
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Treizième séance – Mercredi 13 septembre 2017, à 20 h 30

Présidence de M. Jean-Charles Lathion, président

La séance est ouverte à 20 h 30 dans la salle du Grand Conseil.

Font excuser leur absence: *M. Rémy Pagani*, maire, *M^{me} Sandrine Salerno*, vice-présidente, *MM. Sami Kanaan* et *Guillaume Barazzone*, conseillers administratifs, *M^{mes} Ariane Arlotti*, *Sandrine Burger* et *Amanda Gavilanes*, *MM. Olivier Gurtner*, *Pascal Holenweg*, *M^{me} Christina Kitsos*, *MM. Daniel Sormanni* et *Vincent Subilia*.

Assiste à la séance: *M^{me} Esther Alder*, conseillère administrative.

CONVOCATION

Par lettre du 31 août 2017, le Conseil municipal est convoqué dans la salle du Grand Conseil pour mardi 12 septembre et mercredi 13 septembre 2017, à 17 h 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.

Le président. M. Pagani retire, pour le Conseil administratif, la proposition PR-1179¹, actuellement en commission. Il s'agit de la proposition du Conseil administratif du 23 mars 2016 en vue de l'ouverture d'un crédit de 116 000 francs destiné à l'acquisition et à l'installation d'une balise de mesure de radioactivité indépendante sur le bassin genevois.

Des voix. Pourquoi?

Le président. Vous me demandez pourquoi, mais M. Pagani n'a pas motivé son retrait, et il n'est pas là.

¹ «Mémorial 173^e année»: Proposition, 6859.

Motion: pour un réaménagement de la rue du Commerce et des trottoirs alentour

4. Motion du 12 septembre 2017 de M^{mes} et MM. Patricia Richard, Marie Barbey-Chappuis, Astrid Rico-Martin, Simon Brandt, Daniel Sormanni, Eric Bertinat, Pascal Spuhler, Sophie Courvoisier et Pierre Scherb: «Pour un réaménagement de la rue du Commerce et des trottoirs alentour» (M-1309)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- l'importance de la rue du Commerce qui relie les Rues-Basses au lac;
- son état actuel déplorable dans le cadre d'une zone marchande et passante au cœur de la ville de Genève, ainsi que des trottoirs alentour;
- les attentes des commerçants et de la population pour que les nouvelles arcades et galeries puissent être vivantes et animées;
- le refus de la proposition PR-1203 jugée inadéquate par le Conseil municipal lors de sa séance plénière du 22 novembre 2016;
- l'urgence de remédier à une situation préjudiciable au commerce genevois et malheureuse pour une population susceptible de profiter d'une belle zone de rencontre,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de lui présenter un nouveau projet pour la rue du Commerce, à concevoir en concertation avec les commerçants concernés pour un coût raisonnable;
- de veiller à la cohabitation fonctionnelle du lieu en privilégiant une zone de rencontre agréable par un mobilier urbain adéquat et ludique;
- de supprimer toute mise en place de bornes;
- de réparer les trottoirs alentour (rue du Rhône);
- de vidanger les bouches d'égouts;
- d'émettre une proposition dans le cadre d'un partenariat public-privé dans les meilleurs délais.

Préconsultation

M. Simon Brandt (LR). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, cette motion a été présentée hier par ma collègue M^{me} Richard et, comme vous l'a indiqué M. Pagani, c'est une motion qui vise à demander au Conseil administratif

¹ Annoncée et motion d'ordonnancement, 1291.

Motion: pour un réaménagement de la rue du Commerce et des trottoirs alentour

de nous présenter un nouveau projet de réaménagement de la rue du Commerce. Le but de cette proposition est donc de demander au Conseil administratif de revenir avec une nouvelle copie que celle qu'il nous a présentée l'année dernière, qui avait été refusée, car le projet n'était pas convaincant, plus sur le plan du financement que de l'aménagement en tant que tel.

Etant donné que nous ne voulons pas rester dans une situation d'échec sur une proposition importante pour la qualité de vie dans les Rues-Basses, mais aussi pour l'attrait du commerce local et les commerces de cette rue, nous demandons au Conseil administratif de revenir dans les meilleurs délais avec une nouvelle proposition de réaménagement. Pour cette raison, nous vous demandons le renvoi de ce texte au Conseil administratif et peut-être que ma collègue Patricia Richard aura un complément à vous apporter dans quelques instants sur ce sujet.

Mise aux voix, l'entrée en matière sur la motion M-1309 est acceptée par 28 oui contre 17 non.

Le président. Je donne la parole aux membres du Conseil municipal ou du Conseil administratif qui souhaitent la prendre; ce n'est pas le cas... (*Remarques.*) Ah! Madame Patricia Richard, vous avez la parole.

M^{me} Patricia Richard (LR). Merci, Monsieur le président. Vous êtes un peu trop rapide pour moi, ce soir!

Le président. J'essaie d'être rapide, pour avancer dans l'ordre du jour. (*Rires.*)

M^{me} Patricia Richard. Oui, oui, mais on n'a pas l'habitude d'avancer, justement! On fait ce qu'on peut, Monsieur le président... Comme mon collègue, M. Brandt, vous l'a expliqué, nous avons eu l'année dernière une proposition du Conseil administratif. On l'a refusée pour plusieurs raisons. M. Gisselbaek à l'époque l'avait très bien développé: mettre des pavés dans une rue comme la rue du Commerce n'avait aucune raison d'être. Le fait de supprimer les trottoirs et de la mettre à plat nous plaisait. Ça, par contre, c'était une proposition intelligente, vu qu'il y a le quai de chargement et de déchargement de la Coop. Ça permet quand même de faire un accès, en biaisé peut-être, mais en faisant des aménagements intelligents, et de cacher d'une certaine manière une partie de la rue ou l'autre, pour faire quelque chose d'esthétique, et en même temps décourager les gens à essayer de la traverser, sachant qu'une partie de cette rue est piétonne et que l'accès n'est autorisé que pour les livraisons de 6 h à 11 h 30.

Motion: pour un réaménagement de la rue du Commerce et des trottoirs alentour

Pour nous, ce qu'on a actuellement, c'est pire que ce qu'on nous a proposé, d'une certaine manière. On a une rue qui est moche, qui a des espèces de trottoirs, qui a un goudron complètement abîmé, qui a des façades qui ne sont pas jolies. Or quand une rue n'est pas jolie, les gens ont tendance à la salir plutôt qu'à la laisser dans l'état où elle est. On sait très bien que le propre amène le propre et que le sale amène le sale. C'est une constatation qu'on fait tous. L'année dernière, M. Barazzone avait très joliment décoré le pont des Bergues avec des arrangements verts qui sont restés intacts quasiment jusqu'au bout, sauf quand des jeunes ont décidé de casser les caramboles; enfin, ça, c'était un truc bête d'une nuit d'ivresse, je pense, mais c'est resté un très joli pont des Bergues. Est-ce que vous trouvez que cette année le pont des Bergues est joli? Moi, je le trouve horrible. Cette année, par contre, le pont de la Machine, lui, a été verdi, et il est resté beau et propre.

Ça, c'est une constatation qu'on fait de plus en plus: un endroit qui est entretenu par la Ville, qui est verdi, où on met des pots, des aménagements, reste beaucoup plus propre qu'une rue comme la rue du Commerce. Actuellement, la seule chose qu'on voit, et j'y suis passée plusieurs fois, c'est des personnes qui arrivent, qui fument leur cigarette parce qu'elles ont leur pause – elles ont leur bureau juste en dessus ou travaillent dans les commerces juste à côté; elles jettent leur mégot par terre, l'écrasent – quand elles l'écrasent – et repartent. Résultat des courses: on a des bouches d'égout qui sont complètement bouchées. Cet été, si vous avez eu l'occasion de la traverser, c'est une rue qui sentait mauvais, parce que les bouches d'égout étaient bouchées, ainsi que la rue du Rhône, pareil, même problème; la rue est dans un état assez déplorable, il faut refaire une partie des trottoirs qui sont troués, et ça pour nous ce n'est pas acceptable. Ce n'est pas acceptable, parce que de faire un minimum d'entretien, ça fait quelque chose qu'on a envie de garder joli, ça fait un endroit où on a envie d'aller. Moi, je n'ai pas envie d'aller dans un endroit sombre, où il y a tellement de trous que je sais que je vais me tordre une cheville; j'ai envie d'aller dans un endroit qui est joli, que ce soit le jour ou la nuit, et c'est aussi ce que nos concitoyens demandent.

Nous demandons donc au Conseil administratif de revenir avec un projet d'aménagement, pas forcément avec une seule solution, mais peut-être deux ou trois solutions différentes, à des prix raisonnables, Monsieur le président. Pour nous, c'est très important de rester dans des budgets raisonnables, et de faire quelque chose qui soit attrayant pour les passants, pour les habitants, pour les commerçants et pour les touristes, parce qu'il ne faut pas oublier que notre centre-ville est aussi beaucoup fréquenté par des touristes. Quelle image veut-on donner de Genève? Parce que ça aussi c'est important. Quelle image veut-on donner de Genève? Nous, au Parti libéral-radical, on a envie que Genève redevienne ce qu'elle était un temps, quelque chose de beau et de joli, parce que si on est honnête, on doit reconnaître

Motion: pour un réaménagement de la rue du Commerce et des trottoirs alentour

qu'à certains endroits ce n'est absolument plus le cas. Je vous remercie, Monsieur le président, et je vous remercie, chers collègues, de votre écoute attentive.

M. Morten Gisselbaek (EàG). Mesdames et Messieurs, comment dire? Voilà une motion urgente qui est un peu surprenante. Il semble que nos collègues Richard, Barbey-Chappuis, Rico-Martin et Brandt se réveillent et se disent «qu'est-ce qui est urgent pour la ville de Genève?» (*rires*) et la réponse c'est le réaménagement de la rue du Commerce. (*Rires.*) Pourquoi pas! Moi, je comprends qu'on dépose une urgence sur l'école des Pâquis; là j'avoue que je suis un tout petit peu sceptique sur le fait que ça fasse vraiment partie des urgences pour notre ville, mais bon, c'est l'avis de certaines personnes.

Alors, évidemment, si c'est ça, les urgences, on peut se demander pourquoi on avait refusé ce projet, comme vient de le dire d'ailleurs ma préopinante, avec qui je suis d'accord sur beaucoup de choses qu'elle a dites. Il y avait une autre raison pour laquelle j'avais proposé qu'on refuse à l'époque l'aménagement de la rue du Commerce tel que proposé. C'était parce que cet aménagement fait partie de la proposition PR-907 et qu'il a donc déjà été voté.

La proposition PR-907 concerne l'aménagement de la rue du Rhône depuis la place Longemalle jusqu'au bout et comprend l'aménagement de la rue du Commerce. Ce qui serait bien, c'est donc évidemment d'avoir un projet, d'abord, pour le reste, parce que la rue du Rhône est également dans un état lamentable, et les rues de l'autre côté, Confédération, Marché et Croix-d'Or ne sont guère mieux. Il faudrait donc que M. Pagani vienne avec un vrai projet d'aménagement pour l'ensemble, pour avoir quelque chose de cohérent.

Nous avons donc refusé l'aménagement de la rue du Commerce proposé, alors pourquoi, tout d'un coup, on se dit qu'il faut aménager cette rue? Le grand bâtiment sur l'aval de la rue appartient sauf erreur à une grande assurance qui l'a racheté pour plus de 500 millions à l'UBS; elle l'a acheté avec des images sur lesquelles un aménagement de la rue était proposé. Cet aménagement n'a pas eu lieu. Maintenant, on peut imaginer qu'ils ont envie de voir cet aménagement, d'où l'urgence de ce soir; on peut le supposer... Voilà donc quelles sont, pour la droite, les priorités de la Ville. (*Remarques.*)

Je pense que nous avons mieux à faire en matière d'urgences pour la ville. Par contre, nous pourrions effectivement faire une question écrite à M. Pagani pour savoir ce qu'il en est de tout le projet de la proposition PR-907. Pourquoi est-ce que ça traîne pendant des années? Pourquoi ne vient-il pas avec un projet pour la rue du Rhône qui engloberait aussi le reste? La place du Rhône ayant été aménagée, on peut imaginer qu'on pourrait faire quelque chose de bien sur l'ensemble; ça aurait une cohérence. Là, prendre ce petit bout de rue et décider

Motion: pour un réaménagement de la rue du Commerce et des trottoirs alentour

tout d'un coup qu'il faut faire quelque chose avec les commerçants, et d'une manière... – comment est-ce que c'est dit?, «dans un partenariat», parce que maintenant on veut faire des partenariats pour les aménagements de rues... c'est une drôle d'idée. On peut penser que ça a été proposé par certains de ces commerçants, qui effectivement veulent voir cet aménagement...

Je ne crois pas que ce soit réellement urgent pour notre ville, et je crois que c'est incohérent de demander de réaliser un projet juste pour ce bout de rue, alors que le tout fait partie d'une proposition, d'un projet d'ensemble qui a été voté par le municipal il y a de nombreuses années, dont on peut légitimement demander où il en est, et comment ça avance. Certains des points que le Conseil municipal soulève dans cette motion sont tout à fait justifiés, comme de «vidanger les bouches d'égouts» – nous espérons que ça a été fait –, de «réparer les trottoirs (...)» – il n'y a pas de raison qu'on ne répare pas les trottoirs; M. Pagani a un budget pour ça et il a toujours dit qu'il suffit d'envoyer une photo sur son mail et que ce sera fait, et je pense que c'est le cas, d'autant plus dans la rue du Rhône, évidemment. Nous ne voterons donc pas cette motion, pas parce que nous sommes contre de rendre cette rue jolie, pas parce que nous sommes contre de l'aménager, mais parce que cette motion qui cible spécifiquement cette rue, sans s'inquiéter du reste, nous semble un peu saugrenue. Je vous remercie.

M. Adrien Genecand (LR). Voyez-vous, Monsieur Gisselbaek, ça ne m'étonne pas du tout que vous pensiez que ce n'est pas urgent, parce qu'on a bien compris que les priorités de votre magistrat, c'était par exemple de rénover le square de Chantepoulet, avec un succès très relatif, comme on a pu le lire encore récemment, que ce soit en termes de fréquentation ou d'utilité dans l'absolu. Vous, souvent, vous avez pour pratique, et M. le président sera probablement d'accord avec moi, de vouloir surtout enlever les places de parc pour refaire de l'aménagement. Or, la rue du Commerce, c'est l'essence même des flux piétons. La rue du Commerce, c'est la rue la plus passante de la ville, pour une raison assez simple: l'immense majorité des gens qui descendent à Cornavin pour aller travailler en ville traversent le pont et la rue du Commerce pour rejoindre ensuite les rues adjacentes.

C'est, malheureusement pour vous, une statistique assez évidente: la rue du Commerce est la plus passante, et ce qui est dommage, mais là de nouveau votre magistrat a loupé le coche à l'époque, c'est que lorsqu'un des immeubles s'est rénové dans cette rue du Commerce, c'était l'occasion de la réhabiliter et de la transformer en quelque chose d'agréable. Vous ne pouvez pas plaider à longueur d'année l'envie de verdir, de piétonniser, de transformer et de réaménager des rues, et dire qu'une des rues qui sont au centre-ville, à, je pense, quelques dizaines

Motion: pour un réaménagement de la rue du Commerce et des trottoirs alentour

de mètres du centre de la ville de Genève et du canton, n'ait pas d'intérêt en termes de réaménagement et de piétonnisation. Vous ne pouvez pas, à longueur d'années, nous asséner que Bordeaux est à prendre en exemple pour sa piétonnisation du centre, que l'immense majorité de l'Europe a compris qu'il fallait piétonniser les centres et, aujourd'hui, nous expliquer qu'il n'y a pas d'intérêt à réaménager la rue du Commerce, qui est une des rues les plus proches du centre de cette ville.

On l'a bien vu, ne serait-ce qu'avec le bâtiment qui a été transformé où une partie était d'ailleurs redonnée à l'espace public, qui a permis la restauration du passage des Lions, avec une activité considérablement plus ouverte à la population qu'avant, ce qui devrait vous réjouir dans le cadre des plans d'utilisation du sol. Maintenant, vous venez nous expliquer que réaménager simplement la rue du Commerce, la rendre un tout petit peu plus agréable que ce qu'elle est aujourd'hui, c'est-à-dire un hangar à voitures, à vélos, un passage très sombre, ce n'est pas d'intérêt public! Mais ça démontre simplement que votre seul intérêt et celui de votre magistrat en matière d'aménagement, c'est d'empêcher la circulation et le parking, comme ça a été le cas à Chantepoulet et comme c'est le cas dans les autres rues que vous essayez de fermer, malgré le refus de l'initiative sur la piétonnisation il y a quelques années.

M. François Bärtschi (MCG). On voit, et c'est très net, c'est très clair, qu'il y a une volonté idéologique qui s'exprime ce soir, concernant cette rue. D'un côté c'est vrai qu'il y a les bons quartiers, les quartiers des copains, les quartiers qu'on veut favoriser, et d'autres quartiers qu'on ne traite pas, qu'on abandonne, d'une certaine manière. C'est une volonté politique, c'est une action politique que certains doivent assumer, mais l'autre décision politique et qui est plus grave, c'est qu'on ferme ou on réduit le trafic dans beaucoup de rues, sans penser à avoir des aménagements de qualité. Quand on décide de vider une rue d'un trafic continu ou d'autre chose, ça ne sert à rien d'abandonner ces rues soit dans un état pitoyable, soit dans certains cas d'en faire un mouvoir, ou d'en faire quelque chose qui n'est pas digne de la ville de Genève. (*Brouhaha. Cloche.*)

Nous devons avoir un aménagement de qualité égale dans tous les quartiers; ça doit être le but que nous devons atteindre, et s'opposer à ce texte n'est pas véritablement acceptable, parce qu'on doit vraiment améliorer la qualité de vie concrète de tous les habitants de Genève, de tous les contribuables aussi. Beaucoup de gens n'ont pas le droit de vote dans ces rues. C'est vrai que certains s'en fichent, certains font de l'électoratisme, regardent où il y a le plus d'électeurs, où leur parti est le plus représenté et font des choix urbanistiques sur cette base-là. Ce n'est, quelque part, pas acceptable.

Nous devons avoir une vision impartiale de la ville de Genève. Il ne faut jamais oublier d'ailleurs que les gens qui habitent aux Eaux-Vives, qui habitent

Motion: pour un réaménagement de la rue du Commerce et des trottoirs alentour

dans des quartiers populaires, à la Servette ou à Plainpalais, se baladent dans toute la ville de Genève. Le piéton a des droits, il a le droit d'avoir une qualité d'aménagement égale dans tous les quartiers, et c'est cela que vous dédaignez (*brouhaha; cloche*), et c'est pour cela qu'il faut absolument suivre ce texte.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Est-ce que je peux demander aux auteurs de conciliabules de rejoindre leur place, afin de gagner un peu de silence pour la suite et de pouvoir donner la parole à M. Pierre Scherb?

M. Pierre Scherb (UDC). Merci, Monsieur le président. J'aimerais juste rappeler qu'une des raisons pour lesquelles le projet PR-1203 de notre maire Rémy Pagani a été refusé, c'était parce qu'il était trop cher. Cela dit, il faut quand même refaire cette rue du Commerce, bien entendu, et il y a urgence à le faire. Pour l'Union démocratique du centre, il est aussi important de mettre les bornes là où il les faut, c'est-à-dire aux frontières, mais pas en ville, c'est-à-dire que l'alinéa proposant de «supprimer toute mise en place de bornes» nous a particulièrement plu. Nous allons donc voter ce projet.

M. Morten Gisselbaek (EàG). Je crois que j'ai été mal compris. L'aménagement de cette rue fait partie d'une proposition déjà votée il y a des années. Si vous faites une motion qui réclame qu'on active la proposition sur l'aménagement de la rue du Rhône et de la rue du Commerce, nous pouvons la voter! Ce qu'il y a de bizarre, c'est de prendre une vieille proposition et de commencer à découper un bout, en disant que ce bout-ci est plus important que celui-là. M. Bärtschi l'a dit, tout Genève mérite la même qualité d'aménagement, il faut être impartial, etc. C'est exactement le contraire que vous faites là et je ne sais pas pourquoi on décide que c'est cette rue qui est importante.

Monsieur Genecand, je ne veux pas mettre en doute vos statistiques, mais peut-être qu'on ne se renseigne pas aux mêmes endroits! Si vous me dites que la rue du Commerce est la rue où il y a le plus de piétons qui passent, je vous invite à aller à la rue du Mont-Blanc, à la rue de Chantepoulet, ... ou alors je ne dois pas y aller aux bonnes heures. Moi j'y vais la journée, souvent, et franchement il n'y a pas grand monde qui passe dans la rue du Commerce, mais je me réjouis que vous me communiquiez vos statistiques, Monsieur Genecand. Nous ne sommes pas contre un aménagement, nous ne sommes pas contre la qualité, nous ne sommes pas contre rendre cette rue agréable. Nous sommes juste contre le processus qui consiste à découper en petits bouts ce qui a déjà été voté dans une proposition, et en privilégiant certains bouts plutôt que d'autres, parce que nous pensons que tout le centre-ville mérite d'être mieux traité qu'il ne l'est actuellement.

Motion: pour un réaménagement de la rue du Commerce et des trottoirs alentour

M. Simon Gaberell (Ve). Je vais rejoindre en grande partie les propos de mon préopinant Morten Gisselbaek, mais avant tout permettez-moi d'être ravi et assez enthousiasmé d'entendre ce plaidoyer pour des rues piétonnes de la part de mes collègues du Mouvement citoyens genevois et du Parti libéral-radical. Vraiment, nous sommes heureux de l'entendre et nous espérons que ce plaidoyer vaudra également pour d'autres rues que les Rues-Basses, qui sont au centre de notre ville, et que le Parti libéral-radical et le Mouvement citoyens genevois se batront avec autant de vigueur dans les quartiers de la ville de Genève pour favoriser la création de rues piétonnes pour les commerçants, comme nous l'avons entendu ce soir. Je pense que c'est un excellent combat; nous serons d'accord avec vous et nous nous battons à vos côtés pour cela.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. La parole est à M^{me} Patricia Richard. (*Remarque.*) Vous n'avez pas terminé?

M. Simon Gaberell. Non! (*Rires.*)

Le président. Alors continuez. Vous avez une façon de ponctuer et de conclure qui est assez impressionnante, mais enfin si vous voulez reprendre, reprenez.

M. Simon Gaberell. J'aimerais quand même en venir à cette motion, si vous le permettez, Monsieur le président, juste pour dire que nous allons la soutenir. En effet, nous pensons que nous devons réaménager les Rues-Basses de manière générale et que nous devons réaménager l'ensemble des quartiers de cette ville, où de nombreuses places sont malheureusement peu aménagées pour les habitants. Je pense là à mon quartier de Plainpalais, par exemple à la place de Saint-François, à la place des Augustins, qui est laissée aux voitures et très peu propice aux rencontres pour les habitants; nous pensons qu'il faut aménager ces places-là.

Nous sommes convaincus que l'aménagement de ces places rendra une vie de proximité à ces quartiers. Nous sommes convaincus que ça favorisera les commerçants et notamment le petit commerce, et c'est pour ça que nous allons soutenir cette motion. Je rejoins M. Morten Gisselbaek lorsqu'il dit que cette motion fait partie d'une proposition qui est beaucoup plus large, mais nous pensons que c'est peut-être l'occasion de revenir sur cette proposition qui a été largement abandonnée par le magistrat M. Pagani et de repenser cet aménagement de la rue du Rhône et des Rues-Basses qui laisse franchement à désirer jusqu'à présent.

Motion: pour un réaménagement de la rue du Commerce et des trottoirs alentour

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. La parole est à M^{me} Patricia Richard.

M^{me} Patricia Richard (LR). Merci, Monsieur le président. Certains entendent ce qu'ils ont envie d'entendre, Monsieur Gaberell – vous lui ferez suivre, Monsieur le président. Alors, moi, j'aimerais juste remettre un petit peu l'église au milieu du village. Ce soir, il me semble que ça devient une habitude... A l'époque, la proposition PR-1203 a été refusée car c'était un mauvais projet qui était cher, on est tout à fait d'accord.

Ce qu'on demande dans cette motion, c'est de revenir avec un nouveau projet. Les services de M. Pagani peuvent revenir rapidement avec un nouveau projet, parce qu'ils ont travaillé avant de nous présenter la première proposition. Qu'est-ce qui les empêche de faire maintenant rapidement le travail? Tout ce qui a été fait, c'est visiblement d'enregistrer notre refus; ils auront éventuellement entendu pourquoi nous avons voté non, mais ils ne sont pas revenus avec une nouvelle proposition.

Or je tiens quand même à rappeler au groupe Ensemble à gauche que, hier, quand j'ai présenté l'urgence sur cette motion, M. Pagani a pris la parole pour dire que oui, il était d'accord; il était à fond pour qu'on réactive ce projet, donc il s'est exprimé sur ce sujet. M. Gisselbaek a dit qu'on n'avait pas entendu M. Pagani. Ce n'est pas exact! M. Pagani l'a dit hier: oui, il accueille avec plaisir ce projet. (*Remarque.*)

Le président. S'il vous plaît, Madame Pérez!

M^{me} Patricia Richard. Nous demandons donc une nouvelle proposition, avec peut-être plusieurs options, mais M. Genecand l'a dit, la rue du Commerce est énormément empruntée. Les gens traversent le pont de la Machine, qui est magnifique cette année; les gens ont beaucoup traversé le pont de la Machine grâce, justement, à la verdure qui s'y trouvait. On a envie de traverser le vert. Ils ont traversé le vert et ils débouchent sur une rue qui est moche, qui est sale, qui ne ressemble à rien! Nous, maintenant, on aimerait un projet. On aimerait que cette rue, qui est déjà une zone piétonne – parce qu'on ne demande pas qu'elle soit piétonnisée, c'est déjà une zone piétonne –, devienne jolie. Prouvez-nous que vous êtes capables de faire quelque chose de joli avec un endroit piéton, et peut-être qu'à ce moment-là on réfléchira un petit peu mieux quand vous nous proposez de la piétonnisation – j'ai bien dit «peut-être», mais il faut que ce soit joli.

Motion: pour un réaménagement de la rue du Commerce et des trottoirs alentour

Le président. Un renvoi en commission n'étant pas demandé, je fais voter le renvoi de cette motion au Conseil administratif. C'était aussi une ouverture que nous avait proposée M. Pagani hier. Je remercie le caucus du Parti démocrate-chrétien de rejoindre sa place, afin qu'on puisse voter.

Mis aux voix, le renvoi de la motion au Conseil administratif est accepté par 46 oui contre 21 non.

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de lui présenter un nouveau projet pour la rue du Commerce, à concevoir en concertation avec les commerçants concernés pour un coût raisonnable;
- de veiller à la cohabitation fonctionnelle du lieu en privilégiant une zone de rencontre agréable par un mobilier urbain adéquat et ludique;
- de supprimer toute mise en place de bornes;
- de réparer les trottoirs alentour (rue du Rhône);
- de vidanger les bouches d'égouts;
- d'émettre une proposition dans le cadre d'un partenariat public-privé dans les meilleurs délais.

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

Motion: école des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?

5. Motion du 12 septembre 2017 de M^{mes} et MM. Pascal Spuhler, Daniel Sormanni, Danièle Magnin, Daniel-Dany Pastore, Jean-Philippe Haas, Patricia Richard, Laurent Leisi, Claude Jeanneret, Thomas Zogg, François Bärtschi, Amar Madani, Yasmine Menétrey, Eric Bertinat, Pierre Gauthier, Stéphane Guex, Alain de Kalbermatten et Sophie Courvoisier: «Ecole des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?» (M-1310)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- que l’enceinte et les abords d’une école sont des lieux voués aux activités scolaires et parascolaires, et que ceux-ci doivent par principe être propres et réservés aux enfants;
- que la Ville de Genève est en charge de la gestion et de l’entretien de ces lieux;
- que malgré les travaux en cours à l’école de Pâquis-Centre, la Ville de Genève est censée maintenir ces lieux accessibles aux enfants, dans un état salubre;
- qu’il n’est pas normal que les enfants doivent se boucher le nez pour pénétrer dans les bâtiments scolaires tellement l’odeur d’urine est forte et insupportable;
- que les dealers peuvent pratiquer leurs activités illicites dans l’enceinte de l’école et de surcroît utiliser celle-ci comme urinoir et dépotoir;
- que la santé des enfants est de par ce fait mise en danger, puisque sur les lieux où ils s’amuse, marchent, courent et attendent l’heure de rentrer en cours, ils sont confrontés non seulement aux odeurs extrêmement fortes, mais aussi aux bactéries et autres maladies que pourraient transmettre les restes de mictions des dealers qui ont «zoné» dans le préau de l’école et ses abords;
- qu’il appartient à la Ville de Genève de mettre à la disposition des enfants des lieux sécurisés et d’assurer qu’ils ne risquent pas en permanence de se couper avec du verre brisé ou des canettes de bières écrasées;
- que l’éducation des enfants ne doit pas passer par ce type de «spectacles»;
- qu’il n’est pas normal que la direction de l’école ainsi que les services de sécurité publique (agent-e-s de la police municipale) soient au courant de la situation et que rien ne soit entrepris pour éviter que nos chères têtes blondes ne soient confrontées à cette situation préoccupante,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de prendre des mesures immédiates et urgentes afin d’assurer la salubrité et la sécurité des lieux, dans les plus brefs délais.

¹ Annoncée et motion d’ordonnancement, 1292.

Motion: école des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?

Le président. Cet objet est la deuxième urgence; je vous rappelle qu'il y en a cinq. Monsieur Spuhler, vous avez la parole.

Préconsultation

M. Pascal Spuhler (MCG). Merci, Monsieur le président. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je vous ai présenté cette motion hier. Nous parlons d'une école qui a plusieurs centaines d'enfants. Effectivement, aujourd'hui l'école des Pâquis est tronquée d'un quart, puisqu'on a attaqué les travaux dans un quart du bâtiment, des travaux d'une enveloppe assez impressionnante, de plus de 30 millions, vous le savez aussi bien que moi. Cet été, on a donc mis en place des barrières pour séparer une partie du bâtiment, qui est subdivisé en quatre parties; un quart du bâtiment n'est donc plus accessible... (*Brouhaha.*) Si M. le président pouvait demander un peu de silence, ça m'arrangerait. (*Cloche.*) Il y a des gens qui parlent pour rien; qu'ils aillent parler ailleurs, ce serait mieux. Une partie de ce bâtiment n'est plus accessible pour les enfants. Il y a donc des barrières de chantier, des palissades, ce qui crée d'autant plus des recoins dans ce bâtiment.

Comme vous le savez, cette partie de quartier est largement piétonne. Beaucoup de gens s'installent le soir et profitent de cette agréable situation. Malheureusement, en plus des habitants du quartier qui aiment profiter de ces lieux, il y a les dealers, qui, eux, par contre, passent toute la nuit dans l'enceinte de l'école ou aux abords immédiats, et qui vont uriner dans la cour de l'école et juste à côté de l'une des portes d'entrée où les enfants passent pour aller dans les classes. C'est malheureux, Monsieur le président, c'est triste d'en arriver là, qu'il y ait ce manque de respect pour ce bâtiment qui doit être un symbole, symbole d'éducation, un lieu de tranquillité, un lieu d'amusement et un lieu de connaissance et de savoir. Malheureusement c'est souillé, c'est vraiment malheureux de voir à quel point les gens n'ont pas de respect pour ce genre de bâtiments.

Ma fille va dans cette école et, comme d'autres parents d'élèves de cette école, j'ai eu la désagréable surprise, à la rentrée, d'être victime également des odeurs nauséabondes des urines de ces personnes qui zonent la nuit dans ces lieux, à tel point que même les professeurs des classes du premier étage se plaignent des relents d'odeurs dans leurs classes! Vous pouvez imaginer à quel point c'est puissant. Je sais que le concierge, tous les jours, nettoie désespérément, mais, malheureusement, la nuit venant, d'autres reviennent remettre une couche, si j'ose me permettre cette expression, et on recommence. On n'a pas de solution, si ce n'est le nettoyage constant, mais on sait bien que ce n'est pas possible, donc il faut prendre des mesures immédiates et, les mesures immédiates, sachant que nous sommes en pleins travaux, c'est simplement de fermer l'enceinte. Il n'y a pas d'autre solution que de fermer l'enceinte dans l'immédiat, jusqu'à ce que les travaux aboutissent et soient terminés. (*Brouhaha.*)

Motion: école des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?

Le président. S'il vous plaît, ce n'est vraiment pas possible pour un orateur de s'exprimer lorsqu'il y a du bruit... Je vous remercie de le respecter. Monsieur Spuhler, continuez.

M. Pascal Spuhler. Merci. Je pense que certains ne sont pas très intéressés par les problèmes des enfants, vu le brouhaha dans cette cour d'école – j'oserai la comparaison! (*Exclamations.*)

Le président. Continuez, Monsieur Spuhler, sans faire le maître d'école!

M. Pascal Spuhler. Je vous remercie, Monsieur le président. (*Rires.*) J'ai été scandalisé, comme d'autres parents, d'ailleurs; un des parents d'élèves, que je connais très bien, a écrit une lettre dont vous avez tous pu prendre connaissance. Il y a eu une réponse de M. Pagani à cette lettre, une réponse de votre part, Monsieur le président. Nous sommes tous scandalisés par cet état de fait. Alors oui, cette école est en pleins travaux. Je pense bien que c'est compliqué aujourd'hui de faire des adaptations de cette petite zone, mais mettons simplement une barrière ou un obstacle quelconque pour éviter que les gens rentrent dans l'école la nuit et aillent uriner à qui mieux mieux. Il y a certes des associations qui utilisent les locaux le soir, mais il suffit seulement de fermer ces barrières à partir de 22 h ou de 23 h selon l'heure d'occupation de ces associations. Enfin, il y a des adaptations possibles. On ne peut pas me dire qu'on ne peut rien faire.

Là où je suis scandalisé, Mesdames et Messieurs, c'est qu'on est obligé de réagir, alors que ça aurait déjà dû être fait, parce que ce n'est pas d'aujourd'hui; cette situation date. Ça s'est empiré avec les travaux, puisque ça a donné d'autant plus de recoins, mais cette situation date. Cet été, quand les gens, le concierge, les professeurs, le directeur ont vu la situation, Mesdames et Messieurs, ils devaient réagir, et le Conseil administratif aurait dû immédiatement réagir, et non pas attendre que l'on vienne se plaindre ni attendre que je doive déposer une motion pour réclamer ce qui est juste, ce qui est sensé, c'est-à-dire la protection et la santé de nos enfants. Je vous remercie, Monsieur le président. (*Applaudissements.*)

Le président. Merci. Nous sommes en préconsultation, donc je donne la parole d'abord aux motionnaires, pour expliquer leur motion. Monsieur de Kalbermatten, c'est comme motionnaire que vous voulez intervenir? (*Remarque.*) Vous êtes motionnaire... J'ai ici la signature de M. de Kalbermatten sur le projet de motion. (*Remarque.*) Vous prendrez la parole lors du débat, d'accord.

Mise aux voix, l'entrée en matière sur la motion M-1310 est acceptée par 45 oui contre 14 non (1 abstention).

Motion: école des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?

M. Alain de Kalbermatten (DC). Oui, Monsieur le président, effectivement je suis motionnaire; j'abonde dans le sens de tout ce qui a été dit par M. Spuhler, mais simplement il faut reconnaître que beaucoup d'efforts sont faits déjà aujourd'hui. Tous les matins la cour est nettoyée. Il y a énormément d'efforts qui sont faits. La semaine passée, avec la commission des travaux et des constructions, on a eu le privilège d'aller sur place, de rencontrer le directeur de l'établissement, de visiter le chantier. Bien sûr que cette thématique a été largement abordée lors de l'audition, non seulement par le directeur mais aussi par la société civile, qui rayonne aux Pâquis; on a écouté différentes associations, même toutes les associations – vraiment toutes les associations des Pâquis étaient présentes –, et on constate que ce problème a été entendu déjà par les autorités.

Je vais m'expliquer. Ce n'est pas fini, il y a encore énormément de choses à faire, ça j'en suis largement conscient, c'est pour ça que je suis coauteur de cette motion; on doit absolument aller de l'avant et continuer dans cet effort, mais on voit qu'au niveau sécuritaire la police, la gendarmerie comme la police municipale, développe des patrouilles beaucoup plus régulières sur le site. Au niveau du nettoyage on voit que, tous les jours, la cour est nettoyée. Tous les matins, la cour est nettoyée à grands jets avec des produits chimiques qui normalement pourraient permettre de soulager un peu les sens olfactifs des enfants et du moins aérer un peu... voilà. (*Rires.*) Je pense qu'il faut quand même saluer cet effort un minimum, mais c'est évident que, nous, on va tout faire pour encourager cet élan. Je ne peux donc que vous demander, cher ami, de renvoyer tout ça au Conseil administratif; je crois que c'est ce qui a été demandé, donc le Parti démocrate-chrétien sera derrière pour voter cette motion. (*Rires et applaudissements.*)

M^{me} Natacha Buffet-Desfayes (LR). Il va être difficile d'intervenir après le discours brillant de mon préopinant, mais je vais essayer de maintenir le niveau... Il a dit que, lors des visites sur place avec la commission des travaux et des constructions, nous avons eu l'occasion de voir de nos propres yeux et de sentir de notre propre nez, si j'ose dire, tous les dégâts occasionnés devant cette école. Il est difficile de dire, effectivement, que le fait de nettoyer chaque jour suffise, puisque et pendant la journée juste après les cours et pendant la nuit des gens viennent uriner régulièrement sur ces lieux, surtout dans les recoins, lesquels devraient être comblés heureusement assez prochainement, pour les recoins en tout cas, par les travaux qui devraient être effectués sur l'école des Pâquis. Il faut juste se rappeler cependant, je crois qu'on est tous d'accord là-dessus, que ce n'est pas agréable et qu'un lieu de vie scolaire doit rester un lieu de vie scolaire et ne pas empester et gêner carrément les cours comme ça a été parfois évoqué.

Il faut aussi être conscient du fait qu'il faut mettre les moyens pour que l'école des Pâquis soit un lieu de vie pour tous, et pas simplement le vouloir. C'est un

Motion: école des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?

lieu scolaire. Je crois que le Parti libéral-radical est assez clair à ce sujet, on a déjà eu l'occasion d'être très fermes là-dessus et de dire qu'il fallait prendre des positions et des mesures très strictes pour essayer d'empêcher l'accès à des gens qui n'avaient rien à faire dans un préau d'école. Je sais que l'école est centrale, je sais les difficultés qu'il y a à fermer les préaux pendant la nuit. Il y a aussi le fait que des activités liées au parascolaire et aux différentes salles polyvalentes ont lieu sur place. Ces problématiques devraient toutefois être résolues, par exemple en créant une entrée supplémentaire, pour éviter que les gens passent par la cour et se retrouvent à devoir utiliser le préau hors des heures scolaires.

Tout ça pour dire que nous allons tout à fait dans le sens de protéger ce préau pour éviter qu'on y fasse tout et n'importe quoi, mais il faut aussi être très conscient du fait que c'est une école et que tout le monde n'a pas accès à une école à n'importe quel moment, parce que c'est un lieu de vie scolaire, je le rappelle, et pas un lieu de vie pour ceux qui ont envie d'y faire tout et n'importe quoi comme activités au moment où bon leur semble. Nous allons donc pleinement dans le sens du texte qui est proposé ici, mais nous faisons un petit appel du pied au Conseil administratif pour faire en sorte que les choses soient logiques et qu'on ne réponde pas uniquement à cette problématique-là très précisément, mais à toutes celles qui sont liées aux désagréments qui ne devraient pas avoir lieu dans les préaux scolaires.

M^{me} Brigitte Studer (EàG). Chers collègues, il y a tout d'abord un constat: effectivement, le problème urine existe et il a augmenté ces dernières années. Cet été il est devenu tout simplement catastrophique. Je crois qu'à la rentrée scolaire la chaleur avait amplifié ce phénomène; ça a été constaté par tout le monde. Vous en avez parlé lors de la visite, le directeur de l'école et les associations en ont parlé, l'association des parents d'élèves est également intervenue. Les habitants aussi étaient confrontés à cette situation. A l'école, c'est tout particulier, avec les recoins qu'il y a, mais c'est une problématique dans le quartier tout court; à l'extérieur aussi, on constate l'augmentation de ce problème.

A qui attribuer cette situation? Le projet de motion désigne particulièrement une population qui utilise aussi les rues et le préau, mais à notre avis ce serait discriminant de leur attribuer l'entière responsabilité de cette situation. Le préau est utilisé, effectivement, par toutes sortes de populations différentes. Il y a la population des dealers et de leurs clients; il y a aussi des groupes de jeunes qui utilisent ces préaux de manière régulière. Il y a également tous les visiteurs du quartier qui viennent pour une soirée festive. Rappelons qu'il y a plus de 30 dépanneurs qui vendent de l'alcool, donc les gens l'achètent moins cher que s'ils allaient dans un établissement et ils doivent bien le consommer sur place, et on constate que le nombre de personnes qui fréquentent tant les préaux que les places augmente.

Motion: école des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?

De plus il y a très clairement un manque de toilettes publiques, de vespasiennes. Or, depuis de très nombreuses années, depuis que j'habite ce quartier, les habitants demandent qu'il y ait plus de WC publics à disposition. Peut-être que ça ne supprimerait pas complètement le problème, mais on s'est quand même beaucoup étonnés qu'il n'y ait pas d'intervention plus rapide. Il a été régulièrement promis qu'on en installerait, mais ça a toujours été renvoyé à plus tard, pour arriver maintenant à une situation de crise.

En même temps il y a eu des réponses, vous en avez aussi parlé; depuis que ça a été dénoncé, le nettoyage du préau se fait vraiment tous les jours, même le week-end. Je voudrais dire ici que la droite, qui a signé cette motion, cherche en même temps à couper le budget qui permet de financer ces nettoyages ou menace de couper ce financement. (*Remarque.*) Oui, c'est dans un des postes qui ont été clairement diminués. Après, il y a le projet «School», qui assure une présence quotidienne autour de l'école à l'entrée et à la sortie des élèves, dont on a aussi parlé lors de l'audition à la commission, qui connaît une collaboration vraiment intéressante entre l'école, la police du Canton et la police municipale. Je trouve donc injuste dans la motion de les accuser de ne rien faire. Je pense qu'ils font des choses, mais que ce n'est pas suffisant. Les habitants aussi disent depuis longtemps que ce n'est pas suffisant.

Après, il y a ce crédit complémentaire à la rénovation de l'école qui va devoir être voté. Je vous rappelle qu'il comprend la couverture des recoins, soit la partie qui s'est perdue avec la diminution des 10%. (*Remarques.*) Je suis très contente si aujourd'hui vous êtes prêts à revoter ça, et ça permettra d'agrandir autant la ludothèque que l'espace pour le parascolaire et pour les habitants. Vous avez ainsi une possibilité d'agir très rapidement, parce que ça va être voté prochainement. Comment, donc, répondre à ce problème? Eh bien oui, en créant plus d'installations, mais il y a d'autres propositions, notamment d'augmenter la présence, et là aussi le quartier demande depuis longtemps d'avoir plus de présence.

Il y a tout d'abord eu un groupe de travail, «Préau», qui a fait toute une série de propositions. C'était en 2013 – en effet, pourquoi toutes ces longueurs? Si certaines des mesures ont été réalisées, d'autres, qui étaient plus au niveau relationnel, ne l'ont pas été. Il s'agissait par exemple d'intégrer les jeunes dans l'entretien et les activités de nettoyage de l'école, d'établir une charte d'utilisation de cet espace, donc d'en discuter avec les différents utilisateurs pour améliorer la situation. Dans le cadre du contrat de quartier, il y a aussi eu un projet de modérateur ou de correspondant de nuit, qui souhaitait intervenir, pas seulement de manière répressive avec la police, mais aussi par une présence différente, par la médiation, la négociation entre les différents utilisateurs, pas seulement par rapport à l'école, mais aussi dans le quartier. Ce sont des projets avec une présence qui peuvent permettre de mieux répondre à cette utilisation effectivement très particulière de l'école de Pâquis-Centre par les habitants.

