

**Rapport de la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication chargée d'examiner la motion du 30 mars 2021 de M<sup>mes</sup> et MM. Denis Ruyschaert, Laurence Corpataux, Yves Herren, Jacqueline Roiz, Vincent Milliard, Bénédicte Amsellem, Delphine Wuest, Léonore Baehler, Brigitte Studer, Gazi Sahin, Olivier Gurtner, Alain de Kalbermatten, Alia Chaker Mangeat, Daniel Sormanni, Luc Barthassat, Marie-Agnès Bertinat, Eric Bertinat, Michèle Roulet, Nadine Béné, John Rossi et Didier Lyon: «Redonnons la vie à nos vélos: identification pour réutiliser et recycler».**

**Rapport de M. Maxime Provini.**

Cette motion a été renvoyée à la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication par le Conseil municipal lors de la séance du 8 février 2022. La commission l'a étudiée lors de la séance du 24 mars 2022, sous la présidence de M<sup>me</sup> Jacqueline Roiz, et du 16 juin 2022, sous la présidence de M. Maxime Provini. Les notes de séances ont été prises par MM. Daniel Zaugg et Lucas Duquesnoy, que le rapporteur remercie pour la qualité de leur travail.

*PROJET DE MOTION*

Considérant:

- que la croissance rapide de plus de 10% par année du nombre de vélos en ville de Genève crée un parc de bicyclettes toujours plus conséquent sur la voirie;
- que de nombreux vélos abandonnés engorgent la voie publique, dont une partie deviennent des épaves au fil du temps (évalués à plus de 500 vélos par an);
- que les communes sont responsables de leur élimination et de leur valorisation, car le Canton les classifie comme des déchets;
- la politique de la Ville de Genève d'amener les épaves de vélos à l'association Pécloût 13 pour recyclage;
- que les polices municipales et cantonale sont en charge des vélos volés ou abandonnés;
- que la police cantonale et la fourrière ont développé des systèmes de recherche des cycles basés sur les numéros de cadre. Par ces systèmes, dans 99% des cas il est impossible de rendre les vélos volés ou abandonnés à leurs propriétaires pour les raisons suivantes: les propriétaires connaissent rarement le numéro

de cadre; certains cadres n'ont pas de numéro ou en ont plusieurs; beaucoup de numéros de cadre sont illisibles;

- qu'il existe des systèmes d'identification standardisés de bicyclettes opérationnels extrêmement simples. Par exemple le système «bicycode» est ouvert à tous et toutes les propriétaires de cycles; le vendeur ou la vendeuse gravant un code sur le vélo à son achat. Il est accessible via internet et est utilisable par les forces de l'ordre et par le revendeur ou la revendeuse de vélos. Ce système est déjà proposé par le revendeur Pécîlôt 13. Il est obligatoire en France depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021 et est utilisé par la police française,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à promouvoir les systèmes de traçage et d'identification de vélos auprès de la population, en particulier le système «bicycode»;
- à développer ce système en partenariat avec les professionnels du vélo et les instances cantonales concernées, dont la police et la fourrière;
- à faciliter la coopération des systèmes de traçage et d'identification de bicyclettes entre les services municipaux, la fourrière et la police française.

## **Séance du 24 mars 2022**

### *Audition de M. Denis Ruyschaert, motionnaire*

M. Ruyschaert énonce que la motion M-1611 est née du constat que le nombre de vélos en ville de Genève augmente de plus de 10% par an. Comme les vélos ont peu de valeur, surtout en deuxième et troisième main, ils ont tendance à être laissés sur la voie publique. Environ 500 d'entre eux doivent être récupérés chaque année. A Genève, c'est la police qui est en charge de cette mission. La politique de la Ville de Genève consiste à amener les épaves de vélos à l'association Pécîlôt 13. Les vélos récupérés sont amenés à la fourrière pour être remis à neuf. Ils sont ensuite revendus dans différentes filières. Or, Pécîlôt 13 peine à retrouver les propriétaires des vélos laissés sur la voirie. Cette difficulté s'explique par le fait que les propriétaires connaissent rarement le numéro de cadre de leur vélo. Il se peut également que le numéro de cadre soit rendu illisible avec l'usure. Pour ces raisons, il est impossible dans 99% des cas de rendre les vélos volés ou abandonnés à leurs propriétaires. Cette situation rend la mise sur le marché du vélo de deuxième main problématique. En effet, il est possible que le nouveau propriétaire du vélo doive faire face aux réclamations du premier propriétaire. A cela s'ajoute le fait que le nombre de vélos volés à Genève est important. Il existe des filières qui exportent les vélos. En l'absence de connaissance du numéro de cadre, il est impossible d'établir des liens sur un vélo volé. Pour lutter contre ces problèmes, il existe des systèmes d'identification standardisés de vélos. Par exemple, le système «bicycode» permet au vendeur d'inscrire un code

