
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Seizième séance – Mercredi 3 octobre 2018, à 20 h 45

Présidence de M. Eric Bertinat, président

La séance est ouverte à 20 h 45 à l'Organisation météorologique mondiale (OMM), dans la salle Obasi.

Font excuser leur absence: *M. Sami Kanaan*, maire, *M^{me} Sandrine Salerno*, vice-présidente, *MM. Régis de Battista, Stéphane Guex, Claude Jeanneret, M^{mes} Christina Kitsos, Florence Kraft-Babel, M. Antoine Maulini, M^{me} Sara Petraglio, M. Lionel Ricou, M^{me} Marie-Pierre Theubet* et *M. Thomas Zogg*.

Assistent à la séance: *M^{me} Esther Alder, MM. Guillaume Barazzone* et *Rémy Pagani*, conseillers administratifs.

CONVOCATION

Par lettre du 20 septembre 2018, le Conseil municipal est convoqué dans la salle Obasi pour mardi 2 octobre et mercredi 3 octobre 2018, à 17 h 30 et 20 h 30.

1. Exhortation.

Le président. 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.

Néant.

4. Questions orales.

M. Guillaume Barazzone, conseiller administratif. Je réponds à la question de M^{me} Yasmine Menétrey, qui me demandait pourquoi des agents de la police municipale (APM) roulaient dans des véhicules du Service logistique et manifestations (LOM). Renseignements pris auprès de la police municipale, la seule voiture avec la mention LOM est la Volkswagen Golf Variant, utilisée ponctuellement par les APM comme véhicule de remplacement. La cause en est une panne nécessitant des services, en vue de la préparation d'une expertise du Service cantonal des véhicules. Cette situation n'est donc pas liée à l'achat de nouveaux véhicules.

Quant à ceux-ci, les voitures et vélos des APM, soit la question de fond, ils sont inscrits dans la proposition PR-1199. Compte tenu des procédures en cours pour les autres services, également pressantes, il est prévu de lancer celle concernant les vélos en octobre et novembre, puis les voitures au début de l'année prochaine.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller administratif. Nous passons aux objets déclarés urgents hier.

5. Rapports de majorité et de minorités de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner:

- la motion du 26 avril 2016 de M^{mes} et MM. Simon Gaberell, Morten Gisselbaek, Grégoire Carasso, Alfonso Gomez, Brigitte Studer, Marie-Pierre Theubet et Maria Vittoria Romano: «Circulation à vélo: un coup de peinture ne suffit pas! Pour des parcours en site propre, sécurisés et continus»;
- la motion du 26 avril 2016 de M^{mes} et MM. Simon Gaberell, Alfonso Gomez, Morten Gisselbaek, Brigitte Studer, Grégoire Carasso, Marie-Pierre Theubet et Maria Vittoria Romano: «Encourageons la pratique du vélo en ville!»;
- la motion du 26 avril 2016 de M^{mes} et MM. Brigitte Studer, Morten Gisselbaek, Simon Gaberell, Alfonso Gomez, Grégoire Carasso, Marie-Pierre Theubet et Maria Vittoria Romano: «Recenser les points noirs piétons et vélo en Ville de Genève»;
- la motion du 26 avril 2016 de M^{mes} et MM. Morten Gisselbaek, Brigitte Studer, Simon Gaberell, Alfonso Gomez, Grégoire Carasso, Marie-Pierre Theubet et Maria Vittoria Romano: «Utiliser les voitures stationnées pour mieux sécuriser les trajets cyclables» (M-1223/M-1224/M-1225/M-1226 A/B/C)¹.

A. Rapport de majorité de M. Sylvain Thévoz.

Les quatre motions M-1223, M-1224, M-1225, M-1226 ont été renvoyées à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance plénière du 27 avril 2016. La commission s'est réunie sous les présidences de M^{me} Danièle Magnin et M. Ulrich Jotterand les 10 janvier, 21 février, 5 septembre, 21 novembre et 28 novembre 2017. La commission a décidé de lier ces quatre motions, à l'unanimité moins une abstention lors de la séance du 21 février, ce qui explique ce rapport unique. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, qu'il soit ici chaleureusement remercié pour la qualité de son travail.

¹ «Mémorial 173^e année»: Développées, 7018, 7020, 7021 et 7022. «Mémorial 176^e année»: Motions d'ordonnancement, 1236, 2789.

Rappel des motions*M-1223**Exposé des motifs*

La nécessité d'améliorer la sécurité des déplacements à vélo en Ville de Genève fait aujourd'hui l'objet d'un large consensus. Pacifier la cohabitation entre les différents modes de transport en séparant les flux de circulation au maximum, en particulier sur les grands axes, est une nécessité reconnue. L'engouement toujours croissant pour le vélo (avec ou sans assistance électrique) comme mode de transport quotidien en est une démonstration qui se heurte toutefois à des problèmes importants de sécurité pour les usagers-ères.

Considérant que:

- l'initiative cantonale IN 144 «Pour la mobilité douce (Initiative des villes)» a été acceptée par la population genevoise en 2011, mais n'est toujours pas appliquée systématiquement;
- entre 2009 et 2011, le nombre de cyclistes a augmenté de 30%;
- 41% des ménages en Ville de Genève ne possèdent pas de voitures en 2010;
- la mobilité douce est la manière la plus efficace de se déplacer sur de courtes distances (<3-5 km pour le vélo) notamment en milieu urbain, la plus économe en ressources, un complément idéal aux transports publics et un enjeu majeur de santé publique, selon le Plan directeur cantonal de la mobilité douce 2013;
- les infrastructures cyclables sont peu onéreuses, mais que le vélo reste le mode de transport le plus négligé comparé au trafic motorisé individuel et aux transports publics;
- le nombre de pistes cyclables est en augmentation en Ville de Genève, mais que de nombreux points noirs subsistent, notamment en termes de discontinuité et d'irrégularité dans les parcours cyclables;
- seul 9% du réseau cyclable en Ville de Genève est constitué de pistes propres et sécurisées, selon les chiffres fournis par le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité;
- la majorité du réseau est constituée de simples «bandes» cyclables uniquement séparées du trafic par un marquage au sol, mettant en danger la sécurité des cyclistes et rendant ce mode de transport peu attractif;
- la loi sur la mobilité douce (LMD H 1 80), issue de l'initiative IN 144 «pour la mobilité douce», demande que «des pistes cyclables continues, directes et sécurisées soient aménagées pour tout le réseau de routes primaires et secondaires»,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de mettre en place un plan directeur communal de la mobilité douce incluant un recensement de toutes les bandes et pistes cyclables présentes sur le territoire de la Ville de Genève et une hiérarchisation de ces voies de circulation cyclistes, dans l'objectif de réaliser un réseau cohérent;
- d'analyser le résultat de ce recensement en vue de définir lesquelles de ces bandes pourraient faire l'objet d'une transformation vers de véritables pistes cyclables, c'est-à-dire des parcours cyclables continus, rapides et sécurisés en site propre, sur le modèle des pistes déjà installées le long de l'Arve;
- de mettre en œuvre une signalétique claire et visible pour mieux orienter les usagers et les usagers vers ces «autoroutes» sécurisées;
- de chiffrer ces transformations et de présenter dans les meilleurs délais une demande de crédit nécessaire au Conseil municipal pour démarrer le plus rapidement possible ces travaux.

M-1224

Considérant que:

- l'initiative cantonale IN 144 «Pour la mobilité douce (Initiative des villes)» a été acceptée par la population genevoise en 2011, mais n'est toujours pas appliquée systématiquement;
- entre 2009 et 2011, le nombre de cyclistes a augmenté de 30%;
- 41% des ménages en Ville de Genève ne possèdent pas de voitures en 2010;
- la mobilité douce est la manière la plus efficace de se déplacer sur de courtes distances (<3-5 km pour le vélo) notamment en milieu urbain, la plus économe en ressources, un complément idéal aux transports publics et un enjeu majeur de santé publique, selon le Plan directeur cantonal de la mobilité douce 2013;
- les infrastructures cyclables sont peu onéreuses, mais que le vélo reste le mode de transport le plus négligé comparé au trafic motorisé individuel et aux transports publics;
- le nombre de pistes cyclables est en augmentation en Ville de Genève, mais que de nombreux points noirs subsistent, notamment en termes de discontinuité et d'irrégularité dans les parcours cyclables et de manque de places de stationnement, mettant en danger la sécurité des cyclistes et rendant ce mode de transport peu attractif,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'augmenter les places de stationnement exclusivement cycliste, notamment aux «nœuds» de réseau tels qu'à la gare de Cornavin et celles dans le cadre des travaux de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA);

- de réaliser certaines innovations facilitant la circulation douce, telles que le «tourner-à droite» facilité pour les cyclistes;
- de réaliser des actions encourageant le respect mutuel entre les usagers de la voirie, et particulièrement envers les piétons.

*M-1225**Exposé des motifs*

Le dernier micro-recensement de la mobilité à Genève réalisé par l'Observatoire universitaire de la mobilité (OUM) relève qu'en 2010, si l'on additionne la part des déplacements à pied (47%) et à vélo (5%) en Ville de Genève, on obtient 52%. La majorité des déplacements en Ville de Genève se fait donc avec la mobilité douce!

Malgré tout, de nombreux points noirs subsistent pour les déplacements à pied et à vélo: sécurité défaillante, feux mal réglés, aménagements inexistant, discontinus ou mal conçus, trottoirs trop étroits, carrefours longs à traverser, etc.

La Ville a les moyens d'agir sur nombre de ces points noirs, à son échelle de compétence, en témoigne la récente modification du carrefour François-Furet/avenue d'Aire au croisement des quartiers des Charmilles, de Saint-Jean et de l'Europe, faisant suite au dépôt d'une pétition acceptée à l'unanimité du Conseil municipal.

Considérant:

- la nécessité d'améliorer la sécurité et l'attractivité des déplacements à pied et à vélo;
- les compétences de la Ville en matière d'aménagement;
- les nombreuses pétitions et propositions du Conseil municipal telles que la motion M-818 «Pour que Genève roule sans perdre la boule (dangers pour les cyclistes)!\», acceptée le 17 décembre 2008 et restée sans réponse du Conseil administratif; la motion M-903 «Grandes traversées cyclables à Genève» ainsi que la motion M-1002 «Réalisation de l'initiative sur la mobilité douce: un plan d'action!\», les deux acceptées le 5 mai 2014;
- l'acceptation de la PR-1051 «Ouverture d'un crédit de 467 000 francs destiné aux études pour la promotion du vélo ainsi qu'à la communication» le 5 mai 2014,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'entreprendre un recensement de tous les points noirs restants piétons et vélo en Ville de Genève;

- d’informer sur l’état actuel des négociations avec l’Etat sur la planification et la réalisation des améliorations nécessaires;
- de missionner le Service de l’aménagement et de la mobilité pour réaliser de manière prioritaire ce recensement ainsi qu’un catalogue des mesures à prendre pour améliorer ces situations;
- de prendre en compte les études effectuées et de les appliquer immédiatement.

M-1226

Exposé des motifs

La nécessité d’améliorer la sécurité des déplacements à vélo en Ville de Genève fait aujourd’hui l’objet d’un large consensus. Pacifier la cohabitation entre les différents modes de transport en séparant les flux de circulation au maximum, en particulier sur les grands axes, est une nécessité reconnue. L’engouement toujours croissant pour le vélo (avec ou sans assistance électrique) comme mode de transport quotidien en est une démonstration, qui se heurte toutefois à des problèmes importants de sécurité pour les usagers-ères.

L’acceptation de l’initiative cantonale IN 144 «Pour la mobilité douce» en 2011 a démontré une claire volonté populaire d’aller vers davantage d’aménagements cyclables sécurisés, mais celle-ci est toujours en attente d’application, notamment pour des raisons budgétaires. Or, des solutions peu coûteuses existent, notamment en utilisant des éléments déjà présents dans le trafic.

Il en va ainsi des files de stationnement automobile; souvent calées contre le trottoir du côté droit, elles permettraient souvent, moyennant un décalage de 2 m environ sur la gauche, de libérer un espace pour les vélos, comme c’est le cas par exemple le long de l’Arve sur les quais Charles-Page et Capo-d’Istria, lieux privilégiés pour les cyclistes car très sécurisés et confortables.

Ce dispositif aurait pu être réalisé lors des récentes réfections pour pose de revêtement phonoabsorbant: il en va ainsi du boulevard du Pont-d’Arve (dans la montée après le croisement avec la rue de Carouge) ainsi que du quai du Mont-Blanc, mais cela n’a malheureusement pas été fait.

Considérant que:

- la Ville de Genève procède désormais à la pose de revêtement phonoabsorbant de manière quasi généralisée;
- il est judicieux de profiter de l’ouverture de ces chantiers pour améliorer la situation en matière d’aménagements cyclables;
- il existe de nombreux endroits où le trafic cyclable pourrait être sécurisé en inversant simplement l’emplacement de la bande cyclable avec la rangée de véhicules stationnés,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de recenser tous les lieux où cette «inversion» est possible;
- de systématiser cette intervention dans tous les réaménagements, en particulier lors de la pose de revêtement phonoabsorbant;
- de défendre cette solution face aux autorités et services du Canton, en rappelant la loi sur la mobilité douce (LMB H 1 80), issue de l’initiative IN 144 «Pour la mobilité douce», toujours inappliquée.

Séance du 10 janvier 2017

Audition de MM. Simon Gaberell et Morten Gisselbaek, motionnaires

Les motionnaires rappellent que la Ville de Genève déclarait en 2015 remplir ses objectifs en matière de mobilité douce avec 60% du réseau de voirie aménagé pour les vélos. Pourtant, en étudiant la situation de plus près, 60% de ces 60% ne présentent aucun aménagement notable! Surtout, les sites propres ne représentent que 10% de ces 60%. Aux yeux des motionnaires, cela est insuffisant. Ils demandent un recensement des différents réseaux cyclables avec une hiérarchisation de ceux-ci, pour déterminer à quel endroit il est possible d’installer des sites propres. La motion demande également une signalétique pour les réseaux cyclables, afin de remplacer les panneaux bordaux qui ne permettent pas aux cyclistes de s’orienter convenablement. Ils rappellent que le plan directeur cantonal 2013 sur la mobilité douce parle d’utilisation abusive des pistes cyclables par des deux-roues motorisés. Les motionnaires rappellent que la population augmente, le terrain est limité, il est important de travailler sur la question du vélo pour garantir les déplacements futurs et la mobilité pour l’avenir. Les déplacements en voiture sans raison ne seront bientôt plus possible au centre-ville. Donner la priorité aux professionnels ayant des véhicules de livraison est important. Ces derniers se parquent souvent de manière illégale car ils n’ont pas de places réservées. Aujourd’hui, tous les cyclistes et les associations dans le domaine de la mobilité constatent que le réseau cyclable à Genève est insatisfaisant. Les motions à l’étude actuellement dans la commission visent à améliorer le réseau pour les piétons et les vélos, et permettre ainsi également d’améliorer l’ensemble de la circulation et sa fluidité. Avec 3 à 5% de voitures en moins sur le réseau routier genevois, le trafic serait fluide. Il faut avoir en tête que proposer une amélioration de la mobilité douce permettra d’améliorer le trafic automobile. Un commissaire demande alors quelle est la différence entre les pistes cyclables et les simples traçages. Les motionnaires déclarent que la loi sur la circulation routière (LCR) prévoit que les bandes cyclables soient réservées aux vélos. Elles peuvent toutefois être utilisées par les autres véhicules, lorsqu’elles sont discontinues. La piste cyclable, a contrario, est une voie propre séparée du trafic routier.

Un commissaire remarque qu'il serait donc nécessaire de prendre de l'espace sur les voies de circulation pour faire de nouvelles pistes cyclables.

Les motionnaires acquiescent. Ils mentionnent aussi le fait que de nombreuses personnes qui se déplaçaient avant en voiture circulent à présent en scooter. Il convient également de les prendre en compte. Les modes de transport changent et demandent des aménagements dynamiques. Les motionnaires signifient que les motions que la commission traite portent avant tout sur les piétons et les vélos.

Un commissaire trouve logique de permettre aux scooters d'utiliser les bandes cyclables lorsque cela est possible. Les motionnaires trouvent que c'est la continuité des pistes cyclables qui pose problème, car cela est dangereux et crée de la confusion. Il faudrait diminuer les «coups de pinceau» et améliorer les bandes cyclables afin de les rendre continues et plus sûres. Ces motions visent à améliorer la clarté de la signalisation, ce qui permettrait d'améliorer l'attitude générale de respect réciproque entre les différents usagers. Il est important d'améliorer la compréhension des conditions de trafic. Il convient d'offrir une infrastructure claire pour permettre aux gens de respecter les règles.

Une commissaire déclare que l'ensemble de la commission partage le constat que la situation actuelle n'est pas tolérable. Ces différentes motions démontrent qu'il faut développer une vision d'ensemble afin de pouvoir répondre à une situation d'urgence, sans opposer les différents niveaux. C'est en fin de compte une question de sécurité pour tous les utilisateurs de la route. De 2010 à 2013, la police a relevé 764 accidents piétons (12 décès); 337 accidents de vélos (dont 32 sur des aménagements cyclables); et 27 accidents entre piétons et cyclistes. Un tiers des accidents cyclistes se sont déroulés à des intersections. Cette commissaire constate par ailleurs une diminution du nombre d'accidents dans les zones 30. Les débats sont alors nourris concernant les torts des uns et des autres, et les risques que les utilisateurs de tel mode de transport ou tel autre font porter aux autres usagers de la route. Mais pointer les incivilités des cyclistes, avérées, n'est guère productif lorsqu'il est question de réorganiser la ville. Les grandes cités européennes, les villes du nord de l'Europe particulièrement, réduisent toutes l'espace pour les voitures. Continuer d'amener les voitures au cœur des villes est un modèle dépassé. A Paris, les berges sont fermées temporairement aux voitures. Un commissaire demande pourquoi les motionnaires ne vont pas plus loin dans ce genre de proposition.

Les motionnaires répondent qu'il faut une vision globale et proposer un message unitaire à M. Pagani afin d'améliorer la situation qui est urgente tout en restant pragmatique sans opposer les modes de transport. Le retard est désormais tel qu'un redressement est nécessaire, mais il doit être fait avec des compromis bien pensés. Il est important de pouvoir moduler les différents modes de déplacement en fonction de l'endroit où chacun-e se trouve. Le lien avec le

Canton est important. Le Canton vient d'ailleurs de voter un crédit de 8 millions pour améliorer les aménagements cyclistes. Il attend également que la Ville de Genève participe à l'effort, ainsi que les autres communes. Une commissaire précise que le rapport du Canton indique que M. Pagani proposerait des mesures au Conseil municipal. Cette commissaire rappelle que c'est aux communes de faire des propositions et d'élaborer les projets, elle attend plus de proactivité de la part du Conseil administratif sur ces enjeux.

L'objectif de ces motions est finalement certes de mettre en sécurité les cyclistes, mais surtout de développer une politique globale sur les vélos en Ville de Genève. Les motionnaires souhaitent que les moyens nécessaires soient mis pour solutionner les points noirs. Il faut également qu'une réelle volonté émerge pour améliorer la situation. 80% des mesures proposées seraient des mesures légères et peu coûteuses. Les parcours continus nécessitent plus d'efforts et un empiètement sur la voirie, mais cet empiètement sera modeste au vu des zones 30. Une présentation de la stratégie de l'aménagement cycliste en Ville de Genève a été proposée à la commission des travaux et des constructions. Une commissaire pense qu'il serait judicieux de prévoir également cette présentation devant la commission de l'aménagement et de l'environnement. Les motionnaires rappellent que la motion «recenser les points noirs piétons et vélo en Ville de Genève» propose justement d'augmenter le nombre de places vélos en Ville de Genève, de faciliter le tourne-à-droite dans certains endroits et de réaliser des actions encourageant le respect mutuel entre les usagers de la route. Un des points noirs relevés est celui pour les vélos découlant de l'interruption des tracés cyclables. Ces points noirs poussent les usagers à trouver des solutions, et parfois en se mettant en danger. Respecter les règles les dessert et les met en danger, ainsi que les piétons. La majorité des points noirs se trouve en Ville de Genève. Il serait donc intéressant d'avoir une évaluation de la situation actuelle tant de la part de la Ville de Genève que du Canton, et de soutenir une collaboration accrue entre eux. Si d'autres villes suisses et européennes parviennent à dégager des solutions, Genève devrait également réussir.

La commission vote l'audition de M. Pagani. L'unanimité de la commission la plébiscite.

Séance du 21 février 2017

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif en charge du département des constructions et de l'aménagement, accompagné de M^{me} Sandra Piriz, adjointe de direction au Service de l'aménagement urbain et de la mobilité et de M. Nicolas Betty, chef du Service du génie civil

Le magistrat et ses fonctionnaires rappellent qu'il est très difficile d'avancer dans les dossiers portant sur les aménagements pour les cycles. C'est un combat quotidien. Le Canton a proposé de donner aux communes la gestion des réseaux

Motions: vélos en Ville de Genève et pistes cyclables

communaux mais il réserve son autorisation finale sur le travail réalisé par les communes. Le magistrat rappelle qu'il se sent tout à fait en accord avec les motions étudiées par la commission. Le plan directeur cantonal de la mobilité douce définit les différents maillages d'équipement. Ce plan comporte un plan d'actions visant à pacifier la circulation, à renforcer l'attractivité du réseau cyclable et améliorer les conditions de stationnement pour les cycles. Des mesures sont donc proposées, telles que l'aménagement de pistes et de bandes cyclables sur les tronçons prioritaires et la sécurisation de lieux accidentogènes. Le plan directeur cantonal vise à équiper 80% des voiries à l'horizon 2020. Cent vingt-deux kilomètres sont déjà équipés, avec la moitié en zone 30 km/h, et 9% en zone de rencontres. M^{me} Piriz ajoute qu'il y a 20% de pistes cyclables, 50% de bandes cyclables, le solde étant en statut mixte. Il reste, selon le magistrat, 22 kilomètres à réaliser. Compléter les zones 30 permet d'améliorer ce réseau. La carte présente un état des lieux et mentionne que le plan précise le statut des différents projets.