Motion: école des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?

Le président. Vous devez conclure, Madame la conseillère municipale.

M^{me} Brigitte Studer. Les habitants du quartier sont donc convaincus qu'il y a des manières de faire des progrès par rapport à ça et les attendent de la part du Conseil administratif.

Le président. Merci. Le bureau a décidé de clore la liste. De plus, nous avons reçu une motion d'ordre du Parti socialiste, du Parti démocrate-chrétien et des Verts demandant le débat accéléré concernant toutes les urgences.

Mise aux voix, la motion d'ordre est acceptée par 43 oui contre 20 non (3 abstentions).

Le président. Nous continuons donc maintenant ce débat avec M^{me} Frigenti Empana.

M^{me} Jannick Frigenti Empana (S). Merci, Monsieur le président. Je remercie ma préopinante, M^{me} Studer, pour les détails qu'elle nous a fournis sur les travaux autour de cette problématique à l'école de Pâquis-Centre. Quant à l'intervention de M. Spuhler, elle m'a quand même un petit peu amusée; vous transmettez, Monsieur le président. Il semblerait en effet que seuls les dealers soient atteints de fuites urinaires, puisque, selon le Mouvement citoyens genevois, seuls les dealers urinent dans les coins. Les autres personnes, les autres hommes ne sont jamais impliqués; ils ne font jamais pipi dans les coins, c'est bien connu, ce ne sont que les dealers, et on pourrait même aller plus loin, certains types de dealers, mais je m'arrêterai là.

Il faut savoir que cette école est entourée de 10 dépanneurs. Or, M^{me} Studer l'a dit, c'est un quartier qui manque cruellement de toilettes publiques. Nous l'avons déjà relevé; il y a une seule toilette publique à la place de la Navigation. Avant d'évoquer des questions de tranchées ou de douves ou, éventuellement, de fermer des préaux, il nous semble important de mettre en place des mesures qui permettent à la population dans son entier, dealers inclus, de pouvoir bénéficier de toilettes publiques, qui manquent cruellement dans le quartier des Pâquis et à Genève. Nous l'avons constaté également dans d'autres endroits, comme la rue de l'Ecole-de-Médecine; il y a un certain nombre d'endroits impactés par ces questions d'urine. J'en resterai là sur la question de l'urine.

Il est un peu piquant que le Parti démocrate-chrétien signe cette motion. Pourquoi? Parce que c'est son magistrat qui est en charge de ces questions de

Motion: école des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?

sécurité. C'est lui qui a les agent-e-s de la police municipale (APM) dans ses services; c'est lui qui peut mettre en place des mesures afin de soulager les personnes qui ont besoin de se soulager. J'aimerais ajouter qu'une motion socialiste, la motion M-1181, a été déposée il y a à peu près trois ans; le rapport est dans l'ordre du jour. Cette motion demandait que l'on pose de la peinture hydrophobe contre les murs, notamment ceux qui sont le plus touchés par ces questions d'urine, de manière que cette urine rebondisse sur les pieds des personnes qui se permettent de se soulager dans les coins et recoins de la ville; la ville n'est pas faite pour ça.

En tant que socialistes, nous souhaiterions donc renvoyer cette motion à la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication, car nous pensons que c'est un endroit tout à fait approprié pour étudier les mesures qui sont nécessaires pour répondre à ces questions. Dernière chose: on ne peut pas fermer le préau de l'école des Pâquis, à moins que cette majorité qui affectionne tant la voiture soit d'accord d'en fermer le parking. Il faut savoir en effet qu'il y a une entrée et une sortie du parking pour les piétons à l'intérieur de cette cour d'école. Nous voyons donc avec difficulté comment on pourrait fermer l'accès public à cette école. (*Applaudissements.*)

M^{me} Uzma Khamis Vannini (Ve). J'ai eu le temps d'aller faire un tour sur place, malgré le fait que je ne sois pas à la commission des travaux et des constructions. C'est une réalité: ce n'est pas agréable. Ce n'est pas agréable pour les gens qui y travaillent, ce n'est pas agréable pour les bouts de chou qui vont à l'école, ce n'est agréable ni à la vue ni à l'odorat. Le service de maintien est sur pied depuis 6 h du matin. Il nettoie sans que les odeurs, qui sont imprégnées, partent, tellement les gens se soulagent dans cette partie des Pâquis.

Par ailleurs, comme ma préopinante l'a rappelé, il y a un parking, de sorte que ce préau ne peut de toute façon pas être fermé. Et puis, on ne va pas commencer à mettre nos bouts de chou dans des cages; la prochaine étape ce sera quoi? De lancer des cacahuètes? Non. Il y a des solutions qui sont un peu plus constructives que ça. Les APM, par exemple, peuvent faire des tours. Ils arrêtent leurs fonctions à 3 h du matin. À partir de 3 h du matin, il faut prévoir quelque chose pour que la relève soit prise. On ne peut pas laisser les enfants aller à l'école dans de telles situations et dans de telles immondices.

D'autre part, je rappelle également que la commission des travaux et des constructions, qui a eu l'honneur, comme l'a dit mon collègue, de se rendre sur place, traite aujourd'hui de la proposition PR-1239 qui porte sur les travaux de ce bâtiment, et que des coupes budgétaires sont prévues pour que les travaux ne puissent pas être effectués jusqu'au pied de ce bâtiment, ce qui aura pour conséquence de garder ces endroits où les gens peuvent se soulager. Il conviendrait

Motion: école des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?

donc que les membres de ce Conseil municipal, et en particulier ceux qui ont signé ce texte, prennent langue avec les personnes qui sont à la commission des travaux et des constructions et qui représentent leur groupe, afin de soutenir de manière constructive un projet qui va mettre un terme à cette problématique.

Ensuite, comme ma collègue préopinante l'a rappelé, il manque cruellement d'endroits pour se soulager, et pas seulement là. Alors, on pourrait imaginer par exemple, je ne sais pas, moi, des «barazonettes», pour que les gens puissent avoir accès à des toilettes publiques sur place. Pour ne pas stigmatiser un type de population, et je suis d'accord avec ma collègue, on peut, sans trop se mouiller, dire que les personnes qui se soulagent sont généralement de sexe masculin, puisqu'il est plus difficile pour une dame de faire cela contre un mur. A peu près tout le monde a pris cette école pour un endroit où on peut se soulager librement la nuit à la sortie d'un bar, ou durant les week-ends, après d'autres activités nocturnes. Ce n'est pas un endroit adapté pour cela; les enfants à l'école ne doivent pas subir ce genre de choses. C'est pourquoi les Verts soutiendront ce texte.

M. Pierre Gauthier (HP). Le problème que pose cette motion n'est pas nouveau, puisque dès sa construction l'école de Pâquis-Centre a été le cadre de conflits d'utilisation, notamment dans la cour. J'ai habité le quartier des Pâquis pendant très longtemps et, alors que mes enfants fréquentaient l'école, où ils ont effectué toute leur scolarité primaire, les problèmes de l'époque n'étaient pas réglés déjà dans les années 80 et 90, à l'époque où Pascal Spuhler était adolescent et qu'il s'amusait dans la cour avec les grands. (*Brouhaha.*)

Le président. S'il vous plaît, Monsieur Spuhler...

M. Pierre Gauthier. Avec des parents d'élèves, nous avons fondé l'Association des parents d'élèves de Pâquis-Centre, qui a été, avec le centre de loisirs de l'époque, le terreau sur lequel se sont constituées de nombreuses autres associations, qui ont travaillé pour l'élargissement des trottoirs, la modération de la circulation, la protection des Bains des Pâquis, etc. Trente ans plus tard, les problèmes ne sont toujours pas résolus, mais en plus ils se sont multipliés et ils se sont aggravés. L'une des causes de ces problèmes, c'est la multiplicité des usages de l'ensemble construit de Pâquis-Centre qui contient une école, un centre de loisirs et des habitations. Dans les années 80, le mélange, la mixité sociale, comme on l'a appelée, le mélange des populations usagères des différents bâtiments, enfants, adolescents, habitants, usagers de la vie nocturne, etc., était envisageable, mais je crains que dans les années 2017 et suivantes ça ne le soit plus.

Motion: école des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?

Ça a été dit plus tôt, ce mélange d'usagers n'est à mon avis plus possible, parce qu'il se fait toujours, toujours, toujours au détriment des enfants. La question qui se pose, finalement, avec l'évolution négative des comportements inciviques récurrents, est la suivante: est-il encore envisageable de faire cohabiter des enfants scolarisés avec des usagers différents, qui respectent de moins en moins les lieux collectifs? Finalement, la philosophie urbanistique du mélange ne me semble plus adaptée à la dégradation des comportements à laquelle nous assistons tous et toutes très attristés. Autant j'étais favorable au mélange des usagers dans les années 80, autant je suis devenu partisan – écoutez bien la formule – d'une forme de sanctuarisation des établissements scolaires, qui doivent être en priorité restitués à leur fonction originelle.

Nous avons été approchés pendant tout l'été, pendant tout le trimestre de la fin de l'année scolaire précédente, par des membres du collectif d'habitants qui a géré le défunt contrat de quartier. Nous sommes en contact avec de très nombreux parents d'élèves des Pâquis. Ils sont quasiment unanimes et ils souhaitent que le préau de l'école de Pâquis-Centre soit fermé en dehors des heures scolaires. Je pense que ces parents et ces habitants sont autrement plus au courant de la situation que nous ne pouvons l'être ici, dans ce carré parlementaire.

Il faut être bien conscient que fermer ce préau et le rendre à sa fonction première de cour de récréation, ça pose beaucoup d'autres problèmes. Le manque cruel d'espaces verts dans le quartier, par exemple, parce que c'est vrai que la cour est un lieu de rencontre, c'est un lieu où d'autres usagers que les enfants peuvent se retrouver. Oui, bien sûr, le lac est tout près, le parc de la Perle du lac aussi, mais quand vous êtes parent vous ne pouvez pas envisager de laisser vos jeunes enfants traverser tout seuls le quai Wilson pour aller s'amuser au bord du lac, ce n'est pas possible. Au fond avec cette motion nous sommes devant une question plus large, c'est celle de la surdensification de certains quartiers et celle de la saturation des infrastructures collectives, notamment dans les quartiers populaires.

Alors, pour conclure, je crois qu'il est important d'écouter les parents et les enseignants et de prendre les mesures immédiates pour restituer à cette école sa vocation première, c'est-à-dire de la restituer aux enfants et à l'école primaire pour qu'ils puissent apprendre à exercer leurs libertés de citoyens plus tard. Je vous remercie, Monsieur le président.

M. Pascal Spuhler (MCG). Je voudrais intervenir de nouveau, parce que j'ai entendu certaines choses qui sont assez hallucinantes. Quand on vient nous dire, Mesdames et Messieurs, «ah, il n'y a pas assez de toilettes aux Pâquis, c'est normal»... Non mais attendez, c'est normal qu'on aille pisser dans la cour d'une école, dans la cour de récréation où les enfants s'ébattent, c'est normal qu'on aille

Motion: école des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?

pisser là, sous prétexte qu'il n'y a pas de toilettes? Donc faites n'importe quoi, sous prétexte qu'il n'y a pas la structure pour ça? J'ai un peu de peine à comprendre cette façon de raisonner. Pour moi, c'est juste un scandale qu'on ose se permettre d'aller pisser contre les murs d'une école.

M. Gauthier a parlé de sanctuarisation; c'est à peu près ça qu'il faudrait imaginer. La culture ne m'a pas appris, à moi, à aller pisser contre les murs d'une école. En général je me retiens jusqu'à ce que je rencontre un établissement public où je puisse entrer ou éventuellement une vespasienne publique. Alors si certains pissent comme moi je peux parler dans cette plénière, désolé, je ne comprends pas cette façon de voir les choses. Je ne comprends pas cette façon de voir les choses d'autant plus qu'on vient me dire «non, ce n'est pas les dealers». Madame, vous considérez ces gens comme vous voulez... enfin, vous les respectez; très bien... c'est bien! Moi, je ne respecte pas les criminels, je ne respecte pas les délinquants et je respecte encore moins des délinquants qui vont pisser dans la cour de l'école! Désolé. Et ce sont effectivement des dealers.

On me dit qu'il y a d'autres personnes qui peuvent éventuellement faire leurs besoins devant cette école. Je veux bien croire que de temps en temps il y en a un qui va se soulager, mais franchement ce n'est pas les parents des enfants qui vont aller pisser devant l'école! Ce n'est pas les usagers des associations qui siègent dans cette école qui vont pisser contre les murs! Alors qui, Madame? Ceux qui sortent d'un bistrot? Il n'y a pas de bistrot dans les alentours immédiats. (*Exclamations.*) Sauf dans le bas de la rue! Je parle de l'immédiat, Monsieur Schnebli. (*Remarques. Cloche.*) Vous savez très bien de quoi je parle. Alors, certains pourraient traverser l'école pour aller pisser... mais arrêtez!

Le président. Monsieur Spuhler, vous vous adressez au président, comme d'ailleurs tous les autres membres de ce Conseil. Continuez.

M. Pascal Spuhler. Oui, oui, mais on m'interpelle, Monsieur le président! Je continue. Même s'il n'y avait que des bistrots aux alentours, vous pensez réellement que c'est normal qu'on aille se soulager dans une cour d'école? Non, pas du tout. Alors pour ceux qui viennent me dire qu'on ne peut pas fermer l'école, parce qu'il y a des associations, parce qu'il y a le parking qui a une sortie au milieu de la cour, effectivement il y a une sortie de parking qui donne au milieu de la cour, mais je rappellerais à M^{me} Frigenti Empana qu'il y a un système de portes qu'on peut ouvrir de l'intérieur et qui ne permet pas d'accéder de l'extérieur. Vous savez, ce système de portes automatiques, de portes de sortie de secours, ça fonctionne très bien, on peut simplement l'installer dans les grillages qu'on pourrait mettre autour de cette école.

Motion: école des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?

Quand je parle de grillages, je voudrais rassurer M^{me} Uzma Khamis Vannini: ce n'est pas mettre les enfants en cage; il y a d'autres écoles qui ont des grilles, des protections. Aujourd'hui on fait ça très bien, et en même temps ça protège nos enfants, et c'est juste ça le but, Madame Khamis Vannini, c'est juste ça, protéger nos enfants, la santé de nos enfants. Ce n'est pas normal que des petits enfants de quelques années risquent de mettre leurs mains par terre puis à la bouche en sachant ce qu'ils ont touché juste avant. Je pense que vous comprenez ma manière de penser de ce point de vue.

Mesdames et Messieurs, la demande est très simple: le renvoi immédiat de cette motion au Conseil administratif. Je ne comprends même pas pourquoi on attend. Le Conseil administratif a attendu que nous intervenions pour réagir. On doit mettre immédiatement une barrière, c'est la seule solution immédiate, la seule solution immédiate pour protéger nos enfants, Mesdames et Messieurs. Ce n'est pas normal qu'on ait attendu dix jours avant de commencer à laver, parce que je suis désolé, Madame Alder, effectivement votre concierge s'escrime depuis une semaine, mais pendant les dix premiers jours de la rentrée scolaire l'odeur était juste insupportable. In-sup-por-table! Et je ne vous raconte même pas la couleur des sols.

Il a donc quand même fallu des réactions, des appels du pied, des lettres de citoyens, des lettres de parents d'élèves, des montées au créneau des associations – enfin, bref, tout un ramdam – pour qu'on bouge enfin dans le bon sens, mais encore pas suffisamment à mon goût, puisque les activités nocturnes continuent dans ce secteur. Donc, Mesdames et Messieurs, je vous en prie, renvoyons cette motion. Elle est simple et demande des mesures urgentes: mettons une barrière qui permette d'avoir une protection pour nos enfants en attendant la fin des travaux. Je vous remercie, Monsieur le président.

M. Pierre Scherb (UDC). Le problème qui est abordé par cette motion n'est pas nouveau. Moi-même, j'ai déjà deux fois demandé, posé des questions au magistrat Barazzone pour savoir comment il voulait poursuivre les dealers de manière plus efficace aux abords de la rue des Pâquis. Maintenant s'y est ajouté un autre problème, c'est-à-dire des dealers... (*Brouhaha.*)

Le président. S'il vous plaît! Je vous en prie... Monsieur Spuhler, Monsieur Schnebli, Madame Studer... Madame, Messieurs, vous êtes seuls au monde? Est-ce que vous supportez que nous puissions continuer nos débats? Continuez, Monsieur Scherb, avec nos excuses pour eux.

Motion: école des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?

M. Pierre Scherb. Merci, Monsieur le président. Donc je disais qu'il y a maintenant un deuxième problème qui s'est ajouté à celui des dealers, c'est-à-dire des dealers et des jeunes qui utilisent le préau de l'école comme urinoir et dépotoir. C'est effectivement insoutenable pour les enfants de voir tout ça et surtout de supporter les odeurs. Les 40 000 francs que la Ville dépense chaque année pour nettoyer le préau n'y changent malheureusement pas grand-chose, parce que ça arrive quand même que les enfants soient confrontés à ces images et surtout à ces odeurs. Pourquoi? Parce que les dealers s'aventurent même durant la journée dans le préau et à 10 h du matin, par exemple, l'utilisent comme urinoir, comme je l'ai aussi appris lors de cette séance de la commission des travaux et des constructions qui a déjà été mentionnée.

Maintenant, pourquoi les jeunes utilisent-ils le préau de l'école comme urinoir? Ils sont habitués depuis des dizaines d'années à l'utiliser, ce qui n'a jamais posé problème. Ce préau était toujours à leur disposition, notamment le soir. Or tout à coup ils voient un exemple, celui des dealers, qui ont commencé à utiliser le préau de l'école comme urinoir, et ils ne comprennent pas pourquoi eux devraient se déplacer ailleurs ou même attendre jusqu'à ce qu'ils arrivent à la maison, tandis que les dealers ont toute liberté pour utiliser le préau comme urinoir. Le directeur de l'école nous a aussi dit, lors de cette audition en commission, que la police a commencé à prononcer des interdictions de périmètre à l'égard de quelques jeunes. Alors là, j'ai été interloqué. Pourquoi, une fois de plus, punit-on les Suisses et les étrangers qui vivent chez nous légalement, tandis que les dealers et autres illégaux n'ont rien à subir?

Des voix. Bravo!

M. Pierre Scherb. Cette situation est insupportable pour nous et nous votons donc cette motion, qui a d'ailleurs été cosignée par un membre de l'Union démocratique du centre.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Je passe la parole à M^{me} Esther Alder pour le Conseil administratif.

M^{me} Esther Alder, conseillère administrative. Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, je vous ai écoutés avec beaucoup d'attention. Rassurez-vous, le Conseil administratif n'a pas attendu l'urgence de cette motion pour agir. Cela a été souligné par certains qui ont participé à la visite organisée spécifiquement dans le cadre du crédit de rénovation de l'école de Pâquis-Centre,

Motion: école des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?

qui, je le rappelle, a tout de même été amputé de 10% du montant du crédit de réalisation. Cela pose un problème, raison pour laquelle M. Pagani et moi-même sommes revenus devant la commission des travaux et des constructions pour expliquer la nécessité de remettre ces 10% qui ont été amputés. La conséquence, ça a été dit, c'est qu'on n'arrivera pas à aménager cette école de manière satisfaisante, à faire disparaître les recoins qui aujourd'hui posent un certain nombre de problèmes, au profit de l'agrandissement d'une ludothèque, de la construction d'une salle polyvalente dont je rappelle encore que les habitants la demandent, la plébiscitent, et de l'amélioration de la maison de quartier.

C'est curieux que ce débat arrive juste à ce moment-là, aujourd'hui, alors qu'on discute en parallèle de cette question des travaux. Je ne voudrais pas qu'on profite pour, entre guillemets, «faire mousser» tout ça, créer un climat néfaste en prétendant qu'une grande enceinte barricadée autour de l'école résoudrait tous les problèmes. Ce n'est pas le cas. Aujourd'hui, le quartier des Pâquis vit bien. C'est un quartier animé, qui est cosmopolite, attractif, mais il a, je vous le rappelle, plus de 50 dépanneurs sur son territoire. Il y a des nuisances nocturnes. Il y a la question d'une certaine insécurité, en tout cas que certains de ses habitants manifestent, notamment dans le cadre du contrat de quartier, et évidemment un mauvais usage du domaine public. Nous avons travaillé passablement pour améliorer le préau de l'école, en y mettant des jeux pour que les familles puissent se le réapproprier. Malheureusement, avec ces travaux qui sont en cours, nous avons dû démonter les jeux, du coup les familles n'ont plus tellement de raisons de venir dans cette cour.

Maintenant, encore une fois, les habitants ne sont pas forcément favorables à la fermeture du préau; en tout cas, c'est ce qui ressort des derniers contacts que j'ai eus avec eux. Ils demandent autre chose, et là je fais référence au contrat de quartier, qui d'ailleurs n'existe plus, puisqu'ils ont été découragés. Ils demandaient des WC publics, il n'y en a pas; ils demandaient des médiateurs de nuit, il n'y en a pas. Ils demandaient aussi une sécurité renforcée, et je dois dire qu'il y a maintenant un renforcement de la présence policière, assuré par les services de mon collègue Guillaume Barazzone, avec la police municipale.

Sur le nettoyage, le Service des écoles et institutions pour l'enfance travaille déjà à 6 h du matin, pour que le préau soit propre quand les enfants arrivent. On a encore une séance prévue vendredi prochain. La police municipale, je vous le rappelle, ne travaille malheureusement que jusqu'à 3 h du matin; il y a donc un espace de 3 h à 6 h du matin, le moment où les gens vont faire ces nettoyages. On envisage même de mettre des Securitas, de concert avec la police cantonale et la police municipale – mais ça, ça va se discuter. Il faudrait déjà installer des WC, puisque apparemment cette école est devenue un urinoir public; une des manières de répondre et de résoudre ce problème est donc de mettre des WC publics. Sur les odeurs, il est vrai que la chaleur a accentué le problème. Le Service des écoles et

Motion: école des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?

institutions pour l'enfance envisage de mettre au sol des peintures imperméables qui ne permettent pas à l'urine, s'il y en a, de pénétrer et de stagner dans les interstices du béton.

Enfin voilà, on travaille pour rendre ce préau agréable à vivre. On ne veut pas le fermer totalement et, d'ailleurs, ce sera très compliqué. En outre, un élément que vous avez oublié, c'est que le 15 novembre l'abri pour les familles sera ouvert aux Pâquis, dans la cour de l'école. Il faut tenir compte de tous ces paramètres et aussi nous donner les moyens, avec les travaux qui vous ont été proposés, de faire de ce lieu central des Pâquis un lieu qui permette aux uns et aux autres de cohabiter dans une bonne entente. Je vous remercie pour votre attention.

Le président. Merci, Madame la magistrate. La liste étant close, je vais faire voter le renvoi au Conseil administratif qui a été demandé par les motionnaires. Si vous le refusez, je ferai voter le renvoi à la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication.

Mis aux voix, le renvoi de la motion au Conseil administratif est accepté par 41 oui contre 28 non.

(Applaudissements.)

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de prendre des mesures immédiates et urgentes afin d'assurer la salubrité et la sécurité des lieux, dans les plus brefs délais.

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

6. Motion du 26 juin 2017 de M^{mes} et MM. Amar Madani, Pascal Spuhler, Daniel Sormanni, Danièle Magnin, Daniel-Dany Pastore, Jean-Philippe Haas, Laurent Leisi, Claude Jeanneret, Thomas Zogg, François Bärtschi et Yasmine Menétray: «Poste: stop au démantèlement» (M-1308)¹.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- la décision de la fermeture de 12 offices de poste dans le canton de Genève, soit 25% du réseau postal du canton, dont deux offices en ville (rue du Stand et route de Malagnou);
- la volonté de la Poste de poursuivre sa politique de fermeture après 2020;
- les conséquences négatives de cette décision sur l'emploi: 40 places de travail sont d'ores et déjà menacées;
- la dégradation de la qualité du service universel et de la cohésion sociale;
- l'annonce de la Poste selon laquelle elle entend dialoguer et associer les communes avant toute fermeture d'office,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de s'opposer à toute fermeture d'office de poste à Genève;
- d'inviter la Poste au dialogue avant la fermeture des offices.

Préconsultation

M. François Bärtschi (MCG). Chacun le sait, la situation est dramatique au sein de la Poste, de manière générale, dans beaucoup de cantons, et en particulier en ville de Genève, où la situation s'est dégradée très fortement et promet d'être catastrophique pour 2020 et les années suivantes. C'est pour cela que nous avons déposé cette motion et que nous vous demanderons de la voter de la manière la plus rapide en la renvoyant au Conseil administratif. Ce dernier a déjà pris des mesures dans ce sens, mais il est important que notre Conseil municipal exprime une volonté la plus forte possible pour soutenir nos postes de quartier et les postiers. La situation est dramatique.

Voyons ce que nous dit le syndicat Syndicom, qui donne des chiffres et parle en connaissance de cause: il nous apprend la fermeture de 14 offices de poste, soit un office sur quatre qui devrait être rayé à Genève, un collaborateur ou une

¹ Annoncée et motion d'ordonnement, 605.

collaboratrice sur quatre qui devrait être licencié, c'est-à-dire 100 licenciements; c'est le bilan jusqu'en 2020. Voilà donc l'annonce du syndicat, qui a de quoi nous faire frémir. Si on regarde la situation actuelle, toujours selon Syndicom, il y a eu six licenciements à la poste du Mont-Blanc, un à Perly, un à Bernex, un au Petit-Saconnex et trois à Balexert. C'est hors de la ville de Genève, mais rappelons qu'il y a quand même deux offices qui vont fermer, celui de la rue du Stand et celui de Malagnou. Un dégraissage général est prévu. Cela, nous ne pouvons pas le tolérer et nous devons encore taper sur le clou, une fois de plus. C'est important. Derrière, il y a des personnes, des familles qui attendent d'avoir des salaires et, déjà, de ne pas perdre leur emploi, et de pouvoir continuer à vivre dans des conditions normales.

On me donne encore un tout dernier élément. Dans le service logistique, on a licencié l'entier des postiers, qui ont été réengagés à 3300 francs par mois, alors qu'avant ils avaient des salaires convenables. Je ne vais pas énerver une partie du Conseil municipal en demandant qui peut accepter des salaires de ce niveau, mais on est dans un cas flagrant de dumping salarial, qui n'est pas acceptable, qui n'est pas tolérable venant d'une institution comme la Poste, qui existe depuis des décennies et qui avait à une époque une politique sociale – elle était certes aléatoire, pas toujours parfaite, mais elle avait quand même une politique sociale, il faut le reconnaître. Nous ne pouvons pas laisser cette dégradation progresser. Genève, la Ville de Genève, doit être à la pointe de ce combat.

C'est pourquoi nous vous demandons impérativement de soutenir cette motion, qui s'oppose à ces fermetures d'offices, à la dégradation du service, et qui demande surtout un dialogue, qui demande de faire front contre ces fermetures d'offices postaux qui sont catastrophiques parce qu'elles détruisent notre quartier, elles détruisent des familles, elles détruisent des personnes, et ça nous ne pouvons pas le tolérer. Je suis insistant, mais je crois que ça vaut la peine. Nous pouvons véritablement faire œuvre utile ce soir en soutenant massivement cette motion, quelles que soient les lignes politiques des uns et des autres. C'est un secteur sur lequel, je pense, nous pouvons tous nous réunir pour le bien de notre ville de Genève, pour essayer d'aller tous ensemble dans la bonne direction. C'est pour cela, donc, que je vous demande de renvoyer immédiatement au Conseil administratif la motion au nom de l'ensemble des motionnaires.

Le président. Je vous rappelle que nous sommes en débat accéléré. C'est donc une personne par groupe pendant sept minutes.

Mise aux voix, l'entrée en matière sur la motion M-1308 est acceptée sans opposition (64 oui et 1 abstention).

M. Pierre Gauthier (HP). Je crois qu'il faut replacer le débat qui nous occupe dans un contexte un peu plus large. Ce qui arrive à la Poste n'est pas du tout le fruit du hasard. Ce qui arrive à la Poste, c'est le résultat de la mise en œuvre d'une politique totalement absurde qui vise à détruire les services publics et à leur appliquer les prétendues recettes de rigueur qui sont aujourd'hui mises en œuvre dans le secteur privé. Or on ne peut pas gérer le service public comme on gère le secteur privé pour une simple et bonne raison, c'est que le service public doit s'adresser équitablement à toutes et à tous. Il est évident qu'une personne qui habite loin du centre-ville doit pouvoir avoir accès aux mêmes services de poste qu'une personne qui habite à côté de la poste du Mont-Blanc, et il est évident que l'investissement pour permettre à cette personne qui habite loin du centre-ville de bénéficier du service n'est pas du tout le même que celui qui est dédié à la personne qui habite près du centre.

La politique de la Poste est absolument catastrophique. Elle se targue, comme nous le rappelle le syndicat Syndicom, d'être une entreprise sociale, mais c'est en fait une entreprise totalement antisociale. En effet, elle veut supprimer ses services internes et les externaliser dans d'autres entreprises, par exemple des petits commerces, mais avec une réduction drastique du service. Vous ne pourrez pas aller dans une épicerie de quartier pour avoir les mêmes services que ceux dont vous pouvez bénéficier auprès d'une poste de quartier. De fait, et c'est démontré par le personnel de Syndicom qui nous a informés de tout cela, la Poste pratique non seulement un dumping salarial, c'est-à-dire qu'elle rabaisse artificiellement le coût salarial des prestations, mais, en plus, elle charge d'autres entreprises, des petits commerces, d'une tâche de service public à laquelle ils ne sont pas du tout préparés. C'est une situation particulièrement inacceptable parce qu'elle est très perverse; en même temps, elle est très destructrice pour les employés de la Poste. Il faut évidemment soutenir cette motion, et j'ai vu que nous étions tous d'accord pour entrer en matière sur cet objet. Il faut faire le maximum de pression pour que la Poste revoie sa politique et reste dans sa fonction première, qui est celle d'être un service public, donc un service à l'ensemble de la population. Je vous remercie, Monsieur le président.

M. Alfonso Gomez (Ve). A ce qui vient d'être dit et auquel je souscris entièrement, je rajouterai quand même, pour être encore plus large, que ce qui se passe à la Poste était prévu de longue date. Au moment où nous discutons de l'Accord sur le commerce des services (ACS), en anglais Trade in Services Agreement (TiSA), contre lequel une grande majorité dans ce Conseil municipal s'est prononcée, nous avons déjà eu l'occasion de dire ici que TiSA avait pour objectif la suppression des services publics et la privatisation complète de la Poste et de Swisscom. Ce qui est tragique et malheureux, c'est que le Conseil fédéral laisse faire la Poste déjà aujourd'hui, alors que nous savons que la majorité d'entre

nous, la majorité de la population est farouchement opposée à cet accord, qui a pour conséquence, et aujourd'hui on le voit de manière tangible, la destruction de ce service universel et de proximité.

On nous dit qu'on va déléguer cela à des offices de proximité. Or, M. Gauthier a raison, les services ne sont pas les mêmes. Il y a des services qui ne peuvent plus être assumés. J'ai fait une petite liste: il n'y a pas de remboursement supérieur à 500 francs; vous ne pouvez pas remettre des actes judiciaires ou de poursuite; vous ne pouvez pas faire, pour les associations proches, des envois de masse. Vous avez une dégradation du service à la population. Sur les conditions de travail, si la Poste ferme, elle laisse le champ libre à toute une série de multinationales qui bien souvent – pas bien souvent, toujours; UPC, entre autres... – ont des conditions de travail bien pires que celles que peut avoir la Poste aujourd'hui.

Nous allons donc évidemment soutenir cette motion, vous l'avez compris. Ça n'a pas été dit, mais j'imagine que l'on vote pour que cette motion soit renvoyée directement au Conseil administratif – nous n'avons pas besoin que cette motion aille dans une quelconque commission –, afin qu'il continue la pression auprès des autorités pour défendre le service public de notre pays. Parce que si aujourd'hui nous ne faisons rien, demain, comme je l'ai dit, ça sera le tour des télécommunications, et après-demain ou peut-être déjà demain, ça sera celui des cars postaux, puis de l'ensemble du service public. (*Applaudissements.*)

M. Tobias Schnebli (EàG). Evidemment, Ensemble à gauche soutient cette motion. Nous soutenons les revendications du syndicat Syndicom qui était présent hier, ici, à l'entrée du Conseil municipal. Cette situation concerne toute la Suisse aujourd'hui. Je ne connais pas un village, une ville, un canton qui ne soit pas en train de se mobiliser pour éviter la fermeture des offices postaux sur son territoire. Je connais un peu la situation au Tessin, en particulier, mais je lis la presse et je vois que partout on s'insurge. Or, ça a déjà été en partie rappelé, il faut bien dire où sont les responsabilités de cette politique actuelle de réduction du service public, de gestion d'un service public comme de n'importe quelle entreprise privée, qui devrait faire des bénéfices au détriment de la grande majorité de la population. Celle-ci ne représente peut-être pas les grands clients que la Poste continue à servir, cependant je rappelle, notamment aux partis qui se targuent d'être les grands défenseurs de l'économie, que les petits clients c'est aussi les petits artisans, c'est aussi la petite production dans tout le territoire.

Moi-même j'ai une petite entreprise; je suis un grand utilisateur de la Poste. J'envoie mes colis depuis les bureaux de poste, que ce soit des Charmilles ou de Châtelaine; ça me rend bien service d'avoir ces possibilités à proximité. Or en supprimant les offices de poste, vous compliquez cela – je dis «vous» en pensant aux majorités de droite et de centre droite au parlement, notamment national, qui

nous ont conduits à la Poste que nous connaissons aujourd'hui, cette Poste qui continue de fermer des offices à tour de bras. Cette fermeture des offices de poste est préjudiciable aussi pour ce qui est de toute une partie de l'économie locale. Nous reprenons donc les demandes du syndicat. La politique municipale peut agir un peu, c'est ce qu'elle est en train de faire, c'est déjà ça, mais il faudrait vraiment répercuter ces demandes politiques au niveau cantonal, et surtout au niveau national. Là, je regrette, mais une bonne partie de cette enceinte, la droite et le centre, qui va soutenir la mobilisation contre la fermeture des offices de poste, représente les mêmes partis qui votent les privatisations, qui affirment que la Poste doit faire des bénéfices et qu'elle doit être gérée de la manière dont elle est gérée aujourd'hui. C'est donc sans grandes illusions qu'on vote; on fait ce qu'on peut pour se mobiliser contre ces fermetures d'offices postaux dans la ville de Genève, et on soutient le renvoi direct de cette motion au Conseil administratif.

M. François Bärtschi (MCG). Juste pour ajouter un élément: les employés de la Poste et les syndicats ont eu la visite à Genève de la directrice générale de la Poste, M^{me} Susanne Ruoff, qui a effrayé le personnel, pour dire ce qui était, avec une politique de brutalité. Ce n'est pas une politique d'accompagnement pour une réforme qu'on pourrait imaginer; il s'agit véritablement de couper à la hache dans les effectifs, dans les offices, en prétextant qu'on va dialoguer avec les communes.

D'après ce que j'ai cru entendre, c'est la Ville de Genève, représentée par le Conseil administratif, qui a fait le premier pas en direction de la Poste, et non pas le contraire, donc quelque part il y a beaucoup de promesses qui sont faites et beaucoup – vous m'excuserez, Monsieur le président – de blabla et de blablateries, mais peu de véritable dialogue, de véritable discussion avec le Conseil administratif, avec la commune, avec les représentants de la commune, alors que la Poste s'y est engagée.

Je pense qu'il faut prendre la Poste au mot et lui dire ceci: «Allez dans la direction que vous avez dite; vous devez discuter, vous devez dialoguer, sinon vous êtes des artistes de la contre-vérité – je n'ose pas dire des menteurs, parce que ça ne se fait pas, paraît-il –, vous êtes des personnes qui ne sont pas dignes de confiance, vous n'êtes pas dignes de la Confédération helvétique, vous êtes des vendeurs d'illusions!» Je pense que c'est ce qu'il faut leur dire. «Vous ne devez pas agir comme ça. Vous devez avoir un minimum de respect envers les habitants de notre commune. Vous avez un monopole. Vous avez des privilèges et vous devez en être dignes. Vous avez aussi des obligations vis-à-vis des employés. Vous devez tenir ces engagements, mais vous ne le faites pas.» Je crois que nous le dirons fortement en votant de la manière la plus efficace pour demander que cette motion soit renvoyée directement au Conseil administratif, sur le siège, sans passer par une commission. Merci, Monsieur le président.

M^{me} Esther Alder, conseillère administrative. Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers municipaux, effectivement le Conseil administratif s'oppose fermement à toute fermeture d'offices postaux sur son territoire. Il s'est d'ailleurs même opposé au transfert de la poste des Charmilles au centre commercial Planète Charmilles. Nous avons été entendus, puisque aujourd'hui nous devons refaire une enquête auprès de la population s'agissant de la poste des Charmilles, pour savoir si elle accepterait ce déplacement ou pas. J'aimerais encore vous dire que c'est une chose de déplacer une poste dans un centre commercial, mais c'est quand même à dessein. En effet, la Poste souhaite rentabiliser la parcelle où elle est située actuellement et en faire un immeuble locatif, qui aura bien sûr un rendement supérieur que s'il est utilisé uniquement pour un office de poste.

A terme, selon ce qui nous a été annoncé, c'est près de la moitié des offices de poste qui vont disparaître si nous ne faisons rien; M. Bärtschi, vous l'avez dit, M. Gauthier également, et tous, d'ailleurs. Ensemble, nous sommes plus forts, donc je vous remercie, au nom du Conseil administratif, de nous renvoyer cette motion pour que nous puissions continuer le combat. La Poste est un service public, et il est important de ne pas démanteler ce service public. Je vous remercie.

Mis aux voix, le renvoi de la motion au Conseil administratif est accepté à l'unanimité (61 oui).

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de s'opposer à toute fermeture d'office de poste à Genève;
- d'inviter la Poste au dialogue avant la fermeture des offices.

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

2014

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Projet de délibération: logements à la rue du Stand pour personnes en formation

7. Projet de délibération du 26 juin 2017 de M^{mes} et MM. Grégoire Carasso, Albane Schlechten, Adrien Genecand, Patricia Richard, Alfonso Gomez et Uzma Khamis Vannini: «Stand up! Des logements pour personnes en formation à la rue du Stand, sur un terrain de la ville!» (PRD-155)¹.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

Considérant:

- la motion M-1187 votée en septembre 2015;
- la question orale du 7 février 2017, posée par M. Carasso;
- l’interpellation orale IO-268 traitée le 17 mai 2017;
- les engagements pris par M. Rémy Pagani et ses services,

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 de plusieurs de ses membres,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 150 000 francs destiné à la réalisation d’une étude de faisabilité concernant le potentiel à bâtir, la rénovation du musée et de la caserne des pompiers volontaires et l’octroi d’un droit distinct et permanent de superficie (DDP) de la parcelle en question (N° 96, commune 24).

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 150 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l’article premier sera inscrite à l’actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine financier. En cas d’octroi de droit de superficie, la présente étude sera rachetée par le superficiaire. Dans le cas contraire, cette étude sera amortie en une annuité.

¹ Annoncé et motion d’ordonnancement, 603.

RECOMMANDATION

Le Conseil municipal recommande vivement que l'étude soit menée en étroite collaboration avec la Coopérative de logement pour personnes en formation (Ciguë) et que celle-ci bénéficie, cas échéant, de l'octroi du DDP.

Préconsultation

M. Grégoire Carasso (S). Brièvement, parce que c'est un sujet que vous connaissez bien... Il s'agit du numéro 1 de la rue du Stand, actuellement occupé, et bien occupé, par le Musée des pompiers et un dépôt de caserne des pompiers volontaires. La coopérative de logements étudiants la Ciguë a identifié le potentiel de logements à bâtir très impressionnant qu'offre ce site: environ 140 chambres – 136, si ma mémoire est bonne – d'étudiants et d'étudiantes pourraient être construites sur ce site, avec au passage la mise aux normes du musée. Naturellement il nous tient à cœur, tout comme à la coopérative de la Ciguë, de trouver une solution pérenne pour le local actuellement dédié aux pompiers.

Bref, vous l'aurez compris, c'est un sujet que vous connaissez, qui généralement fait l'objet d'une assez large majorité dans cette enceinte, puisqu'une résolution demandant au conseiller administratif M. Pagani de déployer sur ce projet son énergie – que nous savons parfois débordante – a été votée par ce Conseil depuis plus de deux ans maintenant, résolution restée sans suite. Dans l'intervalle la coopérative s'est adressée, allez, une vingtaine de fois pour les échanges formels, par écrit, au département, qui chaque fois repousse, prend des engagements, ne les tient pas. Dans l'intervalle, des questions ont été posées dans cette enceinte, des interpellations ont également fait l'objet d'échanges chaque fois encourageants, mais sans suite, avec le magistrat Rémy Pagani.

Cela donne l'impression que ce dossier se fait gentiment balader, raison pour laquelle le groupe socialiste, le groupe des Verts et le groupe libéral-radical, suivis, je l'espère, par d'autres, vous proposent ce soir, comme ils l'ont fait en juin dernier, de voter sur le siège ce crédit de 150 000 francs pour que les études puissent être réalisées sur ce potentiel à bâtir – j'insiste, avec une solution pour les pompiers; c'est une condition sine qua non.

Mise aux voix, l'entrée en matière sur le projet de délibération PRD-155 est acceptée par 43 oui contre 16 non (1 abstention).

M. Morten Gisselbaek (EàG). Mesdames et Messieurs, lorsque la motion M-1187 avait été votée dans cette enceinte, nous ne l'avions pas votée – je crois qu'il y avait une forte majorité, mais nous ne l'avions pas votée, parce que cette motion nous posait un problème. Ce soir, à nouveau, cet objet nous pose un problème – même deux problèmes. Le premier, c'est le titre, et le deuxième c'est la recommandation finale. Entre deux, ce qui se trouve au milieu, c'est-à-dire le fait de demander au Conseil administratif d'étudier les possibilités de construction et de transformation pour du logement, nous y sommes tout à fait ouverts.

Ce qui ne va pas avec ce projet de délibération et qui n'allait pas avec la motion, c'est que le municipal veut offrir un terrain à une coopérative. Il n'y a aucune raison qu'il n'y ait pas une étude préalable pour comprendre les besoins de la ville et pour mettre au concours ce terrain, comme tous les autres terrains. La Ciguë, c'est plutôt des copains, à titre personnel, mais ça devient du copinage, cette façon de faire. (*Brouhaha. Cloche.*) Vous êtes en train de dire que vous allez donner un terrain à telle et telle coopérative; cela signifie que, demain, n'importe qui qui repère un terrain pourra vous demander de le lui octroyer – et j'en ai déjà repéré un, et je fais partie d'une coopérative; si demain je viens et que je dis «j'aimerais construire là», alors vous allez me dire oui. Ça ne va pas, Mesdames et Messieurs. Ce n'est pas une manière de faire. (*Brouhaha.*) Il faut que la Ville étudie ce qu'on peut faire, qu'elle étudie les besoins, notamment de mixité dans ce quartier, il y a la CODHA juste en face, la Ciguë va construire juste après l'université Webster, qui a des logements...

Le président. Monsieur Morten Gisselbaek, s'il vous plaît... J'ai l'impression qu'il y a beaucoup de petits groupes qui discutent et qui ne vous écoutent pas...

M. Morten Gisselbaek. Et c'est dommage!

Le président. Et c'est vraiment dommage. Donc j'aimerais bien que vous rejoigniez vos rangs et que vous puissiez écouter l'orateur, s'il vous plaît. Sinon je vous rappelle, pour ceux qui l'auraient oublié, qu'il y a des salles à l'extérieur où vous pouvez vraiment vous épancher, même à haute voix, ce que vous faites déjà ici, et ce qui est dérangeant pour tous. Continuez, Monsieur Morten Gisselbaek.

