

22 mars 2006

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 2 février 2005 en vue de l'ouverture d'un crédit de 3 350 000 francs destiné à la promotion du vélo (études, réalisation d'infrastructures, communication).

Rapporteuse: M^{me} Sarah Klopman.

La proposition a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement le 16 mars 2005. La commission s'est réunie les mardis 27 septembre, 15 novembre et 6 décembre 2005, ainsi que les 10 janvier, 7 mars et 21 mars 2006, sous la présidence de M^{me} Monique Cahannes, pour discuter de cet objet.

Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que la commission remercie vivement.

Séance du 27 septembre 2005

Audition de M. Christian Ferrazino, conseiller administratif chargé du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, de M. Alexandre Prina, chef du Service de la mobilité, et de son collaborateur M. Claude Morel, responsable de secteur

M. Ferrazino explique que ce crédit-cadre est à l'image des précédents: les différents volets sont les études, les réalisations et la promotion. Jusqu'à maintenant, seulement 60 à 70% des obligations imposées par le souverain ont été remplies (et les premières dizaines de kilomètres qui ont été réalisées étaient évidemment les plus simples à aménager). Il est difficile de conserver une sécurité optimale dans un milieu urbain très dense. Beaucoup de cyclistes, pour qui le temps de parcours est un élément essentiel, passent par les grands axes. Développer des pistes sur les grands axes n'est donc pas un alibi pour freiner la circulation. Nombre d'entre eux empruntent également des rues plus calmes, dans lesquelles il est nécessaire de tracer des pistes.

M. Morel rappelle que cela fait quinze ans que des aménagements sont créés pour le vélo. La planète se réchauffe et les conséquences commencent à se faire ressentir. Le trafic motorisé étant évidemment l'une des causes de cette pollution, la voiture doit être utilisée à bon escient. Genève a gagné la palme des embouteillages en Suisse (selon une statistique fédérale réalisée en novembre 2004)

alors que c'est une ville intéressante pour le vélo, notamment en raison de sa taille (le réseau routier de la ville de Genève mesure 180 km), de son climat et de sa topographie. De plus, le vélo est le moyen le plus rapide pour se déplacer en ville, la plupart des déplacements mesurant moins de 3 km.

Cinq mille places de parc pour les vélos ont été créées et un parking vélos (non surveillé) a été installé à la gare Cornavin (à côté de la consigne à bagages).

La population prend peu à peu conscience du réseau cyclable existant: 5000 traversées cyclistes par jour sur les 11 ponts en 1987, et 25 000 en 2005. Le pont du Mont-Blanc est le plus utilisé par les cyclistes (dont 60% l'empruntent en passant par le trottoir). Le public est de plus en plus large, les efforts de la Ville de Genève – dont des cours et «Vélo love» (c'est un logo et la Ville de Genève est le promoteur de cette brochure) – portent enfin leurs fruits. La population commence à comprendre que le vélo est un moyen de locomotion comme un autre. M. Morel mentionne que les efforts permettent de respecter progressivement l'image directrice, tirée du plan directeur, mais certains axes méritent encore la création de pistes cyclables, et il existe des discontinuités dans le réseau cyclable (rues de Saint-Jean, passerelle de l'École-de-Médecine...). Des projets sont donc en cours, notamment à Montbrillant ou à la rue de la Servette (lié au TCMC). Les rues commerçantes pourraient également être réaménagées afin de permettre le passage des vélos, et il conviendrait de désenclaver des quartiers, dont celui des Eaux-Vives. Il est encore nécessaire de développer des liaisons avec les pôles d'échanges modaux et de rester attentif à l'égard des itinéraires verts qui ont été projetés, afin qu'ils soient véritablement créés, à l'instar des stationnements couverts pour les vélos.

La commission apprend que le terme français proposé par la Confédération pour la mobilité douce est «trafic lent». A Genève, cette formulation n'est pas utilisée; elle ne traduit pas l'esprit de la démarche et est erronée.

Les itinéraires «Evasions» se font en direction des communes, c'est alors l'Etat qui participe à la promotion du vélo pour les communes.

Par ailleurs, M. Ferrazino explique que les pistes en site propre sont parfois moins sûres que les bandes cyclables, car elles donnent un sentiment de sécurité fallacieux. De plus, l'utilisation des pistes et des bandes cyclables par les deux-roues motorisés demeure un problème qui ne sécurise pas les cyclistes.

Les places à vélo ont été développées, mais des scooters les utilisent très fréquemment. De nouvelles fourches seront installées. L'Office des transports et de la circulation (OTC) est prêt à entrer en matière, mais la loi est muette à cet égard.

Le projet d'une vélo-station (avec des prestations supplémentaires) à Montbrillant a été intégré dans la proposition qui envisage la construction d'un hôtel derrière la gare. Les petits projets doivent généralement s'intégrer dans de plus importants et les délais sont donc relativement longs.

Une commissaire remarque qu'adopter ce crédit revient à signer un blanc-seing et demande si le 1,6 million porte sur des études ou sur des réalisations.

Il est répondu qu'il s'agit d'un crédit-cadre (c'est une pratique habituelle) et que le crédit couvre les deux aspects.

Un autre commissaire déclare qu'il est choquant de voir le montant des études, soit 750 000 francs, par rapport aux aménagements, dont le prix est presque équivalent.

Il lui est répondu que les études doivent permettre de réaliser, dans un second temps, de nouveaux itinéraires cyclistes. Les pistes à aménager sont à présent très difficiles, les études deviennent donc de plus en plus compliquées.

Pour mettre cette demande au point, l'Union genevoise des piétons, l'Association transports et environnement (ATE), l'Association pour l'intérêt des cyclistes (Aspic) et le Touring Club Suisse (TCS) ont été consultés.

La station de lavage prévue à Plainpalais sera une borne permettant de nettoyer son vélo.

Il y a deux ou trois cas où une traversée de carrefour a été faite, mais c'est le Canton qui est compétent pour ce genre de tracé.

Des fois, les marquages au sol sont décidés par l'OTC et réalisés par les communes (comme à la rue de Beaumont).

Discussion de la commission sur les demandes de documents et d'auditions

- Liste des projets qui sont envisagés ainsi que les plans des aménagements prévus et les priorités qui y sont fixées:
Acceptés par 13 voix pour (1 T, 3 S, 2 Ve, 1 DC, 1 R, 3 L, 2 UDC) et 2 voix contre (2 AdG/SI). La présidente demandera donc ces documents.
(Pour la liste des projets, voir annexes. Les plans, eux, ont été transmis à la commission de l'aménagement et de l'environnement sous format PDF. La rapporteuse tient son CD-Rom à la disposition de toute personne qui souhaiterait le consulter.)
- Audition de l'Aspic:
Acceptée à l'unanimité (1 T, 2 AdG/SI, 3 S, 2 Ve, 1 DC, 1 R, 3 L, 2 UDC). La commission auditionnera donc l'Aspic.