La loi sur la mobilité douce demande la mise en œuvre d'un réseau de pistes cyclables sur l'ensemble du réseau routier primaire et secondaire. La loi demande également que les carrefours soient conçus de manière à encourager la mobilité douce. Selon la loi, la priorité et la sécurité doivent être assurées dans l'hyper-centre. Une campagne de comptage est réalisée tous les deux ans, comptages qui démontrent une progression de 20% du flux de vélos. Cette augmentation peut être constatée durant toutes les dernières années. Le vélo est toujours plus utilisé pour les déplacements pendulaires. C'est un fait. Une augmentation régulière du nombre de places de vélos est proposée, avec la création de la vélo-station de Montbrillant, qui a eu lieu en 2012, notamment. Les zones 30 permettent également de gagner de l'espace et de disposer de places pour les vélos au sein des quartiers. Pour le magistrat, on va dans la bonne direction, et le travail se fait. Les points noirs impliquent des dangers ou des interruptions ponctuelles, c'est une évidence. La Ville cherche à améliorer ces sites en lien avec la Direction générale des transports. Des crédits d'étude et de réalisation sont votés régulièrement. Par exemple, la proposition PR-1051 votée en 2014, qui est en cours de réalisation, comporte un crédit de 467 000 francs. Il y a aussi des obligations fédérales, dont l'échéance est fixée à 2018, qui imposent un assainissement du bruit. Le magistrat rappelle que les seuils de bruit sont dépassés surtout la nuit, car les gens roulent plus vite. Des mesures d'allègement ont été réalisées. Des entités ont fait recours devant le Tribunal administratif de première instance (Tapi), qui a donné raison aux recourant-e-s et condamné la Ville de Genève à mener ces assainissements. Il sera certainement nécessaire de réduire le gabarit du boulevard du Pont-d'Arve afin de diminuer les nuisances. Des pistes cyclables seront également sûrement disposées. Pour un commissaire, il n'est pas possible de favoriser la mobilité douce des piétons ainsi que les vélos. Le magistrat lui répond que la Ville est en train de travailler sur un plan d'action pour sécuriser les pistes cyclables et de préserver les espaces pour

les piétons. Il ajoute que la Ville mène ce travail depuis quinze ans. Un commissaire remarque que sur les kilomètres aménagés, 50% sont en zone 30. Il y a donc, selon lui, 10% uniquement d'aménagements cyclables en Ville qui sont en site propre. Une des motions demande de mettre en place une vraie politique en termes de pistes cyclables avec des zones en site propre, car les vélos sont laissés pour compte dans de nombreux endroits. Une signalétique claire sur laquelle la Ville a tout de même une certaine marge de manœuvre est également demandée. Pour un commissaire, il n'y a aucune stratégie pour le moment, ce qui explique pourquoi les cyclistes sont complètement désorientés. Personne ne sait bien comment traverser la ville à vélo. Ce qu'il manque c'est définitivement une stratégie claire. Comme le temps manque pour traiter ces divers points, et que le magistrat souhaite y apporter des réponses précises, il est convenu que le magistrat et ses fonctionnaires reviennent s'en expliquer lors d'une nouvelle audition.

Séance du 5 septembre 2017

Audition de M. Rémy Pagani, maire, de MM. Claude-Alain Macherel, codirecteur du département des constructions et de l'aménagement, Sylvain Girard, ingénieur responsable d'opérations au Service du génie civil, et Bernard Widmer, ingénieur-transports au Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM)

M. Widmer prend la parole et déclare qu'il va présenter une stratégie permettant de répondre aux quatre motions. Il rappelle en premier lieu qu'il y a 72 km de réseau primaire et secondaire dont la moitié est équipé d'aménagements cyclables. Il ajoute qu'il reste donc 36 km à équiper. Les principes retenus sont: aménager, sécuriser, et encourager. Le tourne-à-droite pour les cycles et la multiplication des places de parc sont des mesures d'encouragement. Un rapport est à bout touchant sur ce point. M. Macherel ajoute que ce rapport doit encore être validé par le Conseil administratif. Il observe que la proposition PR-1208 répond à la volonté de la Ville de Genève qui souhaite être plus active dans ce domaine. La Cour des comptes demande de faire plus de comptages et de mieux appréhender la problématique cycliste. L'idée d'établir des parcours avec une signalétique est prévue dans la stratégie municipale. La commission souhaite avoir une présentation du rapport stratégique sur la question cycliste. M. Pagani s'engage à venir le présenter.

Séance du 21 novembre 2017

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif en charge du département des constructions et de l'aménagement, accompagné de M. Claude-Alain Macherel, codirecteur du département, de M^{me} Sandra Piriz, adjointe de direction au Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM), et de M. Bernard Widmer, ingénieur-transports au SAM

Un commissaire considère que les zones 30 ne sont pas considérées comme équipées. M. Widmer répond qu'elles sont considérées comme adaptées selon la LZ30, ce d'autant plus que les zones 30 ne permettent pas de pistes cyclables. Un commissaire observe qu'il y a pourtant des pistes cyclables à contresens. M. Widmer acquiesce en mentionnant que c'est en raison du contresens. Il est question d'une piste séparée qui fonctionne en guise d'essai sur le pont du Mont-Blanc. La Direction de la mobilité a souhaité une mixité sur le trottoir opposé, un système qui fonctionne bien et il remarque que si cette solution devient pérenne, il sera en effet nécessaire de songer à un marquage. Différentes solutions ont été étudiées en partant du principe que la place du vélo soit sur la chaussée, en site propre. Des solutions de mixité ont été envisagées sur les trottoirs de plus de 3 m de large. Les services ont fait la synthèse des quatre motions qui recoupent les différents éléments d'une stratégie. Le service a confié un mandat à un bureau privé qui a fait un gros travail sur le terrain. L'entretien des chaussées et la pose du phonoabsorbant permettent de revoir le marquage. La Ville de Genève va demander la mise en place d'un réseau sécurisé sur la rue de la Servette qui doit faire l'objet, selon les vœux de la Direction de la mobilité, d'une onde verte pour les vélos. Il est difficile d'installer des pistes cyclables sur le réseau primaire alors que les possibilités sont plus grandes sur le réseau secondaire. La volonté, au Département, reste ferme de poser des pistes cyclables.

Un commissaire relève que le balisage est insuffisant. Il pense nécessaire de prioriser les trajets. Les parcours permettant de traverser la ville manquent. Il est nécessaire de donner la priorité à ces axes. L'un des objectifs est de relier les pénétrantes au réseau de la Ville de Genève. Le Canton ne devrait pas s'opposer à ce projet puisqu'il a lui-même initié les pistes cyclables à l'extérieur de la ville. Concernant les points noirs, ce sont des endroits particulièrement compliqués, notamment sur l'axe de la Coulouvrenière et de la rue du Stand. Il ajoute que la Direction générale de la mobilité a également identifié des points noirs. La Ville doit continuer de travailler avec le Canton à cet égard. La nature de ce document est d'être une feuille de route qui met en lumière les objectifs de la Ville de Genève en la matière. Le document «Stratégie de mise en œuvre des aménagements cyclables» sera mis régulièrement à jour. Le magistrat acquiesce sur le fait que l'acceptation des motions renforcera la stratégie développée dans ce document. Il ajoute que la commission peut faire des recommandations qui y seront intégrées.

Séance du 28 novembre 2017

L'audition des services de M. Barthassat est refusée par la commission.

M-1223

Un commissaire rappelle qu'un vote et un renvoi de ces motions permettront de soutenir la stratégie mise en place par les services de la Ville de Genève. La commission a maintenant une vision assez fine de la problématique. Cette motion est un soutien à la stratégie développée dans le document «Stratégie de mise en œuvre des aménagements cyclables». Deux propositions de suppression des 1^{re} et 2^e invites sont refusées.

Vote

La motion est acceptée par 10 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve, 1 LR, 2 DC) contre 4 non (1 UDC, 1 LR, 2 MCG) et 1 abstention (LR).

M-1224

Une commissaire propose la suppression de la première invite, ainsi que de la seconde invite qui, selon elle, dépendent de prérogatives du Canton et non de la Ville de Genève. Elle ne comprend pas la troisième invite. Ce sont, selon elle, les piétons qui sont les personnes les plus fragilisées. La collaboration entre la Ville et le Canton est importante, et elle pense qu'il serait judicieux que le tourne-à-droite soit adopté. Elle remarque par ailleurs qu'il ne s'agit pas de favoriser les piétons ou les vélos mais d'améliorer la cohabitation. Si la commission ne peut pas voter ces motions en l'état, il ne sera pas possible d'améliorer la circulation à Genève. La question de la mobilité douce ne relève plus d'un seul parti mais est une préoccupation partagée par l'ensemble des groupes. La suppression de la première invite est refusée.

Une commissaire répond qu'il serait également possible de modifier la 2^e invite. Elle proposerait ainsi: «de prendre langue avec le Canton afin de réaliser certaines innovations...».

Votes

La modification de la 2^e invite est acceptée par 14 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve, 1 UDC, 2 LR, 2 DC, 2 MCG) et 1 abstention (LR).

Un commissaire déclare que la phrase de la 3^e invite est mal tournée. Il y est surtout question de respect mutuel des différents usagers et plus particulièrement

des piétons qui sont les plus vulnérables. Il propose donc de l'amender comme suit: «de réaliser des actions pour encourager le respect mutuel entre les différents usagers et plus particulièrement des piétons qui sont les plus vulnérables».

Le président passe au vote de l'amendement de M. Gaberell, qui est accepté par 14 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve, 1 UDC, 2 LR, 2 DC, 2 MCG) et 1 abstention (LR).

Les invites du Conseil municipal au Conseil administratif sont ainsi amendées: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'augmenter les places de stationnement exclusivement cycliste, notamment aux «nœuds» de réseau tels qu'à la gare de Cornavin et celles dans le cadre des travaux de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA);
- de prendre langue avec le Canton pour réaliser certaines innovations facilitant la circulation douce, telles que le «tourner-à-droite» facilité pour les cyclistes;
- de réaliser des actions pour encourager le respect mutuel entre les différents usagers et plus particulièrement des piétons qui sont les plus vulnérables.»

La motion est acceptée par 14 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve, 1 UDC, 2 LR, 2 DC, 2 MCG) et 1 abstention (LR).

M-1225

Un commissaire souhaite étendre aux deux-roues motorisés la question des points noirs, et formule comme suit son amendement: «entreprendre un recensement de tous les points noirs restants, piétons, vélos et deux-roues motorisés». Cet amendement est refusé par la majorité de la commission.

Le président passe au vote de la motion M-1225, qui est acceptée par 12 oui (2 EàG, 2 MCG, 2 DC, 1 LR, 1 Ve, 4 S) contre 2 non (LR, UDC) et 1 abstention (LR).

M-1226

Inverser simplement l'emplacement de la bande cyclable avec la rangée de véhicules stationnés semble pour certains commissaires dangereux car cela expose aux ouvertures intempestives de portières. Un commissaire rappelle être personnellement plus en sécurité entre les voitures et le trottoir, séparé du trafic. Il ajoute qu'il faut certes être attentif aux portières qui peuvent s'ouvrir, mais de la même manière que lorsque l'on se trouve entre les voiture parkées et le trafic. Cela étant, il ne pense pas qu'il faille systématiser cette pratique d'emplacement de la bande cyclable avec la rangée de véhicules stationnés et il modifierait cette invite. L'opinion sur la dangerosité de la proposition est partagée. Après discussion, il apparaît toutefois plus sûr aux commissaires d'être entre les places de

stationnement et le trottoir qu'à proximité des voitures. Il semble ici important à certains d'entre eux de faire de la prévention et de la sensibilisation auprès des automobilistes avant tout.

Un commissaire propose alors l'amendement suivant à la 2^e invite. Plutôt que: «de systématiser cette intervention dans tous les réaménagements, en particulier lors de la pose de revêtement phonoabsorbant», il est proposé aux commissaires l'invite suivante: «de promouvoir cette intervention lorsqu'elle est possible, en particulier lors de la pose de revêtement phonoabsorbant».

Le président passe au vote de l'amendement, qui est accepté par 10 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve, 1 LR, 2 DC) contre 2 non (MCG) et 3 abstentions (2 LR, 1 UDC).

Le président passe au vote de la motion M-1226, qui est acceptée par 7 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve) contre 6 non (2 MCG, 3 LR, 1 UDC) et 2 abstentions (DC).

Le président rappelle qu'il n'y aura qu'un seul rapport.

M^{me} Richard annonce un rapport de minorité.

M. Bertinat annonce un second rapport de minorité.

19 décembre 2017

B. Rapport de minorité de M^{me} Patricia Richard.

Concernant la motion M-1223

Les deux premières invites étant déjà remplies, le Parti libéral-radical pense qu'elles sont maintenant vides de sens. Il propose donc de les supprimer, car elles ne servent qu'à enfoncer des portes ouvertes, ce qui est refusé par une majorité.

De plus, demander de chiffrer les transformations et de présenter une demande de crédit, pourquoi pas, mais dans la même invite de démarrer le plus rapidement possible nous semble une utopie, car rien ne nous dit que cette future proposition nous conviendra, une des raisons pour lesquelles le Parti libéral-radical a annoncé un rapport de minorité.

Concernant la motion M-1224

La première invite ne sert plus à rien, puisque nous étudions actuellement la proposition PR-1231, qui vise justement à réaliser un nombre considérable de places réservées aux vélos.

La deuxième invite, elle, dépend non pas de la Ville de Genève mais du Canton, cette motion serait donc plus à même d'être présentée au Grand Conseil.

Quant à la troisième invite, elle dépend aussi du Canton, qui fait déjà de la prévention, mais au niveau des écoles.

Si tout un chacun appliquait le respect des uns et des autres, nous vivrions dans un monde meilleur.

Mais suite à plusieurs modifications, soit *«de prendre langue avec le Canton afin de réaliser certaines innovations»* pour la troisième invite et *«réaliser des actions pour encourager le respect mutuel entre les différents usagers et plus particulièrement des piétons qui sont les plus vulnérables»*, le Parti libéral-radical peut voter cette motion, qui est d'ailleurs acceptée par tous les commissaires, sauf une abstention.

Concernant la motion M-1225

Les trois premières invites sont soit en cours, soit déjà réalisées, soit pas de notre ressort, le Parti libéral-radical ne peut donc pas enfoncer encore une autre porte ouverte, même si cela fait moins mal qu'une fermée.

Quant à «appliquer immédiatement les résultats des études effectuées», c'est hors de question, car certains ne respectent même pas la pluralité des modes de transport votée par le peuple genevois, c'est donc non pour le Parti libéral-radical.

Concernant la motion M-1226

Pour le Parti libéral-radical cette motion est ennuyeuse au vu de l'inversion proposée et des risques que cela provoque. En outre, de telles places créeraient des problèmes avec les serveurs des bistrotts œuvrant sur les terrasses.

Le Mouvement citoyens genevois partage cet avis.

Les Verts répondent être personnellement plus en sécurité entre les voitures et le trottoir, séparé du trafic. Il faut être attentif aux portières qui peuvent s'ouvrir. Cela étant, le parti ne pense pas qu'il faille systématiser cette pratique et il modifierait cette invite.

L'Union démocratique du centre déclare partager l'opinion sur la dangerosité de la proposition, cette motion est un cheval de Troie puisqu'elle proposera au final une réduction de la chaussée à une seule voie de circulation. Il ajoute qu'il refusera cette motion.

Le Parti socialiste déclare qu'il est plus sécurisant d'être entre les places de stationnement et le trottoir qu'à proximité des voitures, dès lors qu'il est question de faire de la prévention et de la sensibilisation auprès des automobilistes.

Ensemble à gauche remarque en outre qu'une portière peut également s'ouvrir du côté de la circulation. Cette proposition permet d'améliorer la sécurité et la motion propose des inversions là où elles sont possibles, il ne s'agit donc pas d'une demande dogmatique.

Une commissaire déclare que son mari s'est fait shooter en vélo à trois reprises dans des situations de ce type par des passagers qui n'ont pas le réflexe de regarder lorsqu'ils descendent de voiture. Le problème relève de la surpopulation qui engendre un irrespect quotidien.

Ces motions permettront de régler ce problème. Par ailleurs des piétons descendent parfois du trottoir pour dépasser une personne plus lente et il s'agit également d'un aspect dangereux.

Le commissaire démocrate-chrétien signale que les vélos qui sont en sécurité roulent très vite, sa fille s'est presque fait renverser par des vélos à trois reprises sur le quai du Cheval-Blanc.

Le Parti libéral-radical signale que le cycliste a des échappatoires sur la chaussée, ce qui n'est pas le cas sur ces voies pour vélos.

Motions: vélos en Ville de Genève et pistes cyclables

Le Mouvement citoyens genevois remarque que les cyclistes en Hollande respectent la loi et il n'y a pas de problème, alors qu'à Genève il est question de cyclo-terroristes.

Le Parti libéral-radical refuse donc haut et fort cette motion qui, même si elle part d'une bonne intention, met en danger la vie tant des cyclistes que des piétons.

Le Parti libéral-radical encourage de toutes ses forces les multi-utilisateurs des transports publics, privés, les piétons et les deux-roues avec ou sans moteur à se respecter en tout lieu et en tout temps.

C. Rapport oral de minorité de M. Bertinat.

PROJET DE MOTION M-1223

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de mettre en place un plan directeur communal de la mobilité douce incluant un recensement de toutes les bandes et pistes cyclables présentes sur le territoire de la Ville de Genève et une hiérarchisation de ces voies de circulation cyclistes, dans l'objectif de réaliser un réseau cohérent;
- d'analyser le résultat de ce recensement en vue de définir lesquelles de ces bandes pourraient faire l'objet d'une transformation vers de véritables pistes cyclables, c'est-à-dire des parcours cyclables continus, rapides et sécurisés en site propre, sur le modèle des pistes déjà installées le long de l'Arve;
- de mettre en œuvre une signalétique claire et visible pour mieux orienter les usagères et les usagers vers ces «autoroutes» sécurisées;
- de chiffrer ces transformations et de présenter dans les meilleurs délais une demande de crédit nécessaire au Conseil municipal pour démarrer le plus rapidement possible ces travaux.

PROJET DE MOTION AMENDÉE M-1224

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'augmenter les places de stationnement exclusivement cycliste, notamment aux «nœuds» de réseau tels qu'à la gare de Cornavin et celles dans le cadre des travaux de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA);
- de prendre langue avec le Canton afin de réaliser certaines innovations facilitant la circulation douce, telles que le «tourner-à-droite» facilité pour les cyclistes;
- de réaliser des actions pour encourager le respect mutuel entre les différents usagers et plus particulièrement des piétons qui sont les plus vulnérables.

PROJET DE MOTION M-1225

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'entreprendre un recensement de tous les points noirs restants piétons et vélo en Ville de Genève;
- d'informer sur l'état actuel des négociations avec l'Etat sur la planification et la réalisation des améliorations nécessaires;
- de missionner le Service de l'aménagement et de la mobilité pour réaliser de manière prioritaire ce recensement ainsi qu'un catalogue des mesures à prendre pour améliorer ces situations;
- de prendre en compte les études effectuées et de les appliquer immédiatement.

PROJET DE MOTION AMENDÉE M-1226

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de recenser tous les lieux où cette «inversion» est possible;
- de promouvoir cette intervention lorsqu'elle est possible, en particulier lors de la pose de revêtement phonoabsorbant;
- de défendre cette solution face aux autorités et services du Canton, en rappelant la loi sur la mobilité douce (LMB H 1 80), issue de l'initiative IN 144 «Pour la mobilité douce», toujours inappliquée.

M. Ulrich Jotterand, président de la commission de l'aménagement et de l'environnement (S). Mon propos est dicté non par des considérations partisans, mais par le souci du bon fonctionnement du Conseil municipal et des commissions.

Voici un très bref historique. Le 21 février 2017, sous la présidence de M^{me} Magnin, la commission a décidé de lier ces quatre motions... Excusez-moi, Mesdames et Messieurs, j'ai un petit souci informatique. Je ne sais pas ce qui se passe... Excusez-moi, on va y arriver; j'y suis. Et c'est sous ma présidence, pour l'essentiel, que la commission les a traitées. Au terme des travaux, pour les personnes présentes, les amendements ont concerné... Non, excusez-moi, j'ai vraiment un souci. (*Remarques.*)

M^{me} Michèle Roulet (LR). Improvise!

M. Ulrich Jotterand. Et j'ai pu constater récemment que... Excusez-moi, j'ai un petit souci informatique que je vais essayer de régler. Il faut avoir à l'esprit que, lors des travaux, les motions M-1223 et M-1224 ont vu les commissaires du Parti libéral-radical donner une voix pour, une voix contre et une abstention. La motion M-1225, elle, a été acceptée à l'unanimité, moins une abstention du Parti libéral-radical. La seule motion qui a suscité un débat fort est la motion M-1226, qui a divisé les commissaires de droite et de gauche, tandis que les deux représentants du Parti démocrate-chrétien s'abstenaient, pour une approbation à sept contre six. J'ai récemment pris connaissance des rapports et j'ai découvert stupéfait que le rapport de minorité du Parti libéral-radical commentait les quatre motions. Je comprends mieux aujourd'hui pourquoi je n'en avais pas reçu copie en tant que président de la commission lorsqu'il avait été envoyé au Service du Conseil municipal en décembre 2017.

Je trouve qu'il y a là un détournement du bon fonctionnement du Conseil municipal, car il était évident pour tous les commissaires présents lors de cette séance de novembre 2017 que le rapport de minorité annoncé par le Parti libéral-radical et l'Union démocratique du centre concernait strictement et uniquement la motion M-1226. Ce qui était tout à fait normal. Certes, on peut toujours utiliser des sophismes et solliciter des textes – procès-verbaux et règlement du Conseil municipal – pour défendre l'indéfendable, et je comprends aussi qu'on puisse faire une erreur, mais il est très gênant que ces curieux rapports arrivent ainsi en séance plénière. Ce n'est pas la première fois: je vous rappelle le rapport baroque sur la proposition PR-1183 pour le réaménagement de la place du Petit-Saconnex, de la même auteure, qui avait choqué les commissaires de quatre partis. En ce sens, nous ne sommes plus dans l'erreur mais dans un autre registre, dont je laisse au bureau le soin de le qualifier. Que faudra-t-il attendre pour la prochaine fois? Peut-être un objet voté à l'unanimité en commission entraînant un rapport de minorité...

Pour conclure, j'ai deux demandes. Ces motions sont urgentes et importantes; il s'agit bien de les traiter aujourd'hui. Mais ce Conseil, ainsi que les lecteurs du *Mémorial*, doivent être dûment informés de ce qui s'est passé et considérer que les commentaires figurant dans le rapport de minorité sur les trois premières motions sont nuls et nonavenus. Pour le reste, il appartient au bureau, en particulier au président, de mettre un terme à ce genre de dérapage arbitraire et polémique, qui met en danger notre institution et la sérénité de ses travaux. (*Applaudissements.*) Je vous remercie, Mesdames et Messieurs, et je vous prie d'excuser le petit couac informatique que j'ai subi et que je vous ai fait subir.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Cela appelle quelques commentaires de ma part. Nous avons déjà échangé préalablement sur ce sujet: le procès-verbal du 28 novembre 2017, qui mentionne ces discussions et la décision de M^{me} Richard, qui annonçait un rapport de minorité, présente sans doute un manque de précision qui, je l'avoue, n'a pas été relevé à ce moment-là. Je veux dire que M^{me} Richard a annoncé un rapport de minorité sans préciser s'il portait sur la motion M-1226 ou sur les quatre motions liées. Je conçois qu'il y ait insatisfaction à l'arrivée mais c'est au départ que la précision a manqué.

