrêmement précieux à Genève. Je remercie donc une nouvelle fois M^{me} Alder pour son engagement, car nous arrivons désormais à la fin de cette législature et il nous faut accepter cette motion pour donner ce signal fort.

M^{me} Esther Alder, conseillère administrative. Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers municipaux, premièrement je vous remercie de vouloir renvoyer cette motion au Conseil administratif. Je suis convaincue que ces logements relais représentent une solution parmi tant d'autres, cela a été dit. Il est vrai que je déplore d'avoir eu à me battre pendant huit ans pour que ce logement modulaire puisse être réalisé et fasse enfin ses preuves. Toutefois, je ne partage pas la vision de M. Scherb quant à la population hébergée actuellement à la rue du Fort-Barreau; ces personnes ont toutes traversé de grandes difficultés et en traversent encore, mais peuvent bénéficier d'un peu de répit grâce à un coût relativement modeste de 2 millions de francs, comme cela a été rappelé. Il faut préciser que les habitants payent un loyer, d'ailleurs M. Schroft (*ndlr: chef du Service social*) et moi-même pensons que ces bâtiments, qui de surcroît sont déplaçables, pourraient tout à fait être amortis sur dix ans. Cet investissement offre donc une bouée de secours à des personnes qui ont besoin d'avoir un chez-soi, ce qui dans notre vie à tous me paraît être la chose la plus importante. Il semble par ailleurs être un succès puisque les statistiques 2019 indiquent que 231 personnes ont pu bénéficier du logement accompagné, dont les studios de la rue du Fort-Barreau font partie. Parallèlement, 30 personnes sont sorties de ce type de logements en 2019, dont les trois quarts pour se diriger vers du

logement pérenne. Par conséquent ces logements relais remplissent leur fonction de logement transitoire qui permet d'aller vers du logement avec bail à durée indéterminée, ce qui est très important.

Concernant les terrains, oui, il y en a quelques-uns sur notre territoire. L'option des logements modulaires me semble avoir l'avantage de pouvoir se transformer en fonction des contraintes du lieu. Je me réjouis de pouvoir vous proposer des solutions sur ce plan-là, c'est pourquoi j'espère que nous pourrions encore le faire pendant que ce Conseil est en fonction. Je pense en effet qu'investir pour des humains est l'une des choses les plus importantes qu'une collectivité publique puisse faire. (*Applaudissements.*)

M. Daniel Sormanni (MCG). J'aimerais d'abord poser une question à la magistrate, puis faire part d'une remarque. Il me semble qu'il y a passablement de temps nous avons acheté des locaux avec l'ambition de les transformer en logements relais aux alentours de Saint-Jean ou vers le bas des Charmilles. J'aimerais savoir où en est ce projet, car soit rien n'a encore été fait soit il a été modifié. Etant donné que ces espaces étaient sauf erreur destinés à du logement relais, il serait cependant intéressant d'en savoir un peu plus. Ensuite, concernant le 113, route de Vernier, vous transmettez à M^{me} Pérez, Madame la présidente, que le terrain n'a pas été vendu pour une bouchée de pain. Je vous rappelle qu'il est situé en zone de développement où le prix à l'achat est de 1000 francs le mètre carré, alors qu'il a été vendu aux promoteurs par M. Pagani au prix de 3000 francs le mètre carré. Le terrain n'a pas été vendu pour une bouchée de pain, mais pour trois fois le prix habituel en zone de développement, c'était donc une bonne affaire. Si on ne vendait pas ce terrain, la construction de l'immeuble HBM n'aurait pas pu se faire, alors qu'il est destiné aux plus démunis de notre ville. Il faut donc savoir ce que vous voulez, Madame Pérez, car vous opposez la grande précarité aux 8000 inscrits qui cherchent un logement bon marché à la portée de leur bourse. Cette remarque me semble totalement inadéquate, d'autant plus sachant que la FVGLS construira d'autres immeubles à côté de ce terrain. Le deal qui a été conclu est tout à fait adéquat dans la mesure où il permet la construction d'un logement HBM que le promoteur est tenu de réaliser en compensation de l'obtention de l'autorisation de construire 100% de propriété par étages sur un terrain à Plan-les-Ouates. C'est la loi qui le dit: en guise de compensation, le promoteur est tenu de construire un logement HBM sur un autre terrain, s'il ne l'a pas fait sur place. Etant donné que ce projet traînait depuis plus de dix ans, il était bon qu'il puisse enfin aller de l'avant. Je répète que je trouve totalement inadéquat de s'en prendre à ce terrain-là.