- Audition de l’ATE:
Acceptée à l’unanimité (1 T, 2 AdG/SI, 3 S, 2 Ve, 1 DC, 1 R, 3 L, 2 UDC). La commission auditionnera donc l’ATE.
- Audition du TCS:
Acceptée par 13 voix pour (1 T, 3 S, 2 Ve, 1 DC, 1 R, 3 L, 2 UDC) et 2 abstentions (2 AdG/SI). La commission auditionnera donc le TCS.
- Audition de l’Union genevoise des piétons:
Acceptée par 11 voix pour (1 T, 3 S, 1 DC, 1 R, 3 L, 2 UDC) et 4 abstentions (2 AdG/SI, 2 Ve). La commission auditionnera donc l’Union genevoise des piétons.

Séance du 15 novembre 2005

Audition de M. Francis Magnin et M. Jean-Pascal Perler, représentants de l’Aspic

Tout d’abord, M. Perler excuse l’absence de M. Deneys (président de l’Aspic). Il rappelle ensuite qu’il s’agit du quatrième crédit qui passe devant le Conseil municipal concernant les vélos. L’argument principalement avancé demeure la sécurité. Ce crédit devrait permettre de construire 10% de plus du réseau cycliste. Nombre de personnes ont encore peur de rouler en vélo en ville, notamment en raison des discontinuités du réseau. Les tronçons les plus facilement aménagés ayant été réalisés, il ne reste plus qu’à développer le réseau sur les axes plus problématiques. Il signale par ailleurs que ce projet est flou et que ce crédit ne précise pas les réalisations envisageables. Le tiers du crédit est dédié aux études, cela lui semble être une somme très importante. Il pense toutefois que ces frais sont générés par l’évolution constante de la circulation et de sa gestion. L’Aspic demeure sceptique sur l’utilité de la station d’entretien pour les vélos qui coûte 60 000 francs. Il aimerait en l’occurrence quelques précisions. Le centre Pauli, à la place Montbrillant, serait sans doute un site plus judicieux pour développer un tel projet. La Commission des pistes cyclables – dans laquelle l’Aspic est représentée – s’occupe autant du canton que de la ville de Genève, mais il est difficile de faire des propositions dans ce type de commissions, qui sont surtout faites pour les fonctionnaires. Il termine en déclarant que l’Aspic est en faveur de ce crédit.

Les endroits qui restent problématiques sont: la passerelle du pont du Mont-Blanc (qui est sans doute le problème le plus important), la place de Cornavin, Montbrillant, l’avenue Henri-Dunant, la rue des Deux-Ponts, le rond-point de Rive, le boulevard Carl-Vogt et la suite de la couverture ferroviaire de Saint-Jean.

Par ailleurs, il serait souhaitable de créer des endroits couverts pour les vélos et de trouver une solution pour empêcher les scooters d'emprunter les pistes cyclables.

A quelqu'un qui s'étonne d'entendre les associations cyclistes souhaiter des aménagements dans des endroits dangereux, et qui demande en outre ce que fait l'Aspic pour que ses membres respectent les voies des TPG et les feux, M. Perler répond qu'il y a deux types de membres à l'Aspic: ceux qui se baladent et ceux qui considèrent le vélo comme un moyen de transport similaire aux autres (donc pour qui le chemin le plus court est une évidence). Pour les voies de tram, la loi interdit aux cyclistes de les prendre, mais des cyclistes s'y sentent plus en sécurité; c'est une question d'éducation citoyenne.

Suite à des questions, M. Perler explique être favorable aux contresens dans les réseaux de quartier, car ils permettent de faire de la modération de vitesse. Par contre, les arbres à vélos sont un luxe ridicule, au vu du prix à payer pour garer dix vélos.

L'Aspic fait de la prévention, notamment avec des actions pour encourager les cyclistes à être bien éclairés.

Audition de M. Pierre Tissot, président de l'Union genevoise des piétons

M. Tissot explique que son association date des années 1950 et qu'elle totalise environ 200 membres. Il rappelle que les piétons représentent 100% de la population, mais qu'ils sont toutefois systématiquement oubliés dans les projets d'aménagement. Son association est invitée dans les commissions de consultation, lesquelles comprennent généralement huit représentants des associations cyclistes, sur treize membres: les représentants des piétons ne sont donc jamais écoutés. Il donne alors l'exemple du boulevard Saint-Georges. Une prise de conscience serait utile.

Par ailleurs, ce projet lui semble très intéressant pour les cyclistes.

Il existe des aménagements pour les piétons, comme la passerelle sous le pont du Mont-Blanc (mais elle est constamment empruntée par des vélos), ou encore le plan piétons (mais il est fait pour se promener).

M. Tissot pense que certains espaces publics, dont la place du Molard, devraient être interdits aux vélos. Il ne sait que penser des zones 30 km/h, vu que cela a conduit aux aberrations existant au quartier de l'Aubépine. La création d'îlots est excellente, mais il regrette que les automobilistes ne respectent pas les piétons.

L'association des piétons ne fait rien pour informer les piétons sur la notion de piste cyclable, qu'ils empruntent souvent, à tort.

Séance du 6 décembre 2005

Audition de M. Schaub, représentant du Touring Club Suisse

M. Schaub fait également partie de la Commission des pistes cyclables de l'Etat, ainsi que du groupe de travail de la Ville. Il dit que le TCS essaye de trouver un équilibre entre les différents modes de transport et plus particulièrement avec le vélo, étant donné que le nombre de cyclistes augmente d'année en année. Il ajoute tout de même que la problématique du stationnement et de la fluidité du trafic en ville, notamment sur des tronçons primaires, est importante pour le TCS, et que c'est pour cela que ce dernier s'oppose quelquefois à des aménagements cyclables. Il y a par exemple la passerelle de l'Ecole-de-Médecine ainsi que l'avenue Pictet-de-Rochemont, pour lesquels il pense qu'il existe des itinéraires alternatifs. Mais la sécurisation des vélos est évidemment une priorité, raison pour laquelle le TCS propose depuis longtemps de faire passer les vélos sur une passerelle le long du pont du Mont-Blanc. Des feux préférentiels pour les vélos seraient également les bienvenus, mais cela semble très complexe et très onéreux, alors que nombre de personnes utilisent leur vélo selon la météo.

Il déclare ensuite qu'il est nécessaire de prévoir des places de parc pour les deux-roues, notamment pour les scooters électriques (ils sont testés par le TCS) qui seront prochainement sur le marché, et se demande en outre s'il ne faudrait pas prévoir des places pour les vélos tous les 20 m comme à Montréal.