M. Morten Gisselbaek. Merci, Monsieur le président. Je disais que cette manière de faire n'est pas possible. Ce n'est pas à nous de décider qui va aller sur le terrain, c'est au Conseil administratif de nous le proposer. Vous allez dire que

Projet de délibération: logements à la rue du Stand pour personnes en formation

ce sont eux qui ont repéré l'endroit, qui ont fait un travail, des dessins, des plans, un projet. D'accord. Moi, je vous en montre un autre. (*M. Morten Gisselbaek montre une brochure.*) Pour la caserne des Vernets, Rolex et Wilsdorf avaient commandé une étude; elle est ici, vous pouvez la consulter. Cette étude représente vraisemblablement pour plus d'un million, voire deux millions de francs de travail. Le Conseil d'Etat leur a dit: «Vous êtes gentils, mais ce n'est pas à vous de décider ce qu'on fait, on fait un concours, et puis peut-être qu'on fera comme vous pensez.»

De la même manière, nous ne sommes pas du tout opposés au fait que ce soit la Ciguë, mais il faut que ce soit ouvert. Il faut qu'il y ait une possibilité pour d'autres. Or, ce projet de délibération avec une recommandation et la référence à la motion qui précisait qui devaient être les architectes, qui devait profiter du droit de superficie, ce n'est pas une manière de faire, je regrette. Si on veut de la mixité dans ce quartier, peut-être qu'il vaudrait mieux mettre un bâtiment pour les personnes âgées à cet endroit – je n'en sais rien, je n'ai pas fait d'étude. C'est un bon endroit, il y a les arrêts de tram, il y a la possibilité de se promener au bord des quais du Rhône, etc. Donc, il faut étudier cela; il faudrait que les services de M. Pagani étudient effectivement ce qu'on peut faire là, mais sans a priori. Après, il faudrait faire un appel d'offres, et le cas échéant donner ce terrain à la Ciguë, à la CODHA, à la Fondation de la Ville de Genève pour le logement social (FVGLS) ou à je ne sais qui (*brouhaha; cloche*), à des organismes sociaux, vraisemblablement, sur un terrain de la Ville.

Décider comme ça, ici, nous, qu'on leur donne ça à eux parce qu'on les trouve sympas, et puis que c'est gentil, et puis parce qu'ils font du logement – et je les en félicite, de faire du logement pour les étudiants, pour les personnes en formation –, franchement ça relève du copinage. C'est tout. Et, quand bien même je les considère comme des copains, je ne participerai pas, nous ne participerons pas à cette manière de faire. Si on enlève le titre – ou on peut encore le laisser, mais si on enlève la recommandation et qu'on demande juste que cette étude soit faite et qu'après on vienne nous proposer quelque chose, nous le voterons. Je demande donc qu'on enlève la recommandation; je propose un amendement dans ce sens, Monsieur le président.

Projet d'amendement

Suppression de la recommandation.

Le président. Je vous remercie de nous amener votre amendement. Je passe la parole à M. Adrien Genecand.

M. Adrien Genecand (LR). Merci, Monsieur le président. Vous transmettez à notre excellent camarade Morten Gisselbaek que c'est justement parce qu'on connaît les pratiques de son magistrat en matière de respect, ne serait-ce que des délibérations ou des motions qu'on lui envoie; il s'assoit dessus dans, je pense, statistiquement 95% des cas – je ne parle même pas de recommandations, ça il n'en tient jamais compte. Là, on est simplement en train de lui faire une recommandation; s'il décide de s'asseoir dessus, comme d'habitude, il le fera.

Toutefois, il faut quand même rappeler l'essentiel de cette affaire, c'est-à-dire réfléchir à la construction de logements à proximité de l'Usine, dans une rue qui doit être à 100 m de l'Usine et de toutes les nuisances qui en découlent la nuit, c'est-à-dire des nuisances sonores et, puisqu'on en parlait tout à l'heure à propos de l'école des Pâquis, des nuisances d'urine. C'est un quartier extrêmement compliqué.

Moi, je veux bien qu'on étudie autre chose, Monsieur Gisselbaek; si vous êtes d'accord pour qu'on étudie des lofts en attique, pourquoi pas... Ça ne m'a jamais choqué qu'on dise ici que le public le plus intéressé à être à proximité de lieux de sortie et de vie comme l'Usine, ce sont probablement des coopératives étudiantes, et, que ce soit la Ciguë ou une autre, finalement, plus il y a de logements, plus ça m'intéresse.

Ce que je ne comprends pas dans cette affaire, c'est l'intérêt de M. Pagni de s'opposer tout d'un coup à cette affaire à travers vous, parce que finalement on s'entend sur la question de savoir si, oui ou non, on veut plus de logements étudiants. Si vous voulez plus de logements étudiants, vous votez ce projet tel quel. Si vous voulez moins de logements étudiants comme votre magistrat l'a prouvé à la pointe de la Jonction, en s'opposant jusqu'au Tribunal fédéral et en perdant, et on lui posera la question de savoir combien ça a coûté, ces vaines tentatives pour retarder le logement étudiant, eh bien si vous voulez le faire à sa place sur cette question-là pour la Ciguë, libre à vous. Mais il ne faut pas dire qu'on donne ce terrain de façon unilatérale à la Ciguë, ce n'est pas vrai. C'est une recommandation de réflexion sur l'octroi d'un droit distinct et permanent de superficie (DDP). Si M. Pagni dit qu'il veut une autre coopérative qui ferait du logement étudiant, moi ça m'est parfaitement égal. La seule chose qui compte, c'est si, oui ou non, on veut permettre aux étudiants d'avoir des logements en pleine ville. La réponse est oui ou non, et c'est aussi simple que ça.

M. Pascal Spuhler (MCG). Le groupe du Mouvement citoyens genevois refusera cette proposition. En effet, Mesdames et Messieurs, on en avait déjà parlé à l'époque, quand la proposition avait été faite, vous avez dans ce bâtiment le Musée des pompiers, qui a été confectionné par plusieurs dizaines de pompiers à la retraite, qui est soigné; vraiment, c'est des gens qui prennent à cœur, et béné-

volement, l'entretien de ce musée, ce musée magnifique que vous pouvez aller visiter facilement – encore faut-il en avoir envie, effectivement, je le reconnais. Ce musée est ouvert aux écoles également; régulièrement, les écoles vont le visiter. Toute l'histoire des interventions feu du SIS genevois y est montrée.

Mesdames et Messieurs, si vous sacrifiez ce bâtiment, même si vous avez l'intention d'en refaire un Musée des pompiers, vous ne retrouverez jamais ce que vous allez détruire là, les heures passées par ces gens, qui se sont battus pour faire ce musée, qui y ont mis leur âme, qui ont mis du temps, qui ont transpiré là-dedans. Vraiment, quand vous allez le voir, vous sentez réellement toute cette passion qui est dans ce musée. Mesdames et Messieurs, sacrifiez ce musée, d'accord, vous voulez le faire; mais il y a encore un détail: ce même bâtiment sert également de réserve pour l'intervention feu, et c'est un point stratégique. Vous pouvez demander au responsable sécurité feu du Canton, c'est un point qui est nécessaire. Il doit être situé dans une certaine zone bien délimitée, pas forcément à cet endroit précis, mais malheureusement il n'y en a pas d'autre actuellement pour mettre ces réserves nécessaires aux interventions feu.

Mesdames et Messieurs, vous voulez passer par-dessus le sacrifice de dizaines d'hommes qui se sont battus, pour vous, pour vos parents, pour vos amis, pour vos enfants, dans le feu, qui ont sacrifié leur temps libre et qui vouent aujourd'hui leur passion au bénéfice de la population, et vous voulez sacrifier un point stratégique d'intervention feu. Mesdames et Messieurs, vous pouvez prendre votre décision si vous voulez, mais je pense que des appartements pour les étudiants, on peut les mettre ailleurs, à un autre endroit, mais pas à cet endroit-là. C'est une très mauvaise idée, et je vous déconseille de la voter. Je vous remercie, Monsieur le président.

M. Simon Gaberell (Ve). Je n'avais pas prévu de parler sur cet objet, puisque depuis mon arrivée au municipal c'est, je crois, la quatrième ou la cinquième fois qu'il nous occupe, en seulement deux ans, donc. Je me rappelle très bien, parce que c'était le tout premier objet sur lequel j'avais parlé à l'époque à mon arrivée en juin 2015 ici. J'étais encore tout fraîchement sorti des bancs de l'Université et cette problématique des logements étudiants me tenait particulièrement à cœur, et c'est pour ça qu'on m'avait autorisé, de manière très sympathique, à m'exprimer sur cet objet que je n'avais pas signé à la première personne. Le logement est une problématique importante et, Monsieur Gisselbaek, je ne peux pas vous suivre sur ce point-là. Que ce soit la Ciguë ou d'autres qui le construisent, honnêtement je pense que le parti des Verts, si je peux me permettre, s'en contrefiche, si je peux le dire ainsi.

Ce qui nous importe, par contre, c'est que des logements à bas coût puissent être trouvés pour des étudiants, parce que la Ciguë ou d'autres coopératives pour

les étudiants ont des listes d'attente à n'en plus finir, et nous n'arrivons pas à loger ceux qui viennent étudier en ville de Genève. Là, nous avons une parcelle qui est absolument propice au logement étudiant. Pourquoi? Parce que c'est une parcelle qui est extrêmement exiguë. On ne va pas pouvoir y développer des quatre-pièces, des cinq-pièces ou des six-pièces. Non, cette parcelle n'autorisera que des deux- ou trois-pièces au maximum, parce que nous sommes sur une parcelle qui est très fine, qui est entourée de deux rues. Ce triangle est exactement la parcelle qui pourrait permettre à des étudiants d'habiter près des universités, près des lieux de vie qu'ils ont l'habitude de fréquenter la journée et le soir.

Cette parcelle est donc parfaite pour le logement étudiant et, oui, nous étions partis avec la Ciguë, parce que celle-ci avait fait cette proposition que nous avons jugée intelligente. Nous avons déposé une motion il y a de ça deux ans. Depuis, rien n'a été fait par le conseiller administratif M. Pagani; il n'a pas avancé sur ce dossier. Il aurait pu proposer des études pour trouver d'autres possibilités, aller voir qui aurait pu occuper ce bâtiment, ce qu'on aurait pu en faire, mais absolument rien n'a été fait depuis lors. C'était ma première découverte, d'ailleurs, que les motions du municipal, souvent, sont jetées à la poubelle par les conseillers administratifs, découverte pour le moins décevante...

Aujourd'hui nous sommes revenus avec un projet de délibération sur ce sujet, qui ne mentionne pas la Ciguë dans son intitulé, qui ne propose qu'une recommandation, que le Conseil administratif est libre de suivre ou non. L'objet n'est pas la Ciguë, l'objet est le logement étudiant, et je crois que c'est important de le dire aujourd'hui. Nous souhaitons que le logement étudiant puisse être débloqué dans cette ville et au centre-ville, et non pas mettre les étudiants à l'extérieur de la ville, en périphérie. Je crois que c'est une opportunité unique et je pense qu'il faut soutenir cette initiative. C'est pourquoi le groupe des Verts la soutiendra.

Je reviendrai une dernière fois sur le Musée des pompiers. Je salue également l'initiative des pompiers d'avoir construit leur musée illégalement; je crois que beaucoup d'autres associations le font et nous soutenons toujours ces initiatives quand elles sont productives et constructives, surtout quand c'est des associations. Nous reconnaissons le travail qui a été fourni par les pompiers ici. Il ne s'agit pas de détruire ce musée. Je crois qu'il faut être très clair. Il s'agit de voir comment nous pouvons sauvegarder ce musée, l'améliorer, le mettre aux normes pour qu'il attire un plus grand public, tout en construisant du logement au-dessus. (*Applaudissements.*)

M. Didier Lyon (UDC). L'Union démocratique du centre refusera cette délibération. En effet, la parcelle de la rue du Stand 1 comporte le Musée des pompiers ainsi qu'une caserne de pompiers volontaires. Il est primordial, pour garantir les

Projet de délibération: logements à la rue du Stand pour personnes en formation

délais d'intervention, de trouver un endroit digne de ce nom et géographiquement bien placé à Plainpalais pour les sapeurs-pompiers volontaires, avant de procéder à la destruction des bâtiments pour y établir des logements étudiants. De plus, il faudra également trouver une place pour le Musée des pompiers, compte tenu de la quantité importante de matériel. A ce jour, aucun bâtiment ne répond à ces exigences.

L'Union démocratique du centre n'est pas contre les logements d'étudiants, mais estime que la parcelle sise rue du Stand 1 est pour l'instant plus adéquate pour les pompiers et le musée que pour les étudiants. Je rappelle également le projet d'une société privée au Rialto de construire des logements d'étudiants. Je rappelle aussi que la parcelle rue du Stand 1 est située dans un quartier qui, pour l'instant, est rempli de dealers, donc je ne crois pas que ce soit l'idéal pour des étudiants.

Mise aux voix, la discussion immédiate est acceptée par 35 oui contre 21 non.

Deuxième débat

Le président. La parole n'étant pas demandée en premier ni en deuxième débat, je mets aux voix la recommandation.

M^{me} Maria Pérez (EàG). Vote nominal!

Le président. Etes-vous suivie?

Des voix. Oui!

Le président. Vous êtes suivie... et ça réveille la salle en même temps! Donc, en deuxième débat, je vais faire voter la recommandation, qui est aussi l'objet de votre amendement.

Mise aux voix à l'appel nominal, la recommandation est acceptée par 30 oui contre 28 non.

Ont voté oui (30):

M^{me} Olga Baranova (S), M. Régis de Battista (S), M. Pierre de Boccard (LR), M. Simon Brandt (LR), M. Rémy Burri (LR), M. Grégoire Carasso (S),

2022

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Projet de délibération: logements à la rue du Stand pour personnes en formation

M^{me} Maria Casares (S), M^{me} Jennifer Conti (S), M^{me} Laurence Corpataux (Ve), M. Guy Dossan (LR), M^{me} Jannick Frigenti Empana (S), M. Simon Gaberell (Ve), M. Adrien Genecand (LR), M. Alfonso Gomez (Ve), M. Ahmed Jama (S), M. Ulrich Jotterand (S), M^{me} Uzma Khamis Vannini (Ve), M^{me} Florence Kraft-Babel (LR), M. François Mireval (S), M. Michel Nargi (LR), M^{me} Helena Rigotti (LR), M^{me} Maria Vittoria Romano (S), M. Jean Rossiaud (Ve), M^{me} Michèle Rouillet (LR), M^{me} Albane Schlechten (S), M^{me} Martine Sumi (S), M^{me} Marie-Pierre Theubet (Ve), M. Sylvain Thévoz (S), M. Olivier Wasmer (LR), M^{me} Delphine Wuest (Ve).

Ont voté non (28):

M. Pascal Altenbach (UDC), M. Jean-Luc von Arx (DC), M^{me} Marie Barbey-Chappuis (DC), M. François Bärtschi (MCG), M^{me} Fabienne Beaud (DC), M. Eric Bertinat (UDC), M^{me} Anne Carron (DC), M^{me} Alia Chaker Mangeat (DC), M^{me} Hélène Ecuyer (EàG), M^{me} Vera Figurek (EàG), M. Sami Gashi (DC), M. Morten Gisselbaek (EàG), M. Stéphane Guex (HP), M. Claude Jeanneret (MCG), M. Alain de Kalbermatten (DC), M. Didier Lyon (UDC), M. Amar Madani (MCG), M^{me} Danièle Magnin (MCG), M^{me} Yasmine Menétrey (MCG), M. Jacques Pagan (UDC), M^{me} Maria Pérez (EàG), M. Lionel Ricou (DC), M. Souheil Sayegh (DC), M. Pierre Scherb (UDC), M. Tobias Schnebli (EàG), M^{me} Brigitte Studer (EàG), M. Jean Zahno (UDC), M. Thomas Zogg (MCG).

Étaient excusés à la séance ou absents au moment du vote (21):

M^{me} Ariane Arlotti (EàG), M^{me} Natacha Buffet-Desfayes (LR), M^{me} Sandrine Burger (Ve), M^{me} Sophie Courvoisier (LR), M. Emmanuel Deonna (S), M. Pierre Gauthier (HP), M^{me} Amanda Gavilanes (S), M. Olivier Gurtner (S), M. Jean-Philippe Haas (MCG), M. Pascal Holenweg (S), M^{me} Christina Kitsos (S), M. Laurent Leisi (MCG), M^{me} Christiane Leuenberger-Ducret (S), M. Daniel-Dany Pastore (MCG), M^{me} Patricia Richard (LR), M^{me} Astrid Rico-Martin (DC), M. Gazi Sahin (EàG), M. Vincent Schaller (LR), M. Daniel Sormanni (MCG), M. Pascal Spuhler (MCG), M. Vincent Subilia (LR).

Présidence:

M. Jean-Charles Lathion (DC), président, n'a pas voté.

La recommandation est ainsi conçue:

RECOMMANDATION

Le Conseil municipal recommande vivement que l'étude soit menée en étroite collaboration avec la Coopérative de logement pour personnes en formation (Ciguë) et que celle-ci bénéficie, cas échéant, de l'octroi du DDP.

Mise aux voix à l'appel nominal, la délibération est acceptée par 31 oui contre 28 non.

Ont voté oui (31):

M^{me} Olga Baranova (S), M. Régis de Battista (S), M. Pierre de Bocard (LR), M. Simon Brandt (LR), M. Rémy Burri (LR), M. Grégoire Carasso (S), M^{me} Maria Casares (S), M^{me} Jennifer Conti (S), M^{me} Laurence Corpataux (Ve), M. Emmanuel Deonna (S), M. Guy Dossan (LR), M^{me} Jannick Frigenti Empana (S), M. Simon Gaberell (Ve), M. Adrien Genecand (LR), M. Alfonso Gomez (Ve), M. Ahmed Jama (S), M. Ulrich Jotterand (S), M^{me} Uzma Khamis Vannini (Ve), M^{me} Florence Kraft-Babel (LR), M. François Mireval (S), M. Michel Nargi (LR), M^{me} Helena Rigotti (LR), M^{me} Maria Vittoria Romano (S), M. Jean Rossiaud (Ve), M^{me} Michèle Rouillet (LR), M^{me} Albane Schlechten (S), M^{me} Martine Sumi (S), M^{me} Marie-Pierre Theubet (Ve), M. Sylvain Thévoz (S), M. Olivier Wasmer (LR), M^{me} Delphine Wuest (Ve).

Ont voté non (28):

M. Pascal Altenbach (UDC), M. Jean-Luc von Arx (DC), M. François Bärtschi (MCG), M^{me} Fabienne Beaud (DC), M. Eric Bertinat (UDC), M^{me} Anne Carron (DC), M^{me} Alia Chaker Mangeat (DC), M^{me} Hélène Ecuyer (EàG), M^{me} Vera Figurek (EàG), M. Sami Gashi (DC), M. Morten Gisselbaek (EàG), M. Stéphane Guex (HP), M. Claude Jeanneret (MCG), M. Alain de Kalbermatten (DC), M. Laurent Leisi (MCG), M. Didier Lyon (UDC), M. Amar Madani (MCG), M^{me} Danièle Magnin (MCG), M^{me} Yasmine Menétrey (MCG), M. Jacques Pagan (UDC), M^{me} Maria Pérez (EàG), M. Lionel Ricou (DC), M. Souheil Sayegh (DC), M. Pierre Scherb (UDC), M. Tobias Schnebli (EàG), M^{me} Brigitte Studer (EàG), M. Jean Zahno (UDC), M. Thomas Zogg (MCG).

2024

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Projet de délibération: logements à la rue du Stand pour personnes en formation

Étaient excusés à la séance ou absents au moment du vote (20):

M^{me} Ariane Arlotti (EàG), M^{me} Marie Barbey-Chappuis (DC), M^{me} Natacha Buffet-Desfayes (LR), M^{me} Sandrine Burger (Ve), M^{me} Sophie Courvoisier (LR), M. Pierre Gauthier (HP), M^{me} Amanda Gavilanes (S), M. Olivier Gurtner (S), M. Jean-Philippe Haas (MCG), M. Pascal Holenweg (S), M^{me} Christina Kitsos (S), M^{me} Christiane Leuenberger-Ducret (S), M. Daniel-Dany Pastore (MCG), M^{me} Patricia Richard (LR), M^{me} Astrid Rico-Martin (DC), M. Gazi Sahin (EàG), M. Vincent Schaller (LR), M. Daniel Sormanni (MCG), M. Pascal Spuhler (MCG), M. Vincent Subilia (LR).

Présidence:

M. Jean-Charles Lathion (DC), président, n'a pas voté.

M^{me} Maria Pérez (EàG). On demande le troisième débat!

Le président. Votre demande est-elle suivie par le tiers de l'assemblée?

Mis aux voix, le troisième débat est accepté par un tiers de l'assemblée (29 oui contre 31 non).

Le président. Le troisième débat sur cet objet aura lieu ultérieurement, lors de la prochaine séance à la fin de septembre.

Projet de délibération: crédit d'étude sur le projet lauréat
de passerelle piétonne du Mont-Blanc

8. Projet de délibération du 12 septembre 2017 de M^{mes} et MM. Marie Barbey-Chappuis, Grégoire Carasso, Simon Gaberell, Alain de Kalbermatten et Albane Schlechten: «Ouvrons un crédit d'étude de 2 millions de francs visant à mener les études sur le projet lauréat de passerelle piétonne du Mont-Blanc afin de permettre enfin une cohabitation optimale des différents modes de transports sur le pont du Mont-Blanc (automobiles, cyclistes, transports publics et piétons)» (PRD-156)¹.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

Considérant:

- de récents projets dans et autour de la rade qui semblent indiquer qu'un nouvel élan se dégage progressivement en faveur d'un réaménagement de ce site;
- le projet des bureaux d'architectes Pierre-Alain Dupraz et d'ingénieurs civils Ingeni SA «Entre deux», portant sur la traversée piétonne de la rade, plus connue sous le nom de «passerelle du Mont-Blanc», qui a remporté le concours lancé par la Ville de Genève en mai 2012;
- les préoccupations émises par les associations professionnelles quant à la nécessité pour une collectivité publique de viser à la réalisation des projets lauréats de concours;
- les demandes répétées du Conseil municipal en faveur du bouclage du U cyclable de la rade qui permettrait de favoriser de manière significative la mobilité douce à Genève;
- la nécessité d'agir au vu des risques encourus quotidiennement par les cyclistes;
- le fait que ce projet pourrait bénéficier d'un accueil favorable de tous les acteurs concernés par la mobilité à Genève, puisqu'il permettrait de libérer le pont du Mont-Blanc et d'améliorer ainsi sa traversée, tant pour les automobilistes que pour les transports publics;
- le fait que sa construction apporterait une solution pérenne aux débats incessants sur la circulation sur le pont du Mont-Blanc, en permettant une gestion des flux piétons et cyclistes optimisée (séparation des flux);
- le fait que la réalisation de ce projet offrirait une belle satisfaction aux habitants et aux touristes qui désirent traverser le pont du Mont-Blanc à pied dans de bonnes conditions (et non pas à proximité immédiate des voitures), puisqu'il proposera un lieu de flânerie protégé des nuisances sonores;

¹ Annoncé et motion d'ordonnement, 1296.

Projet de délibération: crédit d'étude sur le projet lauréat
de passerelle piétonne du Mont-Blanc

- la qualité architecturale du projet lauréat et les avantages qu'il apporte en termes d'attrait touristique et d'amélioration de la mobilité au centre-ville;
- le fait que le développement des aménagements sur la rade contribuera à renforcer l'attrait touristique de Genève;
- la possibilité, au vu de la qualité du projet architectural, d'approcher des mécènes pour diminuer les coûts de réalisation pour la Ville de Genève;
- le fait que le projet de la future plage des Eaux-Vives offre une opportunité qui ne se représentera pas de réfléchir à la future navigabilité des bateaux de la Compagnie générale de navigation à l'intérieur de la rade, en vue d'un éventuel déplacement de ses débarcadères;
- le fait que le premier prix du concours d'idées pour le réaménagement de la rade lancé par la Ville de Genève, émanant du même bureau d'architecte, intègre la passerelle piétonne du Mont-Blanc;
- le fait que cet ouvrage s'intègre dès lors parfaitement dans les réflexions actuellement menées par la Ville visant à mieux exploiter le potentiel important de réaménagement du site exceptionnel de la rade de Genève, notamment pour favoriser l'accès à la promenade et au panorama;
- que cette passerelle a été retenue par la Confédération dans le cadre du «trafic d'agglomération»;
- que cette passerelle a ainsi obtenu une participation au financement de la part de la Confédération à hauteur de 5 millions de francs, dès 2011;
- le fait qu'une motion, demandant la construction d'une passerelle cycliste et piétonne accolée au pont du Mont-Blanc afin de favoriser la mobilité douce, date de 2003;
- qu'entre-temps les motions M-391, M-828, M-648, M-378 et M-941 ont régulièrement interpellé le Conseil administratif sur les problèmes de cohabitation des différents modes de transport sur le pont du Mont-Blanc;
- que la proposition PR-387 du 19 janvier 2005 (ouverture d'un crédit de 1 975 000 francs destiné à l'étude d'un élargissement du pont du Mont-Blanc pour l'aménagement de pistes cyclables et des raccords aux rives) est restée sans suite;
- la délibération PRD-56 du Conseil municipal du 21 novembre 2012 selon laquelle «le projet lauréat du concours pour la réalisation de la passerelle piétonne et cycliste du pont du Mont-Blanc est abandonné», acceptée de bonne foi, mais fondée sur des données qui s'avèrent à ce stade infondées (montants articulés de manière erronée, avoisinant les 40 millions de francs, alors même que les lauréats n'avaient pas encore été mandatés pour la suite de l'étude);
- l'adoption par 62 oui contre 9 non, le 17 septembre 2014, de la motion M-1073 intitulée: «Pour que se réalise le projet de la passerelle du Mont-Blanc!» qui

Projet de délibération: crédit d'étude sur le projet lauréat
de passerelle piétonne du Mont-Blanc

demandait au Conseil administratif: i) de permettre aux mandataires de présenter le chiffrage du projet; ii) d'examiner les possibilités qui permettront au projet d'évoluer à satisfaction des parties concernées; iii) de présenter, le cas échéant, une proposition concrète au Conseil municipal;

- le fait que cette motion soit restée sans suite,

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 de plusieurs de ses membres,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 millions de francs destiné aux études en vue de la réalisation d'une passerelle piétonne, à savoir jusqu'au dépôt de la requête et du crédit de réalisation.

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 2 millions de francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, l'étude sera amortie selon les règles en vigueur.

Préconsultation

M^{me} Marie Barbey-Chappuis (DC). L'objectif de cette urgence ce soir n'est pas d'entamer un débat pour ou contre la passerelle piétonne du Mont-Blanc. Ce serait, je crois, totalement prématuré en l'état des connaissances du dossier par chacun des différents groupes, ici, au Conseil municipal...

Le président. Madame Barbey-Chappuis, s'il vous plaît... J'aimerais obtenir le silence dans la salle pour qu'on puisse vous écouter poliment. Vous avez le droit au respect, comme les autres orateurs et oratrices.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Projet de délibération: crédit d'étude sur le projet lauréat
de passerelle piétonne du Mont-Blanc

M^{me} Marie Barbey-Chappuis. Merci, Monsieur le président. Donc, je le disais, l'objectif de cette urgence n'est pas d'entamer un débat pour ou contre la passerelle du Mont-Blanc, ce serait prématuré. L'objectif ce soir est simplement de voter le renvoi en commission de ce projet de délibération, pour étudier un projet qui, j'en suis persuadée, pourrait offrir une solution pérenne pour tous les modes de transport sur cet axe éminemment stratégique de notre commune et, plus largement, de notre canton (*brouhaha; cloche*). Cela pourrait offrir également une infrastructure de qualité pour les piétons, qui sont souvent les oubliés en matière d'aménagement dans notre ville.

Pour rappel, en quelques mots, cette parcelle offrirait un lieu de flânerie protégé des nuisances sonores et des voitures pour les piétons. Ça permettrait vraiment de libérer les trottoirs du pont du Mont-Blanc et d'en faire des pistes cyclables, cela sans empiéter sur les voies de circulation des voitures et des transports publics. Ça offrirait des flux sécurisés pour tous les modes de transport; ce serait un projet win-win pour tous les modes de transport.

Je vous propose donc de renvoyer cet objet en commission. Il s'agira d'auditionner les différents acteurs de la mobilité qui sont concernés par ce projet; je pense au Touring Club Suisse (TCS), au Groupement transports et économie (GTE), à Pro Vélo ainsi qu'à la Fédération des métiers du bâtiment (FMB) qui peut être intéressée. Il s'agira aussi d'évoquer les coûts et les modalités de financement d'une telle infrastructure. Je sais qu'il y a certaines craintes sur les bancs de la droite à ce sujet, toutefois je rappelle que la Confédération serait prête à financer ce projet qui a été retenu dans le cadre du projet d'agglomération. Bref, c'est un projet qui se veut profondément constructif et qui a pour ambition d'éviter une nouvelle guerre des transports sur le pont du Mont-Blanc. Je vous remercie de lui donner une chance et d'envoyer ce projet de délibération en commission des travaux et des constructions. (*Applaudissements.*)

Mise aux voix, l'entrée en matière sur le projet de délibération PRD-156 est acceptée par 36 oui contre 25 non.

Le président. Le vote de M. Spuhler n'apparaît pas... Monsieur Maréchal (*ndlr: l'huissier du Conseil municipal*), veuillez contrôlez la technique et les votes. On supprime le vote; je fais voter à nouveau l'entrée en matière.

Mise aux voix, l'entrée en matière sur le projet de délibération PRD-156 est acceptée par 37 oui contre 27 non.

Le renvoi du projet de délibération à la commission des travaux et des constructions est accepté par 42 oui contre 20 non.

9. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 24 juin 2008 de M^{me} Anne-Marie Gisler, Christine Camporini, Patricia Richard, MM. Simon Brandt, Grégory Baud, Rémy Burri, Guy Dossan, Olivier Fiumelli et Adrien Genecand: «Très petites entreprises, petites et moyennes entreprises et petites et moyennes industries: créons des hôtels d'entreprises pour faciliter leur éclosion!» (M-816 A)¹.

Rapport de M^{me} Hélène Ecuyer.

Cette motion a été amendée et renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance du Conseil municipal du 17 décembre 2008. La commission s'est réunie le 6 octobre et le 15 décembre 2009, le 12 janvier, le 9 février, 9 mars et le 13 avril 2010, sous la présidence de M^{me} Claudia Heberlein Simonett. Les notes de séances ont été prises par M^{me} Ariane Pollet, M. Christophe Vuilleumier et M. Ozcan Yilmaz, que la rapporteuse remercie pour la qualité de leur travail.

Rappel de la motion amendée le 17 décembre 2008

Considérant:

en général

- la volonté de maintenir et favoriser des activités en ville de Genève;
- la nécessité de diversifier le tissu économique;
- le maintien de la substance fiscale en ville;
- la difficulté de trouver des locaux abordables pour démarrer une entreprise;
- la charge souvent insupportable que représentent pour une jeune entreprise les diverses compétences et services nécessaires à son activité (comptabilité, ressources humaines, secrétariat, etc.);
- la solution pratiquée avec succès notamment dans nombre de villes et d'agglomérations françaises que constitue l'hôtel d'entreprises, soit:
 - un site commun offrant des surfaces à loyer modéré pendant une durée déterminée permettant le lancement et la stabilisation de l'entreprise,
 - un bouquet de services à disposition des différents locataires (bureautique, réception, secrétariat, etc.),
 - un suivi par les services de la promotion économique ou autres instances actives dans ce domaine;

¹ «Mémorial 166^e année»: Développée, 3866.

en particulier

- la prochaine libération par les Etablissements publics pour l'intégration de l'immeuble 28-30, avenue Ernest-Pictet, propriété de l'Etat;
 - les quelque 5000 m² de surface utile pouvant accueillir sans grandes transformations de nouvelles entreprises;
 - l'intérêt marqué de différents tiers pour ces locaux,
- le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:
- développer et soutenir rapidement la réalisation d'hôtels d'entreprises, à intégrer dans le portefeuille commercial de la Gérance immobilière municipale;
 - privilégier notamment la création d'entreprises respectant les principes du développement durable (social, économie et environnement);
 - autant que possible, promouvoir les emplois de solidarité.

Séance du 6 octobre 2009

Audition de M^{me} Anne-Marie Gisler, représentante des motionnaires

M^{me} Gisler présente rapidement la motion et rappelle que l'urgence avait été demandée lors du dépôt de la motion, pour occuper l'immeuble 28-30, avenue Ernest-Pictet, qui se libérait. Depuis, la situation a changé, des artisans d'Artamis ayant été relogés dans ce lieu. Elle signale que le reste de la motion est toujours d'actualité, que ce soit pour la mixité ou pour la survie des petites entreprises. Elle explique ce qu'est un hôtel d'entreprises: c'est un bâtiment dans lequel des locaux et des services en communs sont mis à disposition des diverses entreprises locataires. La motionnaire cite un hôtel d'entreprises à Saint-Malo et pense que c'est une formule intéressante qui fonctionne en de nombreux endroits. Il s'agit également d'une référence de la Fondation des terrains industriels (FTI), qui serait ouverte à la discussion. Elle ajoute que le respect de la durabilité de l'objectif 25 de la Charte d'Aalborg est garanti par le principe d'hôtel d'entreprises, pense que les terrains situés à Châtelaine pourraient accueillir ce type d'expérience, et constate qu'il y a des demandes de la part de petites et moyennes entreprises.

Une commissaire constate que la Ville de Genève est active dans ce domaine et que l'Etat est très sollicité pour l'aide à la création d'entreprises. Elle signale aussi les expériences de certains cabinets médicaux qui mettent en commun leur secrétariat.

Une autre commissaire remarque que des entreprises sont déjà installées à Châtelaine et pense que ce serait utile de les approcher. Si un secrétariat et un accueil sont mis en commun, qui payera ces services?

Selon la motionnaire, il existe plusieurs modèles d'hôtels d'entreprises, et dans certains, c'est la chambre de commerce qui prend en charge une partie de ces coûts. Dans le cas de cette proposition, la Ville de Genève mettrait l'infrastructure à disposition des entreprises locataires qui, en plus d'un modeste loyer, prendraient en charge ces frais. Le choix des entreprises, pourrait suivre le modèle carougeois pour lequel il existe des statuts qui en fixent les critères.

Une membre de la commission signale qu'elle est logée par une société qui a divisé les bureaux et les loue au mètre carré. Elle ajoute que la facture d'électricité et de nettoyage est proportionnel à l'espace occupé; le prix est donc très compétitif et vu la situation de son bureau, elle pense qu'à prix égal, elle se retrouverait quelque part à Meyrin ou à Vernier. Ce genre de structure facilite les échanges professionnels, et certains sont même les clients des autres. De plus, la modestie du loyer lui permet de donner du travail à des employés.

Suite à cette présentation, diverses auditions sont proposées.

Certains commissaires souhaitent entendre le Département de M. François Unger.

Soumise au vote, cette audition est acceptée par 14 oui, soit à l'unanimité des membres présents.

La commission vote ensuite l'audition de personnes fonctionnant de cette manière et celle de la Gérance immobilière municipale (GIM). C'est à l'unanimité des membres présents que ces auditions sont acceptées.

Séance du 15 décembre 2009

Lors de cette séance, d'autres auditions sont proposées qui sont toutes acceptées:

- audition de M. Alexis Moeckli, utilisateur dont l'entreprise été soutenu par l'Etat;
- ARCOOP, coopérative d'artisans.

Séance du 12 janvier 2010

Audition de M. Beat Schönhaus, président de la société coopérative ARCOOP

La présidente invite M. Schönhaus à présenter sa coopérative et les synergies qui entourent la vie d'un tel projet.

M. Schönhaus commence par faire un bref historique de la coopérative ARCOOP créée en 1958, qui réunit actuellement 67 coopérateurs. Le terrain a

été mis à disposition par l'Etat, qui a aussi garanti les prêts bancaires. Le droit de superficie va jusqu'en 2032. Il s'agit de locaux commerciaux recouvrant une superficie de 6500 mètres carrés. Le bâtiment est payé et le fonds de rénovation est très important: il s'agit d'un montant de 600 000 francs: cet ensemble est classé dans le patrimoine industriel. La bonne gestion a permis de baisser les loyers en 2010, qui s'élèvent à 84 francs le mètre carré à l'année, dont 12 francs pour le chauffage. Il note que ce prix est un record à Genève et ajoute que la gestion est autonome et ne dépend d'aucune régie. C'est un bâtiment purement fonctionnel et dépourvu de tout luxe ce qui explique en partie les tarifs très bas des loyers pratiqués.

Un commissaire aimerait savoir si chaque coopérateur a sa propre infrastructure (secrétariat, téléphone, etc.) ou si les services sont en commun.

M. Schönhaus lui répond qu'il n'y a pas de services en commun, mais l'accès à internet pourrait être partagé. Il note qu'il est difficile de mettre des services en commun, car souvent les corps de métiers représentés sont en concurrence directe, notamment les bureaux d'architectes, les bijoutiers et les sertisseurs.

Une commissaire s'interroge sur le roulement parmi les coopérateurs.

M. Schönhaus précise qu'il y a peu de changement de locataires, vu les loyers exceptionnellement bas pour Genève. En effet, un mois de loyer revient à environ 350 francs pour un local de 30 m², chauffage compris. De plus, le bâtiment étant payé, les coopérateurs deviennent souvent propriétaires des locaux; ceux qui partent sont en général très âgés. Comme ils sont indépendants, ils travaillent bien après l'âge habituel de la retraite.

Un membre de la commission se renseigne sur l'éventuelle coopération entre les locataires.

M. Schönhaus l'informe que les locataires se réunissent en assemblée annuelle et prennent des décisions en commun.

La présidente remercie M. Schönhaus pour sa présentation.

Séance du 9 février 2010

Audition de M^{me} Emanuela Dose Safartis, attachée de direction à la Direction générale des affaires économiques

M^{me} Dose Safartis explique comment son service aide les petites et moyennes entreprises (PME) et d'une manière générale les entreprises au niveau cantonal. Elle précise que pour la notion d'«hôtels d'entreprises» figurant dans la motion, son service utilise plutôt les termes d'incubateurs, de pépinières ou de parcs technologiques. Ces définitions renvoient aux prestations données qui diffèrent d'un cas à l'autre. Elle explique que, en parlant d'hôtel d'entreprises, la motion M-816

Motion: créons des hôtels d'entreprises

fait référence à l'offre non seulement de locaux à loyers attractifs, mais aussi de prestations; dans ce cas, il s'agirait plutôt d'incubateurs. En ce qui concerne Ecllosion (création et développement d'entreprises dans le domaine des sciences de la vie) et la Fongit (Fondation genevoise pour l'innovation technologique), ce sont plutôt des incubateurs technologiques.

M^{me} Dose Safartis note que la Fongit est une fondation qui sert de pépinière d'entreprises. Elle soutient les projets d'innovation et, après évaluation de ces projets et rencontre avec leurs auteurs, elle leur offre l'hébergement à loyer modéré, les décharge de leur comptabilité, leur propose des bureaux pour la réception et le secrétariat et les accompagne (coaching). Une fois la viabilité du projet constatée, la Fongit décide d'aider les entreprises en leur attribuant des locaux. Puis, en fonction des résultats et des avis favorables des experts sur leur évolution, des surfaces plus grandes leur sont offertes pour permettre leur développement.

Une commissaire rappelle que, selon la motion M-816, le Conseil administratif est invité à développer au sein de sa municipalité ce type d'hôtels d'entreprises ou d'incubateurs. Elle demande à M^{me} Dose Safartis si elle a des échos d'expériences menées par des municipalités ou si, au contraire, ce sont plutôt des projets portés par des cantons, voire des organismes intercantonaux.

M^{me} Dose Safartis explique que différents niveaux interviennent. Elle cite la Fiveac (Fondation communale pour l'installation à Versoix d'entreprises, d'artisanat et de commerces), qui est une fondation communale d'intérêt public dont le but est de faciliter l'installation d'entreprises à Versoix et de leur mettre des locaux à disposition. Les recherches de locaux pour Ecllosion, en collaboration avec la commune de Plan-les-Ouates, continuent. En ce qui concerne les toutes petites entreprises, son service n'a pas d'expérience directe en dehors du domaine technologique. Se référant à un projet développé par la Fondetec (Fondation communale pour le développement des emplois et du tissu économique en ville de Genève) aux Charmilles, elle précise que cela serait probablement un premier incubateur qui offrirait des loyers à prix modérés et des conseils. Elle remarque que, pour des pépinières d'entreprises non technologiques, il peut y avoir un problème lié à la concurrence, ce qui nécessite une certaine vigilance sur les prix et la durée de location, qui peuvent augmenter jusqu'à ce que l'entreprise puisse quitter la pépinière.

Un membre de la commission demande des précisions par rapport au renouvellement et au choix de nouveaux locataires et plus précisément comment est gérée la question de la sortie afin de pouvoir offrir des places à de nouvelles entreprises.

M^{me} Dose Safartis constate que, selon son expérience à travers les incubateurs technologiques, la prise d'une telle décision est plus aisée pour ces professions que pour des professions traditionnelles. C'est lié au fait que, dans ce domaine, le projet est évalué selon le critère d'innovation. L'évaluation est réalisée par des comités scientifiques dans lesquels l'Etat joue aussi un rôle. À l'issue de cette

évaluation, le meilleur projet est choisi aussi en fonction de la surface à disposition. Les incubateurs offrent des locaux et cherchent des financements dans le secteur privé. Il y a une séparation claire entre les investisseurs privés et l'Etat, qui finance la logistique de l'incubation.

La recherche de locaux est difficile et constitue un problème important. Au moment où ces entreprises atteignent une taille intéressante et commencent à générer des revenus après une longue période d'incubation, elles sont confrontées au problème de locaux qui sont relativement chers à Genève et se dirigent parfois vers les cantons voisins.

Une commissaire mentionne deux des invites de la motion M-816 concernant la création d'entreprises respectant les principes du développement durable et qui mettent en avant des emplois de solidarité. Elle souhaite savoir s'il est fréquent de donner des critères aux entreprises qui pourraient être accueillies et quels sont les plus courants.

M^{me} Dose Safartis note que le critère du développement durable est assez souvent présent. Pour les entreprises suivies par son service, les critères sont l'innovation et la viabilité. L'entreprise est accompagnée si son produit est commercialisable. L'économie sociale et solidaire peut aussi être un critère, mais il n'y a pas de critère type; chaque incubateur peut en développer en fonction des besoins et des décisions prises à ce sujet.

Une commissaire aimerait savoir s'il y a eu des demandes provenant d'autres types d'entreprises que des entreprises technologiques qui ont été refusées parce qu'il n'existait pas d'incubateur et s'il y a aussi eu des demandes de la part de petites entreprises.

M^{me} Dose Safartis répond qu'il y a régulièrement des sollicitations de petites entreprises. Le guichet pour entreprises du Service de la promotion économique travaille au sein d'un réseau multiple d'innovation dont font partie Après-GE (Chambre de l'économie sociale et solidaire), Formaconseil et la Fondetec. Ce service fait un premier tri; les porteurs de projets sont ensuite adressés aux différents organismes selon leurs besoins. Si le projet n'est pas véritablement finalisé, il est adressé à Genilem ou à Après-GE. Ainsi, le service collabore au niveau cantonal avec tous les organismes existants relevant des compétences de la Ville ou du Canton.