Dans le domaine du logement relais dont il est question ici, nous devons certainement faire plus et j'insiste sur les studios mobiles de la fondation Carrefour-Rue et la Coulou que je mentionnais tout à l'heure, car je suis persuadé qu'il

Motion: pour des logements relais supplémentaires

existe de nombreux endroits inoccupés, notamment des villas propriété de la Ville dont les jardins peuvent accueillir des studios mobiles; il s'agit d'une option faisable. Le Conseil administratif serait également bien inspiré de regarder là où les promotions ne démarrent pas pour diverses raisons ou tout simplement parce que l'élaboration de plans localisés de quartier et que le démarrage d'opérations prennent du temps. On pourrait faire quelque chose pour donner un coup de main à cette association et obtenir les terrains. De leur côté, les projets de constructions sont bien aidés par de nombreuses fondations, dont une qui ne veut pas dire son nom, mais vous aurez compris laquelle c'est, et nous en sommes bien heureux, car elles sont nécessaires et la demande est très grande. Dans le cas qui nous concerne ici, les choses peuvent être mises en place plus rapidement qu'à la rue du Fort-Barreau, bien que cette initiative soit également bienvenue, je ne le conteste pas. Cela étant, un travail doit encore être effectué et j'espère que le Conseil administratif, j'allais dire sortant, puisqu'il ne sera plus là dans quelques mois à l'exception de M. Kanaan s'il est réélu, s'attache déjà à enclencher la machine de façon à pouvoir envisager des solutions concrètes assez rapidement.

La présidente. Madame Alder, vous souhaitez répondre?

M^{me} Esther Alder, conseillère administrative. Oui, Madame la présidente, pour répondre à M. Sormanni sur son interrogation concernant le projet destiné au 43, rue de Saint-Jean, qui est bien à l'étude. Il est prévu d'y réaliser du logement intergénérationnel, qui est aussi l'un des vœux de ce Conseil municipal, tout en y intégrant du logement accompagné pour des personnes en difficulté.

La présidente. Merci, Madame la magistrate. Vous souhaitez ajouter quelque chose, Monsieur Pierre Scherb?

M. Pierre Scherb (UDC). Merci, Madame la présidente. J'aimerais juste remercier M^{me} Alder d'avoir répondu à mes préoccupations. Je constate néanmoins qu'elles sont toujours d'actualité, car elle nous dit que les personnes qui logent à la rue du Fort-Barreau ont de grandes difficultés, ce que j'entends, mais tout le monde en a, certains de plus petites et d'autres de plus grandes. J'avais parlé spécifiquement des sans domicile fixe, car il me semble que ce sont surtout eux qui ont de grandes difficultés. Or, Madame Alder, vous ne m'avez pas dit que des sans domicile fixe ou d'anciens sans domicile fixe sont logés dans ces unités. Pour cette raison, vous n'avez pas réussi à nous faire changer d'avis au sein de l'Union démocratique du centre quant à notre position sur cet objet.

La présidente. Le bureau a décidé de clore la liste. Monsieur Morten Gisselbaek, voulez-vous vous exprimer avant le vote?