Vous étiez vous-même président de la commission, Monsieur Jotterand – je ne vous jette pas la pierre car, quand on préside, on n'arrive pas à bénéficier d'une clarté absolue sur tout ce qui se passe –, et je prends acte de vos explications tout à fait claires, pour moi admissibles, mais je ne saurais remettre en question ce rapport aujourd'hui, ne serait-ce que pour éviter de pénaliser le traitement de ces objets, que vous avez souhaité effectuer en urgence. Je demanderai aux uns et aux autres un peu d'indulgence. Votre remarque a toute son importance et il en est tenu

compte, mais je vous propose d'avancer, si vous êtes d'accord. (*Signe d'assentiment de M. Ulrich Jotterand.*) J'en prends acte et je vous remercie.

J'en viens aux rapporteurs, soit M^{me} Patricia Richard pour un rapport de minorité, et moi-même qui suis censé produire un rapport oral de minorité, mais je ne peux pas être aux deux endroits à la fois ce soir, d'autant que la première vice-présidente est absente. J'annonce donc que je renonce à mon rapport, qui ne portait que sur un point, pas sur l'ensemble de la motion. Cela étant dit, je passe la parole à M^{me} Patricia Richard.

M^{me} Patricia Richard, rapporteuse de minorité (LR). Merci, Monsieur le président. J'ai bien entendu les reproches et les critiques de l'ancien président de la commission de l'aménagement et de l'environnement mais, ainsi que vous l'avez souligné vous-même, il n'a absolument pas été clair au moment du traitement des objets. Lorsqu'ils sont liés, on annonce un rapport de minorité seulement à la fin des votes, d'autant que ceux-ci s'enchaînaient les uns derrière les autres. J'ai été extrêmement claire dans mon rapport de minorité, en marquant ce qui avait été accepté par le Parti libéral-radical dans les premières motions M-1223 et M-1224, ainsi que ce que nous contestions spécialement dans la motion M-1226 – et non 1126, il s'agit d'une erreur de plume dans mon rapport. (*Corrigé au Mémorial.*)

En ce qui nous regarde, concernant toutes ces demandes pour les vélos, le Parti libéral-radical trouve que mettre des pistes cyclables entre les trottoirs et les zones de stationnement est un danger absolu pour plusieurs raisons.

La première raison est qu'un vélo dans un couloir bloqué par un trottoir, plus haut, et des voitures parkées, n'a aucune échappatoire. Si un conducteur respectueux – Dieu merci, il en existe – a l'habitude de regarder si quelqu'un arrive avant d'ouvrir sa portière, les passagers n'ont pas le même réflexe aux abords d'un trottoir – c'est le cas dans 99% des cas – de vérifier si un vélo arrive à ce moment. Le risque est beaucoup plus grand. Comme je l'ai dit en commission, je connais plusieurs personnes qui se sont ramassés des portières dans ce genre de pièges, entre autres mon mari, qui s'est fait avoir trois fois. C'est extrêmement dangereux.

Nous avons également soulevé que les jeunes mamans qui ont des enfants dans leur voiture les mettent sur la droite, sachant qu'on décharge plus facilement nos enfants sur un trottoir que sur la route, parce qu'on essaie de les mettre au maximum en sécurité. Or, s'il y a une piste cyclable entre le trottoir et la voiture, en ouvrant la portière pour décharger le bébé, vous mettez forcément la poussette sur la piste. Pour nous, la motion M-1226 est dangereuse, d'où notre refus en commission et notre rapport de minorité.

On ne doit pas opposer les différents modes de transport. On doit essayer de vivre les uns avec les autres. Pour nous, le plus important, c'est le respect: les piétons doivent respecter les vélos et réciproquement, les vélos doivent respecter les voitures et vice versa. Nous sommes censés vivre en harmonie, et certainement pas nous opposer. Nous maintenons notre refus de la motion M-1226 ce soir, car nous ne voulons pas être la source d'accidents supplémentaires. N'oublions pas ce que M. Pagani dit assez souvent: en créant ce genre de situations, elles se retournent contre la Ville et il en a marre de se retrouver au tribunal pour ces affaires. Nous n'accepterons pas d'être les acteurs involontaires d'accidents, de blessures, voire d'événements plus graves.

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale. Mesdames et Messieurs, permettez-moi de saluer la présence du D^r Agim Shahini, de la Business Alliance of Kosovo, qui nous fait le plaisir d'être à Genève. (*Applaudissements.*) J'ai eu le plaisir de discuter longuement avec lui. Il m'a fait part de sa volonté de faire connaître les avancées de son pays, la sécurité qui s'installe, et de ses soucis, dont l'un m'a particulièrement touché: il s'inquiète de voir la jeunesse du Kosovo attirée par l'Allemagne, entre autres, et la possibilité d'y trouver du travail, alors que le Kosovo connaît des difficultés en termes d'emploi. Je me suis permis de l'inviter afin de lui présenter le délibératif de la Ville de Genève et je le remercie d'être venu. (*Applaudissements.*) Nous reprenons nos débats et je passe la parole à M^{me} Brigitte Studer.

M^{me} Brigitte Studer (EàG). Merci, Monsieur le président. Nous avons présenté cet ensemble de quatre motions sur la base d'un travail d'élaboration mené à plusieurs, tout particulièrement avec mon collègue M. Gisselbaek et M. Gaberell. Nous partageons un constat d'insatisfaction: alors que le nombre d'utilisateurs et d'utilisatrices du réseau de voies cyclables est toujours plus grand, celui-ci n'est pas cohérent et la sécurité n'est pas garantie, pour ne citer que ces deux aspects. Nous avons présenté ces quatre motions avec une liste de revendications, afin de permettre un pas en avant, d'exprimer une volonté politique pour investir les moyens nécessaires de la réaliser, d'intensifier la collaboration entre la Ville et le Canton.

Ces motions ont été travaillées à la commission de l'aménagement et de l'environnement et je voudrais encore remercier le rapporteur qui a rendu son rapport après son départ du Conseil municipal, ce qui nous permet aujourd'hui le traitement de ces objets. J'ai cependant regretté que ne figure pas en annexe de ce rapport très synthétique la Stratégie de mise en œuvre des aménagements cyclables, document de référence qui a en effet joué un rôle clé dans notre travail.

Les services nous l'avaient présenté avant son aboutissement et il avait été mis à notre disposition à sa publication; nous en avons pris connaissance et un nouvel échange a eu lieu sur cette base. Il est donc dommage que vous n'ayez pas pu en disposer, chers collègues, en vue de la discussion que nous aurons aujourd'hui. Ce document devrait figurer en annexe du rapport dans sa version numérique; je demande ici que cela soit fait, afin qu'il puisse être un outil largement partagé et accessible à tout le monde.

Le travail en commission a peut-être déjà été un premier succès. On n'a pas cette impression après avoir entendu mes deux préopinants, mais les débats ont eu lieu dans une atmosphère constructive et sereine. Pour Ensemble à gauche, ne le cachons pas, ces motions ont tout d'abord été utiles dans le dialogue que nous avons avec notre magistrat: n'étant pas satisfait par ses réalisations par petits bouts, en fonction des opportunités et selon le calendrier des chantiers en cours, notre groupe tient pour évident qu'il faut passer à la vitesse supérieure, si on vise un réseau cohérent assurant la sécurité, mettre des priorités politiques et les moyens correspondants. Aujourd'hui, seuls 26 km sur 72 – pas même la moitié; et encore, une partie est en zone 30 km/h – sont réalisés, 17 km le sont partiellement et 19 km ne sont pas aménagés du tout. Ces motions ont déjà favorisé l'élaboration de cette stratégie, que je vous invite à consulter.

Ce n'est pas le lieu ici pour entrer dans le détail de telle discontinuité ou tel point noir du réseau. Vous le savez, les situations problématiques restent très nombreuses. Aujourd'hui, l'important est d'agir pour que leur nombre diminue et qu'elles disparaissent. Ce document stratégique comporte notamment une analyse et une évaluation des mesures pouvant être prises à différents niveaux, comme une action sur les gabarits de chaussée, les voies de circulation, les trottoirs, les places de stationnement, avec des cartes indiquant les différents scénarios envisageables dans chaque rue, aucune de ces mesures prise seule ne permettant de résoudre l'ensemble. Un état des lieux a donc été effectué; il importe de passer à la réalisation.

Ne l'oublions pas: la base légale pour une politique cohérente existe. Tout d'abord avec le vote suisse du 23 septembre 2018, mais aussi au niveau cantonal, avec la loi sur la mobilité douce, le Plan directeur cantonal de la mobilité douce et la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée. Le moment est marqué par une ouverture plus grande du Canton, ce qui est essentiel puisque la Ville ne peut que proposer des modifications et qu'elle a besoin de l'autorisation de l'Etat pour les concrétiser.

Ensemble à gauche vous invite à accepter ce lot de quatre motions, afin d'exprimer la volonté politique en faveur d'une amélioration claire et rapide pour la réalisation d'un ensemble plus systématique, ce qui permettra qu'un calendrier et un budget pour les futures réalisations nous soient présentés.

M. Olivier Gurtner (S). Je commencerai par une évidence. Le vélo est non polluant, silencieux, sportif et économe en place. Mais aujourd'hui, la réalité est sombre: l'initiative IN 144 pour la mobilité douce reste inappliquée et, depuis 2000, les accidents affectant des vélos sont en augmentation de 27%, alors que sur la même période les accidents liés aux voitures ont baissé de 34%.

En ville de Genève, 9% des pistes uniquement sont en site propre et de nombreux points noirs, très dangereux, subsistent. Imaginez un cycliste dans les Rues-Basses, coincé entre un tram et un camion. Je précise à l'endroit de ceux qui voudraient dénoncer cette attitude que la présence des cyclistes dans les Rues-Basses a été confirmée et consacrée par le Tribunal fédéral. Imaginez aussi, en rentrant hier soir, que j'ai trouvé devant la gare Cornavin le tram 14, le tram 15, le tram 18, les rails du tram, cinq taxis, douze voitures, les bus 1, 3, 5, 8, F, V et Z. Imaginez les places de livraison à profusion et des dizaines de places pour se garer... Ah non, pardon, je me suis trompé: en fait, c'étaient des bandes cyclables, devenues des places de livraison par un formidable tour de passe-passe dans toute la ville.

Nous faisons face à des défis immenses, pour nous mais surtout pour les générations futures: le réchauffement climatique, le bruit en ville, les problèmes de sédentarité, le centre-ville bloqué, la pollution démultipliée. Il nous faut vraiment agir, mais certains préfèrent fermer les yeux, avancer des théories bidons, invoquer l'économie pour ne pas protéger l'environnement, qualifier tous les vélos de cyclo-terroristes et d'assassins. D'autres encore affirment que la voiture est le bastion de la liberté individuelle, consacrée par la Déclaration universelle des droits de l'Homme et du Citoyen – et de l'Automobiliste –, par la Convention européenne des droits de l'Homme, par la Charte interaméricaine des droits de l'Homme, bref la mobilité version années 1980, ou version XIX^e siècle, ou version Age de pierre. (*Rires.*) Aujourd'hui, nous avons de réelles possibilités pour affronter sérieusement ces défis. En Ville de Genève, nous avons reçu le rapport sur les quatre motions évoquées sur les pistes cyclables, les parkings cyclables, le repérage des points noirs, la mise en place de réseaux et, enfin, l'installation de pistes cyclables en cas de travaux. Elles ont été discutées, présentées, travaillées, amendées durant six séances. Tellement discutées qu'on a un rapport de majorité, un rapport de minorité et on aurait même dû avoir un rapport oral de minorité.

Au Canton, les déclarations du conseiller d'Etat responsable des infrastructures sont très encourageantes et donnent une bonne raison d'espérer. Autant dire qu'elles contrastent superbement avec les décisions de son prédécesseur. Au Canton toujours, la voie verte est un vrai succès, tant et si bien qu'on a fini par oublier le terme «coulée verte»; c'est tant mieux. (*Rires.*) En Suisse, le 23 septembre 2018, nous avons inscrit le vélo dans la Constitution fédérale par un score très fort: 73,4% au niveau national et plus de 83% au niveau cantonal. C'est donc le moment d'agir à tous les niveaux, fédéral bien sûr, cantonal, mais surtout ici, pour

commencer, au niveau communal. Car la vérité, malgré l'avis de certains, est que le vélo, les transports publics et professionnels, les piétons, c'est l'avenir.

Je résume la position du Parti socialiste: pour des itinéraires sûrs, des pistes cyclables plutôt que des bandes, un réseau cohérent et des voies continues, davantage de parkings sûrs pour les vélos, notamment à proximité des gares CEVA, enfin la sensibilisation des cyclistes vis-à-vis des piétons. Nous vous invitons, Mesdames et Messieurs, à donner un grand coup de pédale, à voter oui à ces quatre motions afin de donner un message politique fort et concret en faveur de l'environnement, de la santé, du bien-être, de la qualité de l'air et de la qualité de la vie. Et je terminerai, Monsieur le président, ou plutôt Madame la vice-présidente, pour avoir entendu un élu du Mouvement citoyens genevois dire «laissez-nous vivre», en lui répondant: laissez vivre les futures générations! Merci. (*Applaudissements.*)

(La présidence est momentanément assurée par M^{me} Martine Sumi, deuxième vice-présidente.)

M^{me} Danièle Magnin (MCG). Mais de quel sens du théâtre vient de faire preuve mon préopinant! Il a donné très largement dans le pathos et je voudrais signaler d'emblée que ses critiques sur la pollution devraient porter sur la navigation aérienne et maritime, parce que ces aéronefs, ces bateaux, ces cargos sont abreuvés avec un carburant sale. C'est cela qui pollue l'air de toute la planète, pas le fait que des automobilistes genevois se rendent seuls ou à plusieurs dans le lieu de leur choix. Il ne faut pas tout mélanger. La deuxième source de pollution est le chauffage. Les automobiles viennent bien après. C'est vraiment lamentable d'essayer de toujours détruire la circulation individuelle motorisée, qu'elle soit à deux ou quatre roues.

J'en viens maintenant aux textes des motions, pour relever que les Verts et leurs alliés politiques déposent parfois des motions en rafale, histoire d'avoir plus d'impact. Non seulement cela, mais ils le font fréquemment lorsqu'ils s'attaquent – comme c'est le cas en ce moment – à la fermeture d'un petit bout de rue ici ou là. Le dernier petit bout de rue dont on a demandé la disparition est la portion de la rue Prévoist-Martin qui longe la place des Augustins, de telle sorte qu'on ne pourra plus se rendre du boulevard du Pont-d'Arve à la rue de la Colline. Il faudra faire toutes sortes de zigzags. Si on craint la pollution, c'est exactement ce qu'il ne faut pas faire.

La motion M-1223 s'intitule «Circulation à vélo: un coup de peinture ne suffit pas! Pour des parcours en site propre, sécurisés et continus». Pourquoi pas, s'il y a la place. Seulement, il n'y a pas la place. Certes, il faut faire des efforts

mais essayer d'en mettre partout ne fonctionnera pas, je suis navrée. Il y a probablement d'autres solutions que de rajouter tout simplement des bandes ou pistes cyclables dans nos rues.

«Encourageons la pratique du vélo en ville!» Mais il y a des tas de gens qui ne veulent pas faire de vélo en ville parce que c'est dangereux. Est-ce que vous voulez supprimer les bus, les trams, les camions, soit les véhicules qui causent le plus d'accidents? Tout à l'heure, vous parliez des vélos dans les Rues-Basses; ils sont très mignons, il n'y a pas de souci, mais c'est un peu à eux de faire attention, parce que les transports publics ont la priorité comme chacun sait ou devrait savoir.

La motion M-1225 concerne «les points noirs piétons et vélo en ville». J'ai envie de vous citer le cas d'une médecin de l'Office médico-pédagogique qui, se rendant à vélo d'un lieu à un autre de cette institution, pour consulter ses petits patients, s'est fait shooter par un piéton! C'est assez rare, mais piste cyclable, bande cyclable, voie de bus pour les deux-roues ou pas, les accidents arrivent, quoi qu'il en soit. Le sommet est de vouloir faire aller les vélos en sens inverse, alors qu'on ne s'y attend pas, qu'on n'y pense pas, qu'on n'a pas le réflexe face à un vélo qui surgit en face de soi. On risque un choc frontal et mortel. Quant à utiliser les places de stationnement pour y mettre le trottoir, les vélos, puis les voitures, c'est aussi d'une dangerosité incroyable et cela fait perdre une place folle. Je ne suis pas persuadée de l'utilité de la chose.

Au Mouvement citoyens genevois, nous ne sommes pas forcément opposés à la possibilité facilitée de tourner à droite pour les cyclistes. Mais ils mettent déjà une pagaille épouvantable à tous les carrefours. On peut faire l'essai de voir si leur permettre de tourner à droite au feu rouge aidera la circulation ou non. «Recenser les points noirs piétons et vélos en ville de Genève»? Je crois que tout le monde les connaît. Pour les recenser, il suffit de traverser la ville quelques fois dans la semaine pour voir où ils sont, sauf, bien entendu, lorsqu'ils sont organisés pour bloquer toute la ville le vendredi soir. Cela n'a pas été apprécié par une grande partie de la population.

En dehors de ce recensement, il est question de négocier avec l'Etat. Comme vous le savez, c'est le Canton, pas la Ville, qui décide de la signalisation des rues. Je pense que le département des constructions et de l'aménagement fait déjà son travail à ce sujet et cela m'étonnerait qu'on puisse y ajouter quelque chose.

Je vous signale que le Mouvement citoyens genevois a refusé toutes les motions et vous invite à poursuivre dans ce sens.

M. Jean-Luc von Arx (DC). Après tout cela, on a envie d'entendre des choses plus constructives. (*Rires et applaudissements.*) Pour être plus constructif et moins anecdotique, j'ai noté une parole de M. Sormanni – vous lui transmettez,

Monsieur le président – que j’ai trouvée intéressante: «Il faut piquer le cocotier.» Alors nous allons le secouer, ce cocotier.

Il est temps d’appliquer la loi et le Parti démocrate-chrétien reviendra ce soir avec différentes propositions d’investissement car nous pensons qu’il est temps de passer la deuxième vitesse. Cela ne signifie pas déclarer la guerre des transports, ni s’attaquer aux automobilistes ou aux scootéristes, mais donner les moyens aux vélos de disposer d’un lieu sécurisé. Vous l’avez bien compris, Mesdames et Messieurs, nous ne le répéterons pas vingt-cinq fois. Là-dessus, les quatre motions présentées ce soir ont pratiquement fait l’unanimité. Et la motion M-1225, qui veut recenser les points noirs, ne concerne pas le Canton, comme certains le disent, mais bien la Ville et le Canton; en Ville, M. Pagani pourra vous le dire, il travaille sans cesse avec le Canton. Il y a un programme établi pour avancer dans ce domaine car, depuis l’acception de l’initiative IN 144, rien ne s’est passé, ou très peu, pas plus que depuis la loi sur la mobilité douce. On ne peut pas dire non plus que rien n’a été fait; je pense que le Canton a tenté quelque chose dans une certaine mesure mais, maintenant, on ne peut plus rester dans cet état d’esprit qui consiste à laisser pourrir la situation, avec entre autres les pistes cyclables pas terminées. Maintenant, on veut investir, on veut vraiment réaliser quelque chose.

Pour les automobilistes, c’est une chance que des gens prennent le vélo. Non seulement cela fait moins de voitures qui circulent sur l’asphalte, mais cela leur permet d’aller plus vite du point A au point B. La plupart des gens font entre 2,5 km et 5 km par jour pour aller sur leur lieu de travail. Il est donc tout à fait sensé et normal d’imaginer des solutions. Les jeunes sont de plus en plus sensibilisés au vélo; il y en a qui ne passent même pas le permis de conduire, parce qu’ils n’en ont pas besoin ou qu’ils n’ont pas les moyens d’investir dans la voiture. C’est un changement de génération, Mesdames et Messieurs, avec l’envie de vivre dans un univers différent. Faisons de la place à tout le monde, c’est possible. Le but n’est pas du tout de sanctionner les gens qui veulent utiliser leur voiture; vous continuerez de le faire. J’en ai une moi-même et je continuerai de l’utiliser. Toutefois, lorsqu’on habite en ville, il est normal de moins y recourir. Chacun de vous a reçu un abonnement aux transports publics, que vous utilisez la plupart du temps; c’est aussi une volonté de vous faire découvrir un moyen de transport différent. Le vélo en est un, qu’on peut connaître et reconnaître. Et c’est à nous d’appuyer cela.

Le Parti démocrate-chrétien soutiendra les différentes motions. La seule qui a généré un peu d’abstention de notre part est la motion M-1226 qui utilise les voitures stationnées pour sécuriser les pistes cyclables. Je pense qu’elle nécessite un travail plus approfondi mais, dans l’ensemble, je vous enjoins de voter pour ces motions, qui représentent un pas en avant dans l’application des lois que nous avons approuvées et que le peuple a approuvées. (*Applaudissements.*)

M^{me} Delphine Wuest (Ve). Mesdames et Messieurs, j'aimerais vous proposer de rêver et vous parler d'une expression: «changer de paradigme». Mon collègue Vert aime beaucoup l'utiliser; cela veut dire changer de point de vue, de lunettes. M. Dal Busco en a parlé aussi en évoquant notamment les nouvelles générations qui ne passent plus leur permis. Il le dit lui-même: il faut changer notre manière de penser. On pourrait aller beaucoup plus loin et suivre cette volonté que nous, les Verts, partageons avec le PDC, le nouveau «parti des cyclistes», peut-être. Comme on le lit à la page 4 du rapport, plus de 50% des citoyens se déplacent de manière douce, à pied ou à vélo. Ces chiffres datent de 2010, il y a huit ans déjà; j'imagine qu'ils ont encore augmenté. On devrait légitimement pouvoir demander d'inverser la donne: les rues aux piétons et aux vélos d'abord et, ensuite, s'il reste un peu de place, on la concède aux voitures, ou pas, comme c'est le cas pour les vélos actuellement.

Revenons à ces quatre motions. Comme cela a été dit, elles font l'objet d'un large consensus pour pacifier la cohabitation entre les différents modes de transport et sécuriser les cyclistes. Sur ce dernier point, on est assez d'accord sur la possibilité de tourner à droite au feu rouge pour les cyclistes. Personne ne conteste ce genre de mesure.