sur le vélo au moment de son achat. Dès lors, le vélo est accessible via internet et est utilisable par la police et par le revendeur. Il faut savoir que ce système est obligatoire en France depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Ainsi, la motion M-1611 propose de promouvoir les systèmes de traçage et d'identification de vélos auprès de la population, de renforcer le partenariat avec les professionnels du vélo et les instances cantonales concernées et de faciliter la coopération entre les services municipaux, la fourrière et la police française.

### *Questions des commissaires*

Un commissaire considère qu'il est important de proposer une solution au problème des vélos abandonnés sur la voirie. La police municipale et Pécîlôt 13 sont actuellement débordés.

M. Ruysschaert remarque que la solution proposée permettrait à Pécîlôt 13 de diminuer le nombre de recyclages.

Une commissaire demande si ce système donnera droit à un recouvrement dans les cas où le vélo mal parké a été enlevé.

M. Ruysschaert note qu'un vélo laissé sur la voie publique est considéré au niveau cantonal comme un déchet. En cela, la motion permettrait de changer la nature de l'objet. L'objectif de la motion est de permettre l'identification du vélo afin que les personnes puissent le récupérer. Contrairement à la vignette, les propriétaires n'auraient pas besoin de communiquer leur nom. Il leur suffirait de transmettre la preuve d'achat. Cette dernière pourrait même être retrouvée dans la base de données du revendeur.

La commissaire mentionne les cas de vélos victimes de vols de certaines pièces. Dans ces situations, il peut arriver que leur propriétaire n'ait plus envie de récupérer un vélo inutilisable. Même si le sujet s'éloigne un peu de la motion, on peut imaginer que Pécîlôt 13 contacte les propriétaires de vélos manquant de pièces pour leur proposer un recyclage.

M. Ruysschaert remarque que les personnes qui ont un vélo en mauvais état vont à Pécîlôt 13 pour le faire réparer. Ce n'est pas à Pécîlôt 13 de contacter les propriétaires pour proposer ses services. La situation actuelle ne lui permet pas de prendre ce temps.

La commissaire demande ce que pourra faire Pécîlôt 13 si le propriétaire du vélo retrouvé n'est pas intéressé par une reprise.

M. Ruysschaert répond que Pécîlôt 13 pourra s'occuper de le remettre en état pour une revente. Le refus du propriétaire permet de libérer la fourrière d'une zone grise. Le vélo récupéré n'est plus litigieux.

La commissaire demande s'il ne serait pas logique de facturer le prix d'enlèvement de ces vélos.

M. Ruyschaert rappelle qu'il a posé une question écrite à ce sujet. Au départ, Péclôt 13 récupérait les vélos ventouses. Elle a finalement renoncé car cela lui coûtait trop cher. Elle a proposé de poursuivre ces opérations contre un paiement de 20 000 francs. Toutefois, le Canton n'a jamais voulu payer. Aujourd'hui, grâce à la volonté de M<sup>me</sup> Barbey-Chappuis, c'est le service Voirie-Ville propre qui récupère les vélos après qu'ils ont été identifiés par la police.

Un commissaire demande s'il sera possible d'inscrire un code sur des vélos déjà achetés.

M. Ruyschaert répond par l'affirmative. Cette opération devrait coûter entre 5 et 10 francs. L'idée est d'augmenter la traçabilité de plus de vélos possible.

Le commissaire aimerait avoir l'avis de l'auditionné sur l'identification des vélos par le Service des automobiles.

M. Ruyschaert répond qu'il s'agit d'un autre débat. Il serait intéressant de comprendre pourquoi cette idée a été abandonnée. Dans tous les cas, elle dépasse le cadre de la Ville. La motion se concentre sur la traçabilité des vélos.

### *Discussion*

Un commissaire propose l'audition de M<sup>me</sup> Barbey-Chappuis, d'un responsable de Voirie-Ville propre et d'un responsable de la police municipale.

Un autre commissaire propose l'audition de l'association Péclôt 13.