M. Morten Gisselbaek (EàG). C'est à moi? Merci beaucoup. Je voulais juste indiquer que les questions posées par cette motion – que j'approuve totalement, raison pour laquelle je remercie M. de Battista et consorts de l'avoir déposée – ont déjà été abordées à deux reprises à la commission du logement. Vous trouverez une partie des réponses dans l'annexe 3 au rapport de la proposition PR-1164, qui concernait les logements relais de la rue du Fort-Barreau et pour lesquels neuf terrains potentiels avaient été identifiés. Dans tous les cas, il sera bon de réactualiser ces recherches car des opportunités pourront vraisemblablement aussi être trouvées du côté du projet Praille-Acacias-Vernets (PAV). Voilà pour l'information que je souhaitais apporter ici.

Mis aux voix, le renvoi de la motion à la commission du logement est refusé par 54 non contre 15 oui.

Mis aux voix, le renvoi de la motion au Conseil administratif est accepté par 60 oui contre 7 non.

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'étudier rapidement la mise en place de logements relais supplémentaires en tenant compte des espaces constructibles disponibles en ville de Genève;
- d'obtenir rapidement ou de faire rapidement la liste des espaces disponibles pour ce genre de constructions.

Le Conseil administratif est chargé de prendre une mesure ou de présenter un rapport.

La présidente. Il est 22 h 35, nous pouvons encore traiter une motion... (*Brouhaha.*) A quoi cela sert-il de déposer des urgences si vous ne voulez pas les traiter? Il reste une demi-heure... (*Commentaire.*) Il faudrait savoir... Allons-y! Soit ce sont des urgences, soit ce n'en est pas. (*Remarques.*) Si, c'est une urgence importante, nous allons donc la traiter. Il s'agit de la sixième urgence, la résolution

Résolution: pour la pénalisation de l'homophobie en Ville de Genève

R-252 intitulée «Plus qu'une simple phobie, l'homophobie est un délit et la Ville de Genève soutient sa pénalisation». (*Contestations, brouhaha.*) Eh bien si, désolée... J'ouvre la préconsultation et donne la parole aux auteurs; Monsieur Omar Azzabi, vous avez la parole. (*Brouhaha, réactions.*) Je suis désolée, vous êtes convoqués jusqu'à 23 heures, nous sommes là pour travailler, pas pour se reposer. Monsieur Azzabi, vous avez la parole afin de défendre votre résolution.

6. Résolution du 4 décembre 2019 de M^{mes} et MM. Omar Azzabi, Uzma Khamis Vannini, Ariane Arlotti, Alia Chaker Mangeat, Steven Francisco, Emmanuel Deonna et Pascal Holenweg: «Plus qu'une simple phobie, l'homophobie est un délit et la Ville de Genève soutient sa pénalisation» (R-252)¹.

PROJET DE RÉOLUTION

Considérant:

- l'absence de statistiques officielles sur les violences homophobes en Suisse alors que différents indicateurs sont alarmants;
- les collectes de données de l'association genevoise Dialogai décrétant que «80% des hommes homosexuels disent avoir été au moins une fois victimes de violence dans leur vie (3 à 4 fois plus que les hommes hétérosexuels); de plus, la moitié d'entre eux ne portent pas plainte, alors que cette violence est en augmentation»;
- une étude de l'Université de Zurich démontrant que «20% des homosexuels ont tenté de se suicider en Suisse», largement au-dessus de la moyenne nationale, et que la moitié de ces passages à l'acte a lieu avant l'âge de 20 ans;
- l'article 15, alinéa 2, de la Constitution genevoise de 2012 intitulé «Egalité», qui stipule que «nul ne doit subir de discrimination du fait notamment de son origine, de sa situation sociale, de son orientation sexuelle, de ses convictions ou d'une déficience»;
- également l'article 8 de la Constitution suisse, lui aussi intitulé «Egalité», stipulant que «nul ne doit être discriminé en fonction de son mode de vie»;
- les recommandations de l'examen périodique universel de la Suisse lors d'une session du Conseil des droits de l'homme de l'Organisation des Nations unies (ONU) en 2012 à propos des besoins en matière de lutte contre l'homophobie, la biphobie et la transphobie;

¹ Annoncée, 2968. Motions d'ordonnement, 3710, 4656.