Sur la question des sens inversés, je réponds à M^{me} Magnin: c'est dangereux, oui, mais la signalisation des routes est mouvante. Par exemple, on a créé des ronds-points; avant, il n'y en avait pas. Les vieux allaient dans le mauvais sens et, au bout d'un moment, ils ont repéré le changement de signalisation et ils se sont mis à jour, ce qui a évité les accidents. Là, c'est pareil. Tout usager de la route est censé se tenir au courant des nouvelles signalisations et les respecter. Quand il y a une piste cyclable en sens inverse, c'est très pratique pour les vélos et assez sécurisant, normalement, si cela est bien aménagé. Il suffit de respecter le dispositif pour en réduire la dangerosité.

La motion M-1226 a suscité le plus de débat. Elle demandait, lors de la pose de phonoabsorbant, de décaler les voitures garées, de façon à créer un couloir. M^{me} Richard a dit que c'était hyper-dangereux parce que les gens ouvrent leur portière sans regarder et – paf – on se la prend à vélo. Mais je vous propose de faire des probabilités: lorsqu'on ouvre une portière sur la route, je peux me la prendre si je roule à vélo, je tombe et après je me fais écraser. Si je suis dans le couloir, je prends la portière et je tombe. L'un dans l'autre, je préfère... Il y a cependant une solution toute simple pour éviter cela: faire un couloir assez large pour permettre d'ouvrir une portière et de passer à vélo. Il fallait y penser. L'autre solution est d'éduquer sa femme pour ouvrir la portière à ses enfants... (*Exclamation.*) Ah, je réponds à la proposition: on m'a dit que les dames ouvraient la portière à leurs enfants côté trottoir. Il suffit juste de dire aux gens que, s'ils ouvrent côté trottoir ou piste cyclable, il peut y avoir des vélos. Il faut donc faire attention pour eux, mais aussi pour soi. Ainsi on évite le choc. Cette solution de

piste cyclable entre le trottoir et des voitures garées est vraiment plus sûre, plus sécurisante pour nous. Un couloir assez large, c'est assez simple à comprendre.

J'en viens à mon amendement, qui répond au problème relevé en page 7 du rapport, à savoir les bandes cyclables discontinues, posées là d'un coup de pinceau, ce qui fait que les voitures mordent souvent dessus, ce qui est dangereux pour les vélos. Il s'agit de les alerter par une bande sonore, afin qu'elles reviennent tout de suite du bon côté de leur piste.

Projet d'amendement

Ajout d'une quatrième invite à la motion M-1226:

«– pour tous les endroits qui resteraient en système «bande cyclable», de les passer systématiquement en «bandes sonores» continues».

Des bandes continues permettraient d'éviter que les voitures puissent aller de notre côté sur la piste cyclable. (*Remarque de M^{me} Michèle Roulet.*) Excusez-moi, Madame Roulet, mais je vous entends lorsque vous faites des petits bruits derrière moi et ce n'est pas très agréable. Voilà, mon amendement vise à faire en sorte que chacun respecte son couloir. Les Verts l'approuveront, ainsi que les motions dans leur globalité.

M. Daniel Sormanni (MCG). On est en plein délire cycliste et cyclo-terroriste. (*Remarques. Applaudissements.*) Que ça vous déplaie ou pas, c'est comme ça. L'espace disponible dans les rues n'est pas extensible, à moins que vous ne souhaitiez démolir des immeubles, Mesdames et Messieurs. Ce n'est pas possible. Ce que vous demandez à travers ces quatre motions, auxquelles nous dirons non, c'est exclure les voitures de la ville de Genève. Mais vous n'osez pas le dire frontalement, alors vous le dites par la bande. Il faut savoir raison garder. Oui aux pistes cyclables, mais pas au détriment des autres axes de circulation.

Je vous rappelle que la loi prévoit le libre choix du mode de transport; nous devons nous y conformer. Si vous voulez violer la loi, allez-y allègrement mais nous nous y opposerons! Vous dites qu'il n'y a qu'à supprimer des places de parc; mais je vous rappelle qu'une autre loi prévoit la compensation intégrale des places supprimées. Mais vous ne voulez pas la respecter, la Ville ne la respecte pas et d'ailleurs M. Pagani ne la respecte pas dans beaucoup de cas. Il ne s'en soucie pas: «Je décide de supprimer des places de parc, je les compense dans des parkings imaginaires ou privés qui ne sont pas accessibles au public... Pas de problème, je pense que je respecte la loi.» Eh bien, non! Ce n'est pas ainsi que ça se passe et nous nous y opposerons de manière énergique.

Vous êtes à côté de la réalité des choses. La population a approuvé un changement dans la Constitution fédérale, pas la création de pistes cyclables matériellement. Elle a soutenu un principe constitutionnel, qui n'a rien à voir avec la position que vous défendez aujourd'hui. Quand c'est possible, faisons des pistes cyclables. Mais quand ça ne l'est pas, il faut faire autrement.

Il faut aussi faire en sorte que les cyclistes – contrairement à ce que certains disent ici – respectent la loi sur la circulation routière. La plupart du temps, ils brûlent les feux rouges, ils passent sur les trottoirs et les passages piétons à toute vitesse mais la Ville ne prévoit aucune sanction. Vous transmettez à M. Barazzone, Monsieur le président, qu'il ne fait rien à ce sujet. Les agents municipaux ne sont pas mobilisés pour sanctionner ces cyclo-terroristes. Il y en a marre, de ces cyclo-terroristes! On ne réglera rien avec l'affrontement que vous créez ici.

Je regrette que le Parti démocrate-chrétien, parce qu'il a un ministre des transports, s'aligne la main sur le pli du pantalon sur cette politique irréaliste et irréalisable. Vous allez condamner l'économie, en empêchant les voitures et les camionnettes de circuler. Tout à l'heure, M. Gurtner, je crois, a dit qu'il y avait trop de places de livraison en ville, laissez-moi rire: il n'y en a pratiquement plus aucune! Ceux qui doivent faire des livraisons n'y arrivent pas, ils se garent en double file et se font gauler par la police municipale ou la Fondation des parkings! Vous savez, les femmes et les hommes en rouge! C'est cela que vous voulez? Vous voulez désertifier la ville de Genève! Arrêtez avec ce terrorisme cycliste! Nous nous opposerons à ces quatre motions – même si elles passeront parce que le Parti démocrate-chrétien les soutiendra – et nous mettrons tout en œuvre pour freiner cette façon de faire, afin que la ville de Genève puisse continuer à vivre et à avoir une économie florissante! Merci de m'avoir écouté; j'ai dit. (*Applaudissements.*)

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Le bureau a décidé de clore la liste... et M. Haas a juste réussi à s'inscrire. (*Commentaires.*) La parole est à M. Pierre Gauthier.

M. Pierre Gauthier (HP). Je vous remercie, Monsieur le président. Je crois qu'il faut résumer la situation pour les personnes qui ont encore la gentillesse de nous écouter. Ces quatre motions demandent des choses relativement simples: la réalisation d'un réseau cyclable cohérent et sécurisé, l'augmentation des places de parc pour vélos, la mise en place d'innovations de circulation, comme le tourner à droite au feu rouge pour les vélos, le recensement des points noirs cyclistes, la coordination des actions de la Ville avec celles du Canton, l'installation de

pistes cyclables plutôt que de voies cyclables et, éventuellement, le placement de celles-ci entre les voitures garées et le trottoir – ce qui ne me semble pas une très bonne idée, personnellement, mais enfin...

A celles et ceux qui en appellent généralement au peuple, à la démocratie, à la démocratie directe, j'indique que ces motions, en un mot, ne demandent qu'une chose, soit le respect des votes populaires, je dirais même des plébiscites, rencontrés par l'initiative IN 144 sur la mobilité douce et, plus récemment, par l'initiative constitutionnelle approuvée par les trois quarts des votants à la fin septembre.

Ces quatre textes ne sont que des motions, pas des décisions. Elles n'ont pas force de loi, elles invitent le Conseil administratif à agir pour donner la place qui lui revient à la mobilité dite douce.

Enfin, la guerre entre vélos et autos est du passé. C'est terminé, cela n'existe plus. Chacun sait – et chacun devrait avoir l'honnêteté de le dire et de s'en rendre compte – que les travailleurs et travailleuses qui viennent à Genève sont des utilisateurs multimodaux: parfois ils vont en voiture de leur domicile jusqu'à un P+R, parfois ils viennent de leur domicile à la gare pour prendre le train, et une grande partie d'entre eux utilisent le vélo pour la dernière partie du trajet, entre le parking ou la gare et leur lieu de travail. Il faut donc arrêter de dire qu'il n'y a que des utilisateurs exclusifs du vélo, des transports publics ou de l'automobile. Tout cela est faux. Il faut que chacun des modes de transport puisse avoir sa place et toute la place qui lui revient.

L'histoire et l'architecture nous le disent: il est évident que la ville d'aujourd'hui n'est pas adaptée au trafic individuel motorisé extensif. C'est tout simple et évident. On ne circule plus entre 16 h 30 et 18 h 30. Cela veut bien dire que le réseau automobile est totalement saturé et que la voiture individuelle n'est pas la mieux adaptée au transport urbain. Je ne comprends pas que les gens – en tout cas, certains de nos préopinants – ne l'aient pas encore compris. La seule solution à la mobilité urbaine passe par une complémentarité des transports publics, si possible beaucoup plus modulaires que ceux qui existent maintenant, et la mobilité dite douce, soit les utilisations possibles du vélo, de la trottinette et d'un tas d'autres choses.

J'ai entendu beaucoup de personnes arguer du libre choix du mode de transport. C'est un principe constitutionnel, c'est vrai, mais peut-il être invoqué en permanence pour promouvoir le seul usage de la voiture individuelle? C'est absolument absurde: la liberté n'a de sens que si on a les moyens de l'exercer. Or, les usagers du vélo – dont je suis, en ville, à côté de la voiture et du train – n'ont pas les moyens d'exercer leur libre choix de circuler à vélo. Ce principe n'est donc pas respecté quand il s'agit des cyclistes. Il n'est pas envisageable que les automobilistes puissent seuls jouir du libre choix de leur mode de transport, à l'exclusion des autres modes. D'un point de vue rationaliste, disons, imaginons

que nous mettons en œuvre la stricte égalité. J'ai lu le rapport: 52% des déplacements se font à pied ou à vélo en ville. Faut-il attribuer 52% de la voirie à ceux-là et réduire les autres à 48%? Cela devrait faire réfléchir les défenseurs à tout crin de l'automobile.

Il importe de mettre les choses au clair. Je suis de ceux qui pensent que la cohabitation des vélos et des piétons sur les trottoirs est absolument inadmissible. C'est dangereux et je pense notamment aux personnes âgées et aux très jeunes enfants, qui sont les premières victimes de ce système. Cette cohabitation est un oreiller de paresse, qui exclut de fait la mobilité douce de la voirie et, à terme, risque d'exclure le piéton du trottoir. Il faut bien se dire que cela n'est plus possible et ces motions sont intéressantes parce qu'elles ouvrent la voie à une véritable possibilité d'utiliser en sécurité son vélo en ville, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui.

Enfin, je terminerai par une évidence. Il n'est pas acceptable qu'une poignée de cyclistes laissent croire que la majorité des utilisateurs du vélo sont des terroristes. D'abord le terme me semble un tout petit peu abusif... Ce n'est pas parce qu'il y a des chauffards automobiles qui roulent à 200 km/h sur l'autoroute que tous les automobilistes sont des chauffards. Ce n'est pas parce qu'il y a quelques personnes qui ne respectent pas les règles de circulation à vélo que l'ensemble des cyclistes sont des terroristes.

Le président. Monsieur Gauthier, il vous faut conclure.

M. Pierre Gauthier. Je conclus. Les promoteurs de la mobilité douce ont un travail gigantesque à effectuer pour faire respecter par les utilisateurs du vélo les règles de circulation qui doivent s'appliquer à tous et toutes sans distinction.

M. Alfonso Gomez (Ve). Pour rebondir sur ce qui vient d'être dit, le terme «cyclo-terroriste» a été utilisé pour la première fois par M. Maudet pour décrire ceux qui ne respectaient pas les règles. Il a ensuite été popularisé et repris, encore aujourd'hui régulièrement, avec toutes les incidences que cela a. C'est pour le moins exagéré quand on sait ce que signifie être un terroriste, et surtout lorsqu'on voit le travail accompli par les organisations de cyclistes.

Mobilité piétonne et Pro Vélo ont travaillé ensemble sur la problématique des zones mixtes, où on met les vélos et les piétons ensemble. Comme vous pouvez le vérifier sur son site Internet, Pro Vélo a protesté à plusieurs reprises contre ces axes de circulation où l'on ne place pas les piétons et les vélos en site propre respectif. Dans ce cas-là, on met en danger le plus faible, en l'occurrence le piéton. M. Gauthier avait raison de le dire. Moi qui suis président de Pro Vélo,

je le répète: nous sommes absolument opposés aux zones mixtes et c'est pourquoi nous demandons des sites propres pour le vélo. C'est ce que demandent ces motions. Alors ceux qui s'y opposent et qui utilisent des mots d'un autre âge – «cyclo-terroriste», pour le dire clairement – devraient les approuver, pour donner aux vélos les moyens de circuler en site propre. Et, oui, vous pouvez amender ces textes, Mesdames et Messieurs.

Pourquoi les vélos vont-ils parfois sur les trottoirs? Parce qu'eux-mêmes sont en danger, faute de site propre, lorsqu'ils se retrouvent le plus faible dans la circulation. Pour se protéger, certains montent sur les trottoirs. En ce qui concerne les vélos rapides, Pro Vélo dit clairement qu'ils ne doivent pas emprunter les zones mixtes, qu'ils n'y sont pas autorisés et qu'ils doivent couper leur moteur. C'est pourquoi nous demandons justement des sites propres. Certains s'y opposent au nom du fait que les cyclistes auraient dans leurs gènes je ne sais quelle tendance assassine, mais il faut construire des lieux qui leur sont réservés et Pro Vélo, avec la police, mène régulièrement des actions de sensibilisation sur le respect des trottoirs et des piétons. Nous organisons régulièrement des réunions avec les seniors. Voilà le travail fait! Il faut aussi donner la possibilité aux organisations qui travaillent en faveur des vélos et aux cyclistes de circuler en sécurité. C'est le mot clé de ces motions, à savoir créer aujourd'hui les conditions que la population demande. On a parlé de l'initiative IN 144, on a parlé de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, ainsi que de la votation fédérale sur le vélo. La population a vraiment la volonté que la mobilité douce soit utilisée dans les villes. Ces motions demandent justement que soient donnés les moyens de cette sécurisation.

On nous dit en plus que les voitures ne participent pas à la pollution. Là, c'est du délire total! Regardez sur n'importe quel site: la principale cause des particules fines et des particules en suspension ou *particulate matter* (PM) qui créent des problèmes cardiovasculaires, ce sont les moyens de transport.

M. Daniel Sormanni (MCG). C'est faux!

Le président. S'il vous plaît!

M. Alfonso Gomez. Mais non, c'est vrai! Au lieu de rester sur votre XIX^e siècle au niveau de la mobilité, favorisez et accompagnez ce transfert! Aujourd'hui, 50% des déplacements en ville font moins de 5 km. Il faut faciliter ces déplacements sur de courtes distances, il faut que les piétons n'attendent pas des heures aux arrêts et aux feux. Au bord du lac, on attend deux minutes pour accéder au Jardin anglais, ce n'est pas possible! Il faut favoriser la mobilité douce, surtout pour ces gens qui souhaitent y recourir pour des raisons de santé: nous l'avons vu hier, plus

de 400 médecins ont signé une pétition! Mais le Mouvement citoyens genevois sait beaucoup mieux que les médecins et les spécialistes ce qui est bon pour la population. (*Cris de M. Daniel Sormanni. Le président tape sur son pupitre avec le marteau.*) C'est bien... Monsieur le président? (*Brouhaha.*)

Le président. Oui, je suis aux aguets! (*Rires.*)

M. Alfonso Gomez. On n'a pas l'impression, franchement, à entendre les cris du Mouvement citoyens genevois quand l'argumentation ne leur convient pas. Vous devriez peut-être mettre un peu d'ordre.

Le président. J'essaie de dépassionner ce débat passionnant. De manière générale, Mesdames et Messieurs, j'aimerais bien que vous n'interveniez pas comme M. Sormanni le fait depuis quelques minutes. On peut comprendre son courroux et ses positions, mais s'il vous plaît... Il est 21 h 50, il vous reste à peu près une heure à tenir. Tenons ce temps de manière aimable. Je vous repasse la parole, Monsieur Gomez.

M. Alfonso Gomez. Je partage votre avis, Monsieur le président. En 2015, contrairement à ce qui figurait dans le rapport sur la pétition P-378 A que nous avons traité hier, le taux de gens qui utilisent des moyens de mobilité douce pour se déplacer n'est pas de 12%, mais de 6%. J'en ai encore eu la confirmation du département. Il y a une claire volonté d'augmenter ce pourcentage.

Le seul point qui semble chagriner certains ici, c'est la motion M-1226 qui évoque l'inversion des places de parc et des voies cyclables. Je tiens à les rassurer. D'abord, il y a des essais et certaines pistes cyclables fonctionnent déjà ainsi dans notre ville, par exemple au quai Charles-Page, de manière très satisfaisante. J'entends bien que tout à coup, par mégarde, un automobiliste peut ouvrir sa portière et oublier qu'il y a une piste cyclable. Mais il y a de petites barrières de côté qui empêchent une ouverture imprévue de portière. C'est très simple, ce n'est pas cher du tout. C'est ce que nous souhaitons et cela sécurise les pistes cyclables.

Le président. Monsieur Gomez, il vous faut conclure.

M. Alfonso Gomez. Ouf! C'est dommage, parce que j'ai tellement à dire sur la question, comme vous le savez.

Le président. Oui, je suis le premier à le regretter.

M. Alfonso Gomez. Pour terminer, puisque vous m'y invitez, Monsieur le président, je relève qu'il faut une ambition forte, telle que la population l'a exprimée et comme elle semble enfin se dégager dans ce Conseil municipal. Nous le saluons sérieusement, ainsi que la nouvelle politique du département cantonal, qui nous change beaucoup de ce qui préexistait. Cette ambition forte doit se traduire d'une manière concrète aujourd'hui – j'y reviendrai certainement plus en détail lors du traitement des autres objets urgents – par l'acceptation de ces quatre motions ainsi que de l'amendement présenté par M^{me} Wuest tout à l'heure. C'est ce que nous proposons chez les Verts. J'invite l'ensemble de ce plénum à faire preuve de perspective et à soutenir ces quatre motions en faveur du vélo.

M. Pierre Scherb (UDC). J'aimerais d'abord remercier M^{mes} Richard et Magnin qui ont exprimé de manière précise les dangers liés au vote de ces quatre motions. Vous l'aurez compris, Mesdames et Messieurs, l'Union démocratique du centre les refusera, comme en commission.

M. Gurtner a dit que les accidents impliquant des cyclistes sont en augmentation, mais qui s'en étonne avec la manière dont ils circulent? Moi-même, j'ai proposé de créer plus de pistes cyclables. Les gens auxquels je l'ai dit ont éclaté de rire, affirmant que cela ne servirait à rien. Qu'observent-ils? Malgré des pistes cyclables existantes, les cyclistes restent sur la route. Pour empêcher les accidents de cyclistes, il faut d'abord les obliger à porter un casque, à passer un permis de circulation, à immatriculer les vélos, à respecter les règles de circulation, à apprendre le respect des piétons. Vous transmettez à M. Gomez, Monsieur le président, que Pro Vélo aurait de quoi faire, mais qu'on ne voit rien venir.

Autre remarque à transmettre à M. von Arx, Monsieur le président: il a dit que les automobilistes devraient être contents qu'il y ait plus de cyclistes, parce que cela signifie moins de voitures sur les routes. Je n'y crois pas. Ou alors de façon marginale. Cela signifie surtout moins de personnes dans les trams et les bus. Est-ce cela que nous voulons? Je ne crois pas. (*Rires.*)

Pour finir, l'Union démocratique du centre ne refusera pas seulement les quatre motions, mais aussi l'amendement des Verts.

M. Omar Azzabi (Ve). J'aimerais revenir à ce délire cyclo-terroriste mondial et prendre quelques exemples à travers la planète qui montrent que quelques villes luttent contre ce phénomène en construisant des pistes cyclables protégées.

9 septembre 2018: à Montréal, la maire Valérie Plante a promis un Réseau Express Vélo (REV). L'idée de base du REV est d'aménager des voies de pistes cyclables protégées sur plusieurs importantes artères afin d'assurer la fluidité et la sécurité de tous.

19 septembre 2018: à Paris, la piste cyclable de la rue de Rivoli continue de s'étendre. A terme, donc, cette voie à double sens de circulation réservée aux cyclistes et protégée des voitures courra sur près de 6 km.

2 octobre 2018: le Luxembourg adapte son réseau de pistes cyclables. Le projet prévoit de remplacer une centaine de kilomètres de pistes cyclables non protégées par de vrais espaces séparés de la chaussée.

3 octobre 2018: la ville de Philadelphie, aux Etats-Unis, vient d'obtenir un financement d'Etat pour de nouvelles voies cyclables protégées et permanentes sur South Street et Market Street.

Enfin, je reviens sur le nouvel article 88 de la Constitution fédérale, approuvé en votation le 23 septembre 2018. L'alinéa 1 dit: «La Confédération fixe les principes applicables aux réseaux de chemins et de sentiers pédestres et aux réseaux de voies cyclables.» Et l'alinéa 2 prévoit qu'«elle peut soutenir et coordonner les mesures prises par les cantons et par des tiers visant à aménager et entretenir ces réseaux et à fournir des informations sur ceux-ci (...)»

Mon propos est simple: servons-nous de l'aide de la Confédération, allons dans le sens des 80% de Genevois qui ont soutenu cet article et admettons qu'il faille une évolution naturelle vers laquelle nos parents, nous-mêmes et nos enfants devons aller le plus rapidement possible.

M^{me} Patricia Richard (LR). Je dois dire que j'ai entendu le summum de la bêtise aujourd'hui. (*Commentaires.*) Certes, j'ai donné l'exemple d'une jeune femme qui sort un bébé d'une voiture parce que les mamans allaitent souvent jusqu'à un certain âge maintenant, mais je rappelle que les femmes conduisent aussi, pour commencer, et que nous sommes sortis du Moyen Age.

Second point: j'ai déposé un amendement sur votre bureau, Monsieur le président.

Projet d'amendement

Ajout d'une quatrième invite à la motion M-1224:

«– de réintroduire les plaques d'immatriculation sur tous les vélos, format plaque jaune, avec assurance responsabilité civile, afin de sécuriser les piétons».