La présidente met au vote l'audition conjointe de M<sup>me</sup> Barbey-Chappuis, d'un responsable de Voirie-Ville propre et d'un responsable de la police municipale, ce qui est accepté à l'unanimité.

La présidente met au vote l'audition d'un responsable de Péclôt 13, ce qui est accepté par 12 oui (1 EàG, 1 PLR, 3 Ve, 1 MCG, 4 S, 1 UDC, 1 LC) et 1 abstention (PLR).

## **Séance du 16 juin 2022**

*Audition de MM. Lorédan Füeg et Marc Lemonnier, représentants de Péclôt 13 et Bicycode*

M. Lemonnier explique qu'avant 2012, Péclôt 13 travaillait les vignettes et les numéros de plaque pour retrouver les propriétaires en cas de vol. S'étant aperçus que la population ne savait pas toujours quoi faire en cas de perte ou de vol

d'un vélo, notamment par manque d'information sur les numéros de cadre, les membres de l'association ont travaillé avec Pro Vélo pour trouver un système de tracking pouvant être proposé aux propriétaires de vélos. Après plusieurs essais infructueux, Pécloth 13 a découvert par l'intermédiaire d'une fédération le système Bicycode. Après de premiers contacts réussis, Pécloth 13 a investi dans une machine à graver et Pro Vélo faisait la promotion du Bicycode. À ce jour, environ 4000 vélos ont pu être gravés. L'avantage de ce système est d'être relié à une base de données en ligne sur laquelle le propriétaire peut lui-même gérer son code et déclarer un vol ou une perte. Ce système permet également de retrouver les propriétaires en accès libre, avec l'assurance que le système soit surveillé par la CNIL française. L'association était optimiste dans sa collaboration avec la police, cependant peu d'intérêt a été montré par cette dernière pour le système de Bicycode, le fichier des plaintes n'étant pas adapté au format des numéros de cadre. Actuellement, trois ou quatre propriétaires sont retrouvés par la fourrière grâce au système de plainte pour 700 à 800 vélos rentrés par année, malgré les vérifications par la police. Autre problème, les vélos sont souvent retrouvés trop tard et il est alors d'autant plus difficile d'inviter leurs propriétaires à venir les récupérer. Lorsque les vélos sont abandonnés dans la rue, il est nécessaire d'attendre qu'ils soient considérés comme des épaves pour pouvoir vérifier si une plainte a été déposée, ce qui rend d'autant plus difficile la recherche du propriétaire voire de prouver que le vélo a été volé. Le Bicycode permettrait de standardiser les numéros de cadre et de diminuer le risque de retrouver les vélos au stade d'épave grâce à l'accès libre à la base de données. Les revendeurs de vélos doivent aujourd'hui graver les vélos, soit sous forme d'étiquette, soit sous forme de QR code. Adopter un système ouvert à tous, sans principe d'abonnement, est le seul moyen de trouver une solution fonctionnant à grande échelle. M. Lemonnier précise que Bicycode n'est pas une immatriculation, mais un compte relié aux coordonnées d'un propriétaire, avec un système d'identification et une inscription standardisée sur le vélo, toujours au même endroit. Le code est aujourd'hui vendu pour un prix de dix euros, ce qui est un coût relativement faible pour un vélo. Si d'autres systèmes existent actuellement, tous présentent une complexité technique qui n'est pas aussi avantageuse que le gravage des vélos, indélébile et dont l'efficacité a été prouvée dans son utilisation massive au Danemark ou en Allemagne. À noter que le gravage peut cependant présenter des risques pour les vélos en carbone. Il est difficile de donner des chiffres précis sur les résultats, mais l'on sait aujourd'hui qu'entre 4000 et 5000 vélos ont été gravés et enregistrés, avec des informations minimalistes fournies par le vendeur, le reste restant à la discrétion du propriétaire.

### *Questions des commissaires*

Un commissaire souhaite savoir, selon les auditionnés, au bout de combien de temps un vélo peut être considéré comme abandonné. M. Lemonnier répond

que le vélo est considéré comme abandonné à partir du moment où il devient une épave, soit le moment où certaines de ses composantes viennent à manquer, mais il est difficile de donner un seuil exact. On sait cependant que les vélos n'étant pas protégés et n'étant pas situés en lieu sûr ont une durée de vie amoindrie. Il est possible de les considérer comme abandonnés plus tôt, lorsque des dénonciations ont lieu, mais les effectifs manquent pour signaler assez tôt ces cas. D'autre part, certaines situations ne peuvent pas être considérées comme un état d'épave, par exemple une selle manquante.