Il est difficile pour M. Schaub de juger les proportions de l'enveloppe budgétaire selon les différents aspects: études, réalisations, promotion. Certains tronçons sont plus compliqués que d'autres à étudier et aménager. La promotion est également importante.

La commission apprend que le TCS opère des comptages ciblés au cours de l'année, en complément de ceux que fait la Ville.

Un commissaire remarque que la cohabitation des deux-roues motorisés avec les cyclistes est très problématique, et il demande si le TCS interviendra auprès de ses membres afin de faire respecter les cyclistes sur les aménagements cyclables.

M. Schaub répond que les critiques à l'encontre du comportement des vélos sont fréquentes, que des abus existent des tous les côtés et que des informations sont nécessaires.

Audition de M^{me} Elisabeth Chatelain, vice-présidente de l'Association transports et environnement, et de M. Jean Berthet, membre du comité

M^{me} Chatelain rappelle que l'ATE est favorable à la mobilité douce. Elle signale qu'il existe deux aspects qui freinent le vélo, soit l'insécurité des par-

cours et les vols de vélos. Il serait important de compléter le réseau cyclable de la ville. La mobilité douce passant dans les quartiers est intéressante, notamment pour les petits commerçants. La cohabitation entre les vélos et les piétons, et les contresens cyclables (permettant aux cyclistes d’avoir un contact visuel avec les voitures) doivent également être améliorés. Elle déclare ensuite que l’utilisation des pistes cyclables par les scooters et les véhicules de livraison doit être contrôlée afin d’assurer la sécurité. Par contre, la Ville a déjà fait un excellent travail à l’égard des vols de vélos, bien que les arceaux devraient être plus serrés afin d’empêcher les scooters de se garer à ces emplacements, et que des places couvertes seraient bienvenues. Il conviendrait plus particulièrement d’installer des arceaux à proximité des arrêts TPG, dans le but d’encourager le transfert modal. M^{me} Chatelain suggère encore d’augmenter les contacts avec les autres communes afin que les aménagements puissent être poursuivis en dehors de la ville. Il serait par ailleurs judicieux de se demander pourquoi certains aménagements cyclables ne sont pas utilisés (comme la piste qui arrive au rondou de Carouge depuis la route de Saint-Julien).

M. Berthet explique qu’un groupe «vélo» s’est créé au sein de l’ATE, mais que l’association n’a pas de contact avec le Service de la mobilité de la Ville de Genève.

Il est ensuite dit que l’image du vélo diffère selon les personnes: certains jeunes trouveront une voiture bien plus valorisante qu’un vélo, mais il s’agit là d’un problème de société sur lequel l’ATE n’a aucune emprise.

M. Berthet mentionne encore que nombre de régions périurbaines ne permettent pas la pratique du vélo. Il pense en outre qu’il y aurait des mesures à prendre en ville afin de dissuader les cyclistes d’emprunter les tronçons les plus surchargés.

Concernant les excès de quelques cyclistes, M^{me} Chatelain explique que la loi est la même pour tous. L’ATE n’encourage pas ces infractions, mais une réflexion devrait être menée à cet égard sur l’importance pour les vélos d’anticiper les voitures en partant juste avant que le feu soit vert.

La commission apprend que l’ATE fera prochainement la promotion du vélo assisté pour les personnes diminuées physiquement.

Discussion

Un commissaire mentionne que le magistrat a fait parvenir un explicatif sur des montants ne figurant pas dans la proposition, et il ajoute qu’une partie du budget demeure encore très floue. La liste des aménagements prévus pose un certain nombre de questions. Il est donc favorable à une nouvelle audition du département.

D'autres souscrivent à cette demande d'audition, entre autres pour obtenir de plus amples explications sur ces projets – dont certains sont très importants – (les plans reçus en format PDF n'étant pas très accessibles), pour demander si les intérêts cumulés sur vingt ans se montent bien à plus de 4 millions, ou encore pour entendre des explications sur les 750 000 francs en question. De plus, certains crédits se chevauchent.

Le Service de la mobilité ne possède pas d'ingénieurs capables de réaliser ces études.

Un membre de la commission pense que ce service se révèle un doublon du service cantonal. Il ajoute qu'il est stupéfiant que les associations n'aient pas été entendues par ce service.

Soumise au vote l'audition du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie est acceptée par 13 voix pour (1 T, 3 S, 2 Ve, 1 DC, 1 R, 3 L, 2 UDC) et 2 abstentions (2 AdG/SI). La commission auditionnera donc à nouveau le département de M. Ferrazino.

Séance du 10 janvier 2006

Audition de M. Alexandra Prina, chef du Service de la mobilité, et de son collaborateur M. Claude Morel, responsable de secteur

M. Prina mentionne que cette demande de crédit est la quatrième du genre avec une partie destinée à des études, une autre à la réalisation d'aménagements et une dernière à la promotion. Il explique ensuite que ces études sont imposées par les contraintes de la circulation et son engorgement, ainsi que par les demandes de l'Office cantonal de la mobilité (OCM) (ex-OTC). Ce dernier doit d'ailleurs encore donner son aval formel pour un certain nombre de projets.

Il signale en outre qu'un transfert de charges a été opéré de l'OCM vers les communes.

M. Morel précise que, si la proposition évoque certains exemples uniquement, c'est pour permettre de profiter des opportunités qui se présenteront.

Les exemples qui sont cités ont été étudiés, mais il existe toujours des impondérables, surtout sur un délai de trois ans. Certains de ces aménagements ne seront certainement pas totalement terminés. Il précise que l'argent de ce crédit sera bien évidemment entièrement attribué à des aménagements cyclables.

Un commissaire remarque que les coûts de ces aménagements diffèrent très largement et pense qu'il faudrait peut-être fixer un seuil au-delà duquel la commission devrait se prononcer.

Pour montrer à la commission comment lire et comprendre les plans reçus sur CD-Rom, MM. Prina et Morel projettent et explicitent celui de la rue des Deux-Ponts. (Mais M. Morel est prêt à procéder de cette manière avec tous les plans, dans son bureau, si certaines personnes le souhaitent.)

Il est expliqué que le carrefour de la rue des Deux-Ponts rend le système très complexe. L'aménagement prévu au quai Ernest-Ansermet est judicieux, car il est situé le long d'une rivière, mais il n'y a malheureusement pas de solution envisageable entre la rue des Bains et la passerelle de l'Ecole-de-Médecine pour la création d'une piste bidirectionnelle. Douze places voitures et six places deux-roues seront supprimées.

L'annotation «sous réserve des autorisations», dans ce cas, est là car l'aménagement est lié à l'étude du tram, qui n'est pas encore finie.

Un groupe de travail examine chaque projet cyclable et, lorsqu'un accord se dégage, une étude est lancée.