Pourquoi cet amendement? Nous avons assez dit ici que nous en avons marre de ces vélos sur les trottoirs! Nous vivons dans une ville qui compte de plus en plus de personnes âgées, qui ne sont pas en sécurité. Elles ont déjà suffisamment de peine à marcher, avec les trous dans les trottoirs de notre ville, dus au fait que M. Pagani n'arrive pas à suivre pour les réparer. Elles doivent faire attention où elles mettent les pieds; si elles font un écart pour éviter de s'y tordre la cheville, elles se prennent un vélo qui arrive. C'est inadmissible.

Nous en avons aussi ras le bol de ces cyclistes qui pensent qu'ils peuvent traverser les passages piétons tout en restant le cul sur leur selle! Stop! (*Applaudissements.*) Il faut savoir mettre pied à terre, descendre et traverser comme un piéton si l'on veut utiliser les passages piétons. M. Maudet l'a dit lors de la campagne pour le Conseil d'Etat et il avait entièrement raison: nous devons réintroduire les plaques d'immatriculation parce que, de même que sur une voiture, ça se fait flasher et amender. Il n'y a pas de raison que nous continuions à laisser des personnes violer la loi en toute impunité dans cette ville en permanence. Pour nous, c'est primordial.

Les voitures n'ont pas le choix: elles s'arrêtent, elles font de plus en plus attention. Nous avons des deux-roues motorisés de plus en plus dangereux et des vélos qui font tout et n'importe quoi. Des cyclistes respectueux, je n'en connais pas beaucoup. J'en connais – je ne dirai pas l'inverse; je suis mariée avec un cycliste respectueux – mais pas beaucoup. Et c'est le premier à en avoir marre de se faire insulter par les autres qui veulent passer au feu rouge parce que lui est tranquillement arrêté et qu'il les empêche de passer quand il est en tête de file. Cela suffit maintenant!

Dans le prix de ces plaques d'immatriculation, ce serait bien de prévoir un petit pourcentage pour les travaux sur les routes. Après tout, il n'y a pas de raison que ce soit toujours les mêmes qui paient. Les automobilistes paient pour les trains, pour les transports publics, pour les routes, pour les vélos... Stop! Vous voulez utiliser le vélo? Vous payez les infrastructures qui vont avec. Et pourquoi – pendant qu'on y est, parce que je peux aller très loin comme ça – on n'obligerait pas les vélos à des services, pour les contrôler, pour vérifier que les freins sont en ordre, qu'il y ait des phares? Parce que je commence aussi à en avoir marre de ça, et je ne suis pas la seule, de ces vélos qui circulent en pleine nuit sans la moindre lumière, avec des vêtements noirs, sans aucun réflecteur! Je suis cavalière: quand je monte à cheval, la nuit, mon cheval et moi sommes équipés de réflecteurs et de lumières. Comme ça, les véhicules nous voient. Il n'y a pas de raison que certaines personnes soient plus attentives que d'autres face à ceux qui se croient absolument tout permis.

Maintenant, on arrête, on éduque les cyclistes, on protège les piétons, spécialement les personnes âgées et les jeunes enfants, on cesse cette espèce de fuite en avant et on se respecte les uns les autres, merci! (*Applaudissements.*)

M. François Mireval (S). Monsieur le président, je souhaite que l'on revienne un petit instant sur des faits réels et avérés. Après tout, je suis scientifique. Je le ferai assez brièvement mais je pense que c'est de nature à requalifier le débat.

On a entendu beaucoup de choses ce soir et lors des sessions précédentes, par exemple l'idée que les vélos gênent les places de stationnement. A ce sujet, je rappelle que nous avons reçu une lettre de l'association des commerçants du centre commercial Planète Charmilles, lue lors de la première séance du 12 septembre 2018, qui s'inquiétaient de la fermeture de magasins dans ce centre commercial. Or, cette série de faillites ne peut pas être imputée au manque de places de parc, puisqu'il s'agissait d'un centre commercial. D'ailleurs, je suis surpris que l'amendement du Parti libéral-radical ne vise pas l'augmentation urgente des places de parc à Planète Charmilles puisque, visiblement, elles manquent cruellement pour les commerces qui s'y trouvent. Bon. Trêve de débats de ce genre.

J'invite les conseillers municipaux, en particulier ceux du Parti libéral-radical, du Mouvement citoyens genevois et de l'Union démocratique du centre, à parcourir un article paru dans le *Temps* le 15 septembre 2018. Il s'agit d'un reportage consacré au vélo, dans un pays qui a donné à ce mode de transport les moyens de se développer. Je veux parler du Danemark. J'en cite deux brefs extraits. Le directeur de la fédération cycliste danoise déclare: «Le patron d'un bureau d'avocats m'a une fois raconté ne pas disposer de places de parc automobiles à côté de son étude (...). Mon corps de métier est rationnel, m'a-t-il dit. Aucune raison de venir en voiture puisque c'est plus lent.» Autre déclaration du même, alors qu'on a beaucoup entendu les partis que j'ai mentionnés évoquer la faillite des commerces si les rues devenaient piétonnes ou cyclistes: «Lors de l'élargissement des pistes cyclables d'une artère commerçante du centre-ville, tous les magasins ont crié à la faillite. Pour finir, leur chiffre d'affaires a bondi. Les cyclistes achètent moins d'un coup mais ils s'arrêtent plus facilement que les automobilistes.» Monsieur le président, je vous prie de transmettre aux intéressés. C'est bon pour les affaires de rendre une rue piétonne et cyclable. C'est la réalité des faits dans ce pays qui a soutenu ce mode de transport.

Face aux faits avérés, prouvés, montrés, Mesdames et Messieurs du Parti libéral-radical, du Mouvement citoyens genevois et de l'Union démocratique du centre, assez de ces légendes urbaines que vous véhiculez – c'est le cas de le dire – dans vos discours! Je vous invite, au nom du Parti socialiste, à accepter ces motions.

M. Morten Gisselbaek (EàG). Monsieur le président, en tant qu'auteur de ces motions, j'aimerais que vous transmettiez à M^{me} Richard et aux personnes derrière moi que nous entendons leur détresse (*rires*) et que nous compatissons à cette douleur face à ce petchi insupportable qu'est la ville de Genève!

Nous entendons bien y mettre de l'ordre, parce que nous sommes aussi piétons, cyclistes et automobilistes.

Lorsque je prends ma voiture, je le regrette à chaque fois: pas à cause des cyclistes, mais parce qu'on ne peut pas circuler, qu'il y a trop de voitures en ville! Lorsque je suis piéton, je regrette qu'un vélo grille un feu rouge et me frôle sur un passage piéton, mais cela m'arrive aussi souvent à Champel que près du parc des Cromptes, par exemple. Ce n'est pas une spécificité de jeunes voyous, c'est un phénomène généralisé. Enfin, lorsque je suis à vélo, je regrette de ne pas avoir les moyens de me déplacer efficacement dans cette ville. Je ne peux pas utiliser le vélo de la manière que je souhaiterais, parce que règne une énorme confusion chez tout le monde. Nous avons déposé ces motions pour la dissiper.

Il s'agit de donner la place qu'elle mérite à la petite reine. Comment peut-on ne pas se rendre compte que le vélo est un moyen de transport en pleine expansion? Il suffit de voir quels magasins fleurissent un peu partout: ceux consacrés aux vélos, avec des véhicules de toutes sortes, pliables, à rallonge, ceux où vous pouvez mettre deux gamins derrière... Les gens ont envie de faire du vélo et ils ont besoin de ces aménagements. Les piétons ont envie de marcher, ils n'ont pas envie que les vélos soient sur les trottoirs – je les comprends: je n'en ai pas envie non plus quand je suis sur un trottoir. Mais, pour cela, il faut que les règles soient claires, il faut que les gens qui aménagent cette ville arrêtent de me faire monter sur les trottoirs quand je suis à vélo, faire un bout, redescendre, passer sur un pont...

M. Daniel Sormanni (MCG). C'est interdit.

M. Morten Gisselbaek. C'est obligatoire à certains endroits. Si vous montez à Saint-Jean depuis la gare le long des voies de chemin de fer, côté Rhône, la piste cyclable monte sur le trottoir en arrivant en haut. Si vous ne le faites pas, vous êtes amendable pour être sorti de la piste cyclable. Et tout cela amène une telle confusion dans la tête des gens que plus personne ne respecte rien. A tel point que dans la commission de l'aménagement et de l'environnement, où nous avons étudié ces motions et où siègent plusieurs juristes, des gens qui ont fait des études de droit, il a fallu que M^{me} Magnin aille chercher la loi fédérale sur son ordinateur pour que l'on sache ce qu'on a le droit de faire ou non sur une piste cyclable à Genève. Dans la commission, parmi quinze élus, dont plusieurs juristes, personne n'était capable d'affirmer ce qui est autorisé ou non, si on peut utiliser une piste cyclable à scooter ou non, etc.

Il faut qu'on comprenne que le vélo est un véhicule, pas un engin avec lequel on se balade pour se dégourdir, faire un petit tour avec les enfants ou regarder les oiseaux voler. C'est un véhicule que les gens utilisent pour aller au travail,

faire des courses, rendre visite à des amis... Il faut que le réseau fonctionne et soit efficace, de la même manière que pour les autres véhicules. Il y a une totale confusion autour de l'invention du terme «mobilité douce»: celui qui croit qu'on peut mélanger les piétons et les vélos parce que c'est «doux» commet une erreur évidente. Si je suis sur un vélo de 15 kg, avec un sac sur le dos et quelques affaires, je pèse plus de 100 kg; si je roule à 25 km/h et que je vous rentre dedans, je n'ai rien de doux! Pourtant, je suis quelqu'un d'assez doux. (*Commentaires.*)

Ces motions permettent simplement de donner la place nécessaire à l'expansion de la circulation vélocipédique, pour que le vélo devienne un véritable véhicule et que cela soulage les voitures aussi – mais cela ne résoudra pas tous les problèmes de celles-ci, il faut plus de P+R, plus de transports en commun, toute une série de choses, c'est vrai. Aujourd'hui, il faut donner sa place au vélo et laisser aux piétons la place qui leur est dévolue, en clarifiant les choses pour tout le monde. Quand une piste traverse un parc, par exemple, il faut peindre une ligne rouge par terre afin que les piétons sachent que des vélos passent là et qu'ils sont en infraction en dehors. C'est ainsi à Copenhague et en Hollande, où tout fonctionne mieux, y compris pour les automobilistes. Il ne s'agit pas d'une guerre, ni de faire monter les tours aux défenseurs acharnés de la voiture, mais d'améliorer la ville dans une vision d'avenir. Celle-ci devrait même encore tenir compte des vélos électriques, une catégorie à part, des scooters, etc. Mais tout le monde gagnera à ce que les choses soient organisées correctement, et ce sera beaucoup plus simple de se respecter les uns les autres. Chers collègues, je vous recommande d'accepter ces quatre motions. (*Applaudissements.*)

M. Jean-Philippe Haas (MCG). Je vais prendre mon souffle car beaucoup de choses sont aberrantes et très bizarres dans ce que j'ai entendu ce soir. Notamment qu'il n'y avait plus d'opposition dans la liberté de choix du mode de transport. Visiblement, si. Dans ce débat, il y a les pro-vélos, les pro-vélos, les pro-vélos et, éventuellement, l'Union démocratique du centre et le Mouvement citoyens genevois qui défendent cette liberté. Pour le reste, on fait la promotion du vélo de façon unanime.

Je reviens sur les propositions de M^{me} Patricia Richard. C'est une très bonne chose de réintroduire des plaques d'immatriculation pour les vélos mais, malheureusement, cela ne relève pas de nos compétences. Elles ne sont pas même cantonales, mais fédérales. Je rappelle – j'expliquerai ce que c'est aux personnes de gauche, dont la moitié n'a pas le permis de conduire – qu'existent la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et l'ordonnance sur les règles de la circulation routière. (*Commentaires.*) Il y a quand même plusieurs personnes dans ce parlement qui n'ont même pas de permis de conduire; par contre elles sont à vélo. Au moins, elles ont appris à l'école enfantine ce qu'étaient un feu rouge et un stop. Ce n'est pas pas pour autant qu'elles respectent ces signaux.

Au niveau des redevances, il y aurait une possibilité. On a des demandes pour créer des bandes et pistes cyclables, encore une fois, alors qu'ils ne paient rien, aucune taxe. Le Canton ou la Ville pourrait agir, par exemple dans les magasins de cycles, pour payer l'investissement des fameuses peintures et des pistes cyclables construites sur le territoire de la Ville de Genève. C'est une voie à envisager.

Je ne comprends pas la position du magistrat démocrate-chrétien. Evidemment, depuis que M. Barthassat n'est plus au pouvoir, le magistrat en charge du département cantonal a une vision complètement opposée. M. Barazzone suit ce point de vue pro-vélos, uniquement pour des raisons électoralistes. Parce que, jusqu'à preuve du contraire, je n'ai encore jamais vu M. Barazzone venir au Conseil municipal à vélo. (*Exclamations.*)

Ce que je veux encore savoir, quitte à entrer dans l'opérationnel, c'est quelles indications sont données à la police municipale. Je n'ai jamais vu aucun agent mettre une amende à un cycliste qui, par exemple, a l'obligation de prendre la piste cyclable sur le pont du Mont-Blanc alors qu'on en voit tous les jours utiliser les voies non seulement de bus, mais celles de circulation routière, des Eaux-Vives aux Pâquis. Ils ont pourtant une obligation à respecter, signalée par un petit panneau bleu et rond – je le dis pour les cyclistes dans la salle – avec un vélo au milieu: utiliser la piste cyclable et ne pas aller sur la voie publique. Deux agents pourraient peut-être se pointer d'un côté du pont et mettre des amendes? Mais non, c'est beaucoup plus facile avec les voitures...

J'ai une autre remarque à faire à M. Barazzone. Outre les cyclistes, il y a les vélos électriques, avec des plaques jaunes s'ils roulent à plus de 25 km/h. S'ils ont accès aux pistes cyclables, comme les voitures et les motos, ils sont totalement interdits sur les bandes cyclables. C'est bizarre, le nombre de gens qui utilisent cette magnifique voie verte avec des vélos à plaque jaune... Là, il n'y a absolument pas d'agent en bas de la gare des Eaux-Vives pour mettre des amendes. Evidemment. D'un point de vue électoraliste, une fois de plus, ce n'est pas très populaire. Pourtant, on pourrait en mettre, des amendes. C'est la même chose tout l'été au parc des Eaux-Vives, au parc La Grange... Les vélos électriques y sont interdits, mais aussi les vélos traditionnels. Il y a des panneaux à l'entrée des parcs, qui sont déchirés; je ne pense pas que ce soit le fait d'automobilistes pour enlever l'obligation de pousser son vélo. Je pense que ce sont les gens qui participent à la Critical Mass le vendredi soir.

Qu'est-ce que je pourrais dire encore? J'ai posé une question... Je ne veux pas épargner qui que ce soit parmi les magistrats. J'ai posé une question il y a quelque temps à M. Pagni concernant la suppression de quelques places de parking au chemin Frank-Thomas, où le magistrat a réalisé une merveilleuse bande cyclable – pas une piste – tout le long, de la gare des Eaux-Vives jusqu'à Grange-Canal. Elle est utile, très utile, sauf qu'il y a la voie verte à 15 m. Donc il y a deux voies cyclables! Par contre, quand je m'informe sur la cinquantaine de places de

parc disparues... Les remettre? Surtout pas! C'est vrai qu'il n'habite pas là; il faudrait peut-être qu'il demande aux habitants du haut des Eaux-Vives où ils vont parquer leur véhicule. Je le vois hocher la tête, M. Pagani. Peut-être prendra-t-il la parole après.

Je vois un phénomène de mode: tout le long du quai Gustave-Ador, on reconstruit une merveilleuse voie cycliste. Super, 68 places de parc en moins. (*Quelqu'un applaudit.*) Oui, vous pouvez applaudir. Le week-end, bon, il y a des touristes qui viennent voir le Jet d'eau, mais qui utilise ces places 95% du temps? Les habitants des Eaux-Vives. Pas de problème, M. Pagani a répondu sur ce point: les places sont compensées. Où? Au futur parking Clé-de-Rive. J'espère que je vivrai assez longtemps pour en voir le premier coup de pioche.

Qu'est-ce que je pourrais dire? On veut supprimer la majeure partie des voies. Genève est quand même une ville internationale.

Le président. Monsieur Haas, je vous invite à conclure votre intervention.

M. Jean-Philippe Haas. Oui, c'est sept minutes.

Le président. Vous les avez eues.

M. Jean-Philippe Haas. Alors je finis avec un dernier petit exemple. Genève est une ville internationale. On s'occupe de beaucoup de questions internationales, alors que nous ne sommes que le Conseil municipal. Je propose à tous ces pro-vélos d'envoyer des missives à toutes les organisations internationales et au corps diplomatique, afin qu'ils fassent la promotion du vélo, qu'ils mettent des petits fanions sur les côtés de leur vélo et que leurs agents de sécurité se baladent en patins à roulettes. Ce serait une bonne chose. C'est une bonne vision d'avenir.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Je passe la parole à M. Rémy Pagani.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Non, non, à la fin.

Le président. C'est la fin.

M. Rémy Pagani. Ah! Mais j'avais vu que des gens étaient encore inscrits, je ne comprends pas.

Le président. Nous sommes au terme de la liste, qui avait été close. M. Altenbach s'est inscrit; il n'aura pas la parole. Ensuite, nous discuterons des amendements et il sera accordé une minute à leur auteur, mais le débat en lui-même arrive à sa fin. A vous de le conclure.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Merci, Monsieur le président. En préambule, je précise que la voie verte est ouverte, non aux motocycles, mais aux cycles et cyclomoteurs, soit les vélos motorisés avec une plaque jaune. Il n'y a rien d'illégal pour ces derniers à y circuler, bien au contraire, et il faut encourager toutes celles et tous ceux qui veulent être complètement sécurisés à prendre cette voie verte, qui a un succès extraordinaire. De même pour le boulevard cycliste le long de l'Arve, extraordinairement utilisé; c'est pourquoi on l'appelle «boulevard à vélos». C'est ce type d'aménagement que nous essayons de mettre en place depuis des années à Genève, notamment des continuités cyclistes.

Je relève – cela a été dit, mais quand même – qu'une étude a été publiée dans le journal *Le Temps*, où Genève était mieux placée que Bâle pour les pistes et bandes cyclables. Celles et ceux qui sont allés dans cette ville ont vu à quel point les cyclistes circulaient dans de bonnes conditions; Genève est elle aussi remarquable grâce aux efforts que nous avons faits.

Néanmoins, je remercie les membres de la commission pour ces nouvelles mesures et, si elles sont acceptées, je les ferai miennes. Leur exigence coutumière a permis aux services que j'ai l'honneur de présider de mettre au point un programme de mise en conformité de l'ensemble de nos 170 km de pistes cyclables, de façon que nous puissions présenter au nouveau magistrat en charge des transports dans le canton – puisque nous ne sommes que force de proposition – ces plans de restructuration dans notre ville. Et ce magistrat a conclu que c'était une bonne chose et qu'il nous aiderait à les mettre en route, contrairement à son prédécesseur.

Je redis que la suppression des 60 places de parc le long du quai Gustave-Ador n'est pas de notre fait; je tiens à le préciser. Au niveau de la ville, nous étions pour le statu quo, soit deux pistes d'entrée et une piste de sortie. Il nous convenait; nous avons toujours dit, nous, la Ville, que nous ne voulions pas deux pistes d'entrée et deux pistes de sortie, mais M. Barthassat a voulu imposer cette manière de faire pour augmenter la fluidité. Il est regrettable que la Ville de Genève se trouve stigmatisée pour cette situation alors qu'elle n'a rien à voir

avec cela. Nous avons simplement demandé à pouvoir sécuriser la piste cyclable qui se trouve du côté du lac, sur ce même quai, afin qu'elle soit en double sens – ce qui est en train de se faire. C'était là notre seule demande.

Voilà ce que j'avais envie de dire à ce stade, Monsieur le président. Viendra plus tard, je ne sais pas à quel moment de la discussion, la proposition du Parti démocrate-chrétien de donner plus d'argent pour le vélo.

Le président. C'est le prochain objet que nous traiterons, qui a été déclaré urgent hier.

M. Rémy Pagani. Alors je reprendrai la parole à ce moment-là et je vous remercie de votre attention.

Mis aux voix, le renvoi de la motion M-1223 au Conseil administratif est accepté par 49 oui contre 9 non.

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de mettre en place un plan directeur communal de la mobilité douce incluant un recensement de toutes les bandes et pistes cyclables présentes sur le territoire de la Ville de Genève et une hiérarchisation de ces voies de circulation cyclistes, dans l'objectif de réaliser un réseau cohérent;
- d'analyser le résultat de ce recensement en vue de définir lesquelles de ces bandes pourraient faire l'objet d'une transformation vers de véritables pistes cyclables, c'est-à-dire des parcours cyclables continus, rapides et sécurisés en site propre, sur le modèle des pistes déjà installées le long de l'Arve;
- de mettre en œuvre une signalétique claire et visible pour mieux orienter les usagers et les usagers vers ces «autoroutes» sécurisées;
- de chiffrer ces transformations et de présenter dans les meilleurs délais une demande de crédit nécessaire au Conseil municipal pour démarrer le plus rapidement possible ces travaux.

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

Le président. Nous passons à la motion M-1224. Je donne la parole à M^{me} Patricia Richard pour une minute afin de présenter son amendement. De même à M. Sormanni juste après. J'aimerais que nous en restions aux amendements. Ne profitez pas de l'occasion pour rouvrir un débat, s'il vous plaît.

M^{me} Patricia Richard (LR). Monsieur le président, je vous remercie mais j'ai déjà expliqué mon amendement auparavant. Il s'agit tout simplement de prévoir qu'on réintroduise les plaques d'immatriculation sur les vélos, cela afin de sécuriser les personnes. De cette façon, il y aura de nouveau une assurance responsabilité civile des cyclistes en cas d'accident, ce qui permettra de payer les soins de santé des personnes atteintes, et il sera possible de dénoncer les fuites après accident, qui se produisent dans 90% des cas, et qu'ainsi les cyclistes répondent de leurs actes.

M. Daniel Sormanni (MCG). Notre amendement est le suivant.

Projet d'amendement

Ajout d'une nouvelle invite à la motion M-1224:

«– de garantir une application stricte du code de la route pour les cyclistes».

Aujourd'hui, la LCR n'est pas strictement appliquée aux cyclistes. Or, c'est nécessaire pour apaiser le débat entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Il n'est pas normal que les cyclistes puissent se permettre des libéralités dont les autres sont empêchés, au mépris de la sécurité sur les voies routières et cyclistes – en particulier sur les trottoirs, lorsque les cyclistes les empruntent allègrement sans aucun droit s'il n'y a pas de piste qui l'enjambe –, sur les passages piétons ainsi qu'aux feux de signalisation. C'est le minimum qu'on puisse attendre d'eux et...