Résolution: pour la pénalisation de l'homophobie en Ville de Genève

- la politique de la Ville de Genève en matière de lutte contre les discriminations liées à l'orientation sexuelle ou à l'identité de genre depuis septembre 2012, portée par le pôle Egalité-Diversité du Service Agenda 21–Ville durable;
- le soutien de la Ville à la mise à jour en 2017 des Principes de Jogjakarta à propos de «l'application de la législation internationale des droits humains en matière d'orientation sexuelle et d'identité de genre» ainsi que son adhésion au «Rainbow Cities Network», qui rassemble les villes ayant mis en place des politiques de lutte;
- le soutien financier et logistique de la Ville aux associations dans plus de 30 projets de lutte contre les discriminations liées à l'orientation sexuelle ou à l'identité de genre;
- la formation des forces de police municipale de la Ville en matière de prévention de l'homophobie et la transphobie grâce au module intitulé «Violences homophobes et droits humains des minorités»,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de prendre position en faveur de la modification du 14 décembre 2018 du Code pénal et du Code pénal militaire (Discrimination et incitation à la haine en raison de l'orientation sexuelle) (FF 2018 7867), qui sera soumise au vote le 9 février 2020;
- de s'engager à mettre à disposition tous les moyens nécessaires en faveur de la prévention et la lutte contre l'homophobie, la biphobie ainsi que la transphobie.

Préconsultation

M. Omar Azzabi (Ve). Merci, Madame la présidente, que d'enthousiasme! (*Brouhaha.*) On va y aller et demander un peu de respect dans la salle. Messieurs-dames les conseillers municipaux, chers membres de la communauté LGBTIQ, chers défenseurs et défenseuses des droits fondamentaux, chères associations, chères Genevoises et chers Genevois, ce soir nous allons rapidement entrer dans le vif du sujet, puisqu'il est question d'une votation...

La présidente. Une seconde, Monsieur Azzabi... Face à ce brouhaha, il me semble nécessaire de rappeler notre exhortation, qui nous enjoint de faire notre travail consciencieusement (*remarque*) pour le bien de la Cité qui nous a confié ses destinées. (*Brouhaha.*) Je suis désolée, vous êtes dans cette salle en qualité de conseillers municipaux et avez donc l'obligation de participer aux débats jusqu'à 23 heures. (*Commentaires. Des voix se plaignent que les urgences ne sont pas traitées dans leur ordre de vote.*) Il faut suivre: les urgences n° 3, n° 4 et n° 5 ont

Résolution: pour la pénalisation de l'homophobie en Ville de Genève

été refusées, nous attaquons donc l'urgence n° 6. Maintenant, je prie les messieurs du Mouvement citoyens genevois de bien vouloir être calmes afin d'écouter M. Azzabi, qui est l'un des auteurs de cette résolution et qui s'adresse à la présidente.

M. Omar Azzabi. Merci, Madame la présidente. J'allais commencer mon intervention en disant que la votation à venir sur la discrimination et l'incitation à la haine en raison de l'orientation sexuelle est historique pour notre pays, pour notre canton et pour notre ville. Elle nous permettra de mettre en lumière une campagne électorale qui a été à proprement parler scandaleuse, notamment à cause des propos tenus par un conseiller national de l'Union démocratique du centre genevois à l'égard des personnes victimes d'attaques basées sur leur orientation sexuelle. Si la question des discriminations en tout genre reste encore trop marginalisée en Suisse, si les discours d'appel à la haine sont encore trop répandus et ignorés par la justice dans notre pays, si certains droits fondamentaux tels que le droit à l'égalité peinent...

La présidente. S'il vous plaît, veuillez faire un peu de silence, on entend à peine l'orateur...

M. Omar Azzabi. ... de manière inacceptable à être respectés, si comme l'annonce l'Association Dialogai, 80% des hommes homosexuels disent avoir été au moins une fois victimes de violences dans leur vie, et qu'en plus de cela la moitié d'entre eux ne porte pas plainte, alors nous, en tant que Suisses, élus, défenseurs des droits fondamentaux et tout simplement en tant qu'êtres humains, rencontrons un grave problème avec notre pays, notre identité, nos concitoyens, nos concitoyennes ainsi qu'avec nos valeurs.