Les termes «en cours de validation» signifient que la solution proposée peut être rejetée ou invalidée si une nouvelle situation se fait jour, mais pas qu'elle sera remise en question par l'Office cantonal de la mobilité.

Une part des études est réservée à un bureau d'études.

Les études qui ont été entamées ne sont pas terminées et doivent être poursuivies. Il n'est pas présenté un crédit uniquement pour les études, car les trois demandes de crédit précédentes avaient déjà cette forme d'enveloppes. 800 000 francs sont prévus pour des études plus lointaines.

Un membre de la commission déclare qu'il est nécessaire que ces propositions soient très claires. Il est dérangé par le fait que, si des études doivent être poursuivies, cela signifie que le crédit précédent était insuffisant: une fois le crédit épuisé, l'étude devrait être terminée.

De plus, il ne veut plus tolérer des queues de crédit qui financent des aménagements, lesquels échappent totalement au Conseil municipal. Il souhaite une demande de crédit pour des études distinctes, et une demande de crédit pour des réalisations tout aussi distinctes, au moins pour les gros objets.

Il lui est répondu que ce ne sont pas véritablement des compléments aux études, puisqu'il y a de nombreux projets. Par ailleurs, un certain nombre de projets sont modestes et concernent surtout des marquages au sol. Une souplesse est donc nécessaire pour pouvoir profiter des opportunités; il est difficile de prévoir. De plus, cela entraînerait que rien ne pourrait être réalisé pendant une étude.

Le commissaire n'est pas d'accord avec cela, car il faut également déposer des demandes de crédit pour les réalisations.

M. Prina se demande si la commission souhaite scinder ce projet en deux arrêts. Un commissaire répond que cette option est possible.

Il n'y a pas de ventilation entre les projets pour les 830 000 francs, c'est la raison pour laquelle le mandat confié au bureau d'études est ouvert et suivi par M. Morel. Le travail se fait donc en interaction entre le bureau d'études et le service. Ce mandat est global et ne fonctionne pas sur un principe de devis. La somme de 800 000 francs est obtenue sur la base de l'expérience de ces dernières années. Des calculs sont faits derrière ce montant de 830 000 francs.

Les études sont faites par le biais d'un bureau choisi selon les procédures AIMP (Accord intercantonal sur les marchés publics). Ces projets totalisent 2500 heures de travail par an; un tel travail à l'interne aurait nécessité des engagements.

Un commissaire se demande si le travail effectué est de 2500 heures de travail chaque année. Il ajoute que miser sur un seul mandataire évacue l'esprit de concurrence qui permet de limiter les coûts. Sans réponse.

Une autre commissaire, qui fait remarquer que plusieurs bureaux sont mis en concurrence lors d'une procédure AIMP, se demande s'il ne faudrait pas soumettre tous ces projets à cette procédure. Elle demande ensuite si la réalisation d'une étude coûte également dix fois le prix de cette dernière.

M. Prina répond par la négative. Il remarque ensuite que les procédures AIMP n'ont pas comme seul critère les coûts: les références et la composition du bureau sont également prises en compte.

La même commissaire continue de penser qu'il est logique d'attendre la fin de cette procédure pour pouvoir chiffrer les projets, mais M. Prina explique que ce n'est pas cette méthode qui a été choisie. La procédure AIMP est globale. Il prend note des remarques de la commission.

L'Office cantonal de la mobilité a déjà refusé des propositions d'aménagements. Dans le cas présent, le bureau d'études discute avec l'Office cantonal de la mobilité afin de s'assurer de la réussite du projet; la validation d'un projet est l'aboutissement d'un travail qui se fait ensemble. Pourtant, certains petits projets aboutissent à l'office sans que celui-ci soit préalablement au courant.

Si un bureau d'études hors de Genève (par exemple zurichois) était choisi, cela signifierait qu'il lui faudrait ouvrir une antenne à Genève. Il semble qu'il n'existe pas de villes (en Suisse) qui aient confié des mandats hors de leurs murs, mais certaines fonctionnent avec plusieurs bureaux en parallèle.

La commission apprend que la station d'entretien à Plainpalais sera une station de lavage et de gonflage, qui devrait posséder quelques outils.

Par ailleurs, le système des libres-services de vélos (en cours à Lyon) est une réflexion qui pourrait être envisagée pour Genève, notamment par le biais de la convention d’affichage. Des discussions sont en cours.

Discussion

Un commissaire socialiste propose de demander aux services concernés de scinder les différents éléments, notamment les crédits d’études, et d’avoir des explications plus précises à leur égard. Il lui semble par ailleurs nécessaire que des crédits de réalisation distincts soient proposés, avec une réserve pour les petits travaux d’entretien. Elle pense en outre qu’il serait bon de faire jouer la concurrence. Une recommandation devrait être faite dans ce sens.

Un écologiste partage une partie des préoccupations émises, notamment l’idée d’avoir plusieurs arrêtés (études, réalisations, promotion).

Une membre du groupe de l’Alliance de gauche (Solidarités et Indépendants) (AdG/SI) se demande si scinder cette proposition améliorera réellement sa clarté. Elle est toutefois en faveur de remettre ce projet sur le métier.

Le représentant du Parti du travail (T) regrette que les services aient simplement repris la même formule que par le passé. Il est aussi pour le partage en trois arrêtés, ce qui améliorera la transparence.

Pour le groupe démocrate-chrétien (DC), un commissaire dit qu’il faut indiquer des listes précises et non des exemples. De plus, elle rappelle que les remarques des usagers ne transparaissent pas dans l’exposé des motifs et que la station de lavage ne lui semble pas indispensable. Elle n’est pas certaine qu’attribuer systématiquement ce crédit à l’un des trois bureaux genevois soit très sain. Elle préférerait deux arrêtés plutôt que trois.

Un radical désire également bien distinguer les phases d’étude et de réalisation, mais il trouve que découper cette proposition en trois segments ne soit pas très utile, et il suggère plutôt de préparer l’avenir en modifiant ces processus.

Un commissaire libéral regrette que des pans entiers de cette proposition demeurent flous, malgré deux auditions du département. Scinder ces projets trouve donc tout son sens. Le Service de la mobilité pourrait toutefois expliciter ces chiffres et fournir le cahier des charges inhérent à la procédure AIMP. Certains objets sont importants et doivent être réalisés.

L’Union démocratique du centre (UDC) acquiesce.

Le libéral souligne encore que certains travaux n’ont pas besoin de faire l’objet de demandes de crédit, alors que les objets supérieurs à 10 000 francs devraient, eux, être englobés dans des projets plus larges.

Un Vert lui fait remarquer que le cumul de plusieurs petites réalisations aboutit justement au montant indiqué.