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal.

M. Daniel Sormanni. ... nous voulons que la police municipale sanctionne ces cyclo-terroristes.

Mis aux voix, l'amendement de M^{me} Richard est refusé par 42 non contre 25 oui.

Mis aux voix, l'amendement de M. Sormanni est accepté par 31 oui contre 28 non (2 abstentions).

Mis aux voix, le renvoi de la motion M-1224 amendée au Conseil administratif est accepté par 46 oui contre 17 non.

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d’augmenter les places de stationnement exclusivement cycliste, notamment aux «nœuds» de réseau tels qu’à la gare de Cornavin et celles dans le cadre des travaux de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA);
- de prendre langue avec le Canton afin de réaliser certaines innovations facilitant la circulation douce, telles que le «tourner-à-droite» facilité pour les cyclistes;
- de réaliser des actions pour encourager le respect mutuel entre les différents usagers et plus particulièrement des piétons qui sont les plus vulnérables;
- de garantir une application stricte du code de la route pour les cyclistes.

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

Le président. Nous passons au vote de la motion M-1225, qui ne fait l’objet d’aucun amendement.

Mis aux voix, le renvoi de la motion M-1225 au Conseil administratif est accepté par 42 oui contre 24 non.

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d’entreprendre un recensement de tous les points noirs restants piétons et vélo en Ville de Genève;
- d’informer sur l’état actuel des négociations avec l’Etat sur la planification et la réalisation des améliorations nécessaires;
- de missionner le Service de l’aménagement et de la mobilité pour réaliser de manière prioritaire ce recensement ainsi qu’un catalogue des mesures à prendre pour améliorer ces situations;

- de prendre en compte les études effectuées et de les appliquer immédiatement.

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

Le président. Nous passons à la motion M-1226, qui fait l'objet d'un amendement de M^{me} Delphine Wuest, à qui je passe la parole.

M^{me} Delphine Wuest (Ve). Merci, Monsieur le président. Cet amendement propose l'ajout d'une quatrième invite. Aux endroits où il ne serait pas possible de créer des pistes cyclables – dont je rappelle qu'elles sont vraiment sécurisées, à la différence des bandes cyclables, qui ne sont qu'un coup de peinture –, il est proposé de poser une bande sonore continue pour permettre aux automobilistes qui auraient la tête ailleurs de se rendre compte qu'ils peuvent écraser un cycliste en allant sur la bande cyclable et qu'ils reviennent sur leur voie.

Mis aux voix, l'amendement de M^{me} Wuest est accepté par 39 oui contre 27 non.

Mis aux voix, le renvoi de la motion amendée au Conseil administratif est accepté par 41 oui contre 27 non.

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de recenser tous les lieux où cette «inversion» est possible;
- de promouvoir cette intervention lorsqu'elle est possible, en particulier lors de la pose de revêtement phonoabsorbant;
- de défendre cette solution face aux autorités et services du Canton, en rappelant la loi sur la mobilité douce (LMB H 1 80), issue de l'initiative IN 144 «Pour la mobilité douce», toujours inappliquée;
- pour tous les endroits qui resteraient en système «bande cyclable», de les passer systématiquement en «bandes sonores» continues.

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

Projet de délibération: crédit de réalisation pour un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

- 6. 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)¹.**

PROJET DE DÉLIBÉRATION

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 crée 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.

¹ Annoncé et motion d'ordonnement, 2790.

Projet de délibération: 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 12 000 000 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 12 000 000 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

Projet de délibération: 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.

Préconsultation

Le président. J'ai reçu une motion d'ordre signée par M^{me} Anne Carron, qui demande le débat accéléré. J'attire votre attention sur l'heure: il est 22 h 33. J'irai jusqu'au bout, ce qui veut dire que, sans débat accéléré, nous déborderons largement 23 h.

Mise aux voix, la motion d'ordre est acceptée par 44 oui contre 17 non (3 abstentions).

M^{me} Anne Carron (DC). Les enjeux à l'origine de la demande de crédit que nous faisons ce soir ont été largement débattus à l'instant dans le cadre de la discussion sur les quatre motions de l'Alternative. Je ne m'y attarderai donc pas, sauf pour souligner qu'il en va de notre responsabilité de tout mettre en œuvre pour la préservation d'un environnement sain, pour nous et pour les générations futures.

Il faut aussi reconnaître que nous vivons un contexte particulièrement favorable à la mobilité douce. L'offre des transports publics augmente fortement avec, notamment, l'extension des lignes de tram et la mise en service prochaine du CEVA. La première étape du U cyclable lacustre est lancée. La transition de tous les quartiers de la Ville de Genève en zone 30 km/h débutera prochainement. Enfin, la passerelle piétonne du Mont-Blanc est en bonne voie à la Ville et au Canton.

De plus en plus de villes en Europe ont d'ailleurs saisi les avantages qu'il y a à investir massivement dans les infrastructures cyclables. Cela permet d'assurer la sécurité des cyclistes, trop peu garantie actuellement, et de mettre fin à la cohabitation impossible avec les piétons sur les trottoirs – ainsi que cela a été dit – lorsqu'il n'y a pas d'autre solution pour se prémunir des dangers sur la route. En milieu urbain, cet investissement désengorgera nos routes, ce qui est tout bénéfique, en particulier pour les déplacements professionnels, à savoir les entreprises et les livraisons aux commerces, aujourd'hui bloquées dans les bouchons.

Ce n'est qu'au prix d'investissements massifs dans les réseaux cyclables et piétons que l'on encouragera et soutiendra l'usage du vélo et la marche dans les déplacements quotidiens. De la parole aux actes, nous vous soumettons ce soir un projet de délibération demandant un crédit de réalisation de 12 millions de francs couvrant la période allant de 2019 à 2022, afin de parachever la réalisation du réseau cyclable sur les réseaux primaire et secondaire en ville et d'éliminer les points noirs.

Projet de délibération: crédit de réalisation pour
un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

Les données sur les travaux à mener se sont précisées avec les années et les services compétents ont élaboré un état des lieux qui permet d'aller de l'avant. Cela a été dit. Les 12 millions de francs que nous vous demandons, Mesdames et Messieurs, sont donc une dotation pour une première tranche de travaux que nous voulons rapides. Le coût total d'aménagement du réseau restant est estimé à 44 millions de francs, je vous le rappelle. Nous aviserons par la suite en fonction du chiffre qui sera fourni par les services.

Ce projet de délibération est assorti d'une recommandation pour que l'étude et la réalisation de ces infrastructures soient menées en étroite collaboration avec le Canton, par le biais d'une task-force dont nous demandons la création par la motion M-1370, que nous traiterons prochainement. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, nous vous remercions d'avance d'accepter le renvoi de ce projet de délibération à la commission de l'aménagement et de l'environnement, afin qu'il soit traité rapidement.

Mise aux voix, l'entrée en matière sur le projet de délibération est acceptée par 44 oui contre 14 non.

M^{me} Patricia Richard (LR). Le Parti libéral-radical acceptera le renvoi du projet de délibération en commission afin de l'étudier, bien qu'il soit extrêmement étonné de se trouver face à un crédit de réalisation, directement, et non à un crédit d'étude.

Dernièrement, à la commission de l'aménagement et de l'environnement, lors du traitement du U cyclable sur la rive gauche, nous avons vu que M. Pagani et ses services pédalaient complètement dans la semoule – j'ai bien dit «pédalaient» dans la semoule: nous avons passé trois séances à essayer de savoir si la piste cyclable passerait devant ou derrière l'Horloge fleurie. La Ville disait devant, l'Etat, derrière; puis l'Etat disait derrière et la Ville, devant. Nous ne savions absolument plus où nous en étions, d'où les diverses auditions. On sait actuellement qu'il y a un énorme problème et nous n'accepterons pas un crédit en blanc sans voir les études préalables.

Nous n'accepterons pas non plus d'opposer la voiture aux cyclistes, ni aux piétons. Nous rappelons que nous sommes pour la pluralité des transports et son respect, donc nous renverrons cet objet à la commission de l'aménagement et de l'environnement afin d'étudier – avec beaucoup de circonspection – ce que M. Pagani et ses services auront fait.

M. Daniel Sormanni (MCG). Première chose: c'est se moquer du monde d'aborder à 22 h 40 un débat assez fondamental et d'avoir le culot – et je pèse mes mots – de demander le débat accéléré pour escamoter le débat démocratique.

Projet de délibération: crédit de réalisation pour
un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

C'est antidémocratique au possible et je suis vraiment plus que déçu de la part du Parti démocrate-chrétien: rien à fiche de savoir comment on peut financer ces 12 millions de francs!

Personne ne s'occupe de savoir à quel niveau on en est des investissements. Il y a déjà des dizaines, des centaines de millions dans le panier de M. Pagani et on n'arrive déjà pas à les utiliser. Mais à chaque séance du Conseil municipal, on accepte encore allègrement un certain nombre de millions. Et là, Mesdames et Messieurs, vous voulez encore en rajouter une couche. Il y a déjà des crédits pour l'aménagement des pistes cyclables. M. Pagani fait son travail.

Vous empêchez le débat de fond et vous nous obligez à dire non à votre projet de délibération. Alors, bon, vous l'emporterez, mais ce n'est pas correct d'agir ainsi. Enfin, c'est assez typique de certains groupes dans ce délibératif, toujours les mêmes: en général, ce sont les Verts, avec leurs motions urgentes. Cette fois, c'est le Parti démocrate-chrétien pour escamoter le débat, parce que vous n'avez pas le courage d'affronter les oppositions. Voilà pourquoi vous voulez voter 12 millions de francs à la sauvette, vingt minutes avant la fin de la séance, comme ça sur le siège! (*Protestations.*) C'est inadmissible et antidémocratique! En ce qui nous concerne, nous n'accepterons pas ces 12 millions de francs, ni le renvoi en commission et, si ce montant devait être voté sur le siège, nous nous réservons le droit de lancer un référendum! (*Brouhaha.*)

Le président. S'il vous plaît... Si vous intervenez à tout bout de champ, je peux vous assurer que nous sommes loin d'avoir épuisé le sujet. Je passe la parole à M. Gisselbaek.

M. Morten Gisselbaek (EàG). Merci, Monsieur le président. Pour rassurer M. Sormanni, j'ai vérifié la demande et il s'agit d'un renvoi en commission, où le débat aura lieu.

Evidemment, Ensemble à gauche acceptera ce renvoi, cela ne fait pas un pli. Ces 12 millions de francs sont nécessaires et nous nous inquiéterons de savoir d'où vient leur financement. Il ne s'agit pas de prendre sur les autres postes qui nécessitent un financement, que ce soit l'entretien du patrimoine bâti ou les aménagements. Il faut aller de l'avant avec les pistes cyclables, ainsi que nous l'avons vu en traitant des motions précédentes. C'est donc avec un grand plaisir que nous renverrons le projet de délibération en commission.

M. Olivier Gurtner (S). Je ne reviendrai pas sur les éléments de procédure, ni sur les pseudo-attaques consistant à dire qu'on doit voter 12 millions de francs avec le pistolet sur la tempe. Il me semblait qu'il était question de renvoyer cet

Projet de délibération: crédit de réalisation pour
un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

objet en commission, de l'étudier, d'en discuter, d'auditionner et recevoir les services, bref les personnes compétentes.

Je me limite à dire que le Parti socialiste se réjouit de ces discussions et qu'il salue ces propositions, qu'il voit inscrites dans un projet politique pour la mobilité que nous partageons. La mobilité douce est défendue depuis très longtemps par la gauche: le Parti socialiste, les Verts et Ensemble à gauche. Aujourd'hui, nous constatons que c'est de plus en plus une évidence et nous soutiendrons ce renvoi en commission de l'aménagement et de l'environnement avec plaisir.

M. Pierre Gauthier (HP). Il est vrai que la demande est de renvoyer ce projet de délibération à la commission de l'aménagement et de l'environnement pour qu'il soit étudié en profondeur, non de voter sur le siège. Comme notre collègue Gisselbaek l'a dit, nous aurons l'indispensable débat sur ce projet au retour du rapport, après son analyse en commission. Il est évident que le financement devra être étudié tout à fait en profondeur, mais je soutiendrai ce renvoi en commission.

M. Pierre Scherb (UDC). L'Union démocratique du centre refuse également cet objet déclaré urgent. Nous sommes du même avis que le Mouvement citoyens genevois: c'est vraiment une catastrophe de devoir discuter de celui-ci, qui est important, en peu de temps et en privant la majorité des conseillers municipaux de parole. Bien sûr, si un référendum devait être lancé, nous nous y joindrions. Je suis quand même étonné de voir, Mesdames et Messieurs, que vous voulez accorder 12 millions de francs au vélo: alors que la soirée y est très favorable – il fait doux, il ne pleut pas –, je n'ai compté que neuf vélos devant le bâtiment quand nous sommes 80 conseillers municipaux. C'est étonnant. C'est même un scandale. (*Commentaires.*)

Au niveau fédéral, nous avons introduit les pistes cyclables dans la Constitution. Pour quelle raison? Parce que nous voulons – et les Genevois étaient d'accord avec cette façon de faire – que la Confédération s'en occupe. L'Union démocratique du centre veut d'abord savoir ce que cette dernière propose et ce qu'elle est prête à payer, au lieu de jeter l'argent par la fenêtre pour voir qu'on a ensuite raté la manne fédérale qui viendra peut-être.

M. Alfonso Gomez (Ve). Je rappelle quand même qu'il ne s'agit que d'un renvoi en commission. On l'a déjà fait mais, apparemment, M. Scherb n'a pas l'air de comprendre que nous ne dépenserons pas 12 millions de francs ce soir. Monsieur Scherb, il y a neuf vélos mais nous sommes moins de 60 élus présents, ce qui fait 15% d'utilisateurs de vélo, soit plus que la moyenne du canton. (*Applaudissements.*) Et je félicite ce Conseil municipal!

Projet de délibération: crédit de réalisation pour
un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé

Pour terminer, M. Scherb, de l'Union démocratique du centre, nous dit qu'il veut attendre de voir ce que la Confédération fera, alors que son parti a mené campagne justement contre l'initiative pour les vélos en disant qu'il ne voulait surtout pas que la Confédération s'en occupe! Finalement, ni la Confédération, ni le Canton, ni les communes... On commence à comprendre que vous ne voulez pas de vélos. Bon, voilà, c'est une position dogmatique et politique que vous assumerez devant les électeurs.

Pour notre part, nous saluons ce projet de délibération qui prévoit un crédit de 12 millions de francs. L'allocation de ce budget volontariste pour le vélo exprimera une ambition forte pour notre ville. Nous le saluons également parce que nous espérons qu'il permettra de créer un réseau, avec des pénétrantes express pour le canton; je peux vous dire que les petits villages qui nous entourent, aujourd'hui victimes de cette circulation motorisée considérable, nous remercieront. Il permettra également de supprimer les coupures urbaines et les habitants de la ville de Genève vous remercieront aussi. Voilà certaines des raisons pour lesquelles nous accepterons évidemment le renvoi de ce projet de délibération en commission, où nous le défendrons certainement.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Je suis très content que ces millions soient approuvés. Seulement j'ai déjà beaucoup de travail. Je rappelle que 60 chantiers sont déjà ouverts en permanence (*rires et applaudissements*) et que j'ai 130 millions de francs d'investissements par an à gérer, ce qui est considérable. Si ce nouveau projet devait se faire au détriment de crèches ou d'écoles à rénover, je trouverais cela déplorable. (*Applaudissements.*) Cela étant, j'espère que cette somme s'ajoutera au total; je m'en suis assuré auprès des auteurs du projet de délibération. Cela voudra dire que nous devons nous organiser pour assurer cette campagne de mise en conformité et d'extension du réseau de pistes cyclables. (*Brouhaha.*)

Je rappelle aussi que nous avons une stratégie...

Le président. S'il vous plaît, Mesdames et Messieurs. Nous sommes proches de la fin, restez calmes afin que nous puissions avancer dans notre ordre du jour.

M. Rémy Pagani. ... qui vise à rénover l'ensemble de nos 250 km de routes. Nous nous sommes donné dix ans pour les remettre en l'état et poser du phonoabsorbant partout. Cette mesure-là doit s'accompagner de pistes cyclables sécurisées.

Bien que certains disent que nous ne coordonnons pas les travaux, nous devons nous entendre avec le Canton et je me réjouis d'en discuter en commission

pour accorder nos stratégies. Je voulais encore dire, concernant le projet de task-force, que les étoiles sont bien disposées. Nous sommes sous de bons auspices, dans la mesure où le Canton a enfin des stratégies cohérentes et déterminées pour privilégier les déplacements doux. J'ai donc immédiatement pris contact avec M. Dal Busco et nous avons déjà fixé la première réunion d'une task-force visant à mettre en place ces pistes cyclables tant attendues.

Mis aux voix, le renvoi du projet de délibération à la commission de l'aménagement et de l'environnement est accepté par 45 oui contre 19 non (1 abstention).

7. Réponse du Conseil administratif à la question écrite du 6 juin 2018 de M. Stéphane Guex: «Buvette du square de Chantepoulet: à quelle heure on ouvre?» (QE-504)¹.

TEXTE DE LA QUESTION

La buvette du square de Chantepoulet a été ouverte il y a maintenant trois ans sans que l'on puisse véritablement parler de franc succès en ce qui concerne son exploitation, aussi bien en matière d'impact sur l'animation de ce square qu'en termes de régularité d'ouverture.

Dès lors mes questions sont les suivantes:

- A qui a été confiée la gérance de cette buvette?
- Existe-t-il un cahier des charges?
- Ne serait-ce pas le moment de revoir complètement le principe de ces attributions en tablant sur des projets susceptibles d'être plus créatifs et plus conviviaux?

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

A titre liminaire, il sied de préciser que la Ville de Genève a réaménagé le square de Chantepoulet afin de lui redonner son usage d'origine d'espace public d'agrément. Il offre désormais une atmosphère agréable, de détente et de rencontre au sein d'un quartier animé.

Pour ce faire, la Ville a notamment rénové l'édicule se trouvant en son centre et y a installé une buvette saisonnière.

¹ Annoncée, 457.

Afin d'évaluer le potentiel réel de cet emplacement, une exploitation sur une période test de dix-huit mois, soit du 1^{er} mai 2015 au 31 octobre 2016, a été initiée.

Le choix de l'exploitant s'est porté sur M. Fabien Decroux, également tenancier du Boréal Coffee Shop situé à proximité immédiate du square.

Le locataire, en bonne coordination avec divers services de la Ville de Genève, a déployé de grands efforts afin de faire revivre cette place durant la période considérée.

A la fin de la phase test, le gérant s'est montré désireux de continuer à exploiter le pavillon dont il est question.

La Ville satisfaite de cette collaboration a décidé de conclure une nouvelle convention portant sur une durée de trois ans, échéance au 30 septembre 2019, avec M. Decroux.

Cette décision a été validée lors de la séance du Conseil administratif du 10 mai 2017.

Concernant plus particulièrement les horaires, la buvette est ouverte du mardi au samedi de 11 h à 19 h, ceci du 1^{er} mai au 30 septembre.

Toutefois, lorsque les conditions météorologiques sont de nature à empêcher son exploitation, le locataire n'est pas tenu au respect de la tranche horaire précitée.

Par ailleurs, vu sa localisation, caché au milieu d'immeubles et n'étant pas un lieu de passage, il est compliqué d'animer ce square.

En outre, il faut concilier les intérêts de toutes les parties prenantes, notamment les locataires voisins et les organisateurs d'événements.

Cependant, en vue de dynamiser cet espace, plusieurs actions, par exemple l'installation de chaises longues, l'accueil du Ludobus et l'organisation d'expositions, ont été mises en œuvre.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le conseiller administratif:
Guillaume Barazzone

8. Réponse du Conseil administratif à la motion du 6 mars 2018 de M^{me} et MM. Simon Brandt, Patricia Richard, Rémy Burri, Alain de Kalbermatten, Daniel Sormanni, Pierre Scherb et Eric Bertinat: «Demande de réactualisation du projet de budget 2018» (M-1335)¹.

TEXTE DE LA MOTION

Considérant:

- le retard pris dans le vote du budget 2018 suite aux zones d’ombre qui entourent celui-ci;
- que le Conseil administratif persiste dans son refus d’avoir la moindre discussion avec le Conseil municipal pour négocier et trouver une majorité politique;
- le désintérêt total de la conseillère administrative en charge des finances alors même que son premier devoir est de trouver une majorité politique permettant de doter la municipalité d’un budget;
- le récent vote du Grand Conseil sur la taxation du domaine public qui va priver la Ville de Genève de plusieurs millions de francs de recettes;
- le cri d’alarme du Grand Théâtre sur sa situation financière et l’absence de propositions concrètes du Conseil administratif pour trouver une solution;
- le maintien de 8,5 millions de francs de recettes dues aux horodateurs malgré le fait que la situation juridique est peu claire et que le Grand Conseil a validé l’intégration de ce montant dans le budget cantonal pour l’année 2018;
- que le Conseil administratif est le seul à avoir la vision d’ensemble lui permettant d’observer des mesures d’économies demandées par le Conseil municipal;
- que l’excédent budgétaire de 261 000 francs ne permet aucune marge de manœuvre à l’exécutif pour absorber de nouvelles dépenses ou d’éventuelles pertes de recettes,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de procéder à une réactualisation du budget 2018 actuellement en commission des finances comportant les éléments suivants:

- l’ajout de 2,4 millions de francs d’économies budgétaires refusées par la population lors de la votation du 4 mars 2018 afin que ce vote populaire serve tout de même à quelque chose;
- une augmentation de la subvention au Grand Théâtre de Genève afin qu’il couvre ses besoins financiers actuels (refus de la subvention cantonale et frais engendrés par le retard du chantier);

¹ «Mémorial 175^e année»: Développée, 5841.

- l'équilibre budgétaire ainsi que la garantie que le Conseil d'Etat n'invalidera pas les 8,5 millions de francs de recettes des horodateurs si l'excédent est inférieur à cette somme.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Le budget a été voté par le Conseil municipal le 29 mai 2018, par conséquent cette motion est devenue sans objet.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

La vice-présidente:
Sandrine Salerno

9. Réponse du Conseil administratif à la motion du 22 juin 2015 de M^{me} et MM. Simon Gaberell, Grégoire Carasso, Natacha Buffet-Desfayes et Tobias Schnebli: «Stand up! Des logements pour personnes en formation à la rue du Stand, sur un terrain de la Ville!» (M-1187)¹.