Séance du 9 mars 2010

Audition de M. Alexis Moeckli, Junior entreprise Genève

M. Moeckli présente l'espace de coworking de la Muse, la première place créative en Suisse.

Ce centre accueille des porteurs de projets sous la forme de coworking, une forme de partage par plusieurs entrepreneurs et porteurs de projets des bureaux, locaux et des compétences. A Genève, vu les difficultés à trouver des locaux, il y a une forte demande pour ce genre d'espace de travail.

Un commissaire s'interroge sur la participation aux frais des utilisateurs partageant cet espace, et sur leur départ lorsque l'entreprise a démarré.

M. Moeckli explique que la Muse insiste sur le projet. Les porteurs de projets peuvent occuper cet espace pour une durée maximale de deux ans; le but est de permettre le démarrage de leurs entreprises. La participation aux frais se fait à travers un abonnement à tarif très modeste. Il ajoute que la Muse est une fondation dont l'essentiel du financement provient de l'Etat de Genève, le reste provient des partenariats et des abonnements.

Une membre de la commission aimerait savoir si la Muse fonctionne comme PM Renaissance, pôles de divertissement d'entreprises. Les caisses du 2^e pilier cautionnent des entreprises en échange de retours financiers suite à leur intégration dans le marché.

M. Moeckli explique que la Muse n'investit pas dans les entreprises et ne fait pas d'accompagnement non plus. Elle met à disposition une infrastructure et met en réseau les porteurs de projets.

Séance du 13 avril 2010

Audition de M^{me} Sandrine Salerno, conseillère administrative chargée du département des finances et du logement, MM. Jérôme Favoulet, directeur de la Fondetec, et Thierry Pellet, secrétaire général d'Après-GE

M^{me} Salerno commente les trois invites de la motion M-816. Concernant la troisième invite, elle signale que la Ville travaille sur le volet de la réinsertion socioprofessionnelle via le fonds de chômage instauré par le Conseil municipal en 2003. Pour ces projets, la municipalité est attentive à financer l'aspect formateur des emplois de solidarité qui n'est actuellement pas financé par le Canton. Elle rappelle que la loi sur le chômage vise une réinsertion rapide dans le marché premier de l'emploi et que les emplois de solidarité font partie du marché secondaire, mais peuvent avoir un rôle de passerelle pour une réinsertion dans le marché du travail. Pour la deuxième invite, elle souligne que la volonté du Conseil administratif et du Conseil municipal va dans ce sens depuis les années 1990.

S'agissant de la première invite, elle explique que la Ville, en collaboration avec la Fondetec et Après-GE, vise à réaliser cet objectif avec le projet de l'Eco-pôle des Charmilles. Ce lieu permettra à la Ville d'abriter des entreprises et ainsi de créer de l'emploi. Elle souligne que la M-816 va dans le sens de la politique

du Conseil administratif et rappelle que ce projet a été discuté au Conseil administratif qui l'a validé. Il devrait revenir au Conseil municipal sous forme de proposition.

M. Pellet présente Après-GE, dont le but est de constituer un réseau pour l'économie sociale et solidaire, représentant potentiellement environ 10% des emplois à Genève.

Puis, à l'aide d'une présentation powerpoint, il développe la genèse de l'Ecopôle des Charmilles. Il rappelle que les réflexions menées conjointement avec la Ville et la Fondetec ont abouti à une étude de faisabilité en avril 2008, et au projet de la création d'un incubateur, l'Ecopôle des Charmilles, projet rendu public en juin 2009 et qui va dans le sens des invites de cette motion. L'Ecopôle des Charmilles a pour objectif de répondre aux besoins et aux problèmes identifiés par cette analyse. Ce qui a débouché sur un plan basé sur une certaine mixité; la mutualisation et des échanges entre différents types d'entrepreneurs, des standards sociaux et environnementaux élevés et des services facilitant la vie des entrepreneurs. En attendant la concrétisation du projet, un incubateur pilote, Essaim, a été lancé en automne 2009. Il s'agit d'un incubateur pour entrepreneur permettant de s'occuper de l'aide à la création d'entreprise et d'emplois à plus petite échelle. Avec des publics cibles variés, individus et entreprises, Essaim s'inscrit également dans une logique de complémentarité. Son but est d'accueillir des personnes, entrepreneurs ou organisations, qui ne trouvent pas d'accompagnement avant et après le lancement de leurs projets.

M. Favoulet parle de la Fondetec, dont la mission est de promouvoir les entreprises créatrices d'emplois, de soutenir et développer des entreprises existantes et de stimuler l'innovation en ville de Genève. Il souligne que la Fondetec soutient uniquement les entreprises ayant leur siège et l'essentiel de leurs activités sur le territoire de la ville de Genève. Il rappelle que le financement direct constitue le cœur de métier de la Fondetec. Il précise que l'objectif de la Fondetec, à travers l'Ecopôle ou d'autres lieux où les entreprises peuvent s'installer, est de proposer du tout-en-un : des locaux, le financement, des formations, des services communs, un environnement d'échanges et un appui d'experts ainsi qu'un suivi. Il souligne que ce projet est actuellement en phase d'exploration des locaux.

M^{me} Salerno explique l'importance des zones industrielles pour la Ville de Genève en ce qui concerne notamment la création de l'emploi via l'accueil, la promotion et le développement d'entreprises. Elle rappelle que la zone industrielle des Charmilles (ZIC) est la seule qui reste en ville de Genève et précise qu'elle devra être transformée et aménagée.

Un commissaire signale qu'en tant que motionnaire et petite commerçante, elle est enchantée par ce qu'elle vient d'entendre et accueille avec joie ce type de projet. Elle rappelle les difficultés liées au lancement d'un projet par des petits

Motion: créons des hôtels d'entreprises

commerçants et souligne l'importance de structures comme l'Ecopôle pour ce type d'entrepreneurs. Se référant à la première invite, elle précise qu'il est important de garder en ville de Genève une entreprise qui fonctionne après un lancement réussi. Elle s'inquiète de savoir si la possibilité de garder ce type d'entreprises en leur donnant une priorité dans des locaux commerciaux vides de la Gérance immobilière a été étudiée. Concernant la ZIC, elle rappelle que certains petits commerçants et artisans ont été déplacés de la zone industrielle de Sécheron à la ZIC et la crainte du parti radical est que ces personnes soient rejetées lors d'une nouvelle construction en ce lieu. En effet, pour certains corps de métiers, le déplacement aboutit à la fin de l'activité commerciale. Elle propose donc de privilégier une solution permettant à tous les commerçants concernés de cohabiter.

M^{me} Salerno rappelle qu'au Vélodrome, par exemple, il s'agissait à 80% de dépôts insalubres de la Ville et assure que ceux qui ont été relogés à la ZIC se trouvent dans des meilleures conditions, même si cet espace n'est pas parfait.

Avant de quitter la commission, M^{me} Salerno invite les commissaires à visiter cet espace en précisant qu'il n'est pas chauffé.

Discussion et vote

La représentante radicale déclare que son parti est heureux de constater que le Conseil administratif est favorable à sa motion et ne peut que l'appuyer et inviter la commission à voter favorablement.

Un commissaire socialiste propose plusieurs amendements et signale le scepticisme de son groupe quant à la troisième invite. Il aimerait aussi intégrer une référence de l'Ecopôle à la ZIC.

Un membre du groupe libéral soutient que les amendements proposés par son collègue socialiste ne présentent qu'un intérêt relatif et rappelle que le Conseil municipal n'attend que le renvoi de cette motion et que toute tentative d'amendement est une pure perte et retardera le projet. Il invite à voter la motion sans modification.

La représentante radicale pense également qu'il ne faut pas faire de référence à un lieu parce même s'il est actuellement concentré sur la ZIC, le projet prévoit la possibilité de changements de lieu.

Une membre du groupe A Gauche toute rappelle qu'une référence à un lieu a été supprimée en séance plénière et propose de voter la motion telle que proposée.

Un représentant de l'Union démocratique du centre déclare que son parti votera le projet tel quel.

Le commissaire socialiste soumet formellement deux amendements.

Premier amendement

Suppression de la troisième invite.

Deuxième amendement

Ajouter «notamment sur la ZI des Charmilles (Projet Ecopôle)» dans la première invite.

La présidente soumet ces amendements au vote.

Le premier amendement, soit la suppression de la troisième invite: «autant que possible, promouvoir les emplois de solidarité» est accepté par 7 oui (2 S, 3 Ve, 2 AGT) contre 4 non (1 DC, 1 R, 2 UDC) et 2 abstentions (L).

Le deuxième amendement, soit ajouter «notamment sur la ZI des Charmilles (Projet Ecopôle)» est refusé par 9 non (1 DC, 1 R, 2 UDC, 3 Ve, 2 L) contre 2 oui (S) et 1 abstention (AGT).

La présidente soumet au vote la motion ainsi amendée, qui est acceptée à l'unanimité des membres de la commission. (*Voir ci-après le texte de la motion amendée et adoptée.*)

Annexes:

- Présentation de Muse 2
- Fondetec Charmilles

Voir les sites:

- arcoop-geneve.ch
- fongit.ch
- apres-ge.ch

Présentation

Muse 2

Un espace collaboratif et de créativité
de 400 m² en plein cœur de Genève
dans le Quartier des Bains
à la rue de la Muse 2



Les fondateurs de la start-up
Abonobo et l'entrepreneur Denis
Barut d'Abon Network visitent
Muse 2



Rue de la Muse 2 – 1205 Genève – TEL + 41 22 733 84 14
muse2@rezonance.ch

Genève, le 22 octobre 2009/GM/AM

Lancement

2040

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: créons des hôtels d'entreprises

« Muse 2 est un laboratoire pour découvrir et inventer les nouveaux comportements des acteurs de l'économie en émergence. »

Pierre-François Unger, Conseiller d'Etat, Département de l'Économie et de la Santé de la République et Canton de Genève



Visite de l'exposition Digital on Metal de l'artiste Michka par le Conseiller d'Etat P.-F. Unger et le Professeur Michel Léonard de l'Université de Genève



Didier Raboud de l'Université de Genève, Geneviève Morand de Rezonance et Rolf Gobet directeur de l'OPJ



Point presse du je 17 sept 2009 avec notamment le mathématicien Xavier Comtesse



Vernissage

«Muse 2 est un lieu d'émergence de nouvelles idées créatives et un espace de co-working.»

Patrick Scherrer, venture capitalist, Widmann associates



Vernissage de Muse 2, le je 17 sept 2009 en présence de 300 personnes



Lise Cardinal auteure de « Réseautage d'affaires: mode de vie » est venue spécialement de Montréal



Marchand de glaces, artisan du quartier, au vernissage



Mission

Muse 2 a pour vocation de proposer un lieu permanent d'entraide, d'émulation et d'échanges créatifs aux personnes et organismes qui portent des projets de nature à transformer durablement la société. L'objectif est de créer des liens et donner du sens aux interactions pour aider à concrétiser des innovations.

Mission proposée par J.-C. Ghaleb, membre du réseau



« **Le travail collaboratif et en réseau** est un mouvement de fond, à l'heure actuelle, porté par l'expansion des nouvelles technologies. Cette nouvelle forme de travail remet en question fondamentalement les anciennes théories pyramidales du travail. Aujourd'hui le travail se fait en réseau par une agrégation ponctuelle de compétences se formant et se reformant selon les projets, plus rapide et flexible que les structures très hiérarchisées des entreprises »
wikipedia

3 possibilités de participer à Muse 2 à ce jour

toute autre suggestion est la bienvenue

> Espace
de co-working

> Groupe
d'émergence

> Club
des partenaires



Espace de co-working

2044

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: créons des hôtels d'entreprises

Muse 2 peut accueillir simultanément une vingtaine de co-workers et porteurs de projet, dans un esprit de réseautage et d'entraide

En participant à une étude de la Gebert Ruf Stiftung dont un des buts est de dresser la carte des centres de créativité et espaces de co-working, Muse 2 s'affirme sur le plan national



Services offerts

- > bureau permanent et stockage
CHF 300.- / mois
- > bureau mobile
CHF 150.- / mois



Définition du co-working

« Si le partage de bureaux classique peut se définir comme "nombre de locataires fini qui se partagent les frais", l'esprit du co-working est une "communauté en mouvement qui se regroupe autour d'un lieu". »

Stéphanie Booth, fondatrice de l'Eclau

Groupe d'émergence

Muse 2 accueille les réflexions de groupes de travail sur une thématique innovante et citoyenne, créés à l'initiative d'une organisation ou d'une personne

A propos de l'émergence

« L'émergence désigne l'apparition de nouvelles caractéristiques à un certain degré de complexité. » Wikipedia

« Émaner me semble le seul terme assez près du vrai, puisqu'il signifie laisser suinter. Une grotte émane ses stalactites; un mollusque émane sa coquille »

Paul Valéry dans son essai « L'Homme et la coquille »

Les premiers groupes d'émergence au 22 oct 2009

- Think Tank « Think Services ! » pour créer un cluster d'excellence dans les services en Suisse à l'initiative de l'OT et de l'Université de Genève
- Méthodes créatives ou comment apporter aux PME romandes les techniques créatives utilisées dans les multinationales
- Groupe Diversity, une nouvelle approche en économie et finance sans monnaie avec des experts de France, Suisse et Allemagne, à l'initiative de la HEIG VD
- Administration en ligne (AEL) et réseaux sociaux, avec une vingtaine de spécialistes, à l'initiative de l'OT
- Projet d'accompagnement de l'émergence de la classe créative en Suisse, une étude de la Gebert Rüt Stiftung à Bâle
- Projet Phénix sur l'importance croissante de la connaissance de soi pour les managers



En devenant partenaire de Muse 2, vous vous associez à l'esprit d'innovation, d'entreprise et de créativité qui souffle sur la Suisse: vous disposez d'un lieu unique d'échange et de partage avec des porteurs de projets.



Vous pouvez soutenir Muse 2

- > par une contribution financière
- > en participant à l'équipement en matériel de bureau, cuisine, beamer, imprimante, écran, photocopieuse, rideau, etc.
- > en offrant des consommables, comme par exemple boissons, café, fontaines d'eau, fleurs, fruits frais, électricité, téléphonie, etc.

Muse 2

Infrastructure

Muse 2 propose des espaces de rencontre et de réflexion: grande salle de 20 à 30 personnes, salles de workshop, etc.



La grande salle lors de l'inauguration avec Yves Leuzinger, Directeur de l'Hepia, Marianne Cassard de la communication de la HES-SO Genève, Isabelle Meunier, première co-worker de Muse 2 et Berthe Juillerat co-initiatrice du Groupe d'émergence Phénix



Mise à disposition des espaces aux co-workers, groupes d'émergence et partenaires sur une base de réservation et de contribution libre

Espace à disposition

Rez-de-chaussée

- Accueil
- Coin café
- Grande salle
- Salle de conférence

Demi-étage

- Mezzanine grande salle
- Mezzanine Salle de conférence
- Mezzanine Passage

1er étage

- Salle cheminée
- Palier
- Salle private
- Salle ouverte

+ 1 cave !

Inspiration



Stéphanie Booth a créé l'Eclau =
Espace co-working **Lausanne**, le
premier espace de co-working en
Suisse romande !



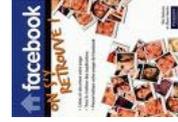
Les 9 muses de la mythologie grecque



Building an enthusiastic creative
community in DC est le blog de Neil
Takemoto, Washington DC,
membre du comité scientifique de
Muse 2

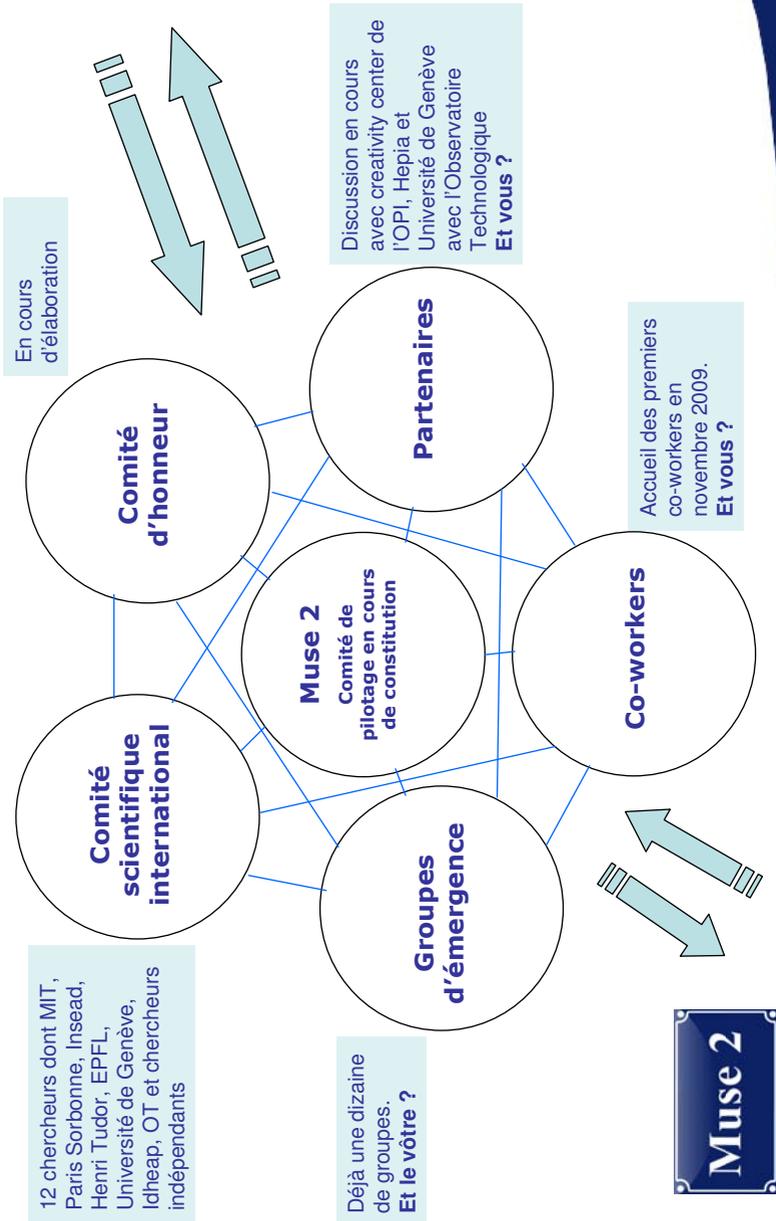


Alban Martin, membre du comité
scientifique de Muse 2, travaille sur le
projet d'un espace de « creative
center », proche du modèle de Muse 2,
à Paris. Il est l'auteur de deux livres



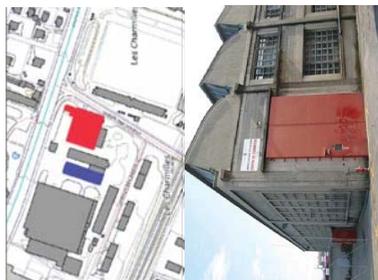
Dès le 1er janvier 2010, Muse 2 deviendra une fondation
ou association

Gouvernance



Ecopôle des Charmilles

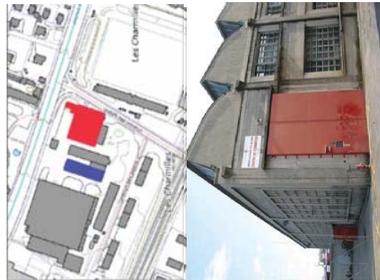
Un projet innovant pour la Ville de Genève



Thierry Pellet, Secrétaire général d'APRÈS-GE
Jérôme Favoulet, Directeur de la Fondetec

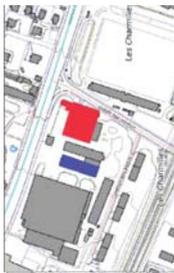
Genèse du projet

- Avril 2008: Remise d'une étude de faisabilité à la VdG réalisée par la Fondetec et APRÈS-GE
- Juin 2009: Le projet d'EcoPôle des Charmilles est rendu public
- Automne 2009: lancement d'Essaim, incubateur pilote d'APRÈS-GE
- Février 2010: redotation de la Fondetec acceptée par le Conseil municipal



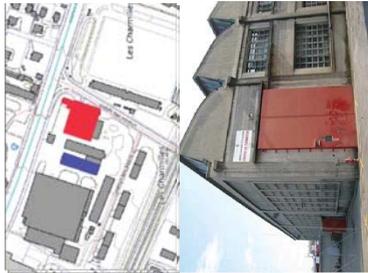
Etude de faisabilité: des constats édifiants

- Un dispositif cantonal de soutien à la création d'entreprise centré sur les nouvelles technologies
- **Lacunes :**
 - ✓ Pénurie de locaux
 - ✓ Pas de lieu d'hébergement approprié à l'ESS et aux indépendants
 - ✓ Pas de sites généralistes (artisanat, service, négoce).
- **Besoins :**
 - ✓ Un pôle de promotion et de développement de l'ESS
 - ✓ Des locaux à prix modérés et des baux accessibles
 - ✓ Un lieu d'échange et de mutualisation
 - ✓ Un outil novateur pour la politique économique de la Ville de GE

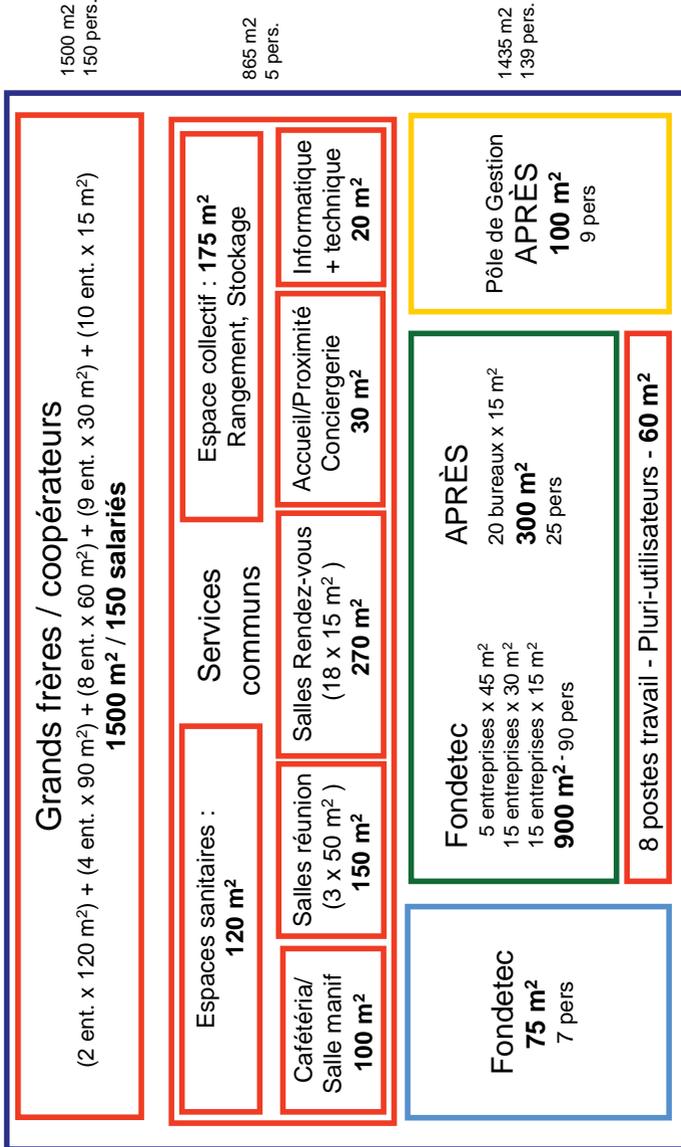


Ecopôle des Charmilles: objectifs

- Créer un EcoPôle innovant, lieu d'accueil et d'hébergement d'entreprises en phase de lancement, dynamisant le tissu économique genevois et la création d'emplois
- Innover par un lieu offrant des services complets, un référentiel social et durable exigeant, des publics mixtes, des synergies inédites
- Positionner Genève comme lieu précurseur favorable à l'économie sociale et solidaire
- Inscrire l'EcoPôle de Genève en partenariat et en complémentarité avec le dispositif existant

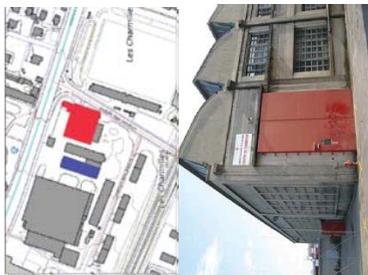


Ecopôle des Charmilles

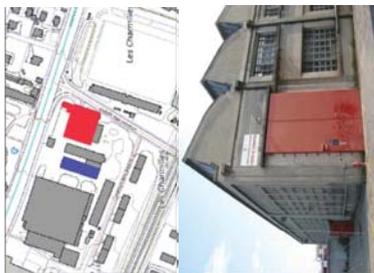
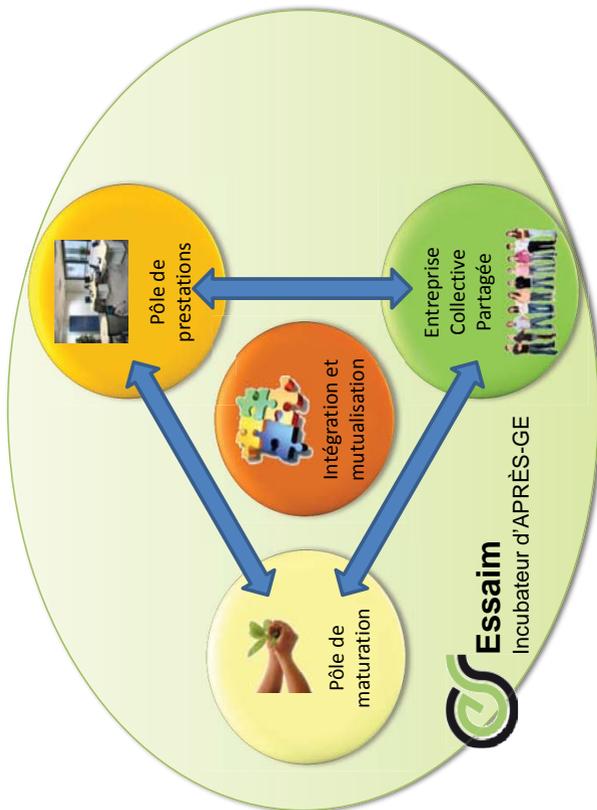


Ecopôle des Charmilles: points forts

- Mixité des modèles d'économie classique et d'économie sociale et solidaire.
- Mutualisation et échanges entre futurs entrepreneurs et entrepreneurs confirmés.
- Standards sociaux et environnementaux élevés (Minergie, mobilité, gestion déchets,...)
- Services facilitant la vie des entrepreneurs, outils d'insertion des publics aidés.



Un projet pilote: Essaim, l'incubateur d'APRÈS-GE



Essaim: le Pôle de maturation

Publics cibles:

- Demandeurs d'emploi intéressés par un SAI
- Salariés à temps complet ou partiel
- Jeunes diplômés
- Indépendants
- Entreprises ESS avec un nouveau projet
- Entreprises ESS en démarrage

Pôle de maturation

Nos prestations:

- Accompagnement de l'idée à la réalisation du projet
- Réflexion conjointe sur les aspects de marché du projet
- Analyse de la viabilité économique, actions de marketing / prospection
- Evaluation des aspects assuranciers et juridiques
- Formations initiales orientées pour l'ESS

Une innovation venue de France

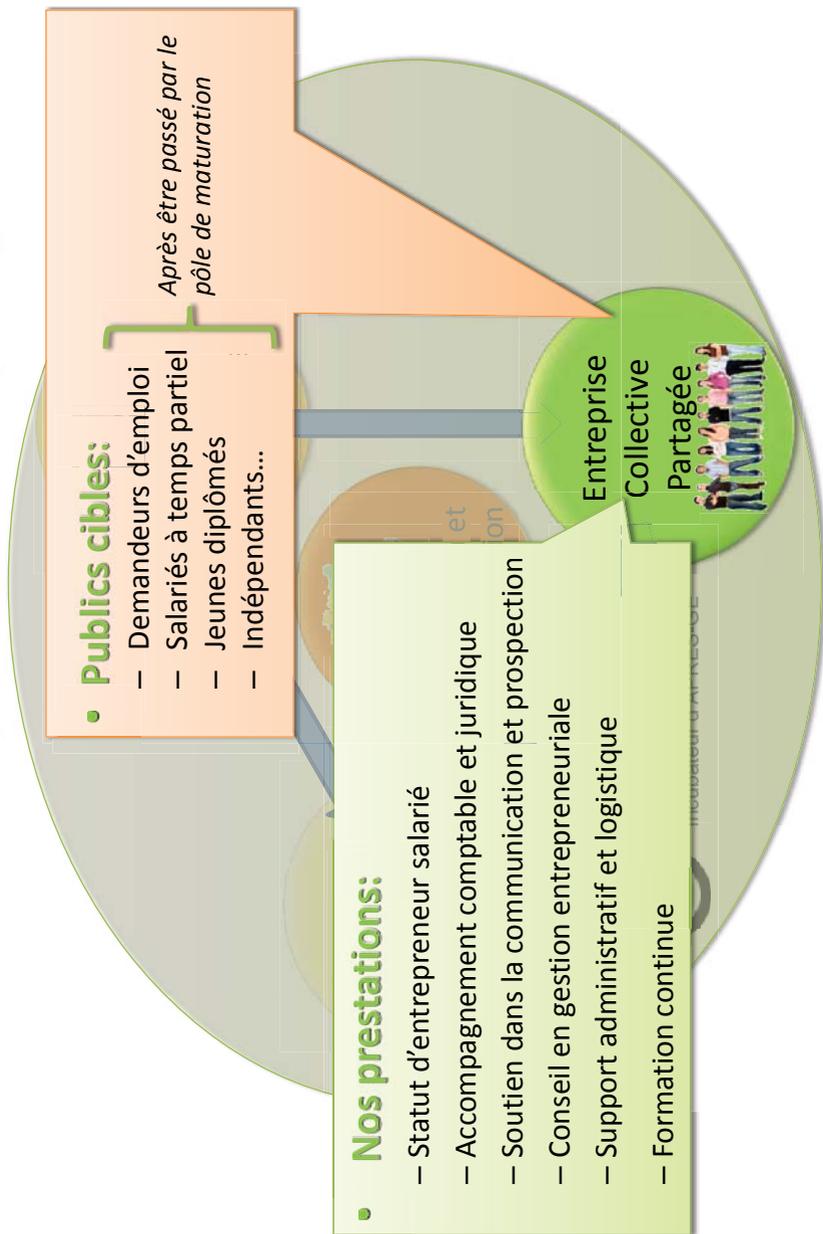
L'Entreprise collective partagée – ECP

- Un concept qui a fait ses preuves
- Plus de 10 ans d'expérience
- Plus de 80 % de survie des entrepreneurs (à 5 ans)
- Plus de 2'000 emplois créés (depuis 2000)
- Plus de 100 ECP créées en France, 0 faillite

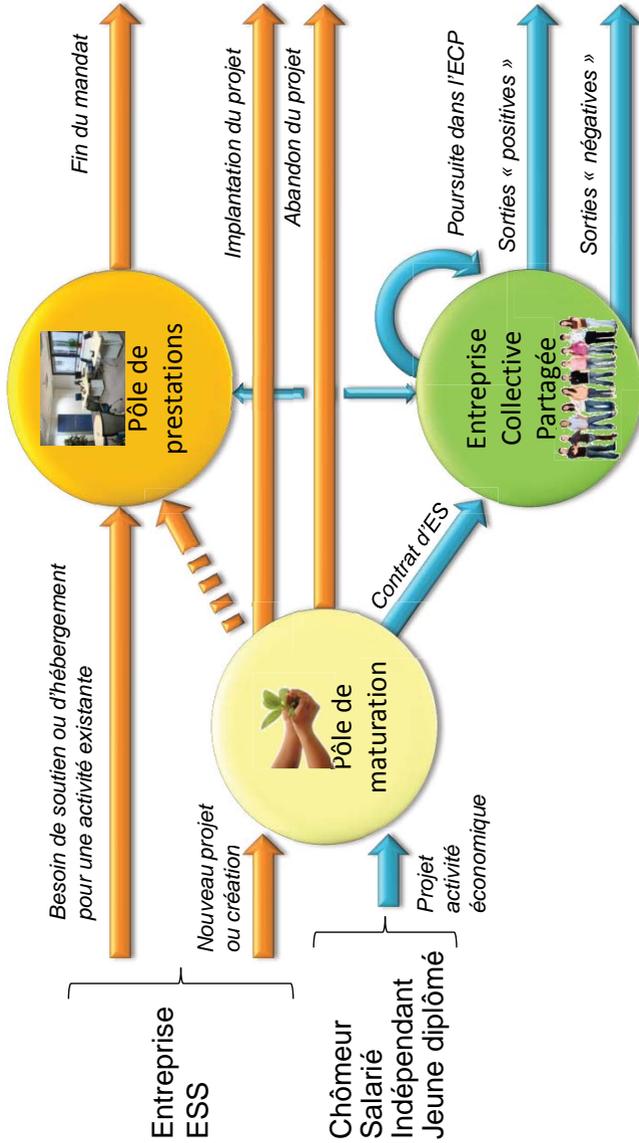
Entreprise
Collective
Partagée



Essaim: l'Entreprise collective partagée



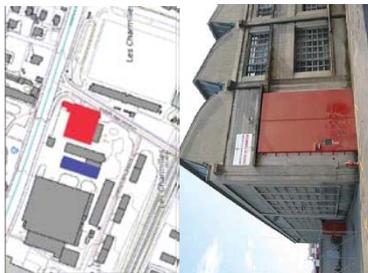
Points d'entrée et de sortie



Professions soutenues par l'ECP

Traduction
Vêtements de sports
Attaché de presse
Communication
Vente de produits bio
Secrétariat à domicile
Informatique
Photographie
Création et fabrication de bijoux
Elagage
Styliste
Maintenance électronique
Dépannage informatique
Formations
Naturopathie
Peinture
Création textile
Tapisserie d'ameublement
Multimédia
Sites internet
Repassage
Entretien des jardins
Sécurité
Animation de soirées
Conseil en aménagement
Audiovisuel
Promotion de vins
Coiffure à domicile
Interprétariat
Métrage bâtiments
Coiffure et retouches
Coaching sportif
Infographie

La Fondetec: redotation et extension des prestations



Une mission

- Promouvoir de nouvelles entreprises créatrices d'emplois
- Soutenir et développer des entreprises existantes
- Stimuler l'innovation en Ville de Genève

Les entreprises soutenues doivent avoir leur siège en Ville de Genève.



Notre cœur de métier : Le financement

Pour les entreprises qui ne répondent pas aux critères bancaires :

- Micro et Midi-Crédit
- Remboursement sur 3 à 5 ans
- Taux d'intérêt de 5%
- Relation de proximité et suivi
- Pas de frais supplémentaires en cas de remboursement anticipé



Projets de développement en cours

- **Hébergement :**
 - Mise en place de pépinières (dont Ecopôle)
 - Services d'aide à l'implantation d'entreprisesPartenariats : La Muse, l'Essaim.

- **Formation :**
 - Création de 2 certificats et un diplôme
 - Création de formations thématiquesPartenariats : La HEG, la FER, Newstart sàrl.

- **Outils :**
 - Tableaux de bord et outils statistiques
 - Outils de diagnostic et de suiviPartenariats : La HEG, Newstart sàrl.



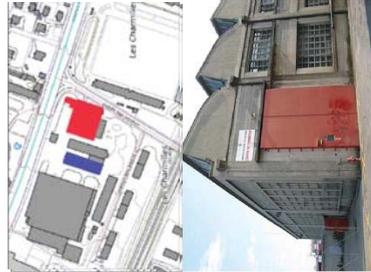
Pistes de développement futures

- **Entrepreneuriat au féminin**
Partenariats : Cellules d'entraide, ...
- **Développement durable**
Partenariats : La HEG, la JCI, ...
- **Innovation**
Partenariats : Les HES



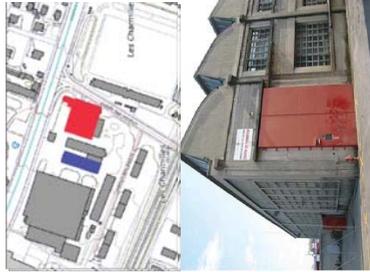
La pépinière Fondetec dès 2010 : un avant goût d'Ecopôle

- 500 à 700 m²
- Hébergement réservé aux ent. suivies
- Un accueil et des services communs
- Contrats de prestations de services
- Bureaux indépendants ou communs



Fondetec : un objectif de tout-en-un pour plus de proximité et de simplicité

- Des locaux pour s'installer
- Un financement pour démarrer
- Des formations pour s'épanouir
- Des services communs pour économiser
- Un environnement pour échanger
- L'appui d'experts pour se développer



M^{me} Hélène Ecuyer, rapporteuse (EàG). Cette motion, qui a été traitée à la commission de l'aménagement et de l'environnement, a mis un certain temps à être traitée, j'ai mis un certain temps à rendre mon rapport, et voilà trois ans qu'elle est en suspens dans l'ordre du jour du Conseil municipal. Ça fait donc un temps certain qu'elle a été déposée. L'idée était de trouver un lieu pour des entreprises qui débutent afin de les mettre ensemble et créer des actions entre elles, mettre en commun des locaux, mettre en commun des bureaux, des salles de conférence, de discussion, et pouvoir ainsi mieux soutenir ces petites entreprises qui démarrent, en créant un lieu d'accueil et de secrétariat commun, en créant d'autres synergies entre les différentes petites entreprises.

Des propositions de M^{me} Salerno allant dans ce sens ont été émises. Actuellement je ne sais pas ce qui se fait dans ce domaine, et ce serait utile de discuter de ce rapport, au moins pour savoir quelle est la situation actuelle. Merci.

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale. Lors de la séance du bureau du 14 mars 2016, il avait été décidé d'un débat accéléré, soit un intervenant par groupe, sept minutes au maximum, trois minutes pour les auteurs des amendements. Je donne la parole à M. Jean-Philippe Haas.

M. Jean-Philippe Haas (MCG). Merci, Monsieur le président. Cette motion date de 2008. Elle a été traitée en séance de commission au mois d'avril 2010. Le Mouvement citoyens genevois n'était pas présent, donc même si ce sujet peut nous interpeller, nous n'allons pas prendre de décision et nous voterons blanc.

Mis aux voix, l'amendement de la commission est accepté sans opposition (52 oui et 7 abstentions).

Mise aux voix, la motion amendée est acceptée sans opposition (52 oui et 6 abstentions).

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

- développer et soutenir rapidement la réalisation d'hôtels d'entreprises, à intégrer dans le portefeuille commercial de la Gérance immobilière municipale;

- privilégier notamment la création d'entreprises respectant les principes du développement durable (social, économie et environnement).

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

10. Rapports de majorité et de minorité de la commission du logement chargée d'examiner la motion du 21 janvier 2008 de M^{me} Nathalie Fontanet, Florence Kraft-Babel, Fabienne Aubry Conne, Linda de Coulon, Laetitia Guinand, Danièle Magnin, MM. Jean Sanchez, Alexis Barbey, Jean-Marc Froidevaux, Georges Queloz et Alexandre Chevalier: «Pour que la Ville respecte les accords sur le logement!» (M-763 A/B)¹.

Rapport de majorité de M. Jean-Charles Lathion.

La motion M-763 a été renvoyée à la commission du logement par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 17 mars 2008. La commission s'est réunie le 9 juin 2008 sous la présidence de M. Alexandre Chevalier, le 5 octobre 2009, le 12 et le 26 avril 2010 sous la présidence de M. Pierre Rumo et le 4 octobre 2010 sous la présidence de M^{me} Sandra Golay.

Les notes des séances ont été prises successivement par M. Jorge Gajardo Muñoz, M^{me} Ariane Pollet, M. Daniel Zaugg et M^{me} Sarah Maes, que le rapporteur – qui a repris cette tâche de M^{mes} Odette Saez et Sandra Golay – remercie pour leur travail, en priant les lecteurs de l'excuser de lacunes éventuelles, lui-même n'ayant pas assisté aux dites séances.

Dilemme: un rapport voté deux fois de manière contradictoire!

Recommandation du rapporteur

Une confusion a amené la présidente de la commission du logement de l'année 2010-2011 à remettre au vote, le 4 octobre 2010, l'objet susmentionné. Pour l'appréciation finale du Conseil municipal, le rapporteur propose de s'en tenir au premier vote de la commission du 26 avril 2010, issu des auditions des deux magistrats de l'Etat et de la Ville.

¹ «Mémorial 165^e année»: Développée, 4905.

Le rapport de minorité annoncé par M. Miltos Thomaidis – rédigé, suite à son départ, par sa collègue Andrienne Soutter – accompagne le présent rapport et devrait permettre au Conseil municipal de se prononcer en toute connaissance de cause.

Rappel de la motion

Considérant:

- l'accord historique sur le logement accepté par la quasi-unanimité des partenaires politiques, privés et les collectivités publiques;
 - l'introduction de l'article 4A à la loi générale sur les zones de développement qui fixe de façon intangible les proportions entre les différents types de logements, au regard des différentes zones;
 - le fait qu'il s'agit de l'unique moyen de redynamiser la construction de nouveaux logements et de permettre ainsi de sortir d'une trop longue situation de blocage;
 - que la mixité des types de logements permet d'éviter les ghettos et de garantir une meilleure intégration des différentes catégories de la population;
 - que toute action contraire à ces accords serait de nature à diminuer leur efficacité et à remettre en question la volonté des milieux concernés de construire,
- le Conseil municipal demande au Conseil administratif de:
- respecter les accords conclus sur le logement;
 - se conformer ainsi lors de toutes propositions de construction de logements aux ratios négociés et figurant dans l'article 4A de la loi générale sur les zones de développement (L 1 35).

Séance du 9 juin 2008

Audition de M. Alexis Barbey, motionnaire

M. Alexis Barbey rappelle que, suivant le protocole d'accord sur le logement signé entre autres par l'Association des communes genevoises et l'Etat de Genève, le taux des logements subventionnés dans les nouvelles constructions est passé de 66% à 50%. Pour sa part, l'Etat prendra en charge la construction d'un parc de 15% de logements d'utilité publique (LUP) pour compenser la diminution du taux de logements sociaux dans les plans localisés de quartier (PLQ). Cet accord est destiné à libérer le marché immobilier de l'immobilisme dans lequel il se trouve. Il a donné lieu à des projets et à des autorisations de construire contre lesquels le conseiller administratif Rémy Pagani a fait recours. Par cette motion, le Parti libéral veut affirmer son plein et entier soutien à la philosophie

des accords sur le logement. Il se dit convaincu que c'est en relançant la construction de logements qu'on augmentera le nombre de logements sociaux.

Graphique à l'appui, M. Barbey montre que, par rapport au reste du canton, la construction de logements en ville de Genève laisse à désirer. Il faut donc faire des efforts malgré l'exiguïté du territoire et le manque de terrains disponibles. Les motionnaires sont convaincus, en outre, que la solution du problème du logement se trouve en ville. En densifiant la ville, et en y ajoutant des logements, on évite l'éclatement dans des zones séparées entre elles et on diminue les déplacements. C'est donc plus écologique.

Une commissaire note que le protocole d'accord sur le logement mentionne explicitement les communaux d'Ambilly et non pas la ville de Genève, sur laquelle pourtant la motion se focalise. Ce protocole prévoit de favoriser de nouveaux déclassements dans la zone agricole, ce à quoi les motionnaires semblent être opposés. Elle souhaite savoir si, pour les motionnaires, la loi peut s'imposer rétroactivement. D'après les informations dont elle dispose, le conseiller d'Etat Mark Muller a assuré à un membre du Rassemblement pour une politique sociale du logement (RPSL) que l'accord sur le logement n'a pas d'effet rétroactif et ne s'applique pas aux PLQ en force.