La semaine dernière, la conseillère d'Etat Fontanet rappelait dans une interview au *Courrier* qu'avec Zurich, Genève est le seul Canton dont la Constitution interdit explicitement toute discrimination relative à l'orientation sexuelle. Nous voulons donc faire front commun contre ces comportements en invitant la population à tenir compte des évolutions sociétales de notre pays. Il n'est en effet plus possible de tolérer des appels à la haine ou des propos violents en raison de l'orientation sexuelle. Une telle prise de position de la part du gouvernement serait historique et soulignerait l'importance d'une votation qui viendrait combler un vide juridique déploré et demandé depuis bien trop longtemps par l'ensemble des communautés LGBTIQ. La votation du 9 février prochain permettra à la justice suisse de pénaliser les discours appelant à la haine et à la violence envers certaines orientations sexuelles et identités de genres. Comme rappelé par Didier

Résolution: pour la pénalisation de l'homophobie en Ville de Genève

Bonny, coprésident de la Fédération genevoise des associations LGBT, bien que la Constitution prohibe les discriminations basées sur le style de vie, le Code pénal n'offre pas une protection suffisante pour la mise en œuvre de cette interdiction, notamment pour la punition des appels à la haine et des discriminations basées sur l'orientation sexuelle.

De quoi sera-t-il donc question le 9 février prochain? D'étendre la norme pénale antiraciste pour qu'elle inclue les discriminations basées sur l'orientation sexuelle et de pénaliser l'homophobie au même titre que le racisme en modifiant l'article 261 bis du Code pénal, qui punit la discrimination et l'incitation à la haine en fonction de l'appartenance raciale, ethnique et religieuse, en y ajoutant évidemment un critère attendu depuis de nombreuses années, celui de l'orientation sexuelle. Ainsi, les propos insultants qui visent la communauté gay seront considérés comme un délit et il sera par exemple interdit de refuser une prestation d'intérêt public telle que la location d'une chambre d'hôtel au motif de l'orientation sexuelle, comme le réclamaient certains membres de l'Union démocratique du centre zurichoise. La haine n'est pas une opinion, argumenter en faveur d'une loi de censure est proprement scandaleux et bien loin de responsabiliser celles et ceux qui tiendraient ce genre de propos sans devoir assumer les conséquences pour les victimes visées. Rappelons également que la pénalisation de l'homophobie ne relève pas d'une limitation de la liberté d'expression, mais bien d'une protection juridique de la dignité humaine des personnes LGBTIQ, tel que recommandé par le Conseil des droits de l'homme de l'Organisation des Nations unies (ONU) lors du deuxième Examen périodique universel (EPU) de la Suisse en 2013. L'extension de la norme antiraciste à l'homophobie a même été directement exigée par le Comité des droits de l'enfant ainsi que par la Commission européenne contre le racisme et l'intolérance (ECRI).

Ce soir, les Verts demandent donc à ce plénum de faire honneur à la politique de la Ville de Genève en matière de lutte contre les discriminations liées à l'orientation sexuelle ou à l'identité de genre mise en place depuis 2012, qui a par ailleurs été portée par le Pôle égalité et diversité de l'Agenda 21. Insister sur le rôle pionnier de notre ville en Suisse vis-à-vis de ces thématiques, c'est également rappeler les Principes de Jogjakarta que Genève a soutenus en vue de l'application de la législation internationale des droits humains en matière d'orientation sexuelle et d'identité de genre, ainsi que son adhésion au réseau Rainbow Cities Network. Enfin, à l'image de la décision prise par le Conseil d'Etat le 6 janvier dernier et de celles prises respectivement par les six partis de la jeunesse politique dont les jeunes Verts ainsi que la Ville de Genève le 26 janvier dernier, notre Conseil doit appeler sa population à voter oui le 9 février prochain, afin que la modification du Code pénal pénalise enfin l'homophobie. Il doit aussi tout mettre en œuvre pour favoriser la prévention et la lutte contre l'homophobie, la biphobie ainsi que la transphobie.