TEXTE DE LA MOTION

Considérant:

- le contexte de grave crise du logement, en particulier la pénurie de logements pour des personnes en formation;
- le potentiel de valorisation de la parcelle, propriété de la Ville de Genève, sur laquelle se trouve le bâtiment du 1, rue du Stand, comprenant actuellement un étage sur rez, qui mérite d'être densifié en hauteur et de retrouver l'alignement des immeubles voisins;
- le fait que ce terrain ne rapporte aujourd'hui rien à la Ville de Genève et que sa valorisation se limite à sa mise à disposition des pompiers volontaires et du Musée des sapeurs-pompiers et sapeuses-pompières depuis le début des années 2000;
- le projet de la Ciguë, coopérative de logement pour personnes en formation, qui propose, par le biais d'un droit distinct et permanent (DDP), la création potentielle de 136 chambres (appartements communautaires pour étudiants de catégorie habitation à loyer modéré/logement d'utilité publique) pour

¹ «Mémorial 173^e année»: Développée, 1088.

personnes en formation et un nouveau musée consacré aux pompiers au rez-de-chaussée;

- la proximité de l'emplacement avec les centres de formation et le réseau de transports publics existant, ainsi que l'intérêt de la venue d'une population estudiantine pour contribuer à une mixité sociale dans le futur écoquartier de la Jonction;
- la préétude de faisabilité réalisée par la Ciguë, qui démontre que la surface brute de plancher, actuellement de 1230 m², peut être potentiellement multipliée par cinq pour atteindre 5900 m²;
- le fait que la Ville pourrait alors encaisser une rente annuelle de superficie estimée à 90 000 francs par an, soit le montant de 9 millions de francs sur cent ans, tout en restant propriétaire de la parcelle et en bénéficiant, au rez-de-chaussée, d'un espace muséal de qualité valorisant le patrimoine des pompiers;
- enfin, le fait que le coût d'une rénovation et d'une remise aux normes du musée existant est estimé à environ 2,65 millions de francs et que, au final, le coût d'investissement de la Ville pourrait être amorti au bout de trente ans par la rente de superficie, le reste étant perçu au titre de bénéfice,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'ouvrir un crédit de 150 000 francs destiné à la réalisation d'une étude de faisabilité permettant de développer le potentiel à bâtir, l'affectation du rez-de-chaussée, le musée, une solution pour les pompiers volontaires, l'octroi d'un DDP à la coopérative Ciguë et le montage financier. L'étude sera confiée à un mandataire qualifié et elle sera menée en collaboration étroite avec la coopérative.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Le Conseil administratif partage la préoccupation des motionnaires concernant la pénurie de logements pour des personnes en formation. De manière générale, notre Conseil s'efforce de contribuer à la réalisation de logements supplémentaires pour les étudiants chaque fois qu'une opportunité se présente. Un droit de superficie a ainsi été accordé à la Ciguë pour les bâtiments du Clos Voltaire, ainsi que pour un bâtiment à la rue de la Coulouvrenière. Il en a été de même à la rue Lombard devant le parc des Chaumettes, en faveur de la Fondation universitaire pour le logement des étudiants (FULE).

La motion M-1187 a pour but d'étudier, par le biais d'une étude de faisabilité, l'opportunité de créer du logement sur la parcelle N° 2496, Genève-Plainpalais, propriété de la Ville de Genève sur laquelle est érigé aujourd'hui un bâtiment d'un étage sur rez, occupé par le Musée des sapeurs-pompiers et sapeuses-pompières. Géré par l'Association du Musée des sapeurs-pompiers de Genève (AMSP), composée de membres retraités du Service d'incendie et de

secours (SIS), il est ouvert au public le mercredi et le dimanche, l'entrée étant gratuite. Il accueille entre 4000 et 5000 personnes par année.

Le site du musée peut être consulté à l'adresse suivante: <https://mspg.ch/>.

Le Conseil administratif n'est pas opposé à examiner la proposition de démolition-reconstruction qui lui a été présentée par la Ciguë, dès lors que ce site peut effectivement répondre aux critères qui permettraient d'accueillir ce type de programme.

La concrétisation de ce projet se heurte toutefois à la difficulté majeure de reloger les activités qui s'y déroulent actuellement. Afin de tenter de trouver une solution à cette problématique, le Conseil administratif a chargé le département des constructions et de l'aménagement de confier un mandat dans le but de chercher des options de relogement:

- pour le Musée des sapeurs-pompiers, sachant par ailleurs que le musée actuel a été entièrement monté par des bénévoles qui seraient probablement peu enclins à refaire l'exercice;
- pour les locaux des pompiers volontaires, également situés sur cette parcelle, avec la contrainte supplémentaire de relocalisation à proximité du lieu actuel, qui répond en tous points aux critères opérationnels définis tant par le SIS que par l'Office cantonal de la protection de la population et des affaires militaires (OCPAM).

Le Conseil administratif met à disposition sur la plate-forme Intra du Conseil municipal l'étude exploratoire rendue par l'atelier d'architecture Face à Face dont les résultats ne montrent, à ce stade, aucune piste satisfaisante. Les seuls locaux qui pourraient convenir et qui seraient actuellement disponibles sont très éloignés du centre-ville, ce qui est problématique pour ces activités.

Le Conseil administratif a donc chargé les services concernés de poursuivre leurs recherches.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le conseiller administratif:
Rémy Pagani

Le président. Monsieur Gomez, si je comprends bien, vous voulez prendre la parole? Mais vous n'êtes pas auteur de la motion.

M. Alfonso Gomez (Ve). Oui, mais l'auteur n'est plus là...

Le président. Alors parlez, si tel est votre souhait.

M. Alfonso Gomez (Ve). Merci, Monsieur le président. Effectivement, je ne suis pas l'auteur, mais le texte émane en partie de notre groupe et l'auteur ne siège plus au Conseil municipal. Nous sommes étonnés par la réponse du Conseil administratif. (*Brouhaha.*)

Le président. Excusez-moi de vous interrompre, mais la moitié de l'assemblée nous quitte. La séance n'est pas terminée, Mesdames et Messieurs, et j'en suis désolé pour vous mais, si vous devez impérativement rentrer chez vous, faites-le en silence. A vous, Monsieur Gomez.

M. Alfonso Gomez. Je serai très court. J'interroge le Conseil administratif concernant des logements pour les personnes en formation à la rue du Stand, sur cette parcelle où se trouve le Musée des pompiers. Le Conseil administratif semble botter en touche en disant qu'il cherche un endroit et n'en trouve pas. Est-ce que des pavillons temporaires ou des lieux alternatifs ont été étudiés? Le Conseil municipal avait exprimé une claire volonté en approuvant cette motion et il me semble – à lire la réponse que nous recevons, même si nous pourrions en reparler à la faveur d'autres objets – que toutes les options n'ont pas été étudiées.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. La réponse du Conseil administratif a été faite de manière très précise. Un rapport nous a été transmis et nous avons donc mis une personne sur le dossier. Le résultat de son expertise se trouve dans la réponse que nous avons rendue. Cela dit, je veux bien en rediscuter mais ce dossier est extrêmement compliqué puisqu'il faut reloger les pompiers auxiliaires...

M. Guillaume Barazzone, conseiller administratif. Volontaires.

M. Rémy Pagani. ... les pompiers volontaires, me dit mon collègue Guillaume Barazzone. Non seulement cela, mais nous devons trouver un lieu adéquat pour reloger aussi le Musée des pompiers, avec l'ensemble des objets récoltés par les pompiers à la retraite. Donc c'est vraiment compliqué.

Le président. Merci, Monsieur le magistrat. Je vois que M. Ramseier a demandé la parole, mais vous n'êtes pas auteur, Monsieur. Seuls les auteurs de l'objet peuvent prendre la parole.

Une voix. C'était pour prendre la parole avant.

Le président. Avant quoi? Nous sommes à la réponse sur la motion M-1187 et vous n'êtes pas auteur.

M. Pascal Spuhler (HP). M. Gomez n'était pas auteur non plus!

Le président. Cela a été une erreur. M. Schnebli était le seul auteur présent; lui seul aurait pu prendre la parole. Je ne referai pas deux fois la même erreur, je suis désolé.

10. Réponse du Conseil administratif à la pétition du 7 septembre 2015: «Pour sécuriser la sortie de la rue Marie-Brechbuhl (1202 GE)» (P-345)¹.

TEXTE DES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DES PÉTITIONS

Le Conseil municipal renvoie la pétition P-345 au Conseil administratif le 19 janvier 2016, avec la recommandation d'étudier l'installation d'un trottoir traversant.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

La rue Marie-Brechbuhl est une voie de desserte exploitée en double sens de circulation avec une chaussée de 4,5 m de largeur environ et un trottoir unilatéral de 2 m. Cette rue débouche sur la rue Pestalozzi à proximité d'une traversée piétonne régulée.

Comme le démontrent les observations des pétitionnaires, les problèmes d'insécurité sur cette rue se situent principalement au niveau de son intersection avec la rue Pestalozzi. A noter que le débouché de la rue Marie-Brechbuhl sur la rue Pestalozzi est déjà équipé d'un trottoir traversant permettant de donner la priorité aux piétons et de faire ralentir les véhicules en entrée/sortie.

¹ «Mémorial 173^e année»: Rapport, 3689.

Pétition: sécuriser la sortie de la rue Marie-Brechbuhl

Afin d'analyser les demandes des pétitionnaires, une étude de faisabilité a été réalisée. Le diagnostic préalable à l'élaboration de solutions d'aménagements a mis en exergue les principaux problèmes suivants:

- manœuvre difficile en entrée en tourner-à-droite sur la rue Marie-Brechbuhl depuis la rue Pestalozzi surtout lorsqu'un véhicule est stocké en sortie;
- problème de visibilité pour les véhicules sortant de la rue Marie-Brechbuhl par rapport aux piétons prioritaires sur le trottoir traversant (muret qui cache partiellement la visibilité et diminue l'angle de vue);
- distance de visibilité non respectée pour ce même véhicule, mais cette fois-ci par rapport aux véhicules prioritaires sur la rue Pestalozzi.

Sur la base de ce diagnostic, des mesures d'amélioration de la rue Marie-Brechbuhl ont été étudiées afin de proposer un aménagement adapté et si besoin ajuster la réglementation de sa circulation.

Il ressort de cette analyse et des solutions recherchées que la mise en place d'un simple marquage de type «stop» sur le trottoir traversant au débouché de la rue n'est pas conforme aux normes en vigueur et n'apporterait pas une réponse adaptée aux problèmes identifiés.

Six variantes d'aménagement ont été étudiées et comparées. La solution la plus adaptée est la création d'une zone de rencontre sur l'extrémité de la rue Marie-Brechbuhl et à son débouché sur la rue Pestalozzi avec si possible démolition-reconstruction du muret situé à l'est de la rue pour améliorer les visibilités. Une négociation avec le propriétaire privé de ce muret sera nécessaire.

Cette proposition d'aménagement doit désormais être présentée et validée par la Direction générale des transports (DGT) (autorité cantonale compétente en matière de mobilité) avant d'être étudiée dans le détail pour sa mise en œuvre.

Concernant la signalisation lumineuse, les premières concertations avec la DGT n'ont pas permis d'obtenir un accord pour introduire un nouveau carrefour à feux synchronisé avec celui de la traversée piétonne située à proximité. Il n'a pas non plus été possible d'augmenter le temps de vert du feu pour les piétons. Cette question sera toutefois à nouveau discutée avec la DGT en regard des objectifs poursuivis par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE).

Enfin, conjointement aux discussions avec l'autorité cantonale, le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM) présentera, dès la rentrée de septembre, les propositions d'aménagement aux pétitionnaires et aux représentants des habitants riverains de cette rue.

Pour conclure, le financement des études et des travaux de ces aménagements est supérieur à 100 000 francs et doit relever d'un crédit d'investissement. Il est proposé d'intégrer ces frais dans une demande de crédit plus générale sur les problématiques de sécurisation d'itinéraires piétons qui sera déposée cet automne

SÉANCE DU 3 OCTOBRE 2018 (soir)
 Question écrite: prévention des discriminations
 à l'encontre des conseillers municipaux

par l'AGCM. Une fois le crédit voté, il est proposé de créer un groupe de travail associant les pétitionnaires et les représentants des habitants riverains afin d'assurer un suivi régulier des études puis des travaux.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le conseiller administratif:
Rémy Pagani

11. Réponse du Conseil administratif à la question écrite du 13 septembre 2017 de M^{mes} et M. Maria Pérez, Brigitte Studer et Gazi Sahin: «Pas de racisme, pas d'homophobie dans les institutions de la Ville» (QE-484)¹.

TEXTE DE LA QUESTION

En l'absence d'une norme pénale permettant la poursuite en justice des propos homophobes ou transphobes, la Ville de Genève a nonobstant déployé de grands efforts dans la prévention et la sensibilisation contre les discriminations visant l'identité de genre et l'orientation sexuelle. Ainsi, aussi bien des campagnes publiques que des cours de sensibilisation auprès de l'administration ont été mis en place par la Ville. Cela étant dit, quelles sont les mesures de prévention contre les discriminations raciales, l'antisémitisme, le sexisme, l'homophobie et la transphobie que prend la Ville à l'encontre des conseillers municipaux? Et, en l'absence de mesures, le Conseil administratif peut-il condamner fermement les propos haineux à connotation homophobe tenus par un conseiller municipal sur les réseaux sociaux ces derniers jours et dont la *Tribune de Genève* du 13 septembre fait état?

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Le Conseil administratif n'a aucune compétence pour intervenir lors des séances du Conseil municipal puisque la police de séance est, selon l'article 17 de son règlement, assurée par le président. Par ailleurs, l'autorité de surveillance est assumée par le Service de surveillance des communes (SSCO).

Au surplus, le Conseil administratif condamne les propos haineux à connotation homophobe quel qu'en soit l'émetteur, raison pour laquelle il a lancé un travail de fond de prévention et de sensibilisation tant à l'interne de l'administration municipale qu'à destination de la population. A ce sujet, depuis 2013, à l'occasion de

¹ «Mémorial 175^e année»: Annoncée, 2207.

Question écrite: accessibilité des camions de pompiers aux Eaux-Vives

la Journée internationale de lutte contre l'homophobie et la transphobie du 17 mai, la Ville de Genève sensibilise au travers d'une campagne d'affichage et d'actions ciblées les Genevois et les Genevoises aux discriminations en lien avec l'orientation sexuelle et l'identité de genre. En 2018, le thème portait sur «les mots pour le dire».

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

La vice-présidente:
Sandrine Salerno

12. Réponse du Conseil administratif à la question écrite du 6 juin 2018 de M. Michel Nargi: «Qu'en est-il de l'accessibilité des camions de pompiers aux Eaux-Vives?» (QE-506)¹.

TEXTE DE LA QUESTION

J'ai pu constater le soir du 25 mai, lors d'une intervention du Service incendie et de secours (SIS) à la rue Henri-Blanvalet, que les camions de pompiers n'ont pas pu accéder à la rue du XXXI-Décembre. Ils ont dû accéder en marche arrière par le chemin Neuf. Il s'est écoulé environ une demi-heure avant qu'ils puissent accéder au lieu d'intervention (heureusement bénigne), fait constaté par les agent-e-s de la police municipale (APM) ainsi que par la gendarmerie.

Ma question est la suivante: quelles mesures compte prendre le Conseil administratif pour que cette situation n'arrive plus?

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Dans le cadre de leurs patrouilles, les APM interviennent à l'encontre des véhicules qui représentent un danger ou qui sont susceptibles d'empêcher le passage d'un véhicule de secours.

S'ils l'estiment nécessaire, les APM sont en mesure d'ordonner leur enlèvement au moyen d'une dépanneuse.

Malheureusement, en cas d'intervention urgente, le SIS n'est pas à l'abri d'une entrave momentanée due à un véhicule obstruant un passage de secours.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le conseiller administratif:
Guillaume Barazzone

¹ Annoncée, 457.

13. Réponse du Conseil administratif à la question écrite du 6 juin 2018 de M. Omar Azzabi: «Quelle est la situation générale de cautionnement de logements locatifs en ville de Genève et quelle part de marché pour les sociétés privées de cautionnement?» (QE-510)¹.

TEXTE DE LA QUESTION

En juin 2017, l'Office cantonal de la statistique (OCSTAT) annonçait que le taux de vacance des logements dans le canton avait atteint 0,51%. Le cautionnement des logements locatifs peut représenter une vraie barrière d'accès au logement pour les locataires les plus précaires (étudiants, apprentis, chômeurs, familles monoparentales, etc.). C'est également le cas en ce qui concerne les ménages qui n'ont pas accès aux aides sociales, soit parce qu'ils sortent tout juste des barèmes, soit parce qu'ils font partie de ces personnes ne déposant pas de demande par méconnaissance ou par honte.

Dans le cadre de l'établissement d'une caution pour un nouveau logement (à l'exception des logements des régies publiques qui ne demandent pas de caution) et sans fonds propres pour l'établissement d'un compte bancaire dit «garantie – loyer», les locataires les plus précaires de la ville passent par des sociétés de cautionnement pour fournir la caution exigée par le contrat de bail. Selon un spécialiste² du domaine, les garanties de loyer sans dépôt bancaire pour baux à usage d'habitation auprès de régies immobilières, de compagnies d'assurances et de prestataires de cautionnement spécialisés tels que Swiss Caution et First Caution représenteraient quelque 1,5 milliard de francs pour une part de marché avoisinant les 20% (80% des garanties étant représentées par des dépôts bancaires).

Selon les chiffres de l'OCSTAT, le loyer mensuel des logements à loyer libre pour un logement de 4 pièces occupé depuis trois ans s'élève à 1883 francs par mois³ (loyer sans charges ni location éventuelle de garage). Après une rapide simulation en ligne, les primes mensuelles proposées par ces sociétés de cautionnement varieraient de 94,50 francs à 123,85 francs par mois sur vingt mensualités en moyenne.

En général ces sociétés proposent un taux d'intérêt de 5% pour un service de «prime d'assurance de garantie loyer» plus que pour une réelle caution classique de garantie bancaire. S'agissant d'une prime d'assurance, le-la locataire

¹ Annoncée, 458.

² http://www.pointdemire.ch/portrait/portrait-printemps-2018gerald-follonierfondateur-et-ccoexpert-caution-sa-2_4270/

³ https://www.ge.ch/statistique/tel/publications/2017/informations_statistiques/autres_themes/is_loyers_20_2017.pdf

Question écrite: cautionnement de logements locatifs

ne récupère pas l'argent bloqué pour garantir son logement en cas de sinistre lorsqu'il-elle le quitte. De plus, ces sociétés ont une pratique peu connue du public puisque si un-e bailleur-euse a des prétentions sur la caution pour un quelconque sinistre constaté lors du départ du-de la locataire, elles s'engagent à payer le montant réclamé par ledit bailleur ou ladite bailleuse et se retournent ensuite contre le-la locataire pour exiger le remboursement de cette somme.

Au vu de ce constat, mes questions sont les suivantes:

- La Ville a-t-elle des chiffres à fournir sur la situation dans laquelle des gens n'arrivent pas à verser une garantie bancaire et n'ont pas le droit d'obtenir une caution de loyer par un organisme d'assurance?
- Combien de personnes, par foyer et par logement, ont contracté ce type d'assurances «garantie loyer»?
- Quelle part de marché représente ce type de services vis-à-vis d'un dépôt bancaire classique faisant office de garantie?
- Quelle masse monétaire représente le marché de ces sociétés de cautionnement en ville de Genève?
- Combien de litiges à propos de ces sociétés de cautionnement passent par le Tribunal des baux et loyers par année?

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Le Conseil administratif ne dispose pas des données permettant de répondre à vos questions.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le maire:
Sami Kanaan

M. Omar Azzabi (Ve). J'ai été étonné de la rapidité, mais surtout de l'absence de réponse du Conseil administratif sur un sujet qui demande à être approfondi, au vu du défaut de statistiques au niveau public. Ne serait-ce que par la Gérance immobilière municipale, je pense que nous pouvons avoir des chiffres sur ce type de cautionnement fait par des sociétés privées et qui pose beaucoup de questions. Il y a des pistes à explorer, des réponses à aller chercher, et nous ne sommes que très peu satisfaits des éléments livrés par le Conseil administratif.

14. Réponse du Conseil administratif à la question écrite du 17 mai 2018 de M^{me} Ariane Arlotti et M. Morten Gisselbaek: «Quel est l'impact réel de la mise en séparatif des eaux usées et des eaux de pluie pour l'environnement?» (QE-501)¹.

TEXTE DE LA QUESTION

Pour des raisons écologiques la Ville de Genève a ouvert de nombreux chantiers afin de mettre aux normes les rues qui n'ont pas de réseaux d'eau séparatifs.

Sachant qu'elle va continuer d'investir pour ces travaux en ouvrant des rues dans tous les quartiers excepté dans l'hypercentre où la pollution est trop grande même pour les eaux de pluie;

sachant que par ailleurs de nombreux immeubles récemment équipés de séparatifs voient leurs eaux usagées rejoindre leurs eaux de pluie en aval dans le réseau;

sachant également que de nombreux polluants et micropolluants qui ne vont pas se résorber tout seuls rejoignent les réseaux d'eaux de pluie, par exemple tout ce qui passe par les nombreuses grilles au sol, tel que les mégots de cigarettes, les seaux d'eau sale pleins de produits de nettoyage que balancent les arcades et restaurants peu scrupuleux, les microparticules de pneus et autres résidus, etc.;

sachant que le processus est encore accéléré lors du lavage des routes par la voirie,

peut-on aujourd'hui affirmer que tous ces travaux de mise en séparatif des réseaux amènent une amélioration du traitement des eaux usées?

Quel est leur réel impact environnemental?

Ces travaux coûteux sont-ils bien la meilleure manière de réduire les nuisances de la pollution de notre lac et de nos rivières?

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

La mise en séparatif des réseaux est imposée par les législations fédérale et cantonale en vigueur. Elle est notamment nécessaire au soulagement des stations d'épuration des eaux, lesquelles sont rapidement saturées par les collecteurs unitaires (eaux mélangées) lors de grands orages.

¹ «Mémorial 175^e année»: Annonce, 7624.

Question écrite: impact de la mise en séparatif des eaux usées

A Genève, c'est le cas pour la station d'épuration d'Aire où le risque consiste en des déversements d'eaux polluées directement dans le Rhône. Ainsi, chaque litre d'eau pluviale retiré du réseau unitaire permet d'éviter une surcharge du système d'assainissement des eaux.

Les performances «environnementales» de la station d'épuration d'Aire, gérée par SIG, font annuellement l'objet d'un rapport d'exploitation où figurent des données sur la qualité des eaux rejetées après une analyse de l'évolution des charges de pollution après traitement.

Il est consultable sur le site internet des SIG, notamment à travers le lien ci-après: https://ww2.sig-ge.ch/sites/default/files/inline-files/rapport_eaux_usees_2016.pdf.