Le renvoi du projet pour qu'il soit scindé en trois parties, soit: crédit d'études, crédit de réalisations, crédit pour la promotion, avec des explications plus précises est accepté à l'unanimité des membres présents (1 T, 2 AdG/SI, 3 S, 2 Ve, 1 DC, 1 R, 3 L, 1 UDC). La commission renvoie le projet pour qu'il soit scindé en trois parties.

Séance du 7 mars 2006

La commission a finalement reçu les documents demandés avec explications et séparation de la proposition en trois arrêtés (le premier pour les études, le deuxième pour les réalisations et le troisième pour la communication et la promotion). (*La rapporteuse tient ces documents à la disposition de toute personne qui souhaiterait les consulter.*) La commission a également reçu une lettre qui suggère de faire deux arrêtés plutôt que trois (voir annexes). En effet, le département des finances a souligné le fait que la promotion ne peut pas faire l'objet d'un crédit d'investissement. Donc, si un arrêté ne concerne que la promotion, il s'agira d'une ligne budgétaire, pour 2006, et rien n'assure qu'elle sera reconduite, ni que de l'argent sera alloué à cette promotion les années suivantes (2007-2008). Si la proposition est séparée en trois arrêtés, la somme du dernier arrêté est divisée en trois, puisqu'il concerne une année uniquement. Il faudrait donc remettre au budget 2007 et au budget 2008 une ligne de 100 000 francs destinée à la communication et à la promotion du vélo. Avec trois arrêtés, la somme totale serait moins élevée que dans la proposition initiale, mais elle ne comprend pas la promotion du vélo pour les deux prochaines années.

Les libéraux remarquent que le magistrat présente de nouveaux éléments, mais ils trouvent qu'il y a, somme toute, peu d'informations supplémentaires et pas de hiérarchisation. Un certain nombre de questions restent sans réponses à l'égard des chiffres. Ils ajoutent qu'il est nécessaire d'aller au bout de l'exercice ou, le cas échéant, d'obtenir des précisions sur les chiffres indiqués en page 9 des documents reçus (cette page 9 comportait des erreurs; elle est à présent corrigée et a été distribuée le 21 mars à tous les commissaires). Ils souhaitent une nouvelle audition du département pour obtenir des compléments d'informations.

Une commissaire Verte rappelle qu'il est urgent de voter cette proposition, car plus rien ne se fait pour le vélo. Bien que la station de lavage soit un peu chère et qu'il est regrettable qu'il faille se battre pour obtenir des informations supplémentaires, les Verts soutiennent ces crédits. Pour remédier à l'incertitude concernant la ligne budgétaire pour la promotion du vélo si la proposition est séparée en trois arrêtés, cette commissaire propose de faire deux arrêtés: soit un arrêté pour les crédits d'étude et un autre pour les réalisations et la promotion.

La représentante démocrate-chrétienne mentionne demeurer insatisfaite, puisque cette proposition reste floue. Il n'est pas normal d'avoir des propositions fourre-tout, et la commission devrait avoir les documents même si leur masse est volumineuse. De plus, elle rappelle que l'Aspic est contrainte de refaire systématiquement les mêmes remarques à l'égard des dangers rencontrés par les cyclistes et elle considère le projet de station inadéquat en raison du lieu choisi.

Soumise au vote, l'audition du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie est acceptée par 12 voix pour (1 T, 1 AdG/SI, 3 S, 1 Ve, 1 DC, 1 R, 3 L, 1 UDC) et 1 abstention (1 Ve). La commission auditionnera donc à nouveau le département de M. Ferrazino.

Séance du 21 mars 2006

Note de la rapporteuse: Vu le retard que cette proposition a pris, il a été voté lors des séances plénières du Conseil municipal du 14 mars 2006 un arrêté (PA-60) libérant une somme de 25 000 francs pour les samedis du vélo, édition 2006.

Audition de M. Alexandra Prina, chef du Service de la mobilité, et de son collaborateur M. Claude Morel, responsable de secteur

Pour l'instant, le service prévoit encore de confier le mandat d'étude à un seul bureau, pour les trois ans. Mais comprenant que cette idée est un des aspects de la proposition qui déplaît à la commission, qui préférerait plusieurs bureaux ayant chacun un mandat de trois ans, M. Prina suggère à cette dernière de faire une recommandation. En effet, l'appel d'offres n'a pas encore été lancé et, si le Conseil municipal recommande de ventiler dans différents bureaux, cela sera fait.

Un commissaire dit encore regretter que la somme allouée aux réalisations soit si petite par rapport à celle destinée aux études. Il estime n'avoir toujours pas obtenu une hiérarchisation de l'importance des projets.

Il lui est répondu que les études en cours, qui doivent encore être peaufinées, sont bien sûr capitales et prioritaires. Compléter le réseau existant et intervenir sur certains tronçons en fonction des différentes demandes du Conseil municipal est également une priorité. Il y a aussi certaines données indépendantes de la Ville: la rue des Deux-Ponts, par exemple, est à améliorer urgemment, mais la Ville est tributaire du futur tram Cornavin-Onex-Bernex.

Depuis 1989, les services de la Ville ont toujours essayé de présenter des projets de réalisations simples, et il faut maintenant passer à des choses plus complexes, nécessitant plus d'études, car il ne reste que cela.

M. Morel est chargé de la coordination entre les différents acteurs et de faire le lien entre le(s) bureau(x) d'études, le service, les habitants et le Conseil municipal. Sans l'aide de bureaux extérieurs à l'administration, le Service de la mobilité (sept postes) ne serait pas à même de tout faire et d'agrandir le réseau cyclable de 4,4 km par an.

La discussion se porte maintenant sur la station de lavage et d'entretien. C'est surtout un outil de promotion, un lieu et une prestation pour les cyclistes. Les 60 000 francs prévus pour cela comprennent son achat et son installation, mais personne ne sait dans quelles proportions. L'entretien serait assuré par le Service du génie civil, ou, en cas de déprédations, les réparations seraient payées par le Service de la mobilité (fonctionnement). Aucun privé ne s'est manifesté pour développer lui-même cette offre. Plainpalais a été choisi pour l'emplacement de cette station, car c'est très central.

Concernant les intérêts intercalaires et le partage en deux ou trois arrêtés, on explique aux commissaires qu'il faut faire la différence entre les intérêts liés aux études, et ceux liés aux réalisations, nécessitant donc que la Ville emprunte par tranches. Ce sont des règles comptables. La somme initiale de la proposition PR-393 du Conseil administratif est modifiée si l'on fait trois arrêtés, puisque la promotion ne peut se prévoir que pour une année, vu que ce n'est pas un investissement.