Un commissaire entend un discours ambivalent sur le bicycode et aimerait avoir plus d'informations. M. Lemonnier répond qu'il regrette que des utilisateurs aient pu faire graver leur vélo gratuitement lors de la vente, sans enregistrer leurs coordonnées sur la base. La commissaire se demande pourquoi un grand volume est nécessaire si chaque personne gère son code. M. Lemonnier répond qu'un grand volume permet de faire rentrer le gravage des vélos dans les habitudes, tant chez la population que chez les autorités. En France, on trouve par exemple de la publicité sur les bicycodes dans les commissariats, ce qui n'est pas le cas en Suisse où la police n'effectue pas de vérification dans le système. La commissaire souhaite savoir si les vols de vélos ont augmenté ces dernières années. M. Lemonnier répond que le public des usagers a changé depuis deux ans, avec une augmentation des ventes de vélos neufs et électriques et une baisse des vélos de seconde main. Il est difficile de savoir si cette transformation du marché a occasionné une augmentation des vols. M. Lemonnier sait cependant qu'avant 2019, on parlait de neuf vélos volés par jour.

Un commissaire souhaite savoir si la police utilise des bases de données autres que la base fédérale pour vérifier les numéros de cadre. M. Lemonnier répond que la police n'utilise effectivement que RiPol, la base de données fédérale.

Un commissaire constate qu'une convention existe entre la Ville et Péclet 13, et souhaite savoir si une convention similaire existe avec le Canton. M. Lemonnier répond que Péclet 13 est en fait la fourrière à vélos de l'État de Genève, service proposé gratuitement à la population, ce qui lui permet de disposer des vélos s'ils n'ont pas été réclamés dans un délai d'un mois. M. Füeg précise que la Voirie de la Ville ramène à l'association des vélos qui sont considérés comme des déchets sur la voie publique, ce qui permet à l'association de valoriser les pièces. D'autre part, M. Füeg mentionne qu'avec l'amélioration de la technologie des nouveaux vélos, il sera désormais possible de brancher les vélos dans un ordinateur pour disposer des informations sur le propriétaire.

Un commissaire croit se souvenir qu'une première convention existait en 2013 entre la Ville et Péclet 13, convention n'ayant pas été renouvelée. M. Lemonnier répond que l'association avait un contrat avec la Ville pour couper les cadenas sur

les vélos abandonnés et les emmener à la fourrière, et ce gratuitement. La Ville ayant décrété qu'elle ne voulait investir plus pour récupérer ces vélos, les épaves ont été considérées comme des déchets, ce qui permettait de les emmener à la déchetterie. L'association ayant le goût du recyclage, elle a demandé à la Ville de récupérer ces épaves afin de pouvoir les revaloriser.

Un commissaire se demande si les trois invites de la motion semblent possibles et souhaitables pour les auditionnés, alors même que la Ville ne peut pas privilégier un système de tracking par rapport à un autre, et si le projet permettra d'avancer sur la mise en œuvre d'un système. M. Lemonnier répond qu'il est évident pour l'association que ces propositions permettent d'avancer dans la bonne direction, avec l'avantage de suggérer un système non commercial et ouvert à tout un chacun, revendeurs professionnels comme associatifs. Il n'est donc pas nécessaire d'être affilié au TCS pour adhérer au système. Le commissaire trouve intéressant que la France ait imposé le bicycode, et se demande s'il faudrait vraiment favoriser un seul système. M. Lemonnier répond que multiplier le nombre de systèmes ne fonctionne pas et complexifie encore plus la recherche des propriétaires de vélos. Il est nécessaire de graver les vélos sur le long terme, avec un intérêt des autorités et une promotion du système auprès des usagers et usagères.

Un commissaire revient sur les invites de la motion, qui privilégient le système bicycode, et constate qu'en France, malgré l'imposition de ce système, le taux de vélos retrouvés reste très bas. Le commissaire se demande s'il serait possible de trouver un autre système faisant consensus, et si un tel système existe seulement. M. Lemonnier répond qu'il est difficile de parler d'un échec pour la France puisque le système n'est devenu obligatoire que début 2022. Pour les pays l'ayant implémenté depuis longtemps, le gravage semble avoir eu un réel impact. Il n'a à ce jour pas été identifié de meilleure solution à l'échelle suisse, qui puisse être adoptée pour l'ensemble du pays. M. Lemonnier précise par ailleurs avoir déjà été contacté par la police française pour des vélos genevois retrouvés sur place, ce qui prouve l'intérêt du système.