Pour M. Barbey, le protocole d'accord désigne bien les communaux d'Ambilly, mais l'effort pour relancer la construction de logements doit s'appliquer partout, et la Ville de Genève doit aussi fournir sa part. Elle peut le faire en surélevant les immeubles et en facilitant les projets de construction. À ce sujet, il est d'avis que la politique de préemption voulue par M. Paganì est en accord avec le souhait de densifier la ville. Quant à la zone agricole, M. Barbey se défend d'en faire un sujet tabou. Il estime qu'il y a certainement des lieux à requalifier. Par contre, il ne souhaite pas voir un canton bétonné de partout. Au sujet de la rétroactivité de la loi, il attend de savoir ce que vont dire les tribunaux. À titre personnel, il se dit favorable à l'application de la rétroactivité.

Face à une autre commissaire qui exprime ses doutes dès lors que les motionnaires disent soutenir la politique de préemption du magistrat chargé du département des constructions et de l'aménagement, et sa volonté de construire en ville déjà très dense, plus dense que la moyenne des villes en Suisse, M. Barbey fait remarquer que M. Paganì veut densifier la ville seulement avec du logement social. À son avis, moduler logement social, logement libre et LUP pourrait donner des résultats intéressants. Il estime que la mixité dépend aussi de la mise à disposition de logements à loyer libre. S'agissant de la densité de la ville de Genève, elle ne l'est pas au point d'être désagréable. Il faut construire là où c'est encore possible.

Pour la même commissaire, les logements sociaux HLM (habitations à loyer modéré) iront en se raréfiant dans les dix ou quinze ans à venir. En matière de logements sociaux, il faut donc prévoir cet avenir. Il lui est répondu que les accords

sur le logement prévoient de réserver un bon pourcentage de logements sociaux pérennes, même si le pourcentage prévu par les accords n'est pas suffisant.

Selon les motionnaires, un promoteur n'investira jamais dans un projet immobilier non rentable où il n'y aurait pas assez d'offre de logements en loyer libre. Ils estiment que les promoteurs sont désavantagés à Genève, où il faudrait au contraire rendre la construction attractive. «M. Pagani a aussi besoin des promoteurs privés!»

Un commissaire fait remarquer que, d'après des estimations du Conseil administratif, les surélévations permettraient la mise sur le marché de plus de 10 000 logements entre Genève et Carouge. En prévision du tarissement du logement social HLM, il faut construire davantage pour compenser la perte. Par contre, il ne faut pas seulement du logement social. De nombreuses personnes qui ne bénéficient pas d'un haut revenu n'ont pas droit à un logement parce qu'elles sortent des critères pour bénéficier d'un logement social. La motion est d'abord une occasion de lancer un message en faveur de la construction.

Une commissaire de gauche aimerait que la droite politique plaide avec autant d'enthousiasme pour favoriser la construction à La Chapelle – Les Sciez à Plan-les-Ouates, et à Meyrin. Elle s'insurge contre l'affirmation selon laquelle M. Pagani ne voudrait faire que du logement social, alors qu'il a annoncé sa volonté de respecter la règle 1/3 et 2/3 dans les PLQ. Elle fait aussi remarquer que les 1500 logements votés ces quatre dernières années prévoient des logements sociaux, des loyers libres et des propriétés par étage (PPE). Elle fait remarquer que ces plans ont été votés sur la base d'un travail élaboré par un ancien conseiller d'Etat socialiste avec l'Association des promoteurs-constructeurs. Il n'y a donc aucun mépris à l'égard des milieux de la construction. Elle ne voit pas l'utilité de demander à la Ville de respecter les accords sur le logement. Par contre, elle estime qu'il y aurait plus de pertinence à demander au Conseil d'Etat de les mettre en œuvre. On vérifierait ainsi l'application de la loi pour la construction de logements d'utilité publique. Au sujet de la deuxième invite, elle estime qu'il n'est pas nécessaire de demander à la Ville de «se conformer au ratio négocié», puisque cela figure dans la loi. Par contre, elle fait remarquer que ce ratio représente un socle minimum. Cette notion, qui provient d'un député radical, M. Gabriel Barrillier, figure aussi dans le rapport de M^{me} Michèle Künzler, députée au Grand Conseil, concernant le projet de loi sur la construction de logements d'utilité publique (PL 10008-A), dans lequel on voit qu'il est aussi prévu de construire différents autres types de logements, dont des HM (habitations mixtes) pour la classe moyenne. Il n'y a donc aucun souci à avoir pour la diversité des logements. Selon elle, aucun promoteur-constructeur n'affirmerait que les logements sociaux ne sont pas rentables, puisque, si leurs plans financiers ne tournaient pas, ils n'obtiendraient pas de subventions au logement.

M. Barbey convient que l'une de clés du problème réside dans le respect des accords par toutes les parties, à savoir d'un côté la dynamisation du marché permettant de disposer de logements de différents types, et de l'autre le respect du socle minimal de logements sociaux assurés par l'Etat. Il ignore le nombre de logements autorisés en application de la loi sur les LUP.

Un commissaire rappelle que les zones actuellement constructibles sont les communales d'Ambilly, Drize-Bachet de Pesay et Praille-Acacias-Vernets. Quant aux zones agricoles, elles sont classées sous cette appellation mais elles ne sont pas cultivables. Il constate que les grandes institutions, comme les assurances, qui investissent dans la pierre, n'investissent pas à Genève, compte tenu des conditions peu propices. Les lois genevoises et les coûts, trop importants, empêchent ces investisseurs d'avoir un rendement minimum. Au sujet des surélévations, il estime qu'elles sont excessivement chères. Aucun promoteur n'engagera de l'argent pour des logements sociaux en surélévation. Il s'avère urgent que la Ville et l'Etat s'accordent.

Un commissaire remarque que la majorité du parc immobilier de Genève est détenu par les caisses de pension. C'est une erreur de dire que les investisseurs ne veulent pas construire.

La discussion se poursuit sur la notion du salaire moyen. Une commissaire note que le logement social de la Gérance immobilière municipale (GIM) est accessible à la classe moyenne. Elle demande si un revenu familial de 120 000 francs est un revenu de classe moyenne. Pour M. Barbey, cela dépend de la taille de la famille. Deux salaires mensuels à 4500 francs mensuels (108 000 francs par année), ce n'est pas énorme pour une famille, mais c'est très confortable pour un célibataire. Certains commissaires estiment que la classe moyenne se situe dans une fourchette allant de 120 000 francs à 240 000 francs de revenu brut. Certains, qui se basent sur les annuaires statistiques, estiment le salaire médian à 70 000 francs. Le fait qu'à 120 000 francs, on soit encore dans les critères du logement social montre que la classe moyenne a aussi besoin de logement subventionné. La volonté de construire ou de faire obstacle à la construction n'est pas seulement liée à des raisons idéologiques. Il y a aussi des raisons profondément culturelles. Historiquement, pour certains, densifier la ville, c'est rester «entre nous» et refuser de s'étendre en direction du pays catholique. Rehausser les immeubles à l'époque de l'afflux de réfugiés calvinistes vers Genève était une démonstration de générosité.

Au terme de l'audition de M. Barbey, il est décidé d'auditionner M. Mark Muller, chef du Département cantonal des constructions et des technologies de l'information, l'Association suisse des locataires (ASLOCA), la Fédération genevoise des métiers du bâtiment (FMB) et la Communauté genevoise d'action syndicale (CGAS)

Séance du 5 octobre 2009

Face aux difficultés de pouvoir auditionner M. Mark Muller, chef du Département des constructions et des technologies de l'information, les commissaires décident d'attendre les résultats des élections du 15 novembre 2009.

M^{me} Odette Saez (PDC) ne faisant plus partie de la commission, il est proposé de confier la prise du rapport à un membre de son parti, M^{me} Sandra Golay.

Séance du 12 avril 2010

Audition de M. Mark Müller, conseiller d'Etat chargé du Département des constructions et des technologies de l'information (DCTI)

M. Müller rappelle que, bien que la loi soit ancienne, elle reste d'actualité. Il relève le conflit qui oppose le Conseil d'Etat et la Ville quant à l'interprétation de la loi concernant les PLQ antérieurs à celle-ci. Le Conseil d'Etat pense que la loi est la référence, tandis que la Ville estime que les PLQ antérieurs l'emportent quant aux logements sociaux.

MM. Müller et Pagani ont conclu un accord pour trouver une issue aux conflits stériles qui les opposent. En effet, leur gestion des dossiers sur les PLQ divergent. Ils ont trouvé un compromis sur les dossiers déjà en cours de traitement (au printemps 2009, date de l'adoption de la loi). Par contre, les deux magistrats n'ont pu se mettre d'accord sur une seconde catégorie de dossiers, pas encore traités à l'époque de la loi. Dans ce cas particulier, l'Etat reste sur les accords passés avec les entrepreneurs. Depuis, quelques décisions de construction accordées par le Conseil d'Etat, concernant un périmètre situé dans le quartier de Champel notamment, ont fait l'objet de recours de la part de la Ville.

Les chiffres diffèrent entre l'ancienne et la nouvelle loi. L'ancienne loi prévoyait 2/3 et la loi actuelle prévoit entre 25% à 30%.

Il ne s'agit pas d'un conflit institutionnel, mais plutôt de problèmes ponctuels arbitrés à terme par la justice. Le premier recours a été gagné par le Canton devant la Commission de recours, mais la Ville a posé un second recours. Il s'agit d'un conflit politique circonscrit à quelques dossiers.

Un commissaire remarque que les accords signés ont été entérinés, mais qu'un flou subsiste sur les effets rétroactifs. La Ville est-elle la seule commune à vivre ce genre de conflit? – Sans doute, étant donné que les autres communes possèdent très peu de logements sociaux. Il subsiste un vrai problème concernant la construction de logements sociaux, aucune autre commune que la Ville ne se décide à construire.

Le conseiller d'Etat rétorque que les autres communes fonctionnent selon des minima, tandis que la Ville se base sur des maxima. Il rappelle que les HLM sont souvent des gouffres financiers et que, après un certain temps, ils sortent des barèmes des loyers sociaux. Les 35 millions ne peuvent être investis que si des terrains sont libérés, ce qui n'est pas le cas ces derniers temps. Le projet Praille-Acacias-Vernets va pallier la stagnation actuelle en matière de constructions. Quant aux taux appliqués, le magistrat explique que les proportions s'appliquent par requêtes. Une fondation de droit publique ne peut appliquer ces taux. Deux principes sont rappelés. Le premier stipule qu'une loi postérieure est supérieure à une loi antérieure; le second, que la loi l'emporte sur le PLQ, ce dernier étant un instrument inférieur. Le Conseil d'Etat a été suivi par la commission de recours à ce propos. Le Tribunal administratif doit encore statuer.

Qu'en est-il des nombreuses surélévations qui ont été bloquées? – La loi permet de modifier le gabarit des immeubles en zone 2 et 3. Par contre, pour les immeubles existants, des cartes indicatives devaient montrer les édifices en mesure d'être surélevés. Toutes les cartes sont pratiquement acceptées et la loi est en vigueur. Par contre, la Ville persiste dans ses recours: 100 à 120 logements sont bloqués de par cette posture politique.

Un commissaire réagit sur les 120 logements bloqués. Il s'agit de logements situés en ville de Genève. Il rappelle l'exemple des communaux d'Ambilly (1500 logements) ou de l'aménagement de la Tulette (Cologne) et se demande quels sont les logements et projets bloqués sur l'ensemble du territoire du canton.

M. Muller déplore l'inertie de certaines communes et ajoute qu'il n'y a que la Ville qui fait recours. Peu de communes encouragent le logement, à l'exception de Bernex. Par contre, si ce n'est pas la commune qui fait recours ce seront les voisins. Un commissaire rappelle que le CEVA (liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) va engendrer des projets de logements. Y a-t-il déjà des projets en cours? – Il y a effectivement trois projets de constructions.

Au terme de l'audition, la commission vote à l'unanimité celle de M. Rémy Paganì, conseiller administratif chargé du département des constructions et de l'aménagement.

Séance du 26 avril 2010

Audition de M. Rémy Paganì, maire de la Ville de Genève et conseiller administratif chargé du département des constructions et de l'aménagement

Lorsqu'il est arrivé à la tête du département des constructions et de l'aménagement, M. Paganì a constaté qu'il y avait 650 logements disséminés dans une quinzaine de PLQ, dont la moitié allait être bradée dans la mesure où c'est la loi

sur les plans d'utilisation du sol (PUS) qui s'appliquait désormais. Après prise de renseignements, il s'est avéré que les PLQ répartissent les droits où bâtir. Il s'agit d'un contrat qui lie toutes les parties entre elles. C'est la raison pour laquelle les LUP ne peuvent s'appliquer dans ce cas. Ce sont ces arguments-là qui ont valu dans le différend qui l'oppose à M. Mark Muller. Ce dernier n'a pas été d'accord dans un premier temps puisqu'il estimait que c'était les LUP qui devaient s'appliquer dans tous les cas. Il était difficile pour ce dernier de revenir sur ce choix car il avait fait des promesses à plusieurs promoteurs en ce qui concerne le site de la Florence par exemple.

Il se trouve que depuis quatre ans, il y a environ 80% de logements qui se construisent sur le territoire cantonal en PPE. Ils ne correspondent donc pas aux besoins prépondérants de la population, procurant ainsi un avantage aux promoteurs dans la mesure où ceux-ci contrôlent les PPE sur dix ans en les louant puis en les vendant au prix du marché. Cette manœuvre leur permet de gagner deux à trois fois plus d'argent qu'ils pourraient en attendre s'ils restaient dans la zone de développement. C'est ce qui a incité M. Pagani à faire son possible pour que les PLQ soient respectés. Cela a entraîné des préavis défavorables de la part des promoteurs qui sont venus le voir pour discuter de ce qu'ils estimaient leur revenir de droit. M. Pagani leur a expliqué que, une fois les PLQ signés, ceux-ci valent comme force de loi même si une nouvelle loi a été votée dans l'intervalle. Il a ensuite participé à une réunion avec le Conseil d'Etat qui s'est terminée par un accord. Le Conseil d'Etat a enjoint à M. Muller de faire en sorte que ces PLQ soient respectés.

M. Pagani et M. Muller ont finalement trouvé un compromis consistant à construire 50% de logements sur les PLQ, tout en laissant aux promoteurs une latitude de 43% par rapport au mètre carré. Enfin, pour ne pas devoir payer de dédommagements aux promoteurs auxquels M. Muller avait promis un taux de 20%, celui-ci a refusé de prendre une décision d'autorité. La construction de logements à 20% a donc été autorisée, malgré le fait annoncé du recours de la Ville.

M. Pagani explique qu'un accord a pu se concrétiser avec les promoteurs qui ont été d'accord de se mettre à ce niveau de pourcentage. Il ne reste plus, dans les jours à venir, qu'à finaliser le projet en signant les dernières conventions.

M. Pagani confirme aux commissaires que le désaccord portait bel et bien sur les LUP. Le problème est que les promoteurs, depuis l'adoption des LUP, n'ont jamais construit de logements pérennes. Ils paient concrètement pour s'exonérer. A l'heure actuelle, la majorité des logements abordables pour la population sont construits grâce aux collectivités et aux caisses de pension. Tous les autres logements sont en PPE. La bataille s'est donc faite sur deux niveaux. Il fallait que les LUP appliquent non seulement leurs dispositions, mais encore l'ensemble de ce

qui était inscrit dans les plans localisés de quartier (PLQ), le but étant qu'il y ait au moins 43% de logements pour les PLQ qui sont à 50%. M. Pagani rappelle que, dans les années 1950 à 2000, il y avait 66,3% de logements locatifs et que le reste du pourcentage était en PPE. La tendance a été inversée avec l'augmentation du prix des terrains et l'achat des villas. Les régisseurs qui veulent faire du logement abordable doivent se faire aider des caisses de pension ou des collectivités publiques car, sinon, le prix serait véritablement trop élevé pour une bonne partie de la population.

Il y a donc eu un accord sur tous les PLQ adoptés. En revanche, il n'en a pas été de même en ce qui concerne les projets en gestation. Pour les nouveaux PLQ, on est dans un ratio qui tourne entre 20 et 30%. Une tractation a eu lieu avec l'ASLOCA, qui s'est élevée contre ce pourcentage de 20% et qui a obtenu une modification pour les LUP. On reconnaît désormais un pourcentage de 30%. Dans un cas concret, cela signifie que, pour un promoteur qui posséderait une cinquantaine de logements, il lui reviendrait finalement d'en laisser une quinzaine à la Ville. Comme ce n'est vraiment pas suffisant, la démarche consiste à ce que le promoteur passe de l'argent à la municipalité afin que celle-ci puisse créer des logements sociaux.

Au niveau de la commune il existe un potentiel de 360 logements par année. Pendant ce laps de temps, les promoteurs en construisent environ 150, qui échappent aux LUP et seront par conséquent inévitablement des PPE. Comme M. Muller n'entend pas imposer de compensations (soit financières, soit locatives) dans le même segment, celles-ci seront effectuées dans d'autres secteurs. M. Pagani donne l'exemple de promoteurs qui construisent à Bernex et entendent réaliser leur compensation à Vernier. Il constate que depuis quatre ans tout ce qui s'est construit n'a pas été du locatif abordable, mais bel et bien de la PPE à des prix exorbitants. Malgré la bonne volonté de certains promoteurs de construire du logement, il est évident que c'est un pari risqué que de se lancer dans des opérations incertaines d'un point de vue rentabilité. Le prix du terrain, qui dépasse désormais les 1000 francs, contribue à cette prudence des promoteurs.

Un commissaire constate que la Ville et l'Etat se jettent en somme la pierre. Après l'audition de M. Muller, il avait compris que l'État désirait faire du logement mais que la Ville bloquait tout projet de construction. D'où viennent ces blocages? Existe-il une étude de marché sur le prix du terrain et de la construction? Qu'en est-il de la surélévation des bâtiments évoquée par M. Muller?

En ce qui concerne la densification des quartiers, M. Pagani se réfère au quartier des Pâquis, «le plus dense d'Europe (c'est d'ailleurs l'une des causes de son insécurité)». C'est la raison pour laquelle il a bloqué les constructions de logements à la rue des Garages, tout comme celle de cours de certaines maisons insalubres. Le plan directeur communal qui a été adopté récemment va d'ailleurs dans ce sens-là.

Aujourd'hui, il est possible de construire des logements à 4650 francs par année. Avec un régime de subventions de l'Etat, on peut arriver à descendre ce prix à 3600 francs la pièce par année. Il n'y a pas d'explosion des coûts de la construction. On peut donc encore construire tout en respectant des normes de qualité pour ces logements. En ce qui concerne la surélévation, il s'agit en fait d'un potentiel très faible dans la mesure où les plans qui ont été édictés prennent en compte les questions de voisinage, si ce n'est peut-être les immeubles qui donnent sur la plaine de Plainpalais parce qu'il s'agit d'espaces ouverts.

Un commissaire comprend bien que les PLQ qui ont été traités avant les LUP posent problème. Il demande ce qu'il en est en ce qui concerne les PLQ qui ont été abordés ensuite. Il lui est répondu que, pour ces derniers, le pourcentage est théoriquement de 30%. Quant à la remarque selon laquelle les LUP auraient plus de droit que les PLQ, le magistrat note que personne n'a encore fait valoir cet argument devant le Tribunal administratif. Un avis de droit requis par M. Muller affirme la position inverse.

M. Pagani dit accorder beaucoup d'importance aux sociétés coopératives d'habitations. Néanmoins, il est vrai qu'il existe certaines sociétés sans but lucratif qui se créent, mais dont l'objectif n'est pas clairement défini. C'est pourquoi il est possible que, au bout de quelques années, certaines personnes commencent à se répartir les appartements et à faire de la propriété par étages. Il donne l'exemple de la rue de Lyon, où les appartements d'un immeuble construit en coopérative sont quasiment tous passés en PPE.

Même en prenant en exemple la Ciguë, la CODHA (Coopérative de l'habitat associatif) ou encore un groupe de logements pour femmes en détresse où tout se passe correctement, M. Pagani note que personne ne sait ce qu'il en sera dans quelques années. Il faut vraiment être solide idéologiquement pour affirmer, au bout de 20 ans, que l'appartement dans lequel on vit en tant que coopérateur ne nous appartiendra pas.

Une commissaire relève l'évolution de la coopérative de Sécheron. Il y a, selon elle, non seulement le problème du rendement, mais aussi celui du prix du sol qui compromet la volonté politique première des coopératives.

Quant au différend entre M. Muller et lui-même, M. Pagani confirme qu'il fait partie du passé et que «l'important est d'aller de l'avant».

Au terme de cette audition, le président estime que toutes les explications ont été fournies. Il rappelle que cela fait bientôt deux ans que cette motion est pendante. Le 3 juin 2008, trois auditions avaient été décidées par la commission: celles de l'Association suisse des locataires (ASLOCA), de la Fédération des métiers du bâtiment (FMB) et de la Communauté genevoise d'action syndicale (CGAS). Il constate qu'il n'existe plus de litige entre la Ville et l'Etat et fait voter

l'opportunité de poursuivre les auditions prévues. Les commissaires s'accordent sur l'abandon de ces auditions, qui ne sont plus jugées utiles en l'état.

Ils adhèrent à la proposition de modification d'ordre du jour du président en acceptant, après discussion, de voter la motion M-763.

Discussion et vote

Pour le représentant du Parti démocrate-chrétien, cette motion ne vise qu'à donner une impulsion au Conseil administratif pour construire davantage de logements. C'est pourquoi il la soutiendra.

Le Parti socialiste trouve cette motion vide de sens. Il n'y a pas de grands désaccords entre la Ville et l'Etat, et le blocage concerne une toute petite quantité de logements. Il s'agit surtout d'une question de surdensification de certaines parties de la ville. Voter cette motion consiste pour lui à désavouer la politique du Conseil administratif en matière de logement. Il s'y refusera.

Pour le Parti libéral-radical, cette motion n'est pas dangereuse. Il est vrai qu'il n'y a plus vraiment de blocage à l'heure actuelle, mais cela ne peut être que passager. Cette motion conserve donc toute son utilité, même s'il existe une accalmie entre la Ville et l'Etat. De plus, les améliorations ne concernent que des bâtiments qui ne sont pas en locatif (Musée d'ethnographie par exemple). Il faut voir si les compromis qu'il y a eu de part et d'autres vont perdurer.

La représentante des Verts considère que cette motion n'est pas dangereuse mais qu'elle est complètement inutile. En effet, la Ville défend ses intérêts en faisant en sorte que le ratio des logements abordables et non abordables s'améliore en faveur de la population. Elle constate que, en matière de politique de logement, l'Etat ne respecte pas les accords qui ont été conclus préalablement.

L'Union démocratique du centre estime qu'il n'est jamais mauvais de fixer les choses de manière plus précise. Que l'entente se soit améliorée entre la Ville et l'Etat n'est peut-être que passager. C'est pourquoi elle votera en faveur de la motion.

Un commissaire fait remarquer que les accords ne concernent pas seulement les logements pour particuliers. Les projets de construire des écoquartiers font partie des principaux projets de logement en ville de Genève.

Le groupe A gauche toute! votera contre cette motion.

La motion M-763 est donc acceptée par 7 oui (2 DC, 1 R, 2 L, 2 UDC) contre 5 non (3 Ve, 1 S, 1 AGT).

M. Thomaidès (S) annonce un rapport de minorité.

Séance du lundi 4 octobre 2010

Perte de mémoire: la commission du logement revote le même objet!

La présidente évoque la motion déposée par le parti libéral «le 21 juin 2008» (note du rapporteur: la motion a été déposée le 21 janvier 2008 – première confusion). Elle précise qu'elle a déjà fait l'objet de deux auditions. Il s'agit de celles du conseiller administratif M. Pagani et du conseiller d'Etat M. Muller.

Un commissaire croit se rappeler que ce dossier a déjà été voté. Le sujet n'est visiblement plus d'actualité.

La présidente remarque que, «selon ses notes», la commission doit procéder à un vote (note du rapporteur: la présidente ne s'est apparemment pas référée aux notes ad hoc de la séance du 26 avril 2010 – deuxième confusion).

Un commissaire libéral estime, quant à lui, qu'à l'heure actuelle les principes essentiels qui gouvernent la politique du logement sont réalisés au niveau de l'Etat. La Ville s'est donc mise hors-jeu dans le cadre du développement du logement sur son territoire. Il comprend bien que cette question n'est plus d'actualité mais juge cette situation totalement désespérante. La Ville a pris une mauvaise direction dans sa politique du logement. Il prend donc acte de la non-validité du projet mais persiste néanmoins à soutenir la motion parce que ses principes en demeurent essentiels.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre rejoint son préopinant dans ses propos. Il s'agit d'une affaire de principe et c'est la raison pour laquelle il soutiendra la motion du Parti-libéral.

Le Parti démocrate-chrétien soutient également ladite motion.

Vote

La présidente propose de passer au vote de la motion, qui est refusée par 6 non (1 AGT, 2 S, 3 Ve) contre 6 oui (2 L, 1 R, 2 UDC, 1 DC).

*8 février 2011***B. Rapport de minorité de M^{me} Andrienne Soutter.****Préambule**

Difficile de rédiger un rapport de minorité en remplacement d'un ex-membre de la commission du logement et qui, de plus, depuis lors, a démissionné du Conseil municipal. Difficile alors qu'on n'était pas titulaire de ladite commission ou qu'on était absente lors des auditions. Difficile parce que le rapporteur de majorité a également été remplacé.

La saga de la motion M-763 ou chronologie

La motion M-763 a été renvoyée à la commission du logement par le Conseil municipal lors de sa séance du 17 mars 2008.

Sous la présidence de M. Alexandre Chevalier, la commission a confié la rédaction du rapport à M^{me} Odette Saez. Lors de la séance du 8 juin 2008, la motion a été traitée une première fois par la commission, qui a auditionné M. Alexis Barbey, motionnaire.

Pour la séance de commission du 3 novembre 2008, l'audition de M. Mark Muller, conseiller d'Etat, est annoncée. La séance a probablement été annulée, car il n'existe pas de procès-verbal.

Presque une année plus tard, soit le 5 octobre 2009 (année d'élection du Grand Conseil et du Conseil d'Etat), on apprend le refus de M. Mark Muller de se présenter devant la commission. On change de rapporteur, le rapport est confié à M^{me} Sandra Golay.

Séance suivante, six mois plus tard, le 12 avril 2010, sous la présidence de M. Pierre Rumo, audition de M. Mark Muller, conseiller d'Etat en charge du Département des constructions et des technologies de l'information.

Citations du procès-verbal: «Il (le conseiller d'Etat) relève le conflit qui oppose le Conseil d'Etat et la Ville quant à l'interprétation de la loi concernant les plans localisés de quartier (PLQ) antérieurs à la loi. Le Conseil d'Etat pense que la loi l'emporte, tandis que la Ville pense que les PLQ antérieurs l'emportent quant aux logements sociaux. Ils ont trouvé un compromis sur les dossiers déjà en cours de traitement. Par contre, une seconde catégorie de dossiers, pas encore traités à l'époque de la loi, n'a pas su réunir les deux magistrats autour d'un

accord. Dans ce cas particulier, l'Etat reste sur les accords passés avec les entrepreneurs.» *(Note de la rapporteuse: pour le reste, voir le rapport de majorité.)*

M. Muller précise qu'il s'agit d'un conflit politique circonscrit à quelques dossiers uniquement.

Séance de commission du 26 avril 2010, toujours sous la présidence de M. Rumo: audition de M. Rémy Pagani, maire de la Ville de Genève, chargé du département des constructions et de l'aménagement.

(Note de la rapporteuse: pour la relation de l'audition de M. Pagani, se référer au rapport de majorité.)

Lors de la discussion, un commissaire relève que les explications données par M. Pagani correspondent à ce que M. Muller a dit en commission. Il y a donc eu un accord sur tous les PLQ adoptés. En revanche, il n'en a pas été de même en ce qui concerne les projets en gestation. En fin de séance, le président affirme que, après les auditions de MM. Muller et Pagani, il est clair qu'il n'y a vraiment plus de grandes disputes entre la Ville et l'Etat, comme c'était le cas deux ans auparavant. Entre-temps, des solutions ont été trouvées et il n'y a plus autant de logements bloqués.

M. Thomaidis ajoute que ces deux auditions ont été suffisantes pour se faire une opinion.

Prises de position et vote

Le commissaire démocrate-chrétien estime que cette motion ne mange pas de pain. Il soutient la motion pour donner une impulsion au Conseil administratif en vue de construire plus de logements.

Le commissaire radical trouve que cette motion n'est pas dangereuse. Il n'y a plus vraiment de blocage à l'heure actuelle, mais cela peut être passager, donc cette motion conserve son utilité.

Le membre de l'Union démocratique du centre estime qu'il n'est jamais mauvais de fixer les choses de manière plus précise.

Le commissaire libéral votera en faveur de cette motion, puisqu'elle émane de son parti.

Un commissaire, s'exprimant pour le Parti socialiste, trouve cette motion vide de sens. Il dit qu'il n'y a pas vraiment de grands désaccords et que le blocage concerne une toute petite quantité de logements. Comme l'a expliqué M. Pagani, il s'agit de la question de la surdensification de certaines parties de la ville. Selon

lui, voter cette motion consiste à désavouer la politique du Conseil administratif en matière de logement. Il ne votera donc pas ladite motion.

Les Verts considèrent que cette motion n'est pas dangereuse, mais complètement inutile. En effet, la Ville défend ses intérêts en faisant en sorte que le ratio des logements abordables et non abordables s'améliore en faveur de la population. Ils constatent que, en matière de politique de logement, l'Etat ne respecte pas les accords qui ont été conclus préalablement.

Le représentant d'A gauche toute! votera également contre cette motion.

Au vote, alors que cinq membres de la commission sont excusés et non remplacés, cette motion est acceptée par les démocrates-chrétiens, les radicaux, les libéraux et l'Union démocratique du centre. Elle est refusée par les Verts, le seul socialiste présent et le seul commissaire d'A gauche toute!

Le 4 octobre 2010, la motion M-763 se retrouve à l'ordre du jour de la commission du logement, sous la présidence de M^{me} Sandra Golay, qui est aussi rapporteuse de cet objet. Elle remarque que, selon ses notes, la commission doit procéder à un vote.

M. Thomaidès n'est plus commissaire, la composition de la commission a changé, il y a moins d'absents. Au vote, la motion est refusée: étant donné l'égalité des voix, le non l'emporte. Cette motion M-763 a donc été soumise au vote deux fois: la première fois (26 avril 2010), elle a été acceptée; la deuxième fois (4 octobre de la même année), elle a été refusée.

M. Jean-Philippe Haas (MCG). C'est uniquement pour que ce soit protocolé: nous n'avons jamais siégé avec le Parti libéral ni avec le Parti radical, étant donné que nous n'étions pas là. Comme pour le sujet précédent, nous allons donc nous abstenir, même si nous avons des positions très claires sur cet objet.

M^{me} Florence Kraft-Babel (LR). C'est juste pour souligner que je crois que je suis à peu près la seule encore « survivante » de toute cette éminente liste de proposants... La cause était excellente et certainement elle le reste. Il a été décidé par mon groupe que nous acceptons cet objet... (*Rires.*) Il serait dommage que nous refusions! Je proposerai – je l'annonce comme ça; ça fera l'objet d'une proposition plus formelle à l'avenir – que des objets dont pratiquement plus personne des proposants ne siège encore soient éventuellement traités en priorité, pour que nous puissions évacuer l'ordre du jour et avancer. Je vous remercie.

Le président. Merci de cette proposition, Madame Kraft-Babel; nous l'étudions actuellement à la commission du règlement, et c'est notre vœu le plus cher de procéder ainsi.

Mis aux voix, le renvoi de la motion au Conseil administratif est accepté par 28 oui contre 24 non (6 abstentions).

La motion est ainsi conçue:

MOTION

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de:

- respecter les accords conclus sur le logement;
- se conformer ainsi lors de toutes propositions de construction de logements aux ratios négociés et figurant dans l'article 4A de la loi générale sur les zones de développement (L 1 35).

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

11. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 3 novembre 2010 de M. Mathias Buschbeck, M^{me} Sarah Klopmann, Salika Wenger et M. Grégoire Carasso: «Pourquoi pas un cyclocâble à Genève?» (M-948 A)¹.

Rapport de M^{me} Maria Vittoria Romano.

La motion a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 22 novembre 2011. Sous la présidence M^{me} Brigitte Studer, la commission s'est réunie le 13 mai 2014. Les notes de séance ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que la rapporteuse remercie pour l'excellente qualité de son travail.

¹ «Mémorial 169^e année»: Développée, 2593.

Rappel de la motion

Considérant:

- l'augmentation importante des habitants de la cité qui utilisent ce moyen de transport qu'est le vélo depuis une vingtaine d'années;
- que, si Genève reste propice à ce mode de transport, il n'en demeure pas moins que trois dénivellations importantes restent dissuasives (les plateaux de Champel et de la Bâtie, Saint-Jean) pour que tout un chacun soit placé au même niveau de capacité physique;
- que l'implantation de telles installations constitue une mesure d'accompagnement à la mise en place d'un système de vélos en libre service, en permettant de répondre aux besoins de celles et ceux qui n'utiliseraient cette prestation que pour la descente, à l'instar de ce qui est constaté dans d'autres villes européennes,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à lui présenter une étude sur les potentialités d'installation de systèmes mécaniques d'aide à la montée pour les cyclistes, incluant l'impact environnemental complet, notamment énergétique, de celle-ci;
- à développer un éventuel projet pilote grâce à un partenariat public-privé.

Séance du 13 mai 2014

Audition de M. Guillaume Käser, représentant des motionnaires

M. Käser prend la parole et déclare intervenir à la demande des motionnaires puisque la plupart d'entre eux ne siègent plus au Conseil municipal. Il explique alors qu'il s'agit de proposer un projet d'installation d'un système permettant aux utilisateurs de cycle de remonter des pentes. Il montre alors un exemple norvégien. Il ajoute que c'est une société qui développe des téléphériques qui propose ce système, et il observe que ce dernier pourrait être installé dans des goulets particulièrement raides, lesquels peuvent décourager d'éventuels amateurs de cycle. Il observe encore que le système est éprouvé et demeure très discret puisqu'inséré dans le sol. Il mentionne que le but de cette motion serait donc d'étudier les lieux pouvant accueillir ce système dans le maillage cyclable. Il remarque que Saint-Jean ou les abords du bois de la Bâtie pourraient être des lieux où cette installation ferait sens. Il signale, en outre, que ce dispositif pourrait s'inscrire dans le cadre du projet Vélip', qui va être ressuscité par le Canton.

Le système se déplace au pas. Le prix dépend du contexte, mais il imagine que le coût est un peu plus élevé que les 3000 francs évoqués par un commissaire.

Quant à la question des expériences faites au niveau européen, M. Käser répond que ce système n'existe pas dans toute l'Europe mais il mentionne que, là où il est installé, il fonctionne bien. Il rappelle que l'ascenseur du Seujet, auquel on pourrait se référer, est très utilisé.

Un commissaire déclare que le projet norvégien n'a pas vingt ans mais moins d'une année. Il précise que c'est l'étude qui a vingt ans alors que la réalisation est vieille de cinq mois. La présidente demande si Pro Vélo a étudié cette question; M. Käser répond par l'affirmative.

M. Käser déclare encore que les motionnaires proposent l'audition du magistrat et de Pro Vélo. Le Parti libéral-radical propose de voter dès à présent.

La présidente passe au vote de la possibilité de voter lors de cette séance, ce qui est accepté par 8 oui (2 MCG, 2 UDC, 3 LR, 1 DC) contre 7 non (2 EàG, 2 Ve, 3 S).

La présidente ouvre la discussion.

Le Parti socialiste regrette que la commission refuse d'étudier ce projet. Le Parti démocrate-chrétien observe que ce n'est pas la commission qui va procéder à cette étude mais bien le Conseil administratif.

La présidente passe au vote de la motion M-948, qui est acceptée par 8 oui (2 Ve, 3 S, 1 DC, 2 EàG) contre 7 non (3 LR, 2 MCG, 2 UDC).

Annexe:

- Etude d'opportunité et de faisabilité relative à l'installation d'un remonte-pente vélos

2088

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes



ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTE PENTE VÉLOS

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ

RAPPORT FINAL

INDICE A

ARTELIA VILLE ET TRANSPORTS

Agence de Caen

4 Avenue de Cambridge
14200 – Hérouville Saint Clair

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT
MAÎTRISE D'OUVRAGE DÉLÉGUÉE DREAL HAUTE
NORMANDIE

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

SOMMAIRE

Synthèse et Conclusions	I
I. OBJET DE L'ÉTUDE	I
II. DEROULEMENT DES OPERATIONS	I
III. RESULTATS	I
1. INTRODUCTION	1
1.1. CONTEXTE DE L'ÉTUDE	1
1.2. ÉTAPES DE L'ÉTUDE	1
1.2.1. Tour d'horizon de l'existant	1
1.2.2. Cadre réglementaire	2
1.2.3. Bilan des conditions de réussite d'un remonte pente vélo et applications concrètes	2
1.3. DEMARCHE	2
2. PRESENTATION DU REMONTE PENTE VELO	3
2.1. « TRAMPE », LE SYSTEME DE TRONDHEIM	3
2.1.1. Historique	3
2.1.2. Principe de fonctionnement	3
2.1.3. Données complémentaires	4
2.2. « CYCLOCABLE® »	4
2.3. SYSTEMES ALTERNATIFS	5
2.3.1. Etude déjà réalisée	5
2.3.2. Installations dédiées	6
2.3.3. Les solutions alternatives envisagées	6
2.3.4. Autres solutions envisageables	7
3. SYNTHÈSE DES ENTRETIENS RÉALISÉS	8
3.1. LES POINTS POSITIFS	8
3.1.1. Une image positive	8
3.1.2. Une souplesse technique	9
3.2. LES PROBLÈMES RENCONTRES	10
3.2.1. Le coût	10
3.2.2. Le mauvais calage du projet dans le temps	10
3.2.3. Les aprioris	10
3.3. ACCEPTABILITÉ SOCIALE	11
3.3.1. Une culture du vélo-outil à développer	11
3.3.2. Un choix à justifier	12
3.3.3. Une concertation à mettre en place	12
3.3.4. L'adaptation du contexte réglementaire	12
4. CADRE RÉGLEMENTAIRE	13
4.1. TEXTES EXISTANTS	13
4.2. RÉGLEMENTATION APPLICABLE AU DISPOSITIF EN LUI-MÊME	13
4.3. RÉGLEMENTATION APPLICABLE À LA MISE EN ŒUVRE DU DISPOSITIF DANS UN ESPACE PUBLIC	14
5. BILAN DES CONDITIONS DE RÉUSSITE POUR L'IMPLANTATION D'UN REMONTÉ PENTE VELO	15
5.1. CONDITIONS TECHNIQUES	15

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**

5.1.1.	Choix du site	15
5.1.2.	Choix de la solution technique	15
5.2.	CONDITIONS SOCIALES	16
5.2.1.	Pertinence du projet	16
5.2.2.	Acceptabilité	16
5.3.	CONDITIONS POLITIQUES	16
5.4.	CONDITIONS FINANCIERES	16
5.5.	CONDITIONS REGLEMENTAIRES	17
6.	GRILLES D'ANALYSE DEVELOPPEMENT DURABLE	17
7.	ETUDES DE CAS	22
7.1.	PRESENTATION DU SYSTEME « CYCLO-CABLE »	23
7.1.1.	Caractéristiques techniques	23
7.1.2.	Coûts de fonctionnement et d'entretien	24
7.2.	ETUDE N°1 : DIEPPE	25
7.2.1.	Situation du projet	25
7.2.2.	Contraintes topographiques	26
7.2.3.	Projet	27
7.2.4.	Etude technique du matériel	29
7.2.5.	Estimation du coût des travaux	31
7.3.	ETUDE N°2 : ROUEN	32
7.3.1.	Situation du projet	32
7.3.2.	Contraintes topographiques	33
7.3.3.	Projet	34
7.3.4.	Etude technique du matériel	36
7.3.5.	Estimation du coût des travaux	37
7.4.	ETUDE N°3 : LE HAVRE	38
7.4.1.	Situation du projet	38
7.4.2.	Contraintes topographiques	38
7.4.3.	Projet	39
7.4.4.	Etude technique du matériel	41
7.4.5.	Estimation du coût des travaux	43
7.5.	ETUDE N°4 : EVREUX	45
7.5.1.	Situation du projet	45
7.5.2.	Contraintes topographiques	46
7.5.3.	Projet	47
7.5.4.	Etude technique du matériel	50
7.5.5.	Estimation du coût des travaux	52
8.	CONCLUSION	53
9.	BIBLIOGRAPHIE ET REFERENCES	54
10.	ANNEXE 1 : COMPTE RENDUS D'ENTRETIENS	55
11.	ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE AYANT SERVI DE BASE AUX ENTRETIENS	73
1.	INTRODUCTION	73
1.1.	CONTEXTE DE L'ETUDE	73
1.2.	OBJET DE LA PREMIERE PHASE : TOUR D'HORIZON DE L'EXISTANT	73
2.	QUESTIONNAIRE	74
2.1.	CONNAISSANCE DU PROJET	74
2.2.	LA POLITIQUE DE LA VILLE CONCERNANT LES VELOS	74
2.3.	LE POINT DE VUE FINANCIER	75
2.4.	VOTRE MOTIVATION	75
2.5.	L'AVIS DES GENS	76

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

2.6. PARLONS UN PEU DE VOUS	77
2.7. VOS COMMENTAIRES AUTRES	77
3. ANNEXE 3 : RAPPORT DE DESIGN MANAGEMENT AS DANS LE CADRE DU PROJET EUROPEEN UTOPIA	78
4. ANNEXE 4 : ANALYSE DU RAPPORT ENTRE TOPOGRAPHIE DES VILLES ET PART MODALE DU VELO	101

TABLEAUX

TABL. 1 - RAPPEL SUCCINCT DES HYPOTHESES DETAILLEES DANS L'ETUDE CETE	5
TABL. 2 - GRILLE DE CRITERE « SITE »	18
TABL. 3 - GRILLE DE CRITERES « SYSTÈME »	19
TABL. 4 - GRILLE DE CRITERES « INTEGRATION »	20
TABL. 5 - GRILLE DE CRITERES « APPROPRIATION »	21

FIGURES

FIG. 1. DISPOSITIF DE TRONDHEIM	3
FIG. 2. COUPE DE PRINCIPE SUR LE DISPOSITIF « TRAMPE »	4
FIG. 3. DISPOSITIF CYCLOCABLE® INSTALLE AU SALON DE LA ROCHELLE (SOURCES IMAGES : POMA ET MICHEL AZEMA POUR LE SITE INTERNET FUNIMAG)	5
FIG. 4. FUNICULAIRE DE LA RUE DU TERME A LYON (SOURCE : SITE INTERNET « LA VILLE A VELO »)	5
FIG. 5. LES ESCALATORS ENTRE LA VILLE HAUTE ET LA VILLE BASSE AU HAVRE (SOURCE : WIKIPEDIA)	6
FIG. 6. PISTE DE LUGE 4 SAISONS « ORRIAN EXPRESS » AUX ORRES (04) – SOURCE WWW.HAUTES-ALPES.NET	7
FIG. 7. AVEC UN PEU D'IMAGINATION ET D'EQUILIBRE, « TRAMPE » N'EST PAS SI MONOMODAL QUE ÇA – SOURCES : SITES INTERNET « FUNIMAG » ; « FUNATIQ » ; « DEVICEPEDIA »	11

Synthèse et Conclusions

I. OBJET DE L'ÉTUDE

La présente étude a pour objet de déterminer les conditions de faisabilité générale pour la mise en place d'un remonte pente vélo. Ces critères sont d'ordre technique, financier, réglementaire, social, politique,... tout point pouvant entrer en compte pour le choix de l'installation d'un tel dispositif en faveur du cyclisme.

II. DEROULEMENT DES OPERATIONS

La mission se déroule en 4 phases :

Phase 1 « Tour d'horizon de l'existant » qui doit établir un retour d'expérience des différents projets (en cours ou passés) sur la base d'entretiens avec les personnes concernées

Phase 2 « Réglementation » qui doit inscrire le projet dans le contexte réglementaire français

Phase 3 « Conditions d'installation et de réussite » qui fait le tour des critères à remplir pour installer le dispositif avec succès

Phase 4 « Test de réalisation dans 4 rues de Haute Normandie » qui est une application plus concrète à des sites choisis dans les villes partenaires de l'étude : Rouen, Evreux, Dieppe, Le Havre.