Discussion

Les Verts suggèrent de faire deux arrêtés (un pour les études et un autre pour les réalisations et la promotion), afin de s'assurer de débloquer l'argent nécessaire pour faire de la promotion pendant les trois ans durant lesquels seront faites ces études et ces réalisations. De plus, il est plus cohérent de voter les trois aspects de cette proposition pour la même durée de temps. Pour répondre à la volonté populaire, il devrait y avoir des crédits vélos encore pendant onze ans. Cet argent est libéré par tranches, par laps de temps, et il est donc plus normal que la promotion suive cette logique. Par ailleurs, on pourrait par la suite – pourquoi pas? – pérenniser une ligne budgétaire pour la communication et la promotion du vélo.

De plus, ils proposent un amendement pour supprimer les 25 000 francs que le Conseil municipal a votés lors de ses dernières séances plénières pour permettre que les samedis du vélo se fassent en 2006. Il aurait été très dommage de casser cette dynamique. Cela est à déduire de la somme allouée à la communication et la promotion. Evidemment, les Verts voteront cette proposition.

Le groupe socialiste est content d'avoir eu des explications, bien que brèves, sur les calculs des coûts et des intérêts intercalaires. Il est en faveur de trois arrê-

tés, afin de bien séparer les éléments études, réalisation et promotion, pour plus de lisibilité. Cela n'est pas signe d'une volonté d'empêcher le Service de la mobilité de faire de la promotion pendant les trois prochaines années; les socialistes comptent sur le fait que la ligne budgétaire pour la communication et la promotion du vélo sera reconduite pour 2007 et 2008.

Ils souhaitent ajouter une recommandation en lien avec l'arrêté I afin d'inciter le service à faire un appel d'offres pour ne pas confier à un seul mandataire l'ensemble des études mentionnées dans la proposition. Il est très important de faire de bonnes études, de réfléchir, pour ensuite réaliser des parcours cyclables qui tiennent la route.

Un amendement est encore proposé: supprimer la station de lavage et d'entretien prévue à Plainpalais, qui coûte 60 000 francs.

Le représentant du Parti du travail trouve également préférable de voter trois arrêtés distincts. Il soutient toutes les autres propositions faites jusque-là et votera la proposition.

Les membres du Parti libéral saluent tout le gros travail accompli par le Service de la mobilité pour expliciter cette proposition, mais ils sont encore très inquiets du flou qui domine; même le service n'est pas en mesure de répondre à tous les doutes.

Ils ne comprennent pas pourquoi le Service de la mobilité a souhaité mettre la station de lavage à Plainpalais. Cela n'est pas judicieux du point de vue tuyauterie et cela aurait donc un coût écologique. Pour le même prix, il aurait été plus judicieux de prévoir un parking sécurisé (comme celui de Cornavin) à Plainpalais. Un jet d'eau pour nettoyer les vélos serait d'ailleurs plus utile dans ce fameux parking sécurisé.

De plus, il leur semble regrettable qu'un tiers de ce crédit soit destiné aux études, raison pour laquelle ces commissaires proposent un amendement pour diminuer de 100 000 francs la somme allouée à ces dernières.

Ce groupe ne peut pas voter un crédit si confus, mais ne souhaite pas bloquer les réalisations cyclables. En conséquence, il s'abstiendra.

Le groupe UDC est également inquiet. On vote plein de crédits, sans toujours tout parfaitement maîtriser. Ils suivent tous les amendements réduisant ce crédit.

Un représentant libéral souligne le fait que, selon la loi sur l'administration des communes (LAC), on ne peut pas mettre dans un même arrêté les investissements et un crédit de fonctionnement (chacun de ces deux aspects n'est d'ailleurs pas lié à la même lettre de l'alinéa 1 de l'article 30 de la LAC: e) pour les inves-

tissements, et d) pour une ligne budgétaire). La communication et la promotion sont clairement une affaire de fonctionnement et non d'investissement. L'astuce consistant à inclure une somme allouée à la promotion dans un crédit d'investissement n'est donc pas conforme à la LAC, même si cette façon de faire a déjà été vue.

Les Verts, entendant ces arguments, retirent leur proposition de deux arrêtés et se rallient à la proposition de trois arrêtés distincts. Ils restent cependant très inquiets pour la promotion du vélo.

Le démocrate-chrétien trouve qu'il est très sage de séparer ainsi les choses et de se permettre de pouvoir voir dans un an où on en sera. Il est aussi pour la suppression de la station de lavage et d'entretien. C'est typiquement un investissement qu'on ne se permettra de faire que lorsque les investissements seront autofinancés à cent pour cent, et la dette maîtrisée.

Sur la forme de cette proposition, le commissaire DC dit non, mais, sur le fond (amélioration du réseau cyclable, encouragement au vélo), il dit oui. Encore une abstention.

Le représentant radical suit les libéraux. Ce projet est mal présenté, mais le radical ne souhaite pas pénaliser les cyclistes.

L'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) soutient les trois arrêtés, ainsi que la suppression de la station de lavage. Une représentante AdG/SI dit comprendre les critiques sur ce principe fourre-tout, mais, plus on dissèque le projet, plus on le complique. On ne peut pas faire une proposition pour chaque (tout) petit objet.

Votes

Arrêté I

Amendement libéral pour diminuer le crédit d'études de 100 000 francs:

Refusé par 4 voix pour (1 R, 3 L), 8 voix contre (1 T, 2 AdG/SI, 3 S, 2 Ve) et 3 abstentions (1 DC, 2 UDC).

Recommandation socialiste: «Pour les études projetées, il sera formulé un appel d'offres afin de ne pas confier à un seul mandataire l'ensemble des études mentionnées dans la proposition.»:

Acceptée à l'unanimité (1 T, 2 AdG/SI, 3 S, 2 Ve, 1 DC, 1 R, 3 L, 2 UDC).

Vote de l'arrêté I, assorti de sa recommandation:

Accepté par 8 voix pour (1 T, 2 AdG/SI, 3 S, 2 Ve) et 7 abstentions (1 DC, 1 R, 3 L, 2 UDC).

Arrêté II

Amendement socialiste pour supprimer la station de lavage et d'entretien, donc diminuer le crédit de réalisation de 60 000 francs:

Accepté par 14 voix pour (1 T, 2 AdG/SI, 3 S, 1 Ve, 1 DC, 1 R, 3 L, 2 UDC) et 1 abstention (1 Ve).

Vote de l'arrêté II amendé (sans station de lavage et d'entretien):

Accepté par 8 voix pour (1 T, 2 AdG/SI, 3 S, 2 Ve) et 7 abstentions (1 DC, 1 R, 3 L, 2 UDC).

Arrêté III

Amendement des Verts pour diminuer le crédit de communication et de promotion de 25 000 francs, somme votée par le Conseil municipal lors de la précédente séance plénière pour les samedis du vélo 2006, initialement prévue dans cette proposition:

Accepté à l'unanimité (1 T, 2 AdG/SI, 3 S, 2 Ve, 1 DC, 1 R, 3 L, 2 UDC).