Enfin, s'agissant des eaux pluviales des routes, celles-ci sont généralement considérées comme polluées lorsque le trafic automobile dépasse la valeur de 14 000 véhicules/jour. Le plan général d'évacuation des eaux (PGEE) étudiera prochainement des mesures d'amélioration pour le traitement des matières en suspension, notamment par des systèmes centralisés lorsque les opportunités en sous-sol permettent la mise en œuvre d'une réponse globale à l'échelle d'un bassin versant tout entier, tel que le décanteur particulier du parc La Grange. Ou, à défaut, par des systèmes décentralisés, comme des tranchées d'infiltration ou systèmes de filtres techniques à équiper, à grand échelle, dans les cheminées de visite du réseau existant d'assainissement des eaux.

Ainsi, différentes réponses techniques sont abordées par le biais de la directive fédérale OFEV intitulée «Protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication».

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le conseiller administratif:
Rémy Pagani

15. Réponse du Conseil administratif à la motion du 24 mars 2010 de MM. Simon Brandt, Olivier Fiumelli, Rémy Burri, Guy Dossan, Salvatore Vitanza, Edgar Bordier, Adrien Genecand et M^{me} Patricia Richard: «Un nouvel espace culturel à Saint-Gervais» (M-913)¹.

TEXTE DE LA MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de négocier une convention qui définisse les rapports liant la Ville à la Fondation de Saint-Gervais Genève.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Le Conseil municipal a accepté le renvoi de cette motion au Conseil administratif le 25 mai 2016.

La convention de subventionnement, disponible sur le site web de la Ville de Genève, a été signée pour les années 2017-2019 avec la «Fondation pour les arts de la scène et les expressions culturelles pluridisciplinaires». Elle a été rédigée en marge de la mise en œuvre de la loi sur la répartition des tâches entre les communes et le Canton en matière de culture (deuxième train) du 1^{er} septembre 2016 (loi sur la répartition des tâches (LRT) 11872). Son article 2 prévoit que les communes sont exclusivement compétentes pour le soutien à la création ainsi que le subventionnement des institutions, principalement des arts de la scène, ainsi que des manifestations culturelles.

Parmi ces institutions figure le Théâtre de Saint-Gervais. Ainsi, dans le cadre de la répartition des tâches entre les communes et le Canton, les montants versés par le Canton au fonds de régulation en faveur de la Fondation Saint-Gervais, soit 192 500 francs par an, sont redistribués par la Ville dès 2017. Ces montants sont soumis aux dispositions applicables au fonds de régulation.

La subvention octroyée à la Fondation pour les arts de la scène et les expressions culturelles pluridisciplinaires, qui gère le Théâtre de Saint-Gervais, s'inscrit dans le cadre de sa politique de soutien aux arts de la scène et pluridisciplinaires. Dans le cadre de ce soutien, la Ville de Genève attend que le Théâtre de Saint-Gervais:

- propose une programmation équilibrée entre spectacles en création et spectacles en accueil dans le domaine des arts de la scène et pluridisciplinaires;

¹ «Mémorial 173^e année»: Rapport, 7806.

Interpellation écrite: discrimination à l'embauche des résidents genevois

- poursuit et développe l'accompagnement et les résidences de compagnies;
- porte une attention aux spectacles en langues étrangères et développe des partenariats;
- mène des actions en faveur du développement du public (accès, médiation, projets spécifiques, etc.).

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le maire:
Sami Kanaan

16. Réponse du Conseil administratif à l'interpellation écrite du 17 mai 2018 de M. François Bärtschi: «Une fois de plus, le Conseil administratif discrimine les résidents genevois» (IE-59)¹.

TEXTE DE L'INTERPELLATION

Pourquoi le Conseil administratif a-t-il engagé un conservateur du patrimoine qui dispose de peu d'expérience, au détriment d'habitants de Genève qui ont davantage de compétences? Le personnage choisi, venant de France, a eu une expérience professionnelle furtive à Lausanne.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Le Conseil administratif, lors de sa séance du 28 mars 2018, a décidé de nommer M. Pierre Tourvieille de Labrouhe pour occuper le poste de conseiller en conservation du patrimoine architectural, et responsable de l'unité du même nom.

C'est avec grande attention que les 38 dossiers de candidature reçus dans le cadre de la procédure de mise au concours publique ont été examinés. Les compétences métier des postulants ont été analysées de manière tout à fait sérieuse, en relation avec les attentes et les missions de ce poste. Le soussigné de droite a lui-même reçu personnellement les trois derniers candidats dans le cadre d'une procédure parfaitement conforme à toutes les règles administratives en vigueur en Ville de Genève.

¹ «Mémorial 175^e année»: Annonce, 7624.

Interpellation écrite: discrimination à l'embauche des résidents genevois

Il en résulte que le candidat finalement choisi est celui dont les compétences et les connaissances sont les plus en adéquation avec le poste, s'agissant de diriger une petite équipe pluridisciplinaire constituée d'architectes et d'historiens très compétents dans leurs domaines respectifs.

Le Conseil administratif tient enfin à rappeler, si besoin était, qu'il est fermement décidé à poursuivre son action dans le domaine de la protection d'un patrimoine dont il connaît et reconnaît les très grandes qualités. L'engagement de M. Tourvieille permettra d'y contribuer de manière efficace, le Conseil administratif en est convaincu.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le conseiller administratif:
Rémy Pagani

Le président. M. Bärtschi ne siègeant plus au Conseil municipal, M. Sormanni a demandé à pouvoir prendre la parole.

M. Daniel Sormanni (MCG). Merci, Monsieur le président. J'ai pris note de la réponse faite à l'interpellation de mon collègue François Bärtschi. Je la trouve tout ce qu'il y a de plus lacunaire: elle ne répond pas à la question posée. J'aimerais bien savoir quelle politique le Conseil administratif applique s'agissant des résidents genevois. En l'occurrence, une candidate venant de France – en dépit d'un petit passage furtif à Lausanne – avait été engagée. Je souhaiterais des éléments plus circonstanciés que ces quelques misérables lignes qui dénotent le mépris avec lequel on répond à des questions relativement importantes. Rappelons que la Ville de Genève a convenu avec l'Office cantonal de l'emploi d'appliquer la directive sur la préférence cantonale dès 1^{er} juillet 2018. Or, la réponse ne dit rien de cette problématique et j'entends bien que le Conseil administratif le fasse, d'une manière ou d'une autre. A défaut, je me permettrai de réintervenir devant ce Conseil municipal car on se moque du monde en répondant ainsi à des questions aussi importantes!

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs... le restant des conseillers municipaux (*rires*), du moins les courageux qui ont eu la politesse de rester avec vous, Monsieur le président, je suis emprunté pour répondre à M. Sormanni dans la mesure où je n'ai pas rédigé la réponse à cette interpellation écrite. Dans mon souvenir, elle tient en deux lignes. Je propose qu'elle soit renvoyée au Conseil administratif afin que l'on explique un peu mieux la situation.

Interpellation écrite: discrimination à l'embauche des résidents genevois

M. Daniel Sormanni (MCG). C'est vous qui l'avez signée...

M. Rémy Pagani. Comme maire, Monsieur le conseiller municipal, comme pour toutes les réponses écrites, mais je ne suis plus en charge de la mairie.

Le président. La procédure ne permet pas un renvoi, je suis désolé. On ne va pas épiloguer. Monsieur Sormanni, je vous propose de déposer une nouvelle interpellation écrite.

M. Rémy Pagani. Mais quelle est la question de fond?

Le président. «Pourquoi le Conseil administratif a-t-il engagé un conservateur du patrimoine qui...»

M. Rémy Pagani. Ah! Excusez-moi, j'ai confondu. Alors ce n'est pas du tout succinct, Monsieur le président. La réponse est très claire: la personne engagée avait toutes les compétences et qualités requises pour répondre aux exigences du poste. Depuis lors, d'ailleurs, personne n'a émis de critiques sur ce collaborateur, qui satisfait entièrement – et plus que cela – à ces exigences. A qualité égale... Non, justement, il n'est pas question de qualité égale, d'ailleurs: le meilleur a eu le poste. Mais la réponse ne tient pas en trois lignes; elle est précise. Je pensais à une autre réponse. M. Sormanni ne peut donc pas dire que j'ai mal répondu et que je me suis foutu de sa bobine, pour dire les choses très clairement, puisque ce n'est pas du tout le cas.

M. Daniel Sormanni. Je veux un droit de réponse.

Le président. Non, il n'y a pas de réplique dans le cadre d'une interpellation écrite. Vous avez eu la parole, Monsieur Sormanni, et le magistrat vous a répondu. Le règlement du Conseil municipal ne prévoit aucun débat, selon l'article 86 bis. Si la réponse ne vous plaît pas, reprenez votre bâton de pèlerin et déposez une nouvelle interpellation écrite.

M. Daniel Sormanni. Ce n'est pas ce que dit le règlement, Monsieur le président.

Le président. Il n'y a qu'à lire le règlement. Tu l'as comme moi. (*Le président donne lecture de l'article 86 bis du règlement du Conseil municipal.*) Nous ne pouvons que prendre acte de la réponse et de l'insatisfaction du groupe du Mouvement citoyens genevois.

17. Réponse du Conseil administratif à la motion du 27 juin 2016 de M^{mes} et MM. Tobias Schnebli, Grégoire Carasso, Laurence Corpataux, Emmanuel Deonna, Marie-Pierre Theubet et Maria Pérez: «Pour l'installation urgente de logements pour réfugié-e-s en Ville de Genève» (M-1237)¹.

TEXTE DE LA MOTION

Rappelant l'acceptation par le Conseil municipal de la résolution R-188 «Pour un accueil immédiat des réfugiés venant de Syrie», ainsi que l'acceptation des motions M-1191 «Villes de refuge, la solidarité est nécessaire», M-1195 «Augmenter les capacités d'accueil face aux drames des réfugiés» et M-1218 «Pour une pratique humaine du droit d'asile et le retour d'Amanuel G».

Considérant:

- qu'il y a un besoin criant d'augmenter les possibilités d'accueil à Genève pour les personnes fuyant leur pays en guerre ou subissant des dictatures brutales et cherchant refuge en Suisse;
- le nombre important de personnes actuellement logées à Genève dans des abris souterrains de la protection civile dans des conditions de vie difficilement supportables à long terme, insalubres et portant préjudice à leur santé, en particulier pour des personnes ayant vécu des événements douloureux et se trouvant dans des situations psychologiquement difficiles;
- que pour honorer sa tradition de Cité de refuge, la Ville de Genève est appelée à faire des efforts particuliers pour mettre à disposition des hébergements et pour offrir des conditions d'accueil dignes et convenables pour les réfugié-e-s,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de mettre tout en œuvre, sans exclure aucune possibilité, pour que des logements d'urgence pour réfugié-e-s puissent être installés en plusieurs lieux de la Ville. La Ville doit travailler plus étroitement avec le Canton pour

¹ «Mémorial 174^e année»: Développée, 1413.

Motion: pour l'installation urgente de logements
pour réfugié-e-s en ville de Genève

augmenter les capacités d'accueil en surface sur la commune. Les premiers nouveaux logements devraient être fonctionnels avant la fin de l'année 2016;

- de travailler avec toutes les instances concernées, en particulier l'Hospice général, pour assurer de bonnes conditions d'accueil des futurs habitant-e-s de ces logements dans le tissu social de la ville et dans les quartiers, ainsi qu'une bonne qualité de vie;
- de soutenir activement l'hébergement de réfugiés chez les habitant-e-s de la ville,
- de mettre à disposition ses services, en particulier les Unités d'action communautaire (UAC), pour créer les liens entre les habitant-e-s des quartiers et les nouvelles et nouveaux arrivant-e-s.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

La Fédération genevoise des métiers du bâtiment (FMB), la Fédération des associations d'architectes et d'ingénieurs de Genève, un migrant et une migrante et la Ville de Genève se sont associés le 15 mars 2017 pour créer la Fondation «Genève – cité de refuge». Elle a pour vocation d'augmenter et améliorer les capacités d'accueil en surface des réfugié-e-s sur le territoire de la Ville de Genève.

La Fondation a pour buts de favoriser l'insertion et l'autonomie des migrant-e-s, mener des projets d'accueil des nouveaux habitants et des migrants, lever des fonds pour la construction d'un bâtiment «Auberge des Peuples» et des projet au sein de cet immeuble, définir, valider et coordonner le processus de construction et le projet socio-pédagogique qui lui est lié, définir et valider l'utilisation des espaces, définir et organiser la cohabitation des personnes migrantes.

La mise en œuvre du projet intitulé «Auberge des Peuples» est réalisée avec le concours de diverses associations de la société civile, des migrantes et des migrants. Elle s'appuie également sur la compétence des professionnels du domaine de la construction, ainsi que du travail social et culturel. La première phase, en cours de réalisation, consiste à installer des infrastructures provisoires pour des activités en faveur des services des migrantes et migrants pour les nouveaux arrivant-e-s. Ces activités ont obtenu un financement de la part du Canton de Genève. La deuxième phase de ce projet aura pour but de favoriser des activités d'insertion sociale et culturelle sous forme de projets communautaires.

Dans sa dernière phase, le projet va permettre la réalisation de près d'une centaine de logements provisoires sur une parcelle privée propriété de la Ville de Genève, située à la rue de Montbrillant. Fruit d'une collaboration étroite entre des entreprises genevoises, des migrantes et migrants et l'Hospice général, ce projet pilote se veut exemplaire d'un accueil des nouveaux arrivant-e-s à Genève

en respectant la convention européenne des droits humains et les critères internationaux appliqués pour des projets dans l'aide humanitaire.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le conseiller administratif:
Rémy Pagani

18. Propositions des conseillers municipaux.

Le président. Nous avons reçu les nouveaux objets suivants:

- M-1372, de *M^{mes}* et *MM.* *Michèle Roulet, Nicolas Ramseier, Patricia Richard, Hélène Ecuyer, Ariane Arlotti, Pierre Scherb, Rémy Burri, Anne Carron, Albane Schlechten, Daniel Sormanni, Uzma Khamis Vannini, Georges Martinoli* et *Renate Cornu*: «Un parcours urbain pour notre passé»;
- M-1373, de *M^{mes}* et *MM.* *Daniel Sormanni, Jean-Pascal Cattin, Jean-Philippe Haas, Amar Madani, Yasmine Menétrey, Thomas Zogg, Pierre Scherb, Patricia Richard, Jean Zahno, Pascal Altenbach, Jacques Pagan, Eric Bertinat* et *Didier Lyon*: «Trésors et patrimoine horloger cachés à Genève: remettons les pendules à l'heure»;
- M-1374, de *M^{mes}* et *MM.* *Amar Madani, Daniel Sormanni, Danièle Magnin, Daniel-Dany Pastore, Jean-Pascal Cattin, Jean-Philippe Haas, Laurent Leisi, Yasmine Menétrey, Thomas Zogg, Pierre Scherb, Patricia Richard, Jean Zahno, Didier Lyon, Pascal Altenbach, Jacques Pagan* et *Eric Bertinat*: «Pour une prolongation des dates d'ouverture des bassins extérieurs»;
- M-1375, de *M^{mes}* et *MM.* *Simon Brandt, Stefan Gisselbaek, Pascal Altenbach, Patricia Richard, Rémy Burri, Michèle Roulet, Helena Rigotti, Renate Cornu, Guy Dossan, Georges Martinoli, Pierre de Bocard, Michel Nargi, Daniel Sormanni, Uzma Khamis Vannini, Jean-Philippe Haas, Pierre Scherb, Jacques Pagan* et *Pierre Gauthier*: «Pour un Musée de la bande dessinée à la place de l'ancien Musée de l'horlogerie»;
- M-1376, de *M^{mes}* et *MM.* *Corinne Goehner-da Cruz, Martine Sumi, Jannick Frigenti Empana, Olivier Gurtner, Albane Schlechten, Ariane Arlotti, Morten Gisselbaek, Brigitte Studer, Delphine Wuest, Alfonso Gomez, Pierre Gauthier* et *Uzma Khamis Vannini*: «Traversée cyclable par le tunnel sous la gare de Cornavin»;
- M-1377, de *MM.* *Eric Bertinat* et *Daniel Sormanni*: «Déferlement de violences en ville de Genève, notamment à l'égard des femmes, ou l'échec de la politique de sécurité communale»;

- PRD-185, de *M^{mes}* et *MM. Ariane Arlotti, Pascal Holenweg, Morten Gisselbaek, Jannick Frigenti Empana, Albane Schlechten, Annick Ecuyer, Hélène Ecuyer* et *Maria Pérez*: «Modification du règlement: pour une carte de prise de parole à points»;
- PRD-186, de *M^{mes}* et *MM. Vincent Schaller, Maria Pérez, Eric Bertinat, Renate Cornu, Uzma Khamis Vannini, Daniel Sormanni, Pascal Spuhler, Jacques Pagan, Alain de Kalbermatten, Pascal Altenbach, Stefan Gisselbaek, Rémy Burri* et *Pierre Gauthier*: «Pour un financement des camps de ski et autres camps scolaires par la Ville de Genève».

19. Interpellations.

Le président. Nous avons reçu l'interpellation orale suivante:

- IO-289, de *M^{mes}* et *MM. Patricia Richard, Rémy Burri, Simon Brandt, Daniel Sormanni, Pierre Scherb, Anne Carron, Marie Barbey-Chappuis, Jean-Philippe Haas* et *Renate Cornu*: «Maison des associations: les bons comptes font-ils les bons camarades?».

20. Questions écrites.

Le président. Nous avons reçu les questions écrites suivantes:

- QE-511, de *M. Eric Bertinat*: «En vingt ans, combien de voies publiques communales ont été fermées à la circulation privée?»;
- QE-512, de *M^{me} Ariane Arlotti*: «Quel est l'état des lieux du patrimoine arboré?».

Le président. Je remercie infiniment celles et ceux qui ont eu le courage de m'accompagner jusqu'au terme de cette session. (*Applaudissements.*) Je vous souhaite une bonne rentrée et vous donne rendez-vous dans quinze jours déjà. Bonne fin de soirée!

SOMMAIRE

1. Exhortation	2890
2. Communications du Conseil administratif	2890
3. Communications du bureau du Conseil municipal	2890
4. Questions orales	2890
5. Rapports de majorité et de minorités de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner:	
– la motion du 26 avril 2016 de M ^{mes} et MM. Simon Gaberell, Morten Gisselbaek, Grégoire Carasso, Alfonso Gomez, Brigitte Studer, Marie-Pierre Theubet et Maria Vittoria Romano: «Circulation à vélo: un coup de peinture ne suffit pas! Pour des parcours en site propre, sécurisés et continus»;	
– la motion du 26 avril 2016 de M ^{mes} et MM. Simon Gaberell, Alfonso Gomez, Morten Gisselbaek, Brigitte Studer, Grégoire Carasso, Marie-Pierre Theubet et Maria Vittoria Romano: «Encourageons la pratique du vélo en ville!»;	
– la motion du 26 avril 2016 de M ^{mes} et MM. Brigitte Studer, Morten Gisselbaek, Simon Gaberell, Alfonso Gomez, Grégoire Carasso, Marie-Pierre Theubet et Maria Vittoria Romano: «Recenser les points noirs piétons et vélo en Ville de Genève»;	
– la motion du 26 avril 2016 de M ^{mes} et MM. Morten Gisselbaek, Brigitte Studer, Simon Gaberell, Alfonso Gomez, Grégoire Carasso, Marie-Pierre Theubet et Maria Vittoria Romano: «Utiliser les voitures stationnées pour mieux sécuriser les trajets cyclables» (M-1223/M-1224/M-1225/M-1226 A/B/C)	2891
6. 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)	2938

7. Réponse du Conseil administratif à la question écrite du 6 juin 2018 de M. Stéphane Guex: «Buvette du square de Chantepoulet: à quelle heure on ouvre?» (QE-504) 2945
8. Réponse du Conseil administratif à la motion du 6 mars 2018 de M^{me} et MM. Simon Brandt, Patricia Richard, Rémy Burri, Alain de Kalbermatten, Daniel Sormanni, Pierre Scherb et Eric Bertinat: «Demande de réactualisation du projet de budget 2018» (M-1335). . . 2947
9. Réponse du Conseil administratif à la motion du 22 juin 2015 de M^{me} et MM. Simon Gaberell, Grégoire Carasso, Natacha Buffet-Desfayes et Tobias Schnebli: «*Stand up!* Des logements pour personnes en formation à la rue du Stand, sur un terrain de la Ville!» (M-1187). 2948
10. Réponse du Conseil administratif à la pétition du 7 septembre 2015: «Pour sécuriser la sortie de la rue Marie-Brechbuhl (1202 GE)» (P-345) 2952
11. Réponse du Conseil administratif à la question écrite du 13 septembre 2017 de M^{mes} et M. Maria Pérez, Brigitte Studer et Gazi Sahin: «Pas de racisme, pas d’homophobie dans les institutions de la Ville» (QE-484). 2954
12. Réponse du Conseil administratif à la question écrite du 6 juin 2018 de M. Michel Nargi: «Qu’en est-il de l’accessibilité des camions de pompiers aux Eaux-Vives?» (QE-506) 2955
13. Réponse du Conseil administratif à la question écrite du 6 juin 2018 de M. Omar Azzabi: «Quelle est la situation générale de cautionnement de logements locatifs en ville de Genève et quelle part de marché pour les sociétés privées de cautionnement?» (QE-510) 2956
14. Réponse du Conseil administratif à la question écrite du 17 mai 2018 de M^{me} Ariane Arlotti et M. Morten Gisselbaek: «Quel est l’impact réel de la mise en séparatif des eaux usées et des eaux de pluie pour l’environnement?» (QE-501) 2958
15. Réponse du Conseil administratif à la motion du 24 mars 2010 de MM. Simon Brandt, Olivier Fiumelli, Rémy Burri, Guy Dossan, Salvatore Vitanza, Edgar Bordier, Adrien Genecand et M^{me} Patricia Richard: «Un nouvel espace culturel à Saint-Gervais» (M-913) 2960

16. Réponse du Conseil administratif à l'interpellation écrite du 17 mai 2018 de M. François Bärtschi: «Une fois de plus, le Conseil administratif discrimine les résidents genevois» (IE-59)	2961
17. Réponse du Conseil administratif à la motion du 27 juin 2016 de M ^{mes} et MM. Tobias Schnebli, Grégoire Carasso, Laurence Corpataux, Emmanuel Deonna, Marie-Pierre Theubet et Maria Pérez: «Pour l'installation urgente de logements pour réfugié-e-s en Ville de Genève» (M-1237)	2964
18. Propositions des conseillers municipaux	2966
19. Interpellations	2967
20. Questions écrites	2967

La secrétaire administrative du Conseil municipal:
Marie-Christine Cabussat