III. RESULTATS

La mission conclut à la faisabilité technique de l'installation du projet, sous couvert de certaines conditions liées essentiellement au site choisi. Les conditions de faisabilité réglementaire ne sont pas encore pleinement déterminées. L'investissement nécessaire pour l'installation du dispositif est un des freins principaux à sa mise en place.

1. INTRODUCTION

1.1. CONTEXTE DE L'ETUDE

En 1993, le premier remonte pente vélo est installé dans la ville de Trondheim. Inventé par Jarle Wanvik, le prototype appelé « Trampe » a fonctionné durant 16 ans, sa longévité étant due à son succès.

En 2000, POMA, société française de remontées mécaniques, achète le brevet, et développe un produit plus performant, vendu par sa filiale SKIRAIL sous le nom de Cyclocable®. Il remplacera prochainement (fin 2012) son prédécesseur Trondheim.

Malgré l'engouement apparent pour ce système, aucun autre remonte pente n'a été installé pour l'instant. La présente étude, lancée par le Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sous maîtrise d'œuvre déléguée de la DREAL Haute Normandie, a pour objectif de comprendre pourquoi ce système ne s'est pas plus développé en étudiant les conditions de faisabilité du remonte pente en France.

Par la suite, l'étude plus concrète de 4 sites potentiels d'installation dans des villes de haute Normandie partenaires (Evreux, Le Havre, Dieppe et Rouen) sera réalisée.

1.2. ETAPES DE L'ETUDE

1.2.1. Tour d'horizon de l'existant

La première phase de l'étude doit constituer un retour d'expérience d'une part sur le système mis en place à Trondheim, à partir des données disponibles sur Internet, et d'interviews des acteurs locaux, d'autre part sur le système technique en lui-même, par interview de POMA (ou de la filiale propriétaire du brevet).

Le tour d'horizon doit aussi permettre de balayer les solutions alternatives possibles.

Enfin, il s'agit de collecter les informations d'autres localités ayant travaillé sur la mise en place d'un tel système sur leur territoire, présentant notamment une synthèse des difficultés rencontrées (puisque aucun projet n'a encore abouti)

Durant cette phase nous avons donc récolté des données sur les projets existants, dispositif mis en place à Trondheim ou études réalisées dans d'autres lieux. Il s'agit, à travers les interviews de différentes personnes ayant travaillé sur un projet de remonte pente vélo, de comprendre le système en lui-même, les enjeux, les conditions de réussite et/ou d'échec de la mise en place du système.

Les personnes ciblées sont des techniciens en charge des vélos dans les Villes, les membres de services de l'état qui ont travaillé sur la question, les associations de cyclisme.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTÉ PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

Les entretiens réalisés, et la bibliographie récoltée, permettent aussi de recueillir des avis d'usagers du système « Trampe » et même (mais de manière plus restreinte) du système « Cyclocable® » puisqu'un prototype a été mis en place pour des salons par SKIRAIL.

1.2.2. Cadre réglementaire

La seconde phase consiste à éclaircir le cadre réglementaire applicable au dispositif de remonté pente, à travers la lecture des Codes et textes législatifs existants d'une part, via des rencontres avec les services compétents de l'État d'autre part.

1.2.3. Bilan des conditions de réussite d'un remonte pente vélo et applications concrètes

En dernier lieu, nous proposons une synthèse des conditions générales de réussite d'un projet d'implantation d'un remonte pente à vélo. Elle s'accompagne de grilles multicritères qui doivent accompagner les décideurs dans leurs choix lors de l'élaboration d'un tel projet.

Enfin, une fois la faisabilité du projet établie dans le cadre général, l'étude présente des exemples concrets d'insertion du remonte pente vélo dans des rues, choisis dans 4 villes de Haute Normandie partenaires de l'étude (Le Havre, Evreux, Dieppe, Rouen)

1.3. DEMARCHE

La recherche de données s'est faite sur la base des données fournies par le Maître d'Ouvrage, et via Internet.

La plupart du temps, les interlocuteurs ont été contactés d'abord par courrier électronique pour une présentation du contexte de l'étude, puis, lorsque leurs coordonnées étaient connues, contactées par téléphone.

Dans le cadre de la partie réglementaire de l'étude, des rendez-vous ont été pris pour rencontrer les personnes en charge de la question chez les services de l'État.

Le travail sur les cas concrets a été mené de concert avec les Villes et/ou Agglomérations concernées. Il a fait l'objet d'une démarche classique en matière de maîtrise d'œuvre, avec réunions de travail, de présentation, visite sur site, etc.

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTE PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

2. PRESENTATION DU REMONTE PENTE VELO

2.1. « TRAMPE », LE SYSTEME DE TRONDHEIM

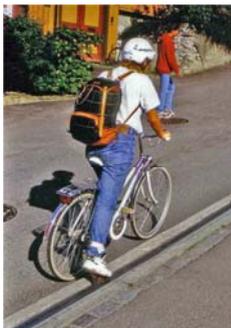
2.1.1. Historique

Le dispositif « Trampe » est imaginé par Jarle Wanvick, en 1992, et trouve écho auprès de la municipalité de Trondheim qui décide d'installer un prototype dès 1993.

L'engouement n'est pas immédiat car le système inauguré en grande pompe nécessite de nombreuses améliorations et la première impression laissée à la population est plutôt négative. Mais une fois les adaptations réalisées, et dès 1995, les utilisateurs deviennent nombreux, et on recense 4500 « abonnés » en 2000.

Le prototype, fort de son succès, restera donc en place jusqu'en 2009, date à laquelle il est choisi de le démonter pour le remplacer par son successeur, le « Cyclocable® », développé par SKIRAIL, filiale de l'entreprise française POMA qui a racheté le brevet. Le nouveau dispositif sera en place fin juin 2012.

2.1.2. Principe de fonctionnement



Le système « Trampe » est constitué d'un câble souterrain qui entraîne un repose pied affleurant le long d'une bordure de trottoir. Long de 130 m, il permet de franchir des pentes jusqu'à 20%.

Le cycliste qui souhaite emprunter place son pied droit sur le cale pied tout en restant sur la selle du vélo, le pied gauche étant maintenu sur la pédale. Le poids du corps est concentré sur la jambe droite.

Une fois installé, le système est déclenché par insertion d'une carte électronique dans la borne de départ. Le cale pied est amené progressivement à la vitesse de 7 km/h.

Le pied droit n'étant pas fixé sur le cale pied, l'utilisateur peut quitter le remonte pente à tout moment.

Fig. 1. Dispositif de Trondheim

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**
 Étude d'opportunité et de faisabilité
 INDICE A



Fig. 2. Coupe de principe sur le dispositif « Trampe »

2.1.3. Données complémentaires

(Ces données sont essentiellement issues de l'enquête réalisée en 2000 dans le cadre du projet UTOPIA, cf annexe 2)

Le système était ouvert entre 7h et 22h tous les jours, même en hiver (le câble chauffant permettant le maintien du dispositif en fonctionnement)

La carte électronique d'accès au système, distribuée gratuitement les 4 premières années, a ensuite été vendue 12 €/an.

La plupart des utilisateurs a un permis de conduire, et souhaiterait le développement du système dans la ville. Il est jugé innovant, attractif, esthétique. Bizarrement, l'aspect gain de temps et vitesse sont cités en dernier dans les critères d'évaluation du système par les usagers.

2.2. « CYCLOCABLE® »

Le « Cyclocable® » est la version améliorée proposée par SKIRAIL, filiale de POMA.

Le système reprend des principes employés depuis longtemps à la fois au niveau des télésièges, et plus généralement des transports par câble (funiculaire), et au niveau des convoyeurs industriels. Le cycliste est pris en charge par un chariot guidé (comme un convoyeur), relié par un câble aux autres chariots (comme pour un transport par câble). La boucle est ainsi tractée par une motorisation située au point de départ du trajet.

Pour permettre la mise en vitesse du cycliste et éviter un à-coup au moment de sa prise en charge par le cyclocable®, un système de lancement est prévu en gare aval, qui pousse le cycliste à l'arrêt pour l'amener progressivement à la vitesse de l'élément de traction.

Par rapport à un convoyeur classique, l'avantage est évidemment économique puisque l'élément de liaison entre deux chariots (le câble) coûte très peu cher par rapport à un élément mécanique (maillon de chaîne par exemple), économie à la fois à l'investissement, à la maintenance et au coût d'exploitation (frottements, donc consommation, réduits).

La principale nouveauté par rapport au système utilisé à Trondheim est l'aspect rétractable de la pédale de traction, qui disparaît sous la chaussée, à l'intérieur du caniveau contenant tout le système dès que le cycliste cesse son appui, que ce soit à l'arrivée, ou en cours de route en cas de lâcher prématuré, volontaire ou non. Ainsi, aucun élément du système, mobile ou non, ne

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**
 Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

dépasse de la chaussée en dehors des zones de départ et d'arrivée et de la position du cycliste tracté.

Le système n'a de limite que l'habileté du cycliste et sa force physique ; il semble que la pente limite pour l'utilisation du système se situe entre 15 et 20%.



Fig. 3. Dispositif Cyclocable® installé au salon de La Rochelle (sources images : POMA et Michel Azema pour le site internet Funimag)

Pour l'instant, il n'existe pas d'installations en service du Cyclocable®, et le prototype construit par SKIRAIL dans le cadre du salon de La Rochelle n'est plus installé.

2.3. SYSTEMES ALTERNATIFS

2.3.1. Etude déjà réalisée

Le rapport d'étude produit par le CETE Normandie Centre et l'INRETS en avril 2008 fait un état assez exhaustif des solutions alternatives permettant d'aider au franchissement des pentes lorsque l'on choisit le vélo comme mode de locomotion en site urbain. En dehors de la création d'un système propre comme le cyclocable®, le rapport mentionne les solutions suivantes :

Tabl. 1 - Rappel succinct des hypothèses détaillées dans l'étude CETE

Solution envisagée	Avantages principaux	Inconvénients principaux
Vélo électrique, personnel ou en libre service	Non lié à un site	Investissement personnel Limite d'efficacité pour les pentes autour de 10%
Vélo embarqué dans les TC	Pas d'investissement particulier (sauf si vélo pliable) Non lié à un site	Lié au passage des TC Embarquement pas toujours possible (réglementation, place)
Combinaison Vélo non embarqué + TC	Pas d'investissement particulier Non lié à un site	Lié au passage des TC Ruptures de charge multiples

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**

Nous ne paraphaserons pas ici ce document mais allons plutôt amener des éléments et pistes de réflexion complémentaires.

2.3.2. Installations dédiées

Par analogie avec ce qui est constaté en montagne pour les VTT, dont la pratique devient de plus en plus courante en été, il convient de citer aussi les remontées mécaniques à véhicules fermés (télécabines et téléphériques) dont la taille des véhicules standards permet un transport aisé des vélos. Si bien sûr la construction d'une installation dédiée n'est pas envisageable, le choix de ce mode de transport urbain, dont il est de plus en plus question pour des franchissements et des parcours en pente, permettrait de traiter en même temps les problématiques cyclistes, piétonnes, PMR...

Nous avons recherché si d'autres types d'installations dédiées pouvaient être envisagés, permettant d'aider les cyclistes à franchir des pentes : nous n'en avons pas trouvé d'existant.

Sur un principe similaire au cyclocable®, et pour s'affranchir de l'interface avec les réseaux enterrés, il pourrait être imaginé que la traction soit faite à l'aide d'un système hors sol, comme par exemple une main courante motorisée de type escalator, à laquelle le cycliste s'accrocherait avec la main.

Ce système aurait toutefois l'inconvénient de créer un obstacle dans l'espace public, empêchant toute traversée de la piste, et de limiter encore la pente, l'adhérence possible entre la main et la main courante étant plus faible que l'appui du pied sur la « pédale » du cyclocable® (par analogie aux téléskis à corde : 10 à 15% de pente serait un maximum).

2.3.3. Les solutions alternatives envisagées



Parmi les options étudiées ou retenues par les Villes interrogées pour permettre aux cyclistes de franchir les pentes, on trouve :

- La mise en place d'ascenseurs couplés avec une passerelle ou un tunnel. Cette solution pose cependant un problème d'intégration dans l'environnement urbain et d'entretien (les ascenseurs publics étant souvent sujets au vandalisme)
- La combinaison avec les transports en commun (vélo embarqué), notamment avec les tramways et les funiculaires. Cette solution pourrait aussi s'appliquer à tout mode de transport par câble, qu'il s'agisse de téléphérique ou de cabines au sol, mais ce mode de transport est assez peu usité en France. On note que la solution utilisée aux Etats-Unis d'accrocher les vélos à l'avant du bus n'est pas possible en France d'un point de vue réglementaire (mise en danger accrue des piétons en cas de collision)

Fig. 4. Funiculaire de la rue du Terme à Lyon
 (source : site internet « La ville à vélo »)

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

- L'utilisation d'escalators couverts. Cette solution aussi pose des problèmes d'intégration dans le tissu urbain. On trouve une trace historique de ce système au Havre, qui ne peut cependant pas être remis aux normes sans investissements démesurés du fait de sa classification comme Monument historique en 1984.A

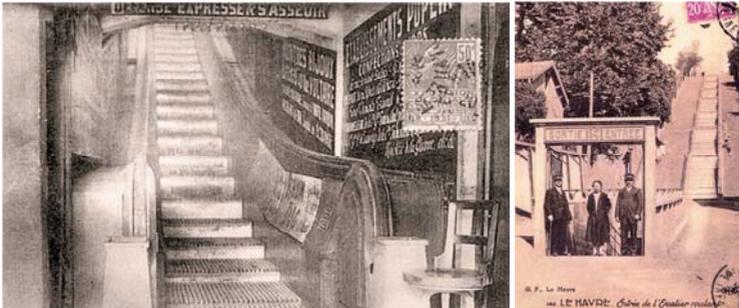


Fig. 5. Les escalators entre la Ville Haute et la Ville Basse au Havre (source : Wikipedia)

- La mise à disposition de vélos électriques dans le cadre d'un programme de vélos en location de la Ville, ou le subventionnement pour l'achat d'un vélo électrique personnel.
- Plus anecdotique, certaines villes offrent du crédit temps aux utilisateurs des vélos en libre service qui ramènent leur véhicule dans les stations en hauteur (stations cibles en sommet de réseau). L'intérêt principal semble cependant l'optimisation de l'exploitation du système de location, permettant d'avoir moins de vélos à remonter dans les stations hautes par voiture.

Dans les trois premiers cas, l'ouverture du système de transport à un public élargi (piétons, vélos, PMR) est un critère majeur de choix. La protection de l'usager vis-à-vis des intempéries est aussi citée comme un point positif.

Concernant le funiculaire, il semble que l'historique de la ville joue un rôle primordial dans le choix de les utiliser pour remonter des vélos en utilisant des infrastructures préexistantes.

2.3.4. Autres solutions envisageables

Une autre solution pourrait être l'installation d'un tapis roulant, du type de ceux que l'on voit dans certaines stations de ski ou parfois dans les centres commerciaux, aéroports, etc. Le principal intérêt de ces systèmes est qu'ils peuvent prendre en charge d'autres usagers que des cyclistes.

Leur principal inconvénient est la coupure totale de l'espace public (protections nécessaires car le système crée un obstacle permanent), une emprise importante au sol, et un entretien assez lourd.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTÉ PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

3. SYNTHÈSE DES ENTRETIENS RÉALISÉS

La restitution des entretiens réalisés est faite en annexe 1 du présent document.

Les échanges retranscrits ont été réalisés auprès des personnes suivantes :

- M Thomas JOUANOT, du CERTU
- M Hervé CHAPON, des services techniques de la Ville de Québec (Canada)
- M Didier BALAVOINE, du service commercial de la société POMA (constructeur du Cyclocable®)
- M Jean Claude POREAU, du CETE Centre Normandie
- M Keroum SLIMANI, du service voirie de la Communauté Urbaine du Grand Lyon
- M Bernard WILLMER, des services techniques de la Ville de Genève (Suisse)
- M Frédéric DEPOORTERE, manager vélo à Bruxelles Mobilité, Région de Bruxelles Capitale (Belgique)
- M Gérard MARGUET, des services techniques de la Ville du Havre
- M Claude SOULAS, de l'INRETS
- M Jarle WANVIK, PDG de Design Management SA, développeur du concept (Norvège)
- Mme Geneviève LAFERRERE, Association « La Ville à Vélo » de Lyon, Présidente de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUBicy)
- M Thierry QUENNEHEN, élu référent « vélo » à Evreux
- M François BAERTSCHI, maire de la Commune de Lancy (Suisse)

Ont été aussi contactées les associations suivantes :

- Le Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC, Mme FREGNAUX)
- Animation Insertion et Culture Vélo (AICV)
- Mieux se Déplacer à Bicyclette (MBD)
- Vélorution

Ainsi que des organismes regroupant des professionnels de la mobilité :

- Le Groupement des Autorités responsables des Transports
- Le Pôle de compétitivité MOV'EO (Mme Frédérique CHABBERT)

Ces derniers organismes et associations n'ont soit pas répondu, soit indiqué qu'ils n'avaient pas travaillé sur la question, bien que celle-ci leur paraisse intéressante.

La synthèse présentée ci-après tente de regrouper par thème les idées qui ont émergées au cours de ces entretiens.

3.1. LES POINTS POSITIFS

3.1.1. Une image positive

Pour la grande majorité des personnes interrogées, le dispositif possède une image positive : il intéresse et éveille la curiosité chez les gens.

Il correspond aux thèmes de développement durable et de transports alternatifs à la voiture particulière qui sont des sujets porteurs de nos jours. De plus, il s'agit d'un système innovant, bien que combinant des choses connues ou « qui parlent » séparément (le remonte pente étant associé à la pratique du ski).

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

Pour les gens qui ne se sont pas déjà directement penchés sur le sujet et ne connaissent donc pas le dispositif, les premières réactions sont souvent enthousiastes car cette association d'idées leur permet de se représenter immédiatement la fonction sinon l'objet.

Le nom renvoyant aux installations de remontées mécaniques, les gens pressentent que le remonte pente vélo est un mécanisme de haute technicité. Annoncer la mise en place d'un tel dispositif donne une visibilité forte des investissements réalisés par la collectivité en faveur du développement du vélo.

Il possède donc une vraie force de « publicité », une image pleine de sens. Les études sont d'ailleurs en général lancées suite à une demande d'une personne politique porteuse du projet, et reste plus souvent citée publiquement pendant les campagnes électorales.

Cet aspect « publicité » pourrait être aussi utilisé à l'échelle de la Ville, comme attraction touristique, pour peu que le cyclisme y soit développé. C'est le cas de Trondheim, dont le « Trampe » est devenu un point de passage obligé pour les visiteurs.

3.1.2. Une souplesse technique

L'implantation du cyclocable® demande peu d'espace, du même ordre qu'une bande cyclable unidirectionnelle. Le système souterrain nécessite une profondeur disponible de l'ordre de 60cm, ce qui est aussi assez faible en comparaison avec la profondeur réglementaire pour les réseaux concédés usuels.

Bien que peu contraignant, les études ont soulevés des problèmes techniques, spécifiques aux lieux d'implantation. Dans chacun des cas, une solution technique a été trouvée.

À Québec, le tracé empruntait un itinéraire courbe, ce qui ne posait pas de problème pour la mise en place du dispositif. Le froid intense qui règne en hiver (températures moyennes négatives entre Novembre et Avril), et la nécessité de déneigement fréquent (plus de 5m de neige cumulés chaque année. Le déneigement se fait à base de sel et d'éléments abrasifs (graviers, sable)) ont été pris en compte dans l'étude de mise en place du remonte-pente vélo. La solution retenue était le démontage du système en période hivernale (car peu d'utilisateurs potentiels).

À Trondheim, la solution à ce même problème de froid était la mise en place d'un câble chauffant permettant le fonctionnement du système à l'année.

Souvent, les villes choisissent de dévier les réseaux en parallèle de la mise en place du remonte-pente vélo, notamment dans le cas de concomitance sur une longueur importante, afin de permettre l'entretien du réseau.

Dans le cas de Bruxelles, le tracé du remonte pente passait au dessus de salles souterraines situées à 40 cm de profondeur. SKIRAIL a proposé une version plus « aplatie » de son système afin de passer outre cette contrainte. Cependant, le surcoût engendré par cette adaptation et par le fait que de nombreux réseaux étaient à dévier a entraîné l'abandon du projet.

On voit donc que d'un point de vue strictement technique, les problèmes rencontrés ont trouvé une solution. Ce sont donc des obstacles d'un autre ordre qui ont, en dehors du cas de Trondheim, mené à l'arrêt des études.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTÉ PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

3.2. LES PROBLEMES RENCONTRES

3.2.1. Le coût

Les problèmes qui ont arrêté la mise en place du dispositif sont d'abord d'ordre financier. Toutes les collectivités contactées qui ont envisagé puis abandonné l'idée du remonte-pente vélo citent l'argument du coût comme une des raisons voire LA raison de cet abandon.

Le dispositif est en lui-même coûteux (les estimations faites dans le cadre des faisabilités de la présente étude amène à un prix moyen d'environ 3 000 €/ml hors opérations de VRD). De plus, les projets entraînaient des adaptations liées au site qui ont surenchéri l'aménagement.

En effet, les services ayant mené les études ont en général fait le choix de contourner les problèmes techniques : quand l'insertion a été étudiée, le remonte-pente vélo a été placé sur une piste cyclable (site propre, au moins en théorie), en évitant toutes les intersections (si possible, même les entrées charretières), et en déviant les réseaux longeant le tracé. Cette volonté de réduire les risques semble avoir entraîné parfois des surcoûts importants à l'origine de l'arrêt du projet.

À la croisée entre aménagement de voirie et transport, le dispositif peine à trouver une place dans les lignes budgétaires. Le portage financier n'est pas clairement identifié entre l'Autorité Organisatrice des Transports et la Ville ou la collectivité en charge des voiries. Pourtant cet élément à une importance forte, car l'investissement nécessaire au remonte-pente vélo peut paraître démesuré face au budget annuel des aménagements cyclables et tout à fait raisonnable au regard d'une opération d'aménagement urbain.

L'AOT (Agglomération, Syndicat ou Régie des Transports,...) et la collectivité (Ville ou Agglomération,...) n'ayant pas non plus forcément la même politique de développement des vélos, il arrive que le portage politique de l'une se heurte à la réticence financière de l'autre, ce qui crée des situations de blocage.

Dans tous les cas, le portage politique n'a pas réussi à vaincre les questions financières, et un projet sans appui politique est systématiquement abandonné.

3.2.2. Le mauvais calage du projet dans le temps

Le projet peut souffrir d'une mauvaise programmation dans le temps.

Ainsi, le remonte-pente vélo sera vu par la population comme un gadget coûteux et inutile s'il n'est pas placé dans le cadre d'un réseau cyclable existant et bien fait (maillage important, itinéraires performants). Il s'agit d'un « plus » qui peut améliorer l'ensemble du schéma cyclable une fois que les urgences ont été traitées : la création et la sécurisation des aménagements classiques doivent être réalisées pour ensuite permettre un accès au remonte-pente vélo dans le cadre d'un cheminement logique, continu et protégé.

Le cas de Québec met en exergue un autre cas de « mauvais calage » dans le temps : un scandale venait d'éclater dans la ville de Montréal, la population découvrant que le système de location de vélo était subventionné par la Ville alors qu'il devait être rentable. À ce moment-là, la municipalité qui devait se prononcer sur la mise en place du remonte-pente vélo avec un surcoût, a préféré arrêter l'étude en l'état.

3.2.3. Les aprioris

Le manque de concertation et d'information peut nuire à l'acceptation sociale du projet : ainsi, de prime abord, les gens imaginent que le remonte-pente vélo est très cher et plutôt dangereux.

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTE PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

L'expérience de Trondheim montre la nécessité de faire une période de « marche à blanc » et de tests avant l'ouverture à la population, car le moindre incident survenant à la mise en service peut faire fuir durablement les usagers.

Il faut noter aussi que l'aspect uni-usage du dispositif est un argument opposé à sa mise en place, notamment en regard des investissements à réaliser pour les mises en accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite.



Fig. 6. Avec un peu d'imagination et d'équilibre, « Trampe » n'est pas si monomodal que ça – sources : sites internet « funimag »; « funatiq » ; « devicepedia »

3.3. ACCEPTABILITE SOCIALE

3.3.1. Une culture du vélo-outil à développer

Contrairement à ce qu'on pourrait penser, le dénivelé n'est pas souvent cité par les gens, qu'ils soient cyclistes ou non, comme une contrainte majeure à la pratique du vélo.

Les freins principaux sont l'insécurité ressentie face à la densité du trafic routier, le manque d'aménagement ou le non respect de ces aménagements, le risque de vol du vélo, la météo...

Il semble en fait que la pratique du vélo n'est pas directement impactée par la topographie de la ville (voir en annexe 3 une analyse rapide sur le sujet) ni par le climat, même si les villes sans dénivelée sont plus susceptibles d'accueillir des part modales vélo records.

Il semble plutôt qu'il s'agisse d'une culture liée à un politique forte en matière de développement durable. La comparaison avec la part « modes alternatifs » montre cependant qu'une faible part modale vélo est parfois compensée par une forte part de la marche à pied (comme en Espagne) ou des transports en commun (comme à Paris)

La France reste, en dehors de certaines villes de grande taille, un pays où la culture de la voiture est forte : le véhicule personnel reste un indicateur de la richesse personnelle, un symbole de la liberté de déplacement. Le vélo quant à lui reste un loisir (touristique ou sportif) avant tout, son côté « outil de déplacements quotidiens » étant souvent vu comme une contrainte avant tout.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTE PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

3.3.2. Un choix à justifier

Toutes les personnes interviewées soulignent la nécessité d'intégrer la remonte-pente vélo dans un schéma cyclable cohérent. Il ne peut s'agir d'un élément isolé d'aide performante pour les cyclistes au milieu d'un schéma cyclable général insuffisant ou inexistant.

Il faut de plus, pour qu'il soit plus facilement accepté par la population, que le dispositif apporte un réel avantage par rapport à toutes les solutions plus simples (perçes comme moins chères ou moins contraignantes ou moins discriminantes).

Le travail sur le plan de circulation est primordial et peut suffire à régler une partie de franchissement des dénivelées. Ainsi, à Lyon, le choix a été fait de privilégier des rues qui permettent d'allonger le trajet tout en restant suffisamment directes pour que l'itinéraire soit lisible, ce qui permet d'adoucir significativement la pente. Dans ce genre de cas, le dispositif des contre sens cyclables offre une souplesse d'aménagement dans la recherche d'un itinéraire optimal dans un réseau viaire existant.

3.3.3. Une concertation à mettre en place

On voit que la communication sur le projet est importante à deux titres : pour combattre les préjugés et pour s'assurer l'adhésion du public.

Pour combattre les aprioris sur le dispositif, la meilleure communication est la mise à disposition temporaire de manière gratuite du remonte pente vélo, afin que chacun puisse essayer et juger par lui-même.

Cependant, un travail amont peut porter ses fruits :

- trouver un nom permettant de dissocier l'image du remonte pente vélo de celle du téléski,
- montrer la cohérence de l'implantation du système dans le cadre du schéma de déplacements doux (insertion logique dans le maillage cyclable, desserte de nouveaux quartiers et connexion des pôles d'attraction, liaison avec les autres modes de transport en commun)
- ouvrir les gens à la culture vélo, en expliquant les bénéfices de la pratique du vélo, en démontrant que les solutions d'aide de franchissement des pentes permettent d'ouvrir cette pratique à de plus nombreux usagers...
- lorsqu'elles existent sur un territoire, les associations pour la promotion du vélo, et notamment les écoles du vélo, ont un rôle pédagogique important à jouer.

L'adhésion du public sera meilleure s'il ne reste aucune place au doute quant à la pertinence du projet. L'information devra porter sur les raisons du choix du remonte pente vélo plutôt qu'une autre solution technique, en regard notamment de la politique générale de la Ville en matière de déplacement et de ses budgets, des populations à desservir, de l'adaptabilité de l'offre existante...

3.3.4. L'adaptation du contexte réglementaire

La plupart du temps, les villes qui ont travaillé sur la remonte pente vélo ont choisi d'éviter au maximum les éventuels problèmes réglementaires, en l'absence de textes clairement identifiés pouvant s'appliquer au projet.

Globalement, les études menées par les services techniques étaient prudentes afin de ne pas risquer d'engager la responsabilité des décideurs. Les élus se présentent comme plus volontaristes (même s'ils regrettent eux aussi le manque de volonté politique général), quitte à utiliser la possibilité de déroger à la réglementation actuelle dans le cadre d'une situation innovante.

4. CADRE REGLEMENTAIRE

4.1. TEXTES EXISTANTS

Les Codes consultés (Code de la Route, Code des Transports, Code de la Voirie routière, Code général des collectivités) ne prennent pas du tout en compte un mode de transport tel que le remonte pente vélo. Il sort des définitions habituelles en tant que transport car le passager reste actif (pour se maintenir sur le cale-pied et guider son vélo) et est identifié comme cycliste ; en tant que remonte-pente car il est placé en milieu urbain (contrairement aux éléments placés en montagne qui sont régis par le Code du Tourisme), et au niveau du sol en site propre non intégral (conflits possibles avec les autres usagers, contrairement aux téléphériques par exemple).

Les services de la Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (DGITM) et de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR) ont été contactées afin d'avoir leur interprétation des textes.

Une réunion devrait être réalisée dans les semaines qui viennent pour mener ce débat.

On relève cependant les deux éléments suivants :

- La nécessité de séparer les piétons et les cyclistes (Code de la Route)
- Le fait que le transport doit être non discriminant (Code des transports)

4.2. REGLEMENTATION APPLICABLE AU DISPOSITIF EN LUI-MEME

Le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG) a été consulté quant à la réglementation applicable au système en lui-même.

Pour le STRMTG, le Cyclocable® de SKIRAIL relève de manière claire du transport public de personnes, transport guidé par câble, dans un cadre urbain. Il est donc régi par le décret du 9 mai 2003 dit décret « SPTG » (Sécurité Transports Publics Guidés), qui :

- Définit ce qui est un TPG, et ce qu'est une modification substantielle
- Instaure la nécessité d'une évaluation de la sécurité de la conception, de la réalisation ou de l'exploitation des TPG, lors de leur construction, puis tous les 10 ans, et à l'occasion d'une modification substantielle
- Indique que l'évaluation doit être réalisée par des experts Agréés par le Ministère des Transports.
- Définit les modalités d'agrément des experts
- Définit les dossiers qui doivent être élaborés avant, puis après les travaux de construction ou de modification d'un TPG, et précise la procédure de leur dépôt et de leur instruction, y compris ceux relatifs à l'exploitation et à la maintenance.

L'arrêté du 23 mai 2003 relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transports publics guidés urbains précise :

- le contenu des dossiers que l'autorité organisatrice des transports adresse au préfet pour obtenir les avis et autorisations administratives préalables aux travaux de réalisation ou modification substantielle des systèmes de transports guidés, à leur mise en service ou à la poursuite de leur exploitation

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTÉ PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

- le contenu des rapports de sécurité des experts et organismes qualifiés, agréés, chargés d'évaluer la sécurité des systèmes.

D'autres textes (guide STRMTG) explicitent certains points de l'arrêté du 23 mai 2003, et encadrent les missions des EOQA.

La directive, et les normes européennes associées sont classiques quant à leur rôle de définir les exigences de sécurité pour les composants mis sur le marché, et déclarés CE. (le Cyclocable® est en cours d'homologation CE)

4.3. REGLEMENTATION APPLICABLE A LA MISE EN ŒUVRE DU DISPOSITIF DANS UN ESPACE PUBLIC

La mise en place du système dans l'espace public pose quant à lui un certain nombre de problèmes concernant le rapport aux autres usagers :

- D'un point de vue statut de l'espace nécessaire à la circulation des vélos empruntant le remonte pente : Est-ce un aménagement à part, ou doit-il être nécessairement installé en lien avec une bande ou piste cyclable, dans une zone de circulation apaisée, dans une aire piétonne? L'installation ex-nihilo impose t'il la création de facto d'une piste cyclable?
- D'un point de vue cinétique : le cycliste devenant un objet "non arrêtable", quels régimes de priorité à accorder aux carrefours? Est-il même possible d'imaginer ce concept dans les carrefours?
- Concernant les gares de départ: la zone de départ étant une zone où le cycliste doit s'arrêter, cet arrêt peut-il se faire sur la chaussée (qu'elle soit BC, PC, Z30 ou consorts) ou ce dispositif doit il avoir son départ dans une aire piétonne?

Bien qu'ayant été contactés de multiples fois entre les mois de Mai et d'Octobre 2012, sur les conditions d'inscription du remonte pente vélo dans les dispositions du code de la route, les services de la DGITM et de la DSCR n'ont pas souhaité nous répondre sur les réglementations applicables à l'insertion du projet dans le cadre urbain.

Concernant la mise en place de ce dispositif, on peut penser que l'Autorité Organisatrice des Transports a compétence exclusive puisqu'il s'agit d'un transport public (Code des transports).

L'occupation de la voie publique est par contre régie par le service compétent pour la police de voirie (Mairie, Communautés, CG) (Code de la voirie routière)

5. BILAN DES CONDITIONS DE REUSSITE POUR L'IMPLANTATION D'UN REMONTE PENTE VELO

Le présent chapitre essaie de synthétiser les conditions de réussite pour l'implantation d'un remonte pente vélo en France, selon ce qui est ressorti des investigations menées lors de l'étude.

5.1. CONDITIONS TECHNIQUES

5.1.1. Choix du site

Le site doit être pertinent :

- Il trouve sa place dans un schéma cyclable existant (liaison avec les aménagements cyclables existants), dont il renforce le maillage
- Il relie des pôles d'attraction, désenclave des quartiers denses dont la population est susceptible d'utiliser un vélo
- Il présente une pente forte qui empêche l'utilisation traditionnelle du vélo mais qui constitue un raccourci évident entre deux zones plus facilement cyclables

Le site doit être compatible avec un aménagement linéaire de transport de personnes :

- Il faut éviter les zones trop contraintes techniquement (présence de nombreux réseaux, intersections avec des voies importantes, nombreux seuils, girations,...) afin de ne pas générer de surcoûts prohibitifs
- Le site ne doit pas pâtir de l'insertion du projet (espace remarquable d'un point de vue naturel ou patrimonial)

5.1.2. Choix de la solution technique

Le remonte pente vélo n'est pas la seule solution technique de franchissement, il convient donc d'étayer la réflexion quant à ce choix sur la base des éléments suivants :

- Il n'y a pas de programme existant dans la ville pouvant avoir un rôle similaire (location ou subventionnement de vélos électriques dans le cas de pente franchissables par ces derniers, présence de TC acceptant l'embarquement d'un vélo ou en relation directe avec des points de location ou stationnement sécurisé pour les vélos)
- Les solutions techniques alternatives représentent un investissement trop important ou ne permettent pas d'impliquer plus de financeurs.
- La population visée (en nombre et en typologie d'utilisateurs) correspond aux capacités d'un remonte pente vélo, et il offre des bonnes conditions de confort
- L'impact visuel ou sonore de la solution technique doit être pris en compte
- Le remonte pente vélo est suffisamment adaptable pour s'intégrer aux contraintes du site

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTÉ PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

5.2. CONDITIONS SOCIALES

5.2.1. Pertinence du projet

La pertinence du projet ne doit pas être mise en doute par la population. Si les critères techniques mentionnés plus haut sont remplis, cette pertinence est déjà en grande partie justifiée.

5.2.2. Acceptabilité

Pour qu'il soit acceptable, le projet doit répondre aux critères supplémentaires suivants :

- Il doit si possible répondre aux attentes exprimées des usagers et des associations
- Il doit faire l'objet d'une communication pédagogique et d'une concertation auprès des populations concernées.
- Il doit s'inscrire de manière compréhensible et accessible (tarification) au réseau de Transports en Commun existant
- L'aménagement doit être soigné et être particulièrement vigilant sur la mise en sécurité des usagers. Le niveau de service doit être bon (entretien)
- Sa mise en perspective dans une planification plus large des investissements et aménagements en faveur des modes doux lui donne une plus grande lisibilité et une vraie pertinence (il ne s'agit pas d'un coup de publicité d'un élu)

5.3. CONDITIONS POLITIQUES

Le portage politique est essentiel. Si les élus référents ne sont pas moteurs, le projet ne pourra pas aboutir, car la concertation et la communication passera par eux.

En contre partie, l'élu pourra jouer sur l'image positive du système (innovant et développement durable) pour communiquer sur les actions de sa collectivité.

5.4. CONDITIONS FINANCIERES

Le coût d'installation du système est important : autour de 3000 €/ml. Ce prix sera peut être amené à diminuer si le produit se développe

De toute évidence, il faut que le projet ne soit pas démesuré par rapport aux budgets que la Collectivité consacre aux déplacements en général et aux aménagements cyclables en général.

Trouver plusieurs « lignes » de budget (voirie /déplacements / développement durable...) permet à la fois de minimiser l'impact du projet sur le budget global de ces différents postes, mais aussi de multiplier les financeurs potentiels (Ville, Communauté de Communes ou d'Agglomération, AOT, Département, etc.)

Inclure le projet dans une programmation de travaux plus large (création de ZAC, rénovation d'un quartier...) permet aussi de fiabiliser le financement en mutualisant les dépenses.

5.5. CONDITIONS REGLEMENTAIRES

Le système de remonte pente vélo lui – même dépend du décret TPG. Concernant la liaison avec les aménagements publics et l'insertion urbaine du projet (sécurité routière, accessibilité, etc.), les services de l'Etat en charge de la sécurité routière n'ont pas donné de réponse.

6. GRILLES D'ANALYSE DEVELOPPEMENT DURABLE

Les grilles présentées ci après ont plusieurs rôles et s'adressent à tous les acteurs du projet. Elles peuvent ainsi servir de pense-bête aux techniciens pour vérifier que tous les critères ont été pris en compte. Elles peuvent servir aux élus pour valider l'option technique à retenir.

Elles sont enfin un moyen pour tous de comparer différentes solutions sur les différents thèmes du développement durable ou de faire une évaluation du projet qui servira de base à la concertation sur le sujet.

Les critères proposés peuvent être complétés par d'autres qui paraîtront pertinents aux acteurs impliqués dans le projet, tout comme certains pourront être écartés de la liste s'ils ne sont pas utilisables.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTE PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

Tabl. 2 - Grille de critère « site »

CHOIX D'UN SITE			
Thème	Catégorie	Indice	Principe d'évaluation (exemples, base de réflexion)
SOCIAL	Lien social	Relie des pôles d'attraction (habitat/equipements publics, commerces)	Nombre de pôles concernés
		Participe au désenclavement d'un quartier	Nombre de liaisons existantes
		Permet l'insertion du vélo sur un itinéraire donné	O/N
		Population desservie (densité)	Habitants/emplois sur un périmètre proche
	Attractivité	Potentiel touristique du dispositif	Attrait du système pour une population extérieure en relation avec les éléments de site relié? O/N
	Amplitude de fonctionnement saisonnière et journalière	Identification des périodes d'utilisation en fonction des usagers (semaines scolaires pour étudiants, été pour tourisme....)	
ENVIRONNEMENT	Justification	Diminution des nuisances voitures : report espéré	Nombre d'usagers visé
		Impact sur le milieu	Modification du site en fonction de son état de départ (naturel, imperméabilisé, présence d'éléments remarquables)
DEPLACEMENTS	Justification	Gain de temps pour les usagers	Estimation du temps de parcours / actuel
	Connectivité	Connexion avec le réseau cyclable existant	O/N
		Connexion avec les autres modes de TC	O/N + nombre de TC autres connectés
INSERTION URBAINE	Choix du site	Présence d'intersections (piétonnes, voitures)	Nombre d'intersections
		Dénivelée et pente à franchir	% de pente
		Longueur du dispositif/ temps de parcours	ml du parcours + temps
		Tracé en plan	Présence de virage (s) / giration à prendre en compte
		Prise en compte des réseaux	Nombre de réseaux croisés / à dévier
			Complexité générale du site
ECONOMIQUE	Programmation	Intégration dans une opération + vaste (mutualisation)	O/N
		Coût	Surcoûts liés à la complexité du site

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**
 Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

Tabl. 3 - Grille de critères « Système »

CHOIX D'UN SYSTEME AU REGARD DU SITE			
Thème	Catégorie	Indice	Principe d'évaluation (exemples, base de réflexion)
SOCIAL	Attractivité	Confort d'utilisation	Réduction des nuisances par rapport à un trajet sans RPV (effort à fournir, temps gagné, rupture de charge...)
		Population concernée par le dispositif (susceptible d'utiliser le système)	Composition population alentour : étudiants / jeunes actifs / personnes âgées... Notation en fonction de la probabilité d'usage
	Amplitude horaire	Durée d'ouverture du dispositif en relation avec les horaires probables d'utilisation (adaptabilité)	
	Potentiel touristique du dispositif	Potentiel de capitalisation autour de l'image du RPV	
ENVIRONNEMENT	Intégration	Impact visuel dans le paysage	Adaptabilité du système en fonction de l'insertion souhaitée dans le paysage
		Nuisances sonores	Proximité d'habitations
DEPLACEMENTS	Justification	Pertinence du choix par rapport à l'offre existante, aux contraintes, aux autres possibilités de réponses	Le RPV est il la seule solution, les autres offres ne peuvent elles pas être adaptées?
		Capacité du dispositif (cyclistes/heure)	Nombre de cyclistes/heure prévus dans le dimensionnement de la machine
INSERTION URBAINE	Justification	Adaptabilité à un site complexe	O/N, éléments de variabilité
		Dénivelée et pente à franchir	% de pente (Pour RPV : Pente comprise entre 10 et 20%)
ECONOMIQUE	Coût	Coût du système (3000 €/ml)	Comparaison coûts / budgets collectivité pour aménagements
		Cohérence de l'investissement avec les budgets	
	Programmation	Montage financier et opérationnel	Implication possible de financeurs diversifiés, intégration possible au système de transports global (TC, vélo en libre service, etc)

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
 Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

Tabl. 4 - Grille de critères « intégration »

INTEGRATION DU SYSTEME DANS LE SITE			
Thème	Catégorie	Indice	Principe d'évaluation (exemples, base de réflexion)
ENVIRONNEMENT	Intégration dans le paysage	Impact visuel	Travail sur l'insertion des émergences
		Intégration dans les aménagements	Réflexion globale d'insertion
		Impact sur le milieu	Surfaces impactées par les travaux, modifiées à terme
	Impact environnemental	Imperméabilisation des sols induite par la mise en œuvre	m ² imperméabilisés pour la mise en place du système
		Préservation des espaces verts existants	m ² d'espaces verts détruits
		Durabilité de l'aménagement	Durée de vie espérée
		Durabilité des matériaux	Empreinte carbone des matériaux
DEPLACEMENTS	Sécurité	Sécurisation des aménagements (séparation vélo/autres modes, lisibilité des usages et espaces)	
		Gestion des intersections (traversées piétonnes, entrées charretières, carrefours)	Prise en compte de toutes les intersections?
		Sécurisation des gares de départ / d'arrivée	Espace suffisant / dispositifs de protection, etc
INSERTION URBAINE		Qualité des aménagements	Aménagements mini ou requalification forte?
ECONOMIQUE	Coût	Coût de l'ensemble	y/c études et travaux de l'aménagement lié au RPV
	Programmation	Montage financier et opérationnel	Implication de financeurs diversifiés par intégration dans des programmes d'aménagements globaux

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**
 Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

Tabl. 5 - Grille de critères « appropriation »

APPROPRIATION DU PROJET (PAR LES SERVICES, ELUS, POPULATION)			
Thème	Catégorie	Indice	Principe d'évaluation (exemples, base de réflexion)
SOCIAL	Attractivité	Coût d'accès au dispositif	Prix d'un trajet / abonnement
		Niveau de service	Mise en place de dispositifs de gestion/propreté - entretien...
	Concertation	Communication faite sur le dispositif	Nombre / type d'action
		Concertation avec les riverains, les associations...	Réunions publiques / ateliers de travail / nombre de participants
		Formation des usagers	Mise en place de séances d'apprentissage, utilisation pédagogique du système
	Acceptabilité du projet	Crédibilité du choix réalisé (preuve de la pertinence)	Travail d'interrogation du projet / solidité / argumentation
		Portage politique (implication des élus)	Nombre d'élus participant au projet / discours
		Aspect exemplaire du projet / image de marque	
ECONOMIQUE	Programmation	Intégration dans un programme de développement cycliste (planification)	O/N

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

7. ETUDES DE CAS

Dans le cadre de la présente mission, quatre cas pratiques ont été étudiés sur les quatre villes suivantes :

- Dieppe
- Rouen
- Le Havre
- Evreux.