Vote de l'arrêté III amendé (sans la partie déjà votée séparément):

Accepté par 8 voix pour (1 T, 2 AdG/SI, 3 S, 2 Ve) et 7 abstentions (1 DC, 1 R, 3 L, 2 UDC).

PROJET D'ARRÊTÉ I NOUVEAU

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 900 000 francs destiné à des études d'aménagements et d'infrastructures cyclables.

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 900 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si les études sont suivies de

réalisations, les dépenses ajoutées à celle des réalisations seront amorties sur les durées d’amortissement des réalisations. Sinon, l’étude sera amortie en 3 annuités.

RECOMMANDATION

Pour les études projetées, il sera formulé un appel d’offres afin de ne pas confier à un seul mandataire l’ensemble des études mentionnées dans la proposition.

PROJET D’ARRÊTÉ II NOUVEAU AMENDÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 940 000 francs destiné à la réalisation d’infrastructures pour les vélos (pistes et bandes cyclables).

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 1 940 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l’article premier sera portée à l’actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2009 à 2028.

PROJET D’ARRÊTÉ III NOUVEAU AMENDÉ

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 du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit budgétaire de 95 000 francs destiné à la communication et à la promotion du vélo.

Art. 2. – La dépense prévue à l'article premier sera financée par une économie équivalente dans le budget de fonctionnement 2006 de la Ville de Genève ou par un revenu supplémentaire équivalent.

Art. 3. – La charge mentionnée à l'article premier sera imputée aux comptes budgétaires 2006, sous le groupe de comptes 318, centre de coûts 21080099, cellule 2203, Service de la mobilité.

Annexes mentionnées

DÉPARTEMENT DE L'AMÉNAGEMENT,
DES CONSTRUCTIONS ET DE LA VOIRIE

LE CONSEILLER ADMINISTRATIF



VILLE DE
GENÈVE

Dossier
Affaire
Rapport de Service
Notes
Notes BMO

Note à Madame Monique CAHANNES
Présidente de la Commission de
l'aménagement et de l'environnement

Genève, le 16 février 2006
CF/AP/lp

Objet

PR-393 - Proposition du Conseil administratif du 2 février 2005 en vue de l'ouverture d'un crédit de 3 350 000 francs, destinés à la promotion du vélo (études – réalisation d'infrastructures – communication)

Madame la Présidente,

Conformément à votre demande du 10 janvier 2006 à Monsieur A. Prina, je vous prie de trouver ci-joint une note explicative relative à l'objet cité en titre, qui répond aux demandes exprimées par la Commission de l'aménagement et de l'environnement.

Suite aux discussions intervenues entre mes collaborateurs Messieurs A. Prina et C. Morel et la Commission de l'aménagement et de l'environnement, cette dernière a souhaité que l'affectation des montants de la demande de crédit soit clarifiée.

Elle demande notamment de ventiler les montants de la demande de crédit en trois arrêtés relatifs respectivement aux études d'aménagements cyclables, à la réalisation d'infrastructures et à la promotion - communication. La commission souhaite également un descriptif précis des coûts relatifs à chaque arrêté.

Selon le Département des finances, les actions de promotion – communication en tant que telles ne peuvent être considérées comme de l'investissement. Ainsi, le fait de les séparer des travaux auxquels elles sont associées, implique que le troisième arrêté devienne un crédit budgétaire supplémentaire (limité sur une année) valable en 2006 uniquement.

Le montant inscrit dans l'arrêté III correspond alors au tiers des coûts totaux de promotion - communication prévus initialement sur trois années. En 2007 et 2008, un montant équivalent devrait être intégré au budget du Service de la mobilité pour couvrir les frais liés à ces prestations.

Par ailleurs, selon les règles comptables en vigueur, les frais de promotion et les intérêts intercalaires ne s'appliquent pas aux études ni aux montants relatifs à la promotion – communication. Ils n'ont donc pas été intégrés au calcul des montants indiqués aux arrêtés I et III.

Compte tenu des corrections susmentionnées, le montant total de la présente demande de crédit passe de 3 350 000 francs à 3 020 000 francs.

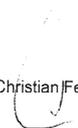
Il est toutefois important de noter qu'en introduisant le montant lié à la promotion – communication des infrastructures cyclables dans les nouvelles demandes budgétaires, il existe un risque que celui-ci ne soit pas retenu dans les budgets 2007 et 2008.

Dès lors, il serait préférable de réunir dans un seul arrêté les travaux d'infrastructures cyclables et la promotion – communication, puisque celle-ci leur est associée, de façon à maintenir les aspects d'information dans les dépenses d'investissements.

Le choix d'amender la proposition en vue de créer deux arrêtés plutôt que trois revient toute fois à votre commission.

Messieurs A. Prina et C. Morel restent à votre disposition pour une nouvelle audition qui compléterait ces explications.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de ma parfaite considération.