Un commissaire se demande s'il ne serait pas intéressant de transformer la première invite de manière à promouvoir un système non commercial sans citer explicitement Bicycode. M. Lemonnier répond que l'association ne peut que supporter ces changements, qui représenteraient un pas en avant dans la collaboration entre les partenaires pour la promotion des bases de données. M. Füeg trouverait intéressante cette première proposition d'amendement afin de ne pas faire ouvertement la promotion de Bicycode tout en rendant son adoption évidente au vu de ses caractéristiques. Insister sur la participation de la police municipale serait également essentiel, les autorités ignorant encore trop souvent ces systèmes d'identification.

Une commissaire se demande ce qui reste comme vrai déchet après récupération des vélos par l'association. M. Füeg répond qu'au-delà de l'aspect fourrière, Pécclôt 13 est un vendeur de vélos et constate que ses vélos d'occasion sont majoritairement envoyés en Afrique. Beaucoup de pièces sont encore utilisables, malgré des standards occidentaux d'utilisation qui divergent. À l'échelle suisse, on constate que l'acier et les pneus sont rarement réutilisables et sont envoyés à la déchetterie, ce qui montre que l'association arrive à revaloriser la majorité des pièces du vélo. M. Lemonnier préférerait diminuer cette récupération, qui coûte facilement cher à l'association. Si donner ces pièces est un beau geste, il est moins préférable d'un point de vue comptable.

La commissaire se demande s'il ne faudrait pas inciter d'autres communes à adopter la même démarche que la Ville de Genève et si Pécclôt 13 pourrait assumer une partie de ce travail. M. Füeg répond que des contacts ont été faits avec d'autres communes, qui ne considèrent pas la démarche comme viable économiquement au vu du faible nombre de vélos concernés. Actuellement, les encombrants de certaines communes sont récupérés par différents types de bennes, qui suivent des filières spécialisées. Il serait donc possible d'intégrer les vélos à ces filières. La commissaire sait que des vélos peuvent être déposés au centre de tri de la Praille et souhaite savoir si Pécclôt 13 est en charge. M. Füeg répond que l'association récupère effectivement ces vélos. M. Lemonnier précise que l'association gère entre 4000 et 5000 vélos par an, qu'il s'agisse de récupération ou de recyclage.

Le président souhaite savoir quel est le volume de vélos reçus de la part de la Ville. M. Lemonnier répond que 700 épaves ont été reçues en 2021, auxquelles s'ajoutent 350 vélos issus de la fourrière. Un commissaire souhaite savoir depuis quand la police apporte des vélos à l'association. M. Lemonnier répond que la police apporte des vélos depuis maintenant deux ans à l'association.

### *Discussion et vote éventuel*

Le président souhaite savoir quelles suites la commission souhaite donner à cet objet.

Un commissaire annonce que le Parti socialiste serait prêt à passer au vote ce soir avec des amendements déposés.

Le commissaire du Parti socialiste propose d'amender la première invite comme suit: «à promouvoir un système de traçage et d'identification de vélo reconnu, développé, non commercial et ouvert auprès de la population».

Ensuite, le commissaire du Parti socialiste propose d'ajouter une invite après la deuxième invite comme suit: «à approcher les vendeurs de vélos sur le territoire communal pour les inviter à s'équiper en matériel pour graver les vélos qu'ils vendent ou du moins sensibiliser leur clientèle au moyen de flyers d'information».

Enfin, le commissaire du Parti socialiste propose d'amender la troisième invite initiale et d'ajouter deux invites comme suit: «à faciliter la coopération des systèmes de traçage et d'identification de vélos entre les services municipaux, en particulier la police municipale, la fourrière et les polices cantonale et française; à inciter les agent-e-s de la police municipale à systématiquement avoir recours aux bases de données dans la recherche de propriétaires de vélos abandonnés; à approcher par le biais de l'ACG d'autres communes pour qu'elles mettent en place des systèmes similaires adaptés à leur réalité».

Le commissaire du Parti socialiste précise qu'il s'est renseigné durant les auditions sur cet abandon de la vignette, en vigueur depuis 2010, et ayant pu poser des problèmes en milieu urbain. Il s'agit effectivement d'un problème plutôt rencontré par les grandes agglomérations, d'où l'idée de laisser une porte ouverte à l'ACG. Le Parti socialiste soutient le message de cette motion et souhaite l'enrichir pour aller plus loin dans ses demandes.