Résolution: pour la pénalisation de l'homophobie en Ville de Genève

Pour conclure, permettez-moi pour une fois de citer un certain Morgan Freeman, qui a très bien su décrire la gravité des conséquences des discours haineux basés sur l'orientation sexuelle; il disait, je cite: «Je déteste le mot homophobie, ce n'est pas une phobie; tu n'as pas peur, tu es un connard.» Les Vertes et Verts vous incitent donc à dépasser cette pseudo-phobie en votant ce soir en faveur de cette résolution pour que l'esprit si caractéristique de Genève reste intact au sein de cette salle. Je vous remercie. (*Applaudissements.*)

La présidente. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Nous sommes évidemment saisis de plusieurs motions d'ordre, à commencer par celle de M. Thomas Zogg évoquant l'article 41, alinéa 3, de notre règlement, qui autorise à lever la séance en cas d'absence du Conseil administratif. Nous ne sommes pas obligés de le faire, mais aucun conseiller administratif n'étant présent je dois tout de même vous soumettre cette motion d'ordre au vote.

Mise aux voix, la motion d'ordre est acceptée par 35 oui contre 32 non.

La présidente. La séance est donc levée.

(Ndlr: les nouveaux objets déposés lors de cette session seront annoncés lors de la séance du soir du mercredi 4 mars 2020, au terme de la prochaine session du Conseil municipal.)

7. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

8. Interpellations.

Néant.

9. Questions écrites.

Néant.

Séance levée à 22 h 45.

SOMMAIRE

1. Exhortation	5514
2. Communications du Conseil administratif	5514
3. Communications du bureau du Conseil municipal	5514
4. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner:	
– le projet de délibération du 27 juin 2016 de M ^{mes} et MM. Marie Barbey-Chappuis, Astrid Rico-Martin, Fabienne Beaud, Alia Chaker Mangeat, Anne Carron, Souheil Sayegh, Sami Gashi, Alain de Kalbermatten, Jean-Luc von Arx, Jean-Charles Lathion et Lionel Ricou: «Offrons à la mobilité douce les moyens néces- saires à son développement» (PRD-124 A);	
– le projet de délibération du 2 octobre 2018 de M ^{mes} et MM. Anne Carron, Alia Chaker Mangeat, Jean-Luc von Arx, Marie Barbey- Chappuis, Fabienne Beaud, Sami Gashi, Alain de Kalbermatten, Jean-Charles Lathion, Léonard Montavon, Lionel Ricou, Souheil Sayegh, Albane Schlechten, Olivier Gurtner, Alfonso Gomez et Uzma Khamis Vannini: «Pour l'ouverture d'un crédit de réalisa- tion de 12 000 000 de francs visant à disposer d'un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé, favorisant l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens et améliorant la sécurité des piétons» (PRD-184 A)	5515
5. Motion du 3 décembre 2019 de M ^{mes} et MM. Régis de Battista, Steven Francisco, Christina Kitsos, Corinne Goehner-da Cruz, Pascal Holenweg, Dalya Mitri Davidshofer, Maria Casares, Maria Vittoria Romano, Ahmed Jama, François Mireval, Ulrich Jotterand, Amanda Ojalvo, Omar Azzabi, Ariane Arlotti et Jean-Pascal Cattin: «Pour des logements relais supplémentaires» (M-1483)	5557
6. Résolution du 4 décembre 2019 de M ^{mes} et MM. Omar Azzabi, Uzma Khamis Vannini, Ariane Arlotti, Alia Chaker Mangeat, Steven Francisco, Emmanuel Deonna et Pascal Holenweg: «Plus qu'une simple phobie, l'homophobie est un délit et la Ville de Genève sou- tient sa pénalisation» (R-252)	5567

7. Propositions des conseillers municipaux	5572
8. Interpellations	5572
9. Questions écrites	5572

La secrétaire administrative du Conseil municipal:
Marie-Christine Cabussat