Christian Ferrazino

Annexe mentionnée

AMENAGEMENTS CYCLABLES
COÛTS ESTIMATIFS POUR DEMANDE DE CREDIT 2004

NOM	PROXIMON	TYPE D'AMENAGEMENT	LONGUEUR	PRIX AU M.	AMENAGEMENT SUR A.C. PRINCIPAL						REMARQUES	COÛT ESTIMATIF DE REALISATION	
					Étude technique à valider	Étude technique à valider	Étude technique à valider	Étude technique à valider	Étude technique à valider	Étude technique à valider		MONTRANT	ADMS PR-383
ANSERMET, quai Ernest-	Pont-d'Arve - rue de l'école-de-Médecine	Piste bidirectionnelle	150	100.00	x		x				Ripage existant	15'000.00	15'000.00
Capo d'Istria, quai	En entier	Piste bidirectionnelle	350	100.00	x		x				Ripage existant	35'000.00	35'000.00
Coudriers, chemin des	Avenue Tremblay - avenue Louis-Casai	Pistes et décalage stationnement	330	600.00	x		x				50% pris par Vernier	198'000.00	99'000.00
LÉVRIER, rue Ami-	En entier	Bande unilatérale et préselection	450	50.00	x		x					7'500.00	
Page, quai Charles-	En entier	Piste bidirectionnelle	600	100.00	x		x				Ripage existant	60'000.00	60'000.00
Pillard, avenue Eugène-, côté ville	Louis-Aubert - Florissant	Contresens marqué	400	50.00	x		x					20'000.00	20'000.00
Poste, quai de la	Carrefour rue de la-Coulouvrenière	Casse avancée	2	50.00	x		x					100.00	
Saint-Georges, boulevard de	En entier	Bandes bilatérales partielles	300	200.00	x		x				Crédit spécifique Jonction	60'000.00	0.00
Saint-Jean, rue de	ch. Gallife - carrefour du Pont-des-Délices	Bandes bilatérales partiellement sur trottoir	350	100.00	x		x					35'000.00	35'000.00
Sécheron, passerelle de	En entier	Bande bidirectionnelle	120	100.00	x		x				Crédit passerelle	12'000.00	0.00
ANSERMET, quai Ernest-	Rue de l'école-de-Médecine rue des Deux-Ponts	Piste bidirectionnelle	730	100.00	x		x				Ripage existant	73'000.00	73'000.00
Bovy-Lysberg, rue Charles-	Rue Général-Dufour - Bvd Georges-Favon	Préselection cyclable	80	50.00	x		x					4'000.00	4'000.00
Colline, rue de la	Liaison pont de Carouge	Passage sur site tram	10	1'200.00	x		x				Crédit Pont des Acacias	12'000.00	0.00
Eaux-Vives, parc des	Liaison route de Frontenex - quai Gustave Ador	Bande à contresens	100	50.00	x		x					5'000.00	5'000.00
FAVON, boulevard Georges-	Rd-Point-de-Plainpalais - place du Cirque	Bande unilatérale	700	50.00	x		x					35'000.00	35'000.00
Fontaine, rue de la	En entier	Autorisation de tourner à gauche sur Vieux-College	0	.	x		x					0.00	0.00
Frontenex, route de	Rue Ernest Bloch - arrêt TPG Montchoisy	Bande montante	100	50.00	x		x					5'000.00	5'000.00
Grand-Pré, rue du	Montbrillant - Motta	Piste bilatérale (bande partielle)	730	800.00	x		x					584'000.00	584'000.00
Helvétique, boulevard	Versonnex - Cours de Rive	Bandes bilatérales	200	100.00	x		x					20'000.00	20'000.00
Lyon, rue de	R. Lamartine - pl. des Charmilles dir. Jura	Bandes et préselection cyclables	120	50.00	x		x					6'000.00	6'000.00
Mont-Blanc, quai du	En entier	Bande unilatérale	650	150.00	x		x				Aménagement court terme	97'500.00	97'500.00
Pestalozzi, rue	Carrefour Pestalozzi - Giuseppe-Motta	Préselection cyclable	50	50.00	x		x					2'500.00	2'500.00
Philosophes, boulevard des	Liaison r. Micheli-du-Crest - Rue du Petit-Saleve	entre stationnement et trottoir	120	350.00	x		x					42'000.00	42'000.00
RIEU, chemin	En entier	Pistes bilatérales	450	100.00	x		x					45'000.00	45'000.00
Scie, rue de la	En entier	Bande unilatérale direction bd Helvétique	120	50.00	x		x					6'000.00	6'000.00
Servette, rue de la	Place des XXII-Cantons - rue de la Pepinière	Bandes bilatérales	150	100.00	x		x					15'000.00	15'000.00
Simon, rue Michel-	En entier	Contresens marqué	160	50.00	x		x				Crédit spécifique Jonction	8'000.00	0.00
Tour, boulevard de la	En entier	Contresens sur trottoir élargi	160	800.00	x		x					128'000.00	128'000.00
Valais, rue du	La Voie-Creuse - route de Montbrillant	Bande unilatérale montante	280	50.00	x		x				Tribunaire de l'aménagement route de Montbrillant	14'000.00	0.00

AMENAGEMENTS CYCLABLES
COÛTS ESTIMATIFS POUR DEMANDE DE CREDIT 2004

NOM	PROVISON	TYPE D'AMENAGEMENT	LONGUEUR		PROJ AU ML	AMENAGEMENT SUR ACE PRINCIPAL							REMARQUES	COUT ESTIMATIF DE REALISATION	MONTANT ADMIS POUR PR-393
						Etude terrain & travaux	Etude terrain & travaux	Etude terrain & travaux	Etude terrain & travaux	Etude terrain & travaux	Etude terrain & travaux	Etude terrain & travaux			
Ferney, route de	Places des Nations - ch. du Pommier	Pistes bilatérales	1300	600.00	x							x	Tram Gd-Saconnex	780'000.00	0.00
Florissant, route de	Tranchées - Velours	Pistes bilatérales	1300	1'200.00	x							x	Réalisation hors DC ou après 2007	1'560'000.00	0.00
Franco, avenue de	Châteaubriand - rue de Lausanne	Piste bidirectionnelle	300	1'200.00	x							x	Crédit Rade - passerelle M-Blanc	360'000.00	0.00
Franchises, parc des	liaison Rod - Châtelaine	Piste dans parc - cheminement piétons élargi	300	400.00		x						x	Élargissement de chemin	120'000.00	0.00
Général-Guisan, quai	Pont du Moint-Blanc - quai Gustave Ador	Piste bidirectionnelle en bordure du quai	350	1'200.00	x							x	Crédit Rade - passerelle M-Blanc	420'000.00	0.00
Mail, avenue du	Place du Cirque - rue de l'Ecole-de-Medecine	Bande unilatérale	350	100.00	x							x		35'000.00	0.00
Miremont, avenue de	En entier	Bandes bilatérales	630	200.00		x						x		126'000.00	0.00
Mont-Blanc, Pont du	En entier	Piste sur ancien trottoir	250	1'200.00	x							x	Crédit passerelle M-Blanc	300'000.00	0.00
Mont-Blanc, quai du	En entier	Piste + bande	650	-	x							x	Crédit passerelle M-Blanc	0.00	0.00
Rive, Cours de	En entier	Bandes bilatérales	250	100.00		x						x		25'000.00	0.00
ROCH, chemin Maurice-	En entier	Piste montante sur trottoir élargi	200	800.00		x						x		160'000.00	0.00
Roseraie, avenue de la	Fontenette - Maurice-Roch	Bandes bilatérales	270	50.00	x							x		13'500.00	0.00
Terrassière, rue de la	Rond-Point de Rive - av. Pictet-de-Rochemont	Moderation et double sens pour vélos	470	100.00		x						x	Crédit spécifique Etude Terrassière	47'000.00	0.00
VAUCHER, avenue Edmond-	En entier	Bandes bilatérales	680	100.00		x						x		68'000.00	0.00
Voies CFF - Charmilles	Pont de l'avenue d'Aire - avenue Henri-Golay	Piste en site propre	650	1'200.00		x						x	Crédit spécifique	780'000.00	0.00
Voies CFF - Secheron	rue Dejean - av. de la Paix / ch. des Mines	Bandes bilatérales	660	100.00		x						x	Aménagement terrains Secheron	66'000.00	0.00
				8'550.00									TOTAL	4'860'500.00	
Stationnement															120'000.00
													MONTANT ADMIS POUR DEMANDE DE CREDIT 2004		120'000.00