Une commissaire du groupe des Verts précise que le premier amendement ne ferait plus référence qu'à un système unique alors que le troisième amendement invite la police à en consulter plusieurs. La commissaire constate aussi que la deuxième invite devrait peut-être inclure les instances municipales. Elle observe également qu'un système d'information pour les autres communes serait intéressant.

Le commissaire du Parti socialiste répond que cet amendement permet surtout d'inviter les autres communes du canton à se pencher sur ce système, sans rien leur imposer.

Un commissaire du groupe Le Centre explique que son groupe trouve cette motion intéressante, mais observe que trop d'inconnues subsistent par rapport à la motion déposée au Grand Conseil s'intéressant au Fonds national de gestion des assurances de responsabilité civile, par rapport à l'absence de responsabilité civile chez certaines personnes, par rapport à la répartition des compétences entre la Ville et le Canton. Par rapport aux éléments mis en avant, le Centre souhaiterait entendre l'ACG et le département de la sécurité cantonal. Malgré les retards pris par la commission, le commissaire pense que si cette motion était mieux travaillée, elle pourrait devenir plus visible au niveau du Canton.

Le président rappelle qu'aucune opposition n'a été formulée précédemment pour passer au vote ce soir, et regrette que le Centre ne se soit pas manifesté plus tôt pour formuler ses demandes d'auditions.

### *Votes*

La commission passe au vote sur la proposition d'audition de l'ACG, qui est refusée par 8 non (1 PLR, 2 Ve, 4 S, 1 EàG) contre 5 oui (1 UDC, 1 MCG, 1 PLR, 2 LC) et 2 abstentions (Ve, PLR).

La commission passe au vote sur la proposition d’audition du département de la sécurité, qui est refusée par 7 non (4 S, 2 Ve, 1 PLR) contre 6 oui (1 UDC, 1 MCG, 1 PLR, 2 LC, 1 EàG) et 2 abstentions (Ve, PLR).

La commission passe au vote sur le premier amendement du Parti socialiste, qui est accepté à l’unanimité.

La commission passe au vote sur le deuxième amendement du Parti socialiste, qui est accepté par 7 oui (1 EàG, 4 S, 2 Ve) contre 5 non (2 LC, 1 MCG, 2 PLR) et 3 abstentions (1 PLR, 1 Ve, 1 UDC).

La commission passe au vote sur le troisième amendement du Parti socialiste, qui est accepté par 8 oui (1 EàG, 4 S, 3 Ve) contre 1 non (MCG) et 6 abstentions (3 PLR, 1 UDC, 2 LC).

La commission passe au vote sur le quatrième amendement du Parti socialiste, qui est accepté à l’unanimité.

La commission passe au vote sur le cinquième amendement du Parti socialiste, qui est accepté par 8 oui (1 EàG, 4 S, 3 Ve) contre 7 non (1 UDC, 3 PLR, 1 MCG, 2 LC).

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois propose de modifier l’amendement sur la deuxième invite en supprimant la mention de la police française.

La commission passe au vote sur l’amendement du Mouvement citoyens genevois, qui est refusé par 8 non (1 EàG, 4 S, 3 Ve) contre 7 oui (3 PLR, 1 MCG, 1 UDC, 2 LC).

La commission passe au vote sur la motion telle qu’amendée, qui est acceptée par 14 oui (1 UDC, 3 PLR, 3 Ve, 4 S, 1 EàG, 2 LC) contre 1 non (MCG).

### *PROJET DE MOTION AMENDÉE*

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à promouvoir un système de traçage et d’identification de vélo reconnu, développé, non commercial et ouvert auprès de la population;
- à développer ce système en partenariat avec les professionnels du vélo et les instances cantonales concernées, dont la police et la fourrière;
- à approcher les vendeurs de vélos sur le territoire communal pour les inviter à s’équiper en matériel pour graver les vélos qu’ils vendent ou du moins sensibiliser leur clientèle au moyen de flyers d’information;

- à inciter les agent-e-s de la police municipale à systématiquement avoir recours aux bases de données dans la recherche de propriétaires de vélos abandonnés;
- à approcher par le biais de l'ACG d'autres communes pour qu'elles mettent en place des systèmes similaires adaptés à leur réalité.