Le système « cyclo-câble » est celui qui a été retenu pour l'ensemble des cas pratiques.

Pour chacune de ces villes, nous avons procédé de la manière suivante :

- Choix de plusieurs sites par ville potentiellement intéressants en partenariat avec les représentants des communes via la grille multicritères « choix du site »
- Visites de terrain afin de choisir un site par ville
- Faisabilité technique
- Estimation sommaire.

Les sites suivants ont été retenus :

- **Dieppe : la liaison rue du Faubourg – Boulevard de la Mer, via le château.**

Cette liaison permet de franchir rapidement un dénivelé important entre les hauteurs de la ville et le centre-ville, en empruntant la voie « chemin de la citadelle » puis une voie piétonne.

- **Rouen : avenue de la Porte des Champs**

Cette avenue fait la liaison entre la rue St Vivien et le Boulevard de l'Yser. Sur les 200 derniers mètres cette avenue présente un dénivelé important (8% moyen) pouvant décourager l'usage du vélo.

- **Le Havre : Chemin de Caucriauville**

Ce chemin existant permet de relier une gare ferroviaire et une piste cyclable en provenance de la ville jusqu'à un plateau résidentiel. Le dénivelé très important (entre 6% et 20%) ne permet pas un usage aisé en vélo.

- **Evreux : rue Duguay-Trouin**

Cette rue permet de relier l'accès au centre-ville à un quartier plus résidentiel, comptant aussi des services publics et des commerces en partie haute de la ville. Le dénivelé important (7% à 15%) présente un obstacle à l'usage du vélo au quotidien.

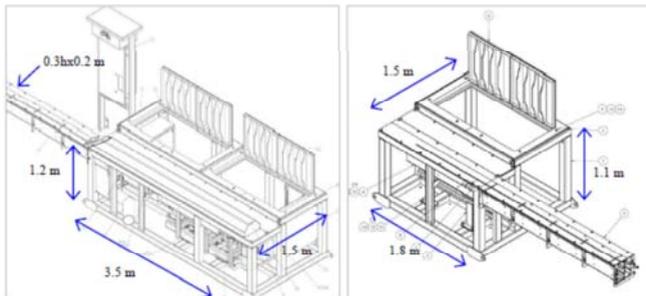
7.1. PRESENTATION DU SYSTEME « CYCLO-CABLE »

7.1.1. Caractéristiques techniques

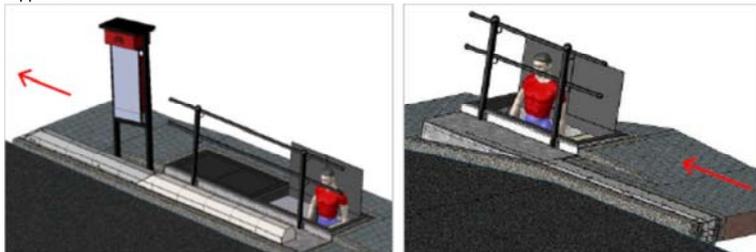
Le cyclo-câble proposé par Skirail est notifié « CE » par un organisme certifié, avec les domaines d'utilisation suivants :

- 1 cycliste par chariot d'entraînement
- Vitesse maximale = 1.5m/s
- Pente maximale = 35%
- Pente maximale à l'embarquement = 25%
- Rayon de courbure de la ligne = > à 168m

Encombresments :



Pour permettre un accès aisé à la mécanique pour la maintenance, les gares sont équipées de trappe d'accès.



La motorisation peut être installée en gare aval ou amont, selon la configuration du site (espace, réseaux, etc.) et la disponibilité de l'alimentation électrique.

A noter qu'il est préférable d'avoir une pente douce au niveau du débarquement.

7.1.2. Coûts de fonctionnement et d'entretien

Il est à souligner que nous ne possédons aucun retour d'expérience à l'heure actuelle. Les coûts proposés ici sont donc estimés par nos soins.

Hypothèses de calcul :

- cout électricité = 0.1€ht /kWh
- cout horaire technicien = 50€ht
- 1 journée d'exploitation = 8h de fonctionnement du cyclo-câble
- 330 jours exploités par an

Consommation électrique :

- puissance nominale moteur = 15kW
- puissance moyenne en exploitation = 7.5kW
- **cout annuel = 7.5kW * 8h *0.1€ * 330j = 1 980€ht**
-
-

Entretien et maintenance :

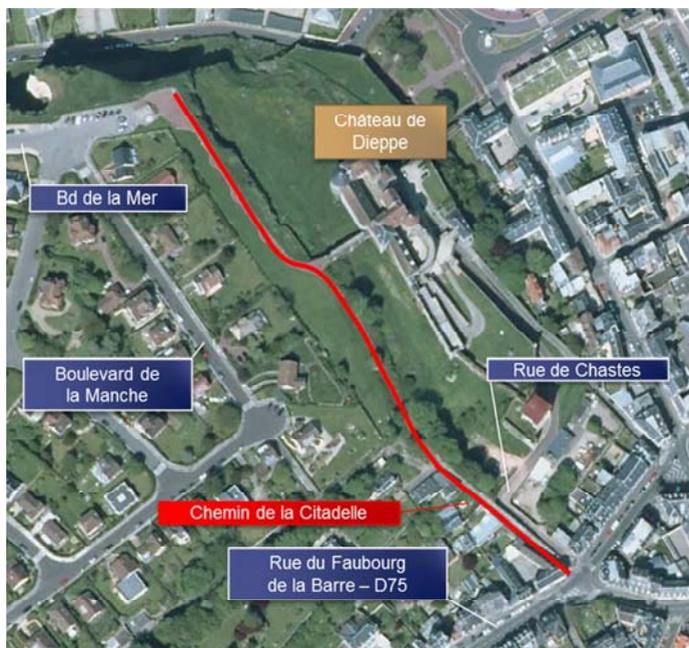
- contrat d'entretien & maintenance avec une société de service type ascenseur (contrôle et démarrage du cyclo-câble le matin, maintenance hebdomadaire, mensuelle et annuelle) = **16 500€ht /an**
- consommables & pièces détachées (usure normale hors situation accidentelle) = **1% par an du cout d'achat du cyclo-câble** soit 7 890€ht /an pour le tracé « Le have 4'' » à titre d'exemple

Nota : les frais administratifs (assurance, frais de gestion, billetterie etc.) ne sont pas inclus.

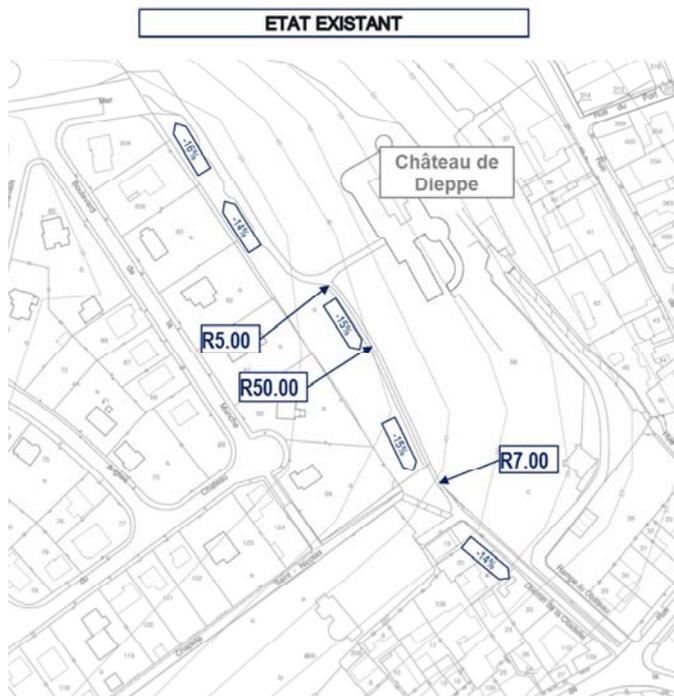
7.2. ETUDE N°1 : DIEPPE

7.2.1. Situation du projet

Le tracé retenu permet de relier la rue du Faubourg de la Barre au Boulevard de la Mer en passant devant le château de Dieppe.



7.2.2. Contraintes topographiques



R = rayon de courbure



Le site présente un fort dénivelé de 14% à 15% et des rayons de courbures ne permettant pas la mise en œuvre d'un unique cyclo-câble sur la longueur totale du tracé.

7.2.3. Projet

Pour des raisons techniques cette liaison est décomposée en 3 « tronçons » :

- 1 = cyclo-câble 1
- 2 = cyclo-câble 2
- 3 = chemin piétonnier existant



Sur la première partie, le cyclo-câble sera installé sur le trottoir, en conservant la voirie circulée dans son état actuel.

Sur la seconde partie, le cyclo-câble est à intégrer le long du cheminement piéton, côté talus. Cela permet de conserver le cheminement existant dans sa configuration actuelle et donc de minimiser les coûts de travaux.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
 Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

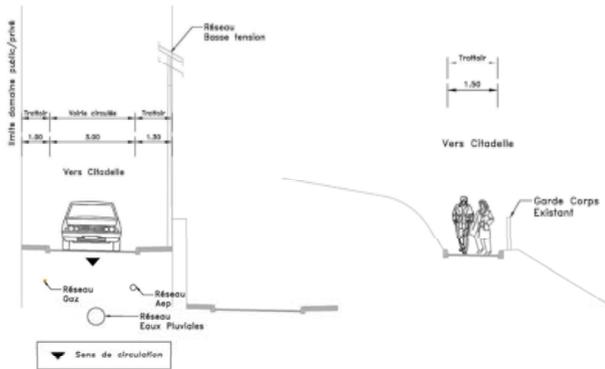
MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**

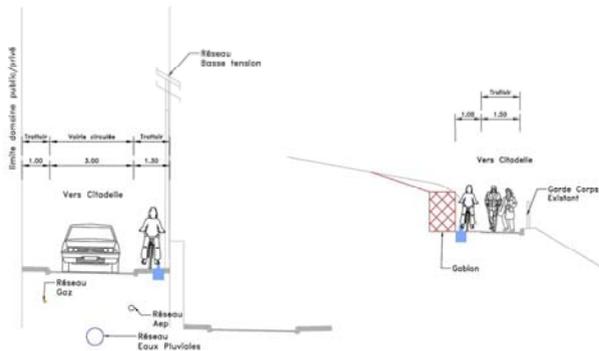
Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

COUPE DE L'EXISTANT



COUPE DU PROJET



7.2.4. Etude technique du matériel

Cyclo-câble 1 :

Son départ se situe au croisement de la rue du Faubourg de la Barre et du chemin de la Citadelle, en bord de route, à une altitude de 18m facilement accessible à vélo depuis le centre-ville et le bord de mer.

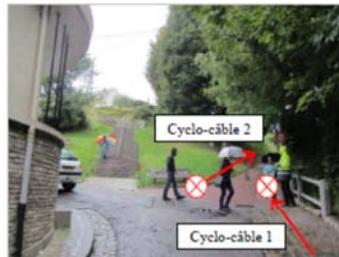
Un aménagement de la chaussée et du trottoir existants sont à prévoir pour intégrer la gare de départ.

Au vu de l'exigüité au départ, il nous paraît difficile de positionner la gare standard motrice proposée par Skirail. On pourrait alors imaginer de positionner le moteur en gare amont pour réduire la dimension de la gare.

Dans les deux cas, si la largeur de la route est conservée, il faudra démolir une partie du muret sur quelques mètres.



La longueur de la ligne est estimée à 92m, en ligne droite avec une pente constante de 14% : il n'y a aucune contrainte technique pour l'installation du système mécanique. La largeur du trottoir (1.2m) est suffisante pour intégrer la structure de ligne. Une partie des pavés sera enlevée pour installer le matériel de ligne. Le traitement des eaux de surface sera à réaliser après installation.



La gare amont se situe juste au-dessus du virage à gauche en montant du chemin de la Citadelle, dans une zone piétonne à l'altitude 28m.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTE PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

Moyennant des aménagements simples, la gare amont peut être installée à proximité de la barrière permettant de servir la gare de départ du cyclo-câble 2.

L'alimentation électrique de l'installation peut se faire facilement en gare aval et/ou amont.

Profil en long (Google Earth):



Cyclo-câble 2 :

La gare aval se situe à quelques mètres de la gare amont du cyclo-câble 1, permettant une continuité de la liaison.



La longueur de la ligne est estimée à 104m, composée d'une partie en ligne et d'une autre en virage avec un rayon de courbure de 168m (= rayon minimum acceptable pour ce type d'installation).

La pente est de 15% environ en ligne et se radoucit à proximité de la gare amont : il n'y a aucune contrainte technique pour l'installation du système mécanique. La partie gauche en montant du talus devra être « taillée » pour installer la structure de ligne et conserver le cheminement piéton existant.

La gare amont se situe en face de l'intersection du chemin existant et celui d'accès au château, à l'altitude 41m. La configuration de la zone permet une bonne intégration de la gare.

Profil en long (Google Earth):



SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
 Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

2123

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**
 Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

7.2.5. Estimation du coût des travaux

Le coût des travaux présenté ici ne tient pas compte des alimentations électriques nécessaires au fonctionnement du cyclo-câble.

Le coût global d'aménagement est estimé à **753 900 € HT**, décomposés comme suit :

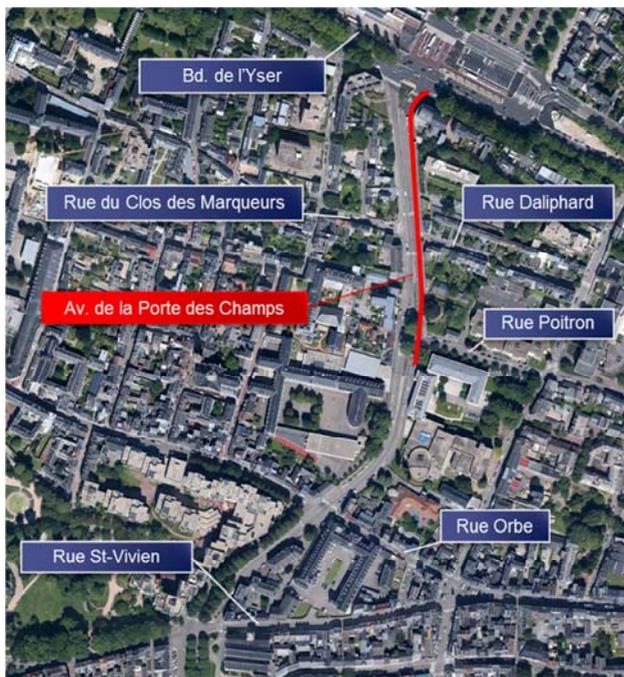
				Dieppe 1
Linéaire de Remonte Pente-Vélos				92 ml
Postes d'Aménagement	U	PU	Quantité	Montant
Dépose de trottoir en pavé existant	m ²	30 €	138	4 140 €
Dépose de bordures en granit existantes	ml	20 €	92	1 840 €
Dépose de caniveaux existants	ml	30 €	92	2 760 €
Démolition de mur existant	ml	500 €	5	2 500 €
Nouvelle grille EP et raccordement au réseau existant	U	800 €	1	800 €
Réfection définitive de trottoirs en pavés	m ²	30 €	138	4 140 €
Repose de bordures existantes	ml	30 €	92	2 760 €
Repose de caniveaux existants	ml	30 €	92	2 760 €
Fourniture et pose de mur de soutènement	ml	350 €	5	1 750 €
Fourniture et pose de garde-corps	ml	500 €	5	2 500 €
Signalisation horizontale (marquage STOP)	U	50 €	1	50 €
Génie Civil pour mise en oeuvre du cyclo-câble	ml	100 €	92	9 200 €
Fourniture et montage du cyclo-câble	ml	3 250 €	92	299 000 €
Sous - Total HT				334 200 €
Divers et imprévus 15% - Hors Matériel				5 300 €
Total HT				339 500 €

				Dieppe 2
Linéaire de Remonte Pente-Vélos				104 ml
Postes d'Aménagement	U	PU	Quantité	Montant
Sciage du revêtement existant	ml	5 €	104	520 €
Démolition de trottoir existant	m ²	20 €	130	2 600 €
Démolition de bordures béton existantes	ml	10 €	104	1 040 €
Dépose et repose de mobilier existant	U	1 000 €	3	3 000 €
Nouvelle grille EP et raccordement au réseau existant	U	800 €	1	800 €
Réfection définitive de trottoirs en enrobé rouge	m ²	60 €	130	7 800 €
Fourniture et pose de nouvelles bordures béton	ml	30 €	104	3 120 €
Fourniture et pose de gabions de soutènement y compris talutage	m ³	400 €	104	41 600 €
Génie Civil pour mise en œuvre du cyclo-câble	ml	100 €	104	10 400 €
Fourniture et montage du cyclo-câble	ml	3 200 €	104	332 800 €
Sous - Total HT				403 700 €
Divers et imprévus 15% - Hors Matériel				10 700 €
Total HT				414 400 €

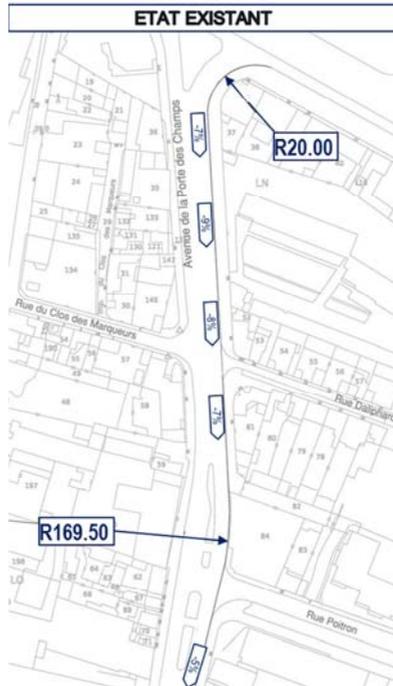
7.3. ETUDE N°2 : ROUEN

7.3.1. Situation du projet

Le tracé, sur l'avenue de la Porte des Champs permet de relier en partie supérieure la rue Saint-Vivien au boulevard de l'Yser.



7.3.2. Contraintes topographiques



R = rayon de courbure



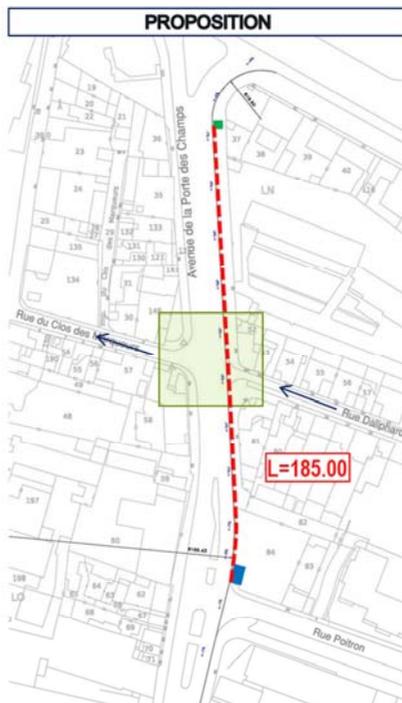
Le site présente un dénivelé moyen de 8% sur la section droite. Au niveau du croisement avec la rue Poitron, la pente est moins élevée (5%) et le rayon de courbure est assez limité en regard du minimum (168 m) acceptable pour la mise en œuvre du cyclo-câble. Considérant ces contraintes limitées, cumulées avec la problématique d'un carrefour routier, la gare de départ se situera donc après ce croisement.

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

7.3.3. Projet



Sur l'ensemble du linéaire, le cyclo-câble sera installé sur le trottoir, en conservant la voirie circulée dans son état actuel. Le cycliste cheminera le long de la bordure de trottoir, sur la voirie.

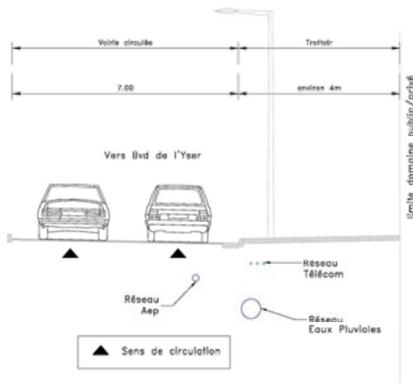
Le carrefour avec la rue Daliphard, à sens unique, sera géré :

- En dénivelé par la mise en œuvre d'un plateau surélevé
- En sécurité en asservissant les feux du carrefour au démarrage du cyclo-câble : lorsque celui-ci se met en route, les feux passent au rouge sur la rue Daliphard. Il est à noter que ce fonctionnement serait à remettre en cause en cas d'utilisation fréquente.

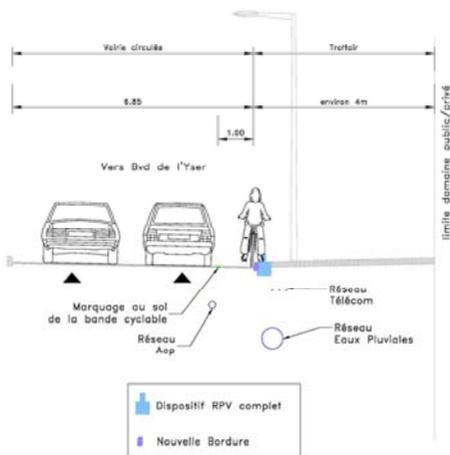
MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTE PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

COUPE DE L'EXISTANT



COUPE DU PROJET



MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**
 Étude d'opportunité et de faisabilité
 INDICE A

7.3.4. Etude technique du matériel

La gare de départ se situe juste au-dessus du croisement de l'avenue de la Porte des Champs et de la rue Poitron, à droite en montant, à l'altitude 29m.

Cette zone est libre de toute habitation ou construction. Un positionnement en amont du passage clouté permettra de se sortir du flux piéton du croisement



La longueur de la ligne est estimée à 185m, en ligne droite avec une pente variée de 7 à 9% : il n'y a aucune contrainte technique pour l'installation du système mécanique.

Les structures de ligne seront positionnées à fleur du trottoir, sur la route avec un marquage au sol pour séparer de la voie de circulation.

A mi-parcours, la ligne du cyclo-câble croise la rue Daliphard. D'un point de vue technique, pas de contrainte particulière, les véhicules peuvent rouler sur les voies.

Par contre, le flux d'utilisateurs du cyclo-câble reste à gérer vis-à-vis du croisement et des feux tricolores.

La gare amont se situe à quelques dizaines de mètres du sommet de l'avenue, à l'altitude 42m. Elle est positionnée sur le trottoir, un aménagement est donc à prévoir, pas forcément évident.

Pour éviter de gérer le flux de véhicules du garage, il paraît judicieux de positionner cette gare juste en dessous



Profil en long (Google Earth) :



SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
 Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

2129

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**
 Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

7.3.5. Estimation du coût des travaux

Le coût des travaux présenté ici ne tient pas compte des alimentations électriques nécessaires au fonctionnement du cyclo-câble et l'asservissement des feux au cyclo-câble.

Le coût global d'aménagement est estimé à **703 900 € HT**, décomposés comme suit :

Postes d'Aménagement	U	PU	Quantité	Montant
Linéaire de Remonte Pente-Vélos			Rouen 185 ml	
Sciage du revêtement existant	ml	5 €	370	1 850 €
Démolition de trottoir existant	m²	20 €	185	3 700 €
Démolition de chaussée existante	m²	10 €	185	1 850 €
Dépose de bordures granit existantes	ml	20 €	185	3 700 €
Dépose de caniveaux granit existants	ml	30 €	185	5 550 €
Dépose et repose de mobilier existant	U	100 €	10	1 000 €
Dévoisement de réseaux EP existants	ml	1 000 €	20	20 000 €
Nouvelle grille EP et raccordement au réseau existant	U	1 000 €	2	2 000 €
Réfection définitive de trottoirs en asphalte rouge	m²	85 €	185	15 725 €
Réfection définitive de chaussées lourdes	m²	60 €	185	11 100 €
Création de Plateau surélevé	m²	60 €	550	33 000 €
Repose de bordures existantes	ml	20 €	185	3 700 €
Repose de caniveaux existants	ml	20 €	185	3 700 €
Marquage bande cyclable	ml	20 €	185	3 700 €
Réfection de la signalisation horizontale (passages piétons)	U	100 €	3	300 €
Génie Civil pour mise en oeuvre du cyclo-câble	ml	100 €	185	18 500 €
Fourniture et montage du cyclo-câble	ml	3 000 €	185	555 000 €
Sous - Total HT				684 400 €
Divers et imprévus 15% - Hors Matériel				19 500 €
Total HT				703 900 €

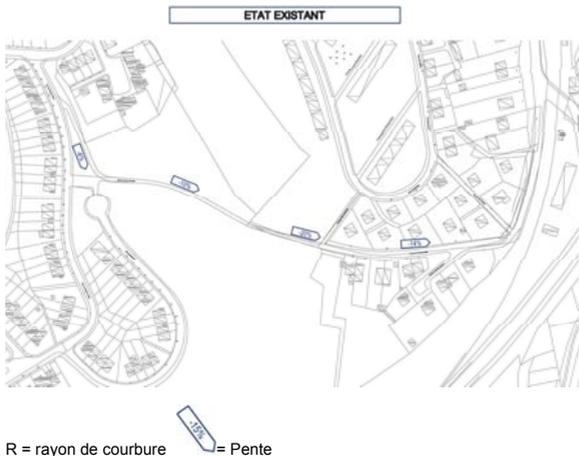
7.4. ETUDE N°3 : LE HAVRE

7.4.1. Situation du projet

Le tracé permet de relier une gare ferroviaire et une piste cyclable en provenance de la ville jusqu'à un plateau avec des résidences.



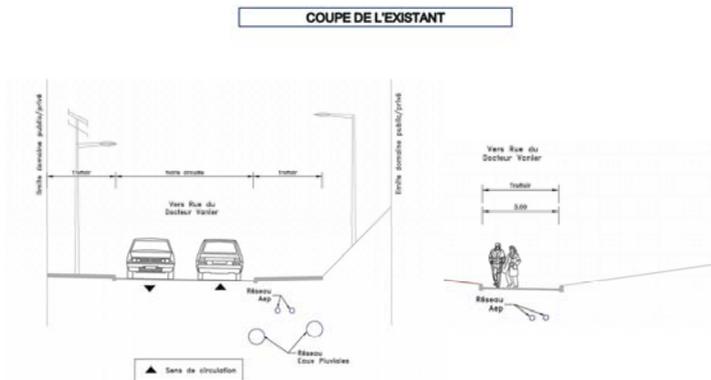
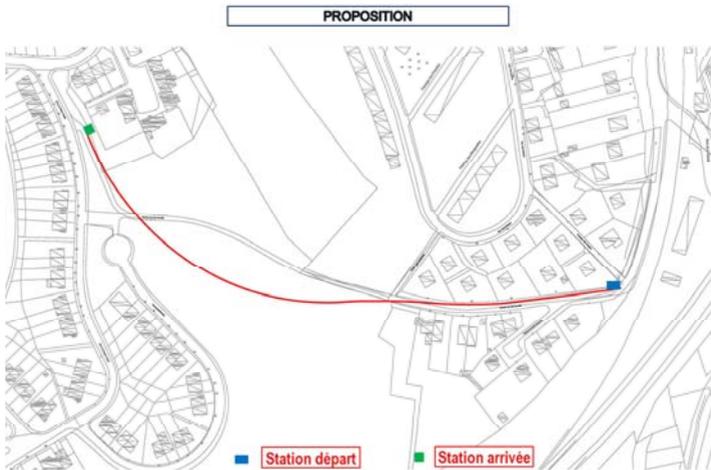
7.4.2. Contraintes topographiques



Le site présente un dénivelé très important (jusqu'à 20%), et un espace vert conséquent permettant d'implanter le cyclo-câble en « site propre » et de s'affranchir des rayons de courbures du cheminement existant incompatibles avec les possibilités du cyclo-câble.

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTE PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

7.4.3. **Projet**



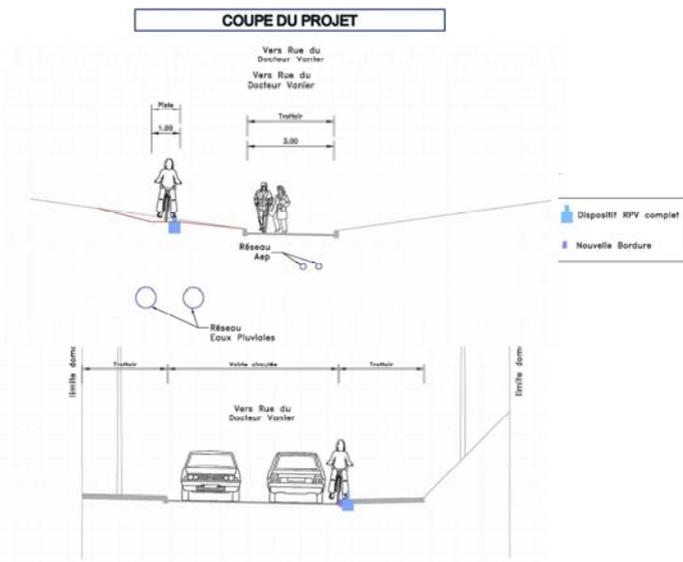
SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
 Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A



Sur la voie circulée, le cyclo-câble sera installé sur le trottoir, en conservant la voirie circulée dans son état actuel. Le cycliste cheminera le long de la bordure de trottoir, sur la voirie.

Dans le parc, le cyclo-câble est installé en site propre sur un trottoir de 1 m de large.

7.4.4. Étude technique du matériel

Le premier tiers de la ligne est en bordure de route, le long d'une dizaine de villas. Ensuite, le tracé se situe dans une zone piétonne dans un parc.

La gare aval est donc en bord de route, sur le trottoir, en dehors d'une zone d'accès à une villa, à l'altitude 17m.



La longueur de la ligne est estimée à 410m, composée d'une partie courbe avec un grand rayon et d'une autre partie courbe un rayon plus faible.

L'entrée et la sortie des riverains dans leur villas est une contrainte qui peut être gérée via des aménagements simples (signalisation, miroir, campagne d'information et de formation, etc.)

La gare amont est positionnée sur une zone en herbe, large, au bord de la rue Docteur Vanier.



Profil en long (Google Earth) :



SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTE PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

La longueur du tracé retenu n'est pas réalisable avec une seule installation. Nous proposons de conserver les points de départ et d'arrivée, et de diviser le tracé en 2 installations d'environ 200m chacune :



Une autre solution pourrait consister à ne conserver que la portion de tracé hors route, soit environ 270m. Cette longueur est proche des limites techniques acceptables pour un cyclo-câble Skirail. Une étude détaillée est à réaliser pour valider cette solution.



SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
 Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

2135

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**
 Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

7.4.5. Estimation du coût des travaux

Le coût des travaux présenté ici ne tient pas compte des alimentations électriques nécessaires au fonctionnement du cyclo-câble.

Solution 1 : deux cyclo-câbles, longueur de parcours 410 m

Le coût global d'aménagement est estimé à **1 397 500 € HT**, décomposés comme suit :

			Le Havre 1	
			205 ml	
			Partie Rue	
Postes d'Aménagement	U	PU	Quantité	Montant
Sciage du revêtement existant	ml	5 €	410	2 050 €
Démolition de trottoir existant	m ²	20 €	205	4 100 €
Démolition de chaussée existante	m ²	10 €	205	2 050 €
Démolition de bordures existantes	ml	10 €	205	2 050 €
Dévoisement de réseaux EP existants	ml	1 000 €	20	20 000 €
Nouvelle grille EP et raccordement au réseau existant	U	500 €	3	1 500 €
Réfection définitive de trottoirs en enrobé	m ²	40 €	205	8 200 €
Réfection définitive de chaussées lourdes	m ²	60 €	205	12 300 €
Fourniture et pose de nouvelles bordures granit	ml	70 €	205	14 350 €
Marquage bande cyclable	ml	20 €	205	4 100 €
Génie Civil pour mise en œuvre du cyclo-câble	ml	100 €	205	20 500 €
Fourniture et montage du cyclo-câble	ml	3 000 €	205	615 000 €
Sous - Total HT				706 200 €
Divers et imprévus 15% - Hors Matériel				13 100 €
Total HT				719 300 €

			Le Havre 2	
			205 ml	
			Partie Parc	
Postes d'Aménagement	U	PU	Quantité	Montant
Sciage du revêtement existant	ml	5 €	410	2 050 €
Démolition de trottoir existant	m ²	20 €	90	1 800 €
Dépose de bordures béton existantes	ml	20 €	60	1 200 €
Dépose et repose de mobilier existant	U	2 000 €	2	4 000 €
Création de trottoir en enrobé pour cycs ("site propre")	m ²	40 €	295	11 800 €
Repose de bordures béton existantes	ml	20 €	60	1 200 €
Fourniture et pose de nouvelles bordures béton	ml	30 €	410	12 300 €
Génie Civil pour mise en œuvre du cyclo-câble	ml	100 €	205	20 500 €
Fourniture et montage du cyclo-câble	ml	3 000 €	205	615 000 €
Sous - Total HT				669 900 €
Divers et imprévus 15% - Hors Matériel				8 300 €
Total HT				678 200 €

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

Solution 2 : un cyclo-câble, longueur de parcours 270 m

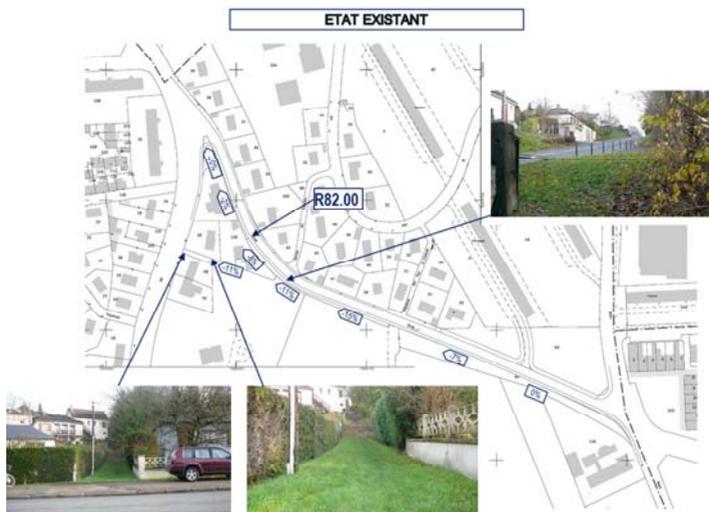
Le coût global d'aménagement est estimé à **885 700 € HT**, décomposés comme suit :

				Le Havre 3	
		Linéaire de Remonte Pente-Vélos		270 ml	
				Parc Seul	
Postes d'Aménagement	U	PU	Quantité	Montant	
Démolition de trottoir existant	m ²	20 €	90	1 800 €	
Dépose de bordures béton existantes	ml	20 €	60	1 200 €	
Dépose et repose de mobilier existant	U	2 000 €	2	4 000 €	
Création de trottoir en enrobé pour cyces ("site propre")	m ²	40 €	360	14 400 €	
Repose de bordures béton existantes	ml	20 €	60	1 200 €	
Fourniture et pose de nouvelles bordures béton	ml	30 €	540	16 200 €	
Génie Civil pour mise en oeuvre du cyclo-câble	ml	100 €	270	27 000 €	
Fourniture et montage du cyclo-câble	ml	3 000 €	270	810 000 €	
Sous - Total HT				875 800 €	
Divers et imprévus 15% - Hors Matériel				9 900 €	
Total HT				885 700 €	

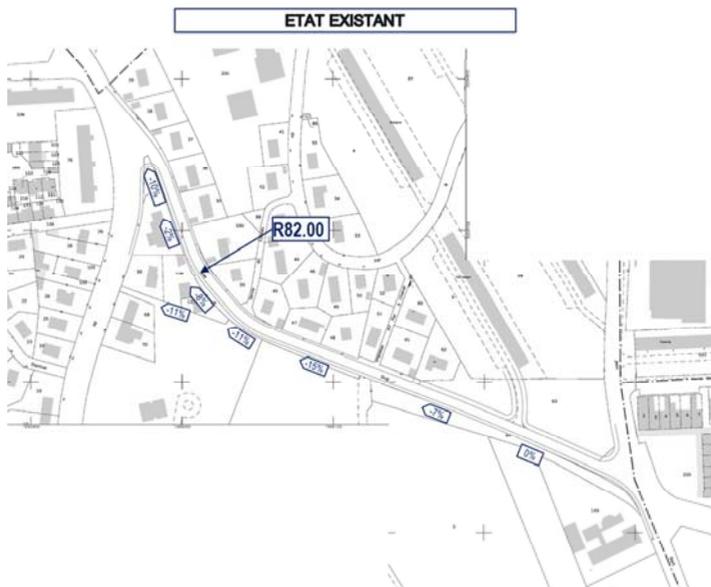
7.5. ETUDE N°4 : EVREUX

7.5.1. Situation du projet

Le tracé de 230m environ, permet de relier le quartier du centre-ville à un quartier plus résidentiel en partie haute de la ville.



7.5.2. Contraintes topographiques



R = rayon de courbure

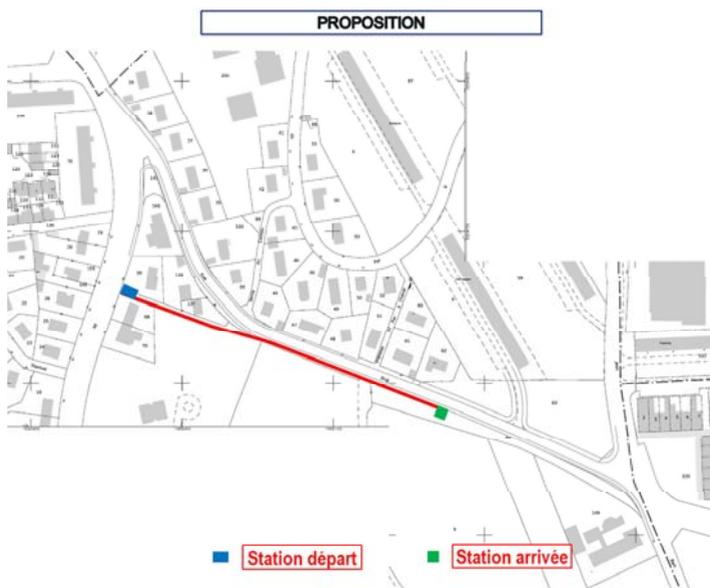


Sur la rue, les pentes varient de 2 % à 15% en section courante pour terminer à 0% en partie haute. Le rayon de courbure du virage ne permet pas la mise en œuvre du cyclo-câble depuis le bas de la rue, ce qui ne permet pas de prendre en charge les cyclistes sur la première partie pourtant déjà très pentue.

Nous proposons donc de passer par un chemin enherbé entre des maisons reliant la rue de Vernon à la rue Duguay-Trouin afin d'effectuer la prise en charge la plus efficace des cyclistes. L'aménagement réalisé fait 3 m de large afin d'assurer une continuité des piétons également.

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

7.5.3. **Projet**



SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

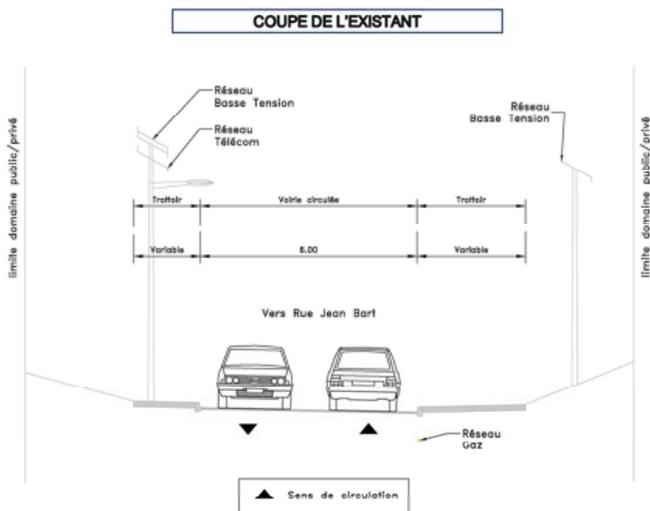
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

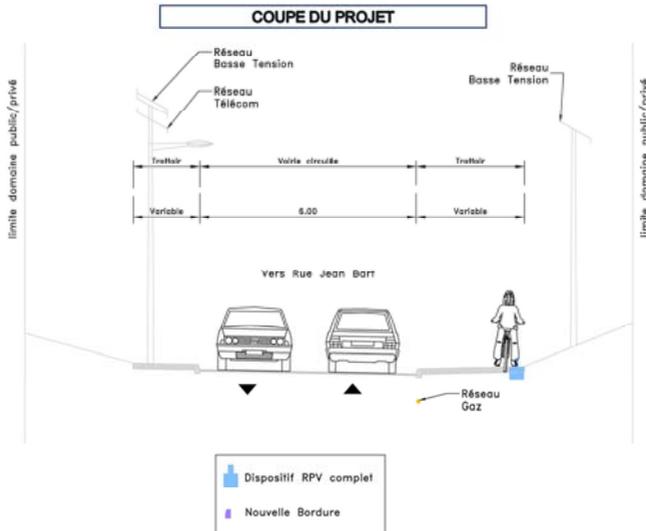
ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTE PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A



MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTE PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A



La rue Duguay- Trouin présente une voirie relativement étroite (environ 5.50 m), ne permettant pas de matérialiser une bande cyclable, et un trottoir large. Vu que le cycliste viendra depuis la rue de Vernon par un cheminement en site propre, nous proposons de conserver ce principe en le faisant cheminer complètement sur le trottoir.

7.5.4. Étude technique du matériel

La gare aval se situe à quelques mètres de rue de Vernon, entre 2 maisons, à l'altitude 96m.

L'accès y est aisé et la surface disponible suffisante pour implanter la gare.

La première partie du tracé se situe sur une bande de terrain entre des maisons. Des travaux de défrichage/déboisement sont à prévoir. La seconde partie est en bord de route, rue Duguay Trouin. Une bande de terrain en herbe permet d'installer sans contrainte majeure le cyclo-câble.

L'arrivée se situe rue Duguay Trouin, quelques dizaines de mètres avant d'atteindre le sommet de la montée. Ceci n'est pas problématique car la pente est faible à cet endroit.

L'altitude de la gare amont est de ~127m.



Profil en long (Google Earth) :



Le profil se décompose en 3 parties :

- 1 : la zone de départ, avec une pente de 15% environ
- 2 : une zone de forte pente (~20 à 25%)
- 3 : une zone d'arrivée, avec une pente douce (~10%)

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

La longueur de la ligne est proche des limites acceptables du cyclo-câble (tension, adhérence), en particulier avec la pente forte de la zone 2. La faisabilité de cette solution pourra être confirmée qu'après une étude détaillée.

Le cas échéant, un départ au niveau du virage de la rue Duguay Trouin peut aussi être envisagé, mais il est moins intéressant car le début de la rue Duguay Trouin est assez pentu :



La longueur du tracé 5' est alors de 180m environ.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
 Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

7.5.5. Estimation du coût des travaux

Le coût des travaux présenté ici ne tient pas compte des alimentations électriques nécessaires au fonctionnement du cyclo-câble.

Le coût global d'aménagement est estimé à **765 000 € HT**, décomposés comme suit :

Postes d'Aménagement	U	PU	Quantité	Montant
Evreux 1				
Linéaire de Remonte Pente-Vélos 230 ml				
110 m de création passage mixte				
Sciage du revêtement existant	ml	5 €	300	1 500 €
Démolition de trottoir existant	m ²	20 €	120	2 400 €
Démolition de chaussée existante	m ²	10 €	120	1 200 €
Dépose de bordures béton existantes	ml	20 €	120	2 400 €
Nouvelle grille EP et raccordement au réseau existant	U	500 €	1	500 €
Réfection définitive de trottoirs en enrobé	m ²	40 €	120	4 800 €
Création de trottoir en enrobé mixte ("site propre")	m ²	40 €	330	13 200 €
Réfection définitive de chaussées lourdes	m ²	60 €	120	7 200 €
Repose de bordures existantes	ml	20 €	120	2 400 €
Fourniture et pose de nouvelles bordures béton	ml	30 €	220	6 600 €
Génie Civil pour mise en œuvre du cyclo-câble	ml	100 €	230	23 000 €
Fourniture et montage du cyclo-câble	ml	3 000 €	230	690 000 €
Sous - Total HT				755 200 €
Divers et imprévus 15% - Hors Matériel				9 800 €
Total HT				765 000 €

8. CONCLUSION

Le remonte pente vélo est une solution innovante, qui, comme toute solution nouvelle, suscite à la fois curiosité et méfiance.

Le coût représenté par un aménagement ponctuel peut paraître déraisonnable à première vue, et le portage politique nécessaire à la mise en place d'un matériel nouveau ne résiste souvent pas à l'argument financier. Les lignes budgétaires dans lesquelles s'inscrit le projet seront choisies de manière à ne pas pénaliser un secteur d'investissement particulier (il ne faut pas qu'un remonte-pente vélo remplace l'intégralité des aménagements cyclables traditionnels prévus dans la ville sur une année)

Pour que le dispositif soit acceptable, il semble qu'il faille prendre en compte les considérations suivantes :

- La ville doit être déjà dotée d'un plan cyclable cohérent dans lequel s'inscrit le remonte-pente.
- Il doit assurer une continuité évidente, nécessaire, et impossible à obtenir par des aménagements traditionnels, entre deux points déjà accessibles par vélo et fréquentés.
- Le cheminement cyclable amont et aval doit être continu et sécurisé. Le remonte pente vélo ne peut pas être installé avant d'avoir des aménagements cyclables corrects de part et d'autre.
- La rue à équiper devra remplir un certain nombre de critères :
 - Pente importante, où le vélo à assistance électrique est peu performant et où l'accessibilité PMR relève de l'impossibilité technique
 - Peu de réseaux situés sous le futur tracé
 - Pas ou peu de croisements. La traversée d'une entrée charretière ou d'une voie de desserte très locale avec peu de circulation et non prioritaire ne paraît pas rédhibitoire. (réflexion à approfondir avec les services de la DSCR)
 - Emprise suffisante pour réaliser une bande cyclable séparée de la voirie et des piétons

La population, les associations cyclables et les politiques doivent être associés à la démarche le plus en amont possible pour trouver des solutions qui satisfassent un maximum de personnes et pour avoir le temps de vaincre les préjugés.

9. BIBLIOGRAPHIE ET REFERENCES

Les documents édités par les services de l'État :

- CETE Normandie Centre / INRETS : « Complémentarité Vélo / Transport collectif ; Problématique du franchissement des pentes, cas de Rouen » - Avril 2008
- CERTU / CETE : « La mobilité dans les villes moyennes ; Exploitation des enquêtes de déplacements villes moyennes 2000-2010 » - Mars 2011
- CERTU : « Savoir de base en sécurité routière, fiche n°26 : Piétons et cyclistes : quelle cohabitation dans l'espace public ? » - Août 2010

La réglementation française :

- Code de la Route
- Code des Transports
- Code de la Voirie Routière
- Code général des Collectivités
- Code du Tourisme
- Le décret « TPG » n°2003-425 du 9 mai 2003

Sites internet :

- Le site du fabricant actuel : <http://www.poma.net/fr/news/index/view/id/7>
- Le site dédié au vélo du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement Français : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/M-Velo.html>
- Le site du gouvernement français de diffusion du droit : www.legifrance.gouv.fr
- Le site du dispositif de Trondheim : <http://www.trampe.no/>
- Le site du pôle de compétitivité Mov'Eo : www.pole-moveo.org
- Le site du Groupement des Autorités Responsables des Transports : www.gart.org/
- Des sites d'associations :
 - La fédération française des usagers de la Bicyclette : www.fubicy.org/
 - Le Club des Villes et Territoires Cyclables : www.villes-cyclables.org/
 - La Ville à Vélo : www.lavilleaveo.org/
- Le site de la plateforme européenne sur la gestion de la mobilité : <http://www.epomm.eu/tems/>
- Des sites « privés » :
 - Le site funimag : <http://www.funimag.com/photoblog/index.php/20090515/the-Cyclocable®-by-skirail-poma-group/>
 - Le blog « journal d'un cycliste douaisien » : <http://omondouvelo.com/pdu/velomonde.html>
 - Le site du bureau de consultants Copenhagenize Consulting, qui édite un palmarès des villes « amies des vélos » : <http://copenhagenize.eu/index/index.html>
 - L'institut de la mobilité durable, de Renault : <http://www.mobilite-durable.org/>

10. ANNEXE 1 : COMPTE RENDUS D'ENTRETIENS

COMPTE RENDU D'ENTRETIEN N°1

Contact :	Thomas Jouannot
Coordonnées :	04 72 74 58 69
Service / Collectivité :	CERTU
Type d'entretien :	Téléphonique
Objet de l'entretien :	Expertise – Retour d'expérience de la part d'un service de l'Etat
	<p>Il est intéressant de noter qu'il ne semble pas forcément y avoir de lien entre la topographie d'un territoire et la part modale du vélo. Le lien entre topographie et usage du vélo ne semble pas avoir été étudié de manière approfondie en France.</p> <p>Un des aspects fondamentaux à prendre en compte dans tout projet d'aménagement cyclable est sa crédibilité : il convient de s'assurer que le dispositif a une chance importante d'être utilisé par les cyclistes, a fortiori s'il s'agit d'un aménagement onéreux comme celui d'un remonte pente vélo.</p> <p>Il est également important d'insérer le projet dans une vision globale des itinéraires cyclables afin que le remonte pente ne soit pas un objet isolé par rapport au réseau de cheminement.</p>
Points de synthèse :	Importance de la conception globale du réseau cyclable.
Avis personnel :	Enthousiasme modéré car le remonte pente n'est pas une solution en soi : il doit être partie prenante d'un ensemble de mesures en faveur du vélo

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTÉ PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

COMPTE RENDU D'ENTRETIEN N°2

Contact :	Hervé Chapon
Coordonnées :	00 1 4186416411
Service / Collectivité :	Ville de Québec (Canada)
Type d'entretien :	Téléphonique
Objet de l'entretien :	Projet de remonte pente vélo dans les rues de Québec
	<p>La mise en place du remonte pente vélo était projeté entre la zone du fleuve et la haute colline, dans un espace plutôt fréquenté en période de loisirs (zone récréative)</p> <p>Une première étude de faisabilité a été réalisée par POMA en 2009 dans le cadre d'un plan cyclable</p> <p>En 2011, une étude plus complète a été réalisée.</p> <p>Malgré les difficultés inhérentes au projet de Québec (rue intégrant une courbe, 3 à 5m de neige cumulés chaque hiver entraînant de fréquentes opérations de déneigement à base de sel et de sable), l'étude concluait à sa faisabilité technique.</p> <p>En hiver, le système mécanique devait être retiré. Le déneigement ne posait donc pas problème.</p> <p>L'itinéraire en courbe était possible car les rayons de girations étaient suffisamment grands.</p> <p>Le problème venait du coût estimé d'exploitation qui ne permettait pas d'envisager une rentabilité du système, à moins de monter le droit d'utilisation entre 5 et 15 \$CAN, contre les 1 à 2 \$CAN envisagés initialement et considérés comme acceptables.</p> <p>Le coût d'investissement était estimé à 2M\$ CAN, à comparer aux 1,3 à 1,5 \$CAN usuellement attribués aux projets vélo chaque année.</p> <p>Enfin, le contexte politique était difficile après la découverte par le public canadien du coût de la mise en place des vélos en libre service à Montréal, opération qui devait être neutre voire rentable et qui s'est finalement avérée coûteuse pour la collectivité. Dans ce cadre, il était difficile de porter politiquement un investissement lourd pour la mise en place d'une remonte pente vélo dans une zone où son achalandage n'était pas assuré.</p> <p>LE projet est donc abandonné pour le moment.</p> <p>Un système de vélo en libre service existe à Québec, la mise à disposition de vélos électrique dans cette flotte est à l'étude. Là aussi le contexte de Montréal ne pousse pas à l'investissement, d'autant plus que la part modale du vélo reste faible : 1,6 % environ, sur les 6 mois où il est possible de pratiquer.</p> <p>Une autre étude a cependant été réalisée entre le bord du fleuve et la vieille ville, plutôt sur la base d'un funiculaire ou d'un tapis roulant, en coordination</p>

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

2149

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTE PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

	avec la réalisation d'une salle de spectacle. Ce projet serait sous gestion privée mais reste pour l'instant suspendu car la salle de spectacle devrait se faire sur un autre site que celui initialement envisagé.
Points de synthèse :	Projet avancé mais abandonné à cause de son coût qui le rendait non portable politiquement.
Avis personnel :	Les mentalités restent à changer. Le type de service à offrir doit être soigneusement examiné.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

COMPTE RENDU D'ENTRETIEN N°3

Contact :	Didier Balavoine
Coordonnées :	06 08 73 10 50
Service / Collectivité :	Service commercial de POMA
Type d'entretien :	Téléphonique
Objet de l'entretien :	Retours du point de vue constructeur
	<p>Parmi les projets étudiés par POMA/ SKIRAIL, on trouve :</p> <p>Bruxelles, rue du mont des arts : le projet a été suspendu lors du changement de poste du porteur politique</p> <p>Genève : le projet a rencontré une certaine réticence de la part des politiques et le problème budgétaire l'a arrêté définitivement</p> <p>Globalement, le système souffre d'un manque de visibilité par manque d'exemples installés. C'est un cercle vicieux car sans cette visibilité, les projets n'arrivent pas à voir le jour.</p> <p>Le problème financier revient souvent mais c'est un faux problème : en effet, l'installation coûte cher dans l'absolu, ou quand on l'intègre au budget vélo des Villes (au mieux 7 à 10 €/an/hab. dans les Villes les plus dynamiques). Par contre, en comparaison du budget annuel des travaux de voiries, cet investissement est tout à fait raisonnable.</p> <p>Le problème financier est plutôt un problème de ligne budgétaire, et de répartition de la charge entre les différents budgets d'une Ville.</p>
Points de synthèse :	Le projet doit être considéré comme un aménagement urbain pour que son financement soit plus acceptable. Les exemples manquent pour créer la dynamique d'installation dans les villes.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

2151

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

COMPTE RENDU D'ENTRETIEN N°4

Contact :	Jean Claude Poreau
Coordonnées :	02 35 68 88 85
Service / Collectivité :	CETE Centre Normandie
Type d'entretien :	Téléphonique
Objet de l'entretien :	Retour d'expérience d'un service d'Etat
	<p>Les associations sont plutôt demandeuses, par contre, le portage politique n'y est pas. Le projet est régulièrement lancé avant les élections municipales et disparaît aussitôt après.</p> <p>Les projets suivants ont été abandonnés faute de soutien politique :</p> <p>A Rouen, la Ville n'a jamais été trop intéressée.</p> <p>A Paris, un travail sur un remonte pente a été effectué par l'INRETS, mais il s'est butté à des difficultés importantes d'un point de vue sécurité des aménagements.</p> <p>A Dieppe, la proposition d'installer le système dans le cadre de l'axe Londres-Paris n'a pas été retenu, bien qu'il ne présentait pas de grosses difficultés d'insertion puisqu'il était hors agglomération.</p> <p>Il serait intéressant de contacter la DCSR pour discuter avec eux de l'aspect sécurité routière de l'aménagement. Que font ils dans le cadre des remonte pentes en montagne ?</p> <p>Le Havre est un cas intéressant car au début du XXème siècle, un escalier roulant permettait aux vélos et piétons de relier la Haute Ville. Ce système a été délaissé en même temps que l'usage du vélo a diminué en faveur de l'automobile.</p> <p>Aujourd'hui, un funiculaire demeure, dont les cabines avant sont réservées au transport de vélo.</p>
Points de synthèse :	Le système manque de portage politique et la réglementation française peut rendre son installation difficile.
Avis personnel :	Dispositif intéressant mais souffre de son manque de visibilité.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

COMPTE RENDU D'ENTRETIEN N°5

Contact :	Keroum Slimani
Coordonnées :	04 78 63 40 40
Service / Collectivité :	Communauté Urbaine du Grand Lyon
Type d'entretien :	Téléphonique
Objet de l'entretien :	Projet de remonte pente à Lyon
	<p>Le projet du remonte pente vélo n'a pas été étudié.</p> <p>Une étude de la SEMALY de 2003 avait travaillé sur la remise en place d'un funiculaire à usage mixte vélo/piétons depuis la rue du Terme en direction du quartier de Croix Rousse en réutilisant les infrastructures (notamment tunnel) du funiculaire historique.</p> <p>Le projet a été mis de côté en raison de son coût.</p> <p>Une nouvelle étude doit être relancée dans les mois qui viennent, mais la mise en place du système ne se fera a priori pas à court terme, même s'il a été mentionné dans le mandat politique actuel. Le souhait politique y est, mais les travaux ne sont pas prévus.</p> <p>Le problème budgétaire reste entier car le portage serait assuré par le SYTRAL, qui ne souhaite pas investir dans ce projet. Le Grand Lyon qui a la compétence voirie estime que ce n'est pas de son ressort.</p> <p>Le projet le plus concret, qui sera mis en place en Mai consiste à accorder un bonus de temps aux usagers du Vélo'v qui rendront leur vélo dans une station « bonus » située sur les hauteurs de la Ville. Ce système existe déjà à Paris, pour les stations Vélib' de Montmartre.</p>
Points de synthèse :	Pas de réelle volonté politique pour lancer le déblocage budgétaire

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocàble pour la remontée des cyclistes

2153

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

COMPTE RENDU D'ENTRETIEN N°6

Contact :	Bernard Willmer
Coordonnées :	0041 22 418 82 65
Service Collectivité :	/ Ville de Genève
Type d'entretien :	Téléphonique
Objet de l'entretien :	Projet de remonte pente dans le comté de Genève
	<p>Une magistrate de Genève connaissait le système de Trondheim. Une démonstration du système a été faite par SKIRAIL, sur une installation dans un hangar.</p> <p>A la suite de ça, une étude de faisabilité a été menée sur plus d'une trentaine de sites autour de Genève. L'étude portait sur la faisabilité technique, les coûts d'investissements, les volumes de déplacements potentiellement concernés.</p> <p>A la fin de l'étude, 2 sites ont été retenus, dont un dans la vieille ville qui a finalement été écarté en raison de l'environnement patrimonial trop contraignant.</p> <p>Sur le dernier site, une étude plus poussée a été réalisée. Le dispositif devait être installé sur une piste cyclable, avec un itinéraire sans intersection avec d'autres rues : les risques de conflits avec les autres usagers étaient donc réduits.</p> <p>Les problèmes de Génie Civil (déviation des réseaux essentiellement) ayant mené à un doublement du budget initial, le projet a été mis en veille.</p> <p>Le projet devait être financé par le comté de Genève dans le cadre d'un budget spécial. D'autre part, une subvention fédérale avait été demandée, dans le cadre de l'aide aux projets DD, mais n'a pas été accordée.</p> <p>Le public et une part des politiques étaient très sceptiques quant au projet. Il a souvent été considéré comme un gadget coûteux, un gaspillage d'argent. La volonté de le mettre en place était d'autant moins comprise que la politique actuelle à Genève est plutôt d'encourager l'achat de vélos à assistance électrique par des subventions (pas de système de location de vélo à Genève, ce sont donc les investissements privés qui sont soutenus)</p> <p>Ces derniers temps, une très forte hausse de la part modale des vélos a été observée. Les données sont partielles, mais on relève :</p> <ul style="list-style-type: none">● 5% de déplacements en vélo en 2004● Un doublement de la part modale vélo depuis 1997● Une hausse de plus de 30% entre 2009 et 2011. <p>Les travaux du tramway ont fortement perturbé le trafic voiture, et ont par ailleurs offert de nouveaux itinéraires cyclable, ce qui a contribué à cette hausse de l'utilisation des vélos.</p>
Points de synthèse :	Le coût d'investissement a eu raison du projet, en absence d'un vrai portage politique.

2154

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

Avis personnel :

Bien que cher, le système semble intéressant et mérite attention. Un changement de mentalités devra être opéré pour qu'il soit mieux accepté.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocàble pour la remontée des cyclistes

2155

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

COMPTE RENDU D'ENTRETIEN N°7

Contact :	Frédéric Depoortere
Coordonnées :	0032 2 204 21 59
Service / Collectivité :	Région Bruxelles Capitale, service mobilités
Type d'entretien :	Téléphonique
Objet de l'entretien :	Projet de remonte pente de la rue du mont des arts à Bruxelles
	<p>Le dispositif a été testé lors du congrès Vélocité à La Rochelle.</p> <p>En Europe, la réglementation interdit les obstacles mobiles dans les espaces publics. Le système de SKIRAIL présente donc un « cale pied » (largeur de l'ordre du cm) rétractable. L'étroitesse de l'appui le rend peu confortable et l'équilibre est difficile à trouver, et la rétractation du dispositif est suffisamment rapide pour qu'on se retrouve vite à redescendre la pente et devoir relancer le système.</p> <p>Un premier tronçon a été étudié dans le cadre de la réhabilitation partielle de la rue du mont des arts à Bruxelles, le budget de l'installation du remonte pente vélo étant partagé entre la Ville, la Région et l'Etat. Le système était prévu le long d'une piste cyclable en dehors de toute intersection, afin de limiter les risques de conflits avec les autres usagers.</p> <p>La rue du mont des arts présente une contrainte spécifique pour le Génie Civil liée à la présence de salle souterraine sous l'emprise de la voie : il a fallu adapter le système pour qu'il puisse fonctionner dans une épaisseur de 40cm max (contre 60 à 70cm pour le système d'origine).</p> <p>Compte tenu de ce développement matériel supplémentaire et des déviations de réseaux, le montant de l'opération est monté à environ 1,5 M€ pour un tronçon d'environ 100m. Ce dispositif ne permettait pas dans la configuration envisagée (liée au phasage des travaux sur la rue) d'atteindre le sommet de côte. A terme, il aurait fallu installer 3 remonte pentes pour arriver au sommet, les coupures correspondant au franchissement d'intersections.</p> <p>Par ailleurs, il n'y a pas eu de vraie demande de la part des usagers : les cyclistes ont intégré et accepté le fait qu'il y ait des pentes à franchir, qu'ils estiment pas trop fortes. Interrogés sur les raisons de leur non pratique du vélo, les non cyclistes ne citent le problème des montées qu'en 5^{ème} position, bien après les problèmes de sécurité, de densité du trafic routier et du non respect des aménagements.</p> <p>Au final, compte tenu de l'estimation du coût du premier tronçon, l'ensemble de l'opération a été abandonnée.</p> <p>La Région de Bruxelles Capitale fait partie d'un réseau de villes européennes impliquée dans la mobilité vélo. Un premier projet européen (Bruxelles, Porto, une ville grecque et une ville roumaine) a avorté pour des raisons administratives, mais au final une quarantaine de villes se déclare intéressée par la réalisation de tests grandeur nature et un partage d'expérience plus élargi, afin d'établir quelles sont les bonnes solutions selon le contexte.</p>

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

	<p>Parmi les solutions type, on peut citer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'association ascenseur +passerelle (mis en place dans le périmètre du Palais de Justice de Bruxelles, bâtiment classé) ou tunnel (comme à Stockholm) • l'escalator, solution adopté à Rotterdam dans le port (Pernis). Le dispositif est couvert et permet de rouler en même temps qu'on utilise le dispositif (augmentation de la vitesse) • la plupart des nouveaux métros et tramways permettent l'embarquement de vélos • la location de vélos électriques est en vigueur à Poitiers. Dans d'autres villes, il est envisagé de mettre en place des primes à l'achat pour les particuliers. <p>Surtout, la réflexion doit porter sur la réalisation du plan cyclable en fonction de la topographie. Beaucoup de problèmes de pentes pourraient être évités par un choix judicieux des itinéraires aménagés. Le contre sens cyclable offre des options très intéressantes.</p> <p>Quelle que soit la solution envisagée, il est très important de mettre une concertation forte en place, entre les collectivités, les institutions et les associations d'usagers</p>
Points de synthèse :	Le contexte technique particulièrement pénalisant a engendré des coûts prohibitifs au vu du service rendu.
Avis personnel :	D'autres solutions existent qui sont plus efficaces, beaucoup de problèmes peuvent être résolus par un plan cyclable intelligent. Le remonte pente vélo peut être une publicité efficace en termes d'image politique d'aide au vélo

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

2157

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTE PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

COMPTE RENDU D'ENTRETIEN N°8

Contact :	M Marguet
Coordonnées :	02 32 74 62 42
Service / Collectivité :	Ville du Havre
Type d'entretien :	Téléphonique
Objet de l'entretien :	Système de funiculaire existant et anciens escaliers roulants
	<p>La Ville du Havre fait partie du Club des Villes et des Territoires Cyclables, l'élu en charge des modes doux est très porteur.</p> <p>La Ville étant située sur deux plateaux, il existe une forte demande pour franchir la dénivelée entre les deux.</p> <p>Le franchissement à l'est se faisait par un escalier roulant, depuis 1928 jusqu'en 1987, date à laquelle un accident entraîna sa fermeture. Le système est classé depuis 1984 comme monument historique, ce qui rend encore plus improbable sa rénovation et sa mise au norme pour une réouverture.</p> <p>Le franchissement se fait à l'ouest par un funiculaire dont la cabine avant permet l'embarquement de 6 vélos par trajet. Les abords ont été aménagés pour faciliter l'embarquement.</p> <p>Même si la part modale du vélo est faible, elle a doublé en 3 ans.</p> <p>Les deux principales contraintes du vélo sont l'insécurité routière (notamment sur la rue qui rejoint la ville haute à l'est) et le vol de vélo.</p> <p>Des vélos électriques ont été mis en location par la Ville, et ceux sont eux qui ont le meilleur taux d'utilisation.</p> <p>L'avantage du système par funiculaire, c'est que les modes doux sont séparés de la circulation automobile.</p>
Avis personnel :	<p>Pas convaincu par le système, essayé lors du congrès des Villes Cyclables. Craintes quant à la sécurité des usagers, à la responsabilité des villes en cas d'accident.</p> <p>Imagine qu'il peut y avoir un coût important, notamment en entretien du fait que le vandalisme est en France plus présent que dans les pays nordiques.</p> <p>L'aspect « mono usager » rend le système moins intéressant mais souhaite tout de même être mieux informé.</p>

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

COMPTE RENDU D'ENTRETIEN N°9

Contact :	Claude Soulas
Coordonnées :	01 45 92 56 41
Service / Collectivité :	INRETS
Type d'entretien :	Téléphonique
Objet de l'entretien :	Retour d'expérience d'un service d'Etat.
	<p>Il s'agit d'études réalisées dans les années 1980, sur des systèmes plus lourds de transport par câble (cabines au sol, sur voie aérienne dédiée) développés par POMA : POMA 2000 et SK.</p> <p>A l'époque le principal frein était réglementaire, car il fallait regrouper dans une commission de sécurité l'ensemble des parties prenantes, depuis les constructeurs jusqu'aux services d'Etat, afin de rédiger l'instruction technique provisoire puis définitive.</p> <p>Un seul site a été équipé de POMA 2000 : Laon, en 1989, pour un tronçon de 1,5 km entre la Gare et la Cathédrale. Le dispositif est entièrement en site propre, reprenant en partie la voie de l'ancien tramway à crémaillère. La cabine compte 30 à 40 places.</p> <p>Le SK est composé d'éléments plus petits, mais fonctionne sur le même principe avec une fréquence plus élevée. Il a été mis en place à Shanghai en 2000, et un concept voisin, appelé « mini métro » de Leitner a été installé à Pérouge (Italie) en 2012 sur un tronçon de 3,5km comptant 5 stations.</p> <p>Le SK a été installé à l'aéroport CDG de Paris</p>
Points de synthèse :	Le coût d'investissement a eu raison du projet, en absence d'un vrai portage politique.
Avis personnel :	Bien que cher, le système semble intéressant et mérite attention. Un changement de mentalités devra être opéré pour qu'il soit mieux accepté.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

2159

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

COMPTE RENDU D'ENTRETIEN N°10

Contact :	Jarle Wanvik
Coordonnées :	jwanvik@online.no
Service / Collectivité :	PDG de l'entreprise Design Management AS (DM)
Type d'entretien :	Mail
Objet de l'entretien :	Inventeur du concept mis en place à Trondheim
	<p>Le prototype « Trampe », créé par l'entreprise DM, a été installé sur la colline de Brubakken à Trondheim en 1993. L'installation a été financée par l'Administration Norvégienne des Routes Publiques (Norwegian Public Roads Administration, NPRA) et le Ministère des Transports Norvégien.</p> <p>C'est la NPRA qui est propriétaire, et gestionnaire du prototype et qui est à l'origine de cette opération à Trondheim.</p> <p>La DM a ensuite été missionnée par la NPRA pour exploiter, améliorer et assurer la maintenance du remonte pente. Celui-ci a d'ailleurs subi de nombreuses améliorations depuis 1993, et ce prototype, installé initialement pour 5 ans et qui aura finalement fonctionné jusqu'en 2009, a réalisé plus de 220 000 remontées en 16 ans, sans que soit relevé d'accidents majeurs (blessures graves).</p> <p>Ce remonte pente a été un grand succès, qui a contribué à faire de Trondheim la ville la plus accueillante pour les vélos de Norvège, avec 9% des déplacements faits en vélo. « Trampe » est par ailleurs devenu un des points de passage obligé pour les touristes à Trondheim.</p> <p>En 2009, la compagnie française de remontées mécanique POMA a acquis le droit de produire et de vendre le remonte pente vélo. SKIRAIL, filiale de POMA, a créé la même année une version améliorée du système, appelée Cyclocable®.</p> <p>Lorsque le Cyclocable® lui a été présenté, la NPRA a décidé de mettre fin à l'expérience « Trampe » et de remplacer le prototype par le nouveau dispositif.</p> <p>Le Cyclocable® va être homologué selon la directive européenne 2000/9/EC. Cette nouvelle technologie augmentera la sécurité et la fiabilité de l'installation et devrait permettre de diminuer les coûts d'exploitation et de maintenance.</p> <p>Le nouveau remonte pente sera installé au cours du printemps-été 2012, avec un financement assuré à 50% par l'Etat Norvégien et à 50% par les péages routiers locaux.</p> <p>En 2000, DM a participé à un grand projet européen concernant les transports urbains appelé Utopia. Le rapport est disponible sur le site internet de Trampe.no¹.</p>

¹ NDLR : le document est joint en annexe à la présente note. Il s'agit d'un rapport de retour d'expérience concernant le prototype Trampe, réalisé sur la base de sondages auprès des usagers. A l'origine de ce rapport, une étude de l'Organisation Mondiale de la Santé sur « les autorités locales, l'environnement et la santé », présentant Trampe comme un exemple original d'incitation « douce » (en opposition avec les solutions contraignantes envers la voiture) au report modal et à une pratique sportive. Les données ont permis de compléter notre propre étude.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTÉ PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

COMPTE RENDU D'ENTRETIEN N°1

Contact :	Geneviève LAFERRERE
Coordonnées :	gelaferriere@yahoo.fr ; 06 44 00 71. 64
Service / Collectivité :	Association « La Ville à Vélo » de Lyon, Présidente de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUBicy)
Type d'entretien :	Mail et téléphone
Objet de l'entretien :	Avis du point de vue des associations
	<p>Le remonte Pente vélo a un côté sportif.</p> <p>Mme Laferriere a testé le dispositif à Trondheim : il y a une appréhension au départ, due notamment à l'impression d'instabilité du système. Mais cette appréhension disparaît rapidement à l'usage.</p> <p>À Lyon, le thème a été utilisé lors de la campagne municipale, le dispositif faisait partie du programme électoral, puis a été abandonné pour des raisons financières.</p> <p>Il y a aussi le réflexe de dire que si ça n'existe pas ailleurs qu'à Trondheim, c'est qu'il y a une raison...</p> <p>Les autres réticences qui apparaissent correspondent au problème de sécurité (qui n'est qu'un a priori, une idée qu'on se fait), au fait que le système ne concernant que les cyclistes, il est moins acceptable.</p> <p>Au final, le vélo sert le discours écologiste des politiques, mais les intentions sont rarement suivies de faits, car il n'y a pas de vrai portage.</p> <p>Ce portage est d'autant plus difficile à trouver que de nombreux partenaires sont concernés par la mobilité en ville et que d'autres éléments concentrent l'attention et sont donc traités en priorité.</p> <p>Enfin, le remonte pente vélo est directement en concurrence avec le vélo électrique.</p> <p>Pour arriver à lancer le projet, il faudrait peut-être étudier une solution de partenariat avec un privé qui permettrait d'offrir le service « gratuitement » (système inauguré par Decaux pour les vélos en libre-service)</p>
Points de synthèse :	Le projet a un réel intérêt mais doit faire ses preuves pour percer face à la concurrence
Avis personnel :	Favorable. La mise en place du dispositif permettra de changer les habitudes et de faire tomber les aprioris

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

2161

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

COMPTE RENDU D'ENTRETIEN N°12

Contact :	François BAERTSCHI
Coordonnées :	info@lancy.ch
Service / Collectivité :	Maire de Lancy (Comité administratif)
Type d'entretien :	Mail et téléphone
Objet de l'entretien :	Avis du point de vue d'un élu
	<p>La ville de Lancy s'étale sur 3 plateaux, avec une différence d'altitude d'environ 40 à 50m entre le point bas et le point haut.</p> <p>C'est donc naturellement que les élus se sont penchés sur l'idée du remonte pente vélo, il y a plusieurs années, à l'époque où les vélos électriques n'étaient pas aussi développés. Même maintenant, l'investissement représenté par un vélo électrique fait que le remonte pente vélo reste une idée intéressante.</p> <p>D'un point de vue politique, le comité exécutif (distinct du comité administratif, avec qui il partage la gestion de la Commune) était d'accord pour inscrire les études de faisabilité au budget de la Ville (budget provisionné un temps puis enlevé).</p> <p>Le site à équiper est déjà identifié : il s'agit d'une rue quasi piétonne, qui permet de relier les deux plateaux haut et bas de la ville. Les études n'ayant pas abouti, on ne sait pas encore si l'implantation du remonte pente vélo était faisable, notamment à cause d'une courbe à intégrer dans la trajectoire.</p> <p>M BAERTSCHI a essayé le dispositif de démonstration et pense qu'il est intéressant. Après un petit moment d'adaptation pour trouver la bonne position, le remonte pente est facilement utilisable. Pour convaincre la population du bienfondé du système, il faut qu'on puisse le faire essayer.</p> <p>Un contact a été pris avec POMA, qui possédait alors un exemplaire de démonstration dans un « hangar » près de leurs bureaux suisses, pour qu'ils fassent une démonstration du système durant la semaine de la mobilité qu'organise toutes les années la ville de Lancy.</p> <p>POMA ayant refusé de faire cette démonstration, l'étude est depuis au point mort.</p> <p>Concernant le financement de l'installation du projet, la Ville n'a pas assez avancé dans sa démarche pour connaître exactement le montage financier (montant/financeur).</p> <p>En Suisse, la Ville s'occupe plutôt des aménagements de Voirie (c'est donc dans ce cadre-là que Lancy aurait inscrit son remonte pente vélo), et les investissements dédiés à la Mobilité sont faits par le Canton (non associé au projet pour l'instant)</p> <p>La population n'a pas encore été particulièrement concertée mais les associations sont demandeuses de solutions pour franchir le dénivelé qui cloisonne la ville.</p>
Points de synthèse :	La ville de Lancy semble prête à faire des études plus poussées mais regrette le manque d'appui de la part du fabricant.

2162

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTE PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

Avis personnel :	Que l'Etat et la Région fassent l'effort de financer l'étude de faisabilité pour des sites concrets est un excellent moyen de lancer le dispositif. M BAERTSCHLI reste dans l'attente du développement du projet pour relancer le sujet à Lancy.
------------------	--

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

2163

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTE PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

COMPTE RENDU D'ENTRETIEN N°13

Contact :	Thierry QUENNEHEN
Coordonnées :	thquennehen@gmail.com
Service / Collectivité :	Elu référent pour le vélo de la Communauté d'Evreux
Type d'entretien :	Mail et téléphone
Objet de l'entretien :	Avis du point de vue d'un élu
	<p>M QUENNEHEN est en charge du vélo, mais est avant tout un fervent pratiquant du vélo « utilitaire » (pour les déplacements professionnels) et des modes alternatifs à la voiture en général. Il attache donc une importance toute particulière à cette problématique de « vélo outil » face au « vélo tourisme-loisir » qui est plus connu à Evreux.</p> <p>Le vélo doit être pratique et agréable pour la vie de tous les jours : la Ville lance donc dans les jours qui viennent un marché pour commencer à travailler sur son Schéma Directeur des Modes Doux, dans la droite ligne du PDU qui a été arrêté en 2011 et qui fait la part belle à la marche et au vélo.</p> <p>La ville d'Evreux se situe dans un fond de vallée assez plat, et sur des coteaux prononcés au Nord et au Sud. Sans vélo électrique, il est quasiment impossible de gagner les quartiers de Nétreville et de Ste Madeleine qui sont des points d'attraction en termes d'emplois. Même en vélo électrique, le trajet n'est pas facile, et la ligne de TC la plus empruntée d'Evreux qui relie le centre ville à Nétreville doit faire un détour car la route la plus directe présente une pente trop importante pour les bus.</p> <p>Un groupe d'élus de la Communauté d'Agglomération sensibilisés et pratiquant le cyclisme se réunit régulièrement pour réfléchir aux solutions à apporter à cette rupture dans le schéma cyclable liée au franchissement des dénivelés</p> <p>Parmi les solutions alternatives envisagées, il y a :</p> <ul style="list-style-type: none">● l'accrochage ou l'embarquement du vélo dans les bus (trop difficile, entraîne une trop grande perte de temps => solution pas acceptable)● des solutions plus lourdes telles que le funiculaire,... qui permettent de toucher un public plus large avec des débits importants● des solutions innovantes, adaptées de dispositifs existants en montagne (téléphérique, pistes de luge « 4 saisons »)● et bien sûr, le remonte pente vélo, découvert via une vidéo sur internet, mais pas testé à ce jour <p>Dans ce contexte, la proposition de participer à l'étude sur le remonte pente vélo est considérée comme une formidable opportunité</p> <p>Les 3 freins à l'implantation du vélo en tant qu'outil de déplacement quotidien qui ont été identifiés sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">● D'abord, l'insécurité ressentie vis-à-vis de la circulation automobile, associée à une culture très forte de la voiture, qui reste un signe d'aisance● Ensuite, vient la météo défavorable de Normandie. C'est un faux argument, car la météo empêche rarement de faire du vélo, mais il faut accepter d'être mouillé, transpirant... Beaucoup de gens le vivent comme une atteinte à leur niveau social, parce que ça se remarque. Cet argument est d'autant plus étonnant qu'en parallèle il existe une vraie culture du vélo

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTÉ PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

	<p>loisir (tourisme ou sportif).</p> <ul style="list-style-type: none"> Enfin, il y a la pente, qui rend impossible par exemple d'aller faire ses courses dans le centre commercial qui se situe sur le plateau quand on vient du centre ville. <p>Le remonte pente vélo permettrait de lever au moins 1 problème sur 3, même si les opposants (qui sont en général des cyclistes sportifs) estiment que les gens qui utiliseront le système « ne sont pas de vrais cyclistes » : si on prend son vélo, il faut accepter de souffrir en montée.</p> <p>L'étude du remonte pente vélo s'inscrit dans une réflexion plus globale sur le schéma cyclable de la ville d'Evreux. Certains choix sont parfois mal compris : par exemple les aménagements cyclistes d'Evreux sont prioritairement implantés sur les voies secondaires pour éviter la proximité avec la circulation automobile, mais les gens ne comprennent pas ces tracés (problème de lisibilité, d'habitudes par rapport aux itinéraires voitures), et il s'avère que les voies secondaires, quand elles sont utilisées comme itinéraire de délestage par les voitures, deviennent plus dangereuses que les axes principaux, ce qui renforce le sentiment d'insécurité pour les cyclistes.</p> <p>Beaucoup de gens ont des aprioris sur le remonte pente vélo. Le sujet les intéresse, il y a une vraie curiosité, mais la première réaction est que ce doit être dangereux (tout le monde a un mauvais souvenir de ses débuts avec les téléskis, auxquels est assimilé le remonte pente vélo).</p> <p>Dans leur idée, c'est un projet « bobo », qui les amuse, mais ils ne se sentent pas forcément concernés, il y a une barrière culturelle surtout dans les quartiers pauvres d'Evreux qui pourraient être desservis.</p> <p>D'autre part, il y a le « lobby pro-voiture » qui se fera entendre plus tard, quand le projet aura avancé, si on est obligé de réduire l'espace dédié à la voiture.</p> <p>Il faudra une vraie communication autour du projet, bien le dissocier des remonte pente de montagnes, éventuellement trouver un nom à chaque projet.</p> <p>Evreux a mis en place une « Ecole du Vélo », association qui permet aux gens qui ont besoin de (ré)apprendre à faire du vélo, de prendre de l'assurance dans le contexte urbain, etc. La pratique du remonte pente vélo pourrait y être intégré.</p> <p>Pour la mise en place du remonte pente vélo à Evreux, il faudrait peut être se pencher sur des tracés hors rues, calqués sur la trame des « échelettes », systèmes d'escaliers à flanc de coteaux qui permettent aux piétons de relier le centre-ville aux hauts plateaux.</p> <p>Même si certains points restent flous d'un point de vue réglementaire pour la mise en place de systèmes de franchissement de dénivellée, il ne faut pas hésiter à utiliser le droit à l'expérimentation que laisse la loi française (dérogation pour des solutions innovantes).</p>
Points de synthèse :	Le remonte pente vélo fait partie des solutions qu'il faut mettre en place dans une ville pour donner de l'attractivité au vélo en tant qu'outil quotidien de déplacement
Avis personnel :	Il est urgent d'innover sur ce sujet. Regrette de ne pas avoir pu essayer le Cyclocâble.

11. ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE AYANT SERVI DE BASE AUX ENTRETIENS

1. INTRODUCTION

1.1. CONTEXTE DE L'ETUDE

En 1993, le premier remonte pente vélo est installé dans la ville de Trondheim. Inventé par Jarle Wanvik, le prototype appelé « Trampe » a fonctionné durant 16 ans, sa longévité étant due à son succès.

En 2000, POMA, société française de remontées mécaniques, achète le brevet, et développe un produit plus performant, vendu par sa filiale SKIRAIL sous le nom de Cyclocable®. Il remplacera prochainement (fin 2012) son prédécesseur Trondheim.

Malgré l'engouement apparent pour ce système, aucun autre remonte pente n'a été installé pour l'instant. La présente étude, lancée par le Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sous maîtrise d'œuvre déléguée de la DREAL Haute Normandie, a pour objectif de comprendre pourquoi ce système ne s'est pas plus développé en étudiant les conditions de faisabilité du remonte pente en France.

1.2. OBJET DE LA PREMIERE PHASE : TOUR D'HORIZON DE L'EXISTANT

La première phase doit constituer un retour d'expérience d'une part sur le système mis en place à Trondheim, à partir des données disponibles sur Internet, et d'interviews des acteurs locaux, d'autre part sur le système technique en lui-même, par interview de POMA (ou de la filiale propriétaire du brevet).

Enfin, il s'agit de collecter les informations d'autres localités ayant travaillé sur la mise en place d'un tel système sur leur territoire, présentant notamment une synthèse des difficultés rencontrées (puisque aucun projet n'a encore abouti)

2. QUESTIONNAIRE

2.1. CONNAISSANCE DU PROJET

Question	Réponse
Comment avez-vous eu connaissance de l'existence du remonte pente vélo ?	
Quelle a été votre première réaction ?	
Connaissez-vous le principe de fonctionnement ?	
Avez-vous pu l'essayer ?	

2.2. LA POLITIQUE DE LA VILLE CONCERNANT LES VELOS

Question	Réponse
Diriez vous que votre Ville est plutôt peu, moyennement, très active en matière de déplacements doux ?	
Connaissez vous la part modale du vélo dans votre Ville (% des déplacements effectués en vélo) ?	
Existe-t-il des documents de planification pour le développement	

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTE PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

du vélo dans votre Ville?	
Comment partagez vous les rôles entre Ville et Communauté d'Agglomération ?	

2.3. LE POINT DE VUE FINANCIER

Question	Réponse
Quel budget par an et par habitant consacrez vous en moyenne aux aménagements cyclables ?	
Quel budget serait acceptable pour l'installation d'un remonte pente vélo ?	
Avez-vous déjà réfléchi à quel pourrait être le système de tarification ?	

2.4. VOTRE MOTIVATION

Question	Réponse
Quels sont les points qui vous ont amené à étudier le projet d'implantation d'un remonte pente à vélo dans votre ville ?	
A votre avis, que peux apporter le remonte pente vélo à votre ville ?	

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTE PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

A votre avis, quelles sont les populations les plus intéressées ?	
Avez-vous rencontré des blocages politiques sur le sujet ? Quel est le point de vue des autres élus ?	
Avez-vous étudié d'autres solutions ? (vélos électriques, funiculaires...)?	

2.5. L'AVIS DES GENS

Question	Réponse
Avez-vous déjà communiqué sur le projet ? De quelle manière ?	
Quelle image voulez-vous donner au projet ?	
Existe-t-il une demande d'implantation du projet de la part des associations de cyclistes ? de la part d'autres personnes ?	
Quelles sont les réactions des gens à qui vous avez parlé du projet ?	
Quelles sont les principaux points positifs mentionnés ?	
Quelles sont les	

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTE PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

principales craintes, réticences ?	
--	--

2.6. PARLONS UN PEU DE VOUS

Question	Réponse
Quel est votre statut/rôle dans la collectivité que vous représentez	
Pratiquez vous le vélo ?	
A titre personnel, utiliseriez – vous le remonte pente vélo ?	

2.7. VOS COMMENTAIRES AUTRES

Commentaires divers

2170

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTE PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

**3. ANNEXE 3 : RAPPORT DE DESIGN
MANAGEMENT AS DANS LE CADRE DU
PROJET EUROPEEN UTOPIA**

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTE PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

UTOPIA TEST SITE REPORT

Test site: *The Bicycle Lift, Trondheim*
Partner: *Design Management AS (DM)*
Phase 2 report status: *Full final report*
Date of issue: *2. June 2000*
Issue number: *4*
Author: *Jarle Wanvik*



SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

A. CONTENTS

	PAGE
0 EXECUTIVE SUMMARY	3
1 PREFACE	4
2 SUMMARY OF DEMONSTRATION PROJECT	5
2.1 Project Description	5
2.2 Project Classification	6
2.3 Project Objectives	6
2.4 Project Organization Structure and Support	6
2.5 Project Impact	6
2.6 Project Barriers and Policy Issues	7
2.7 Findings of the project	8
2.8 Project Evaluation	9
2.9 Future plans for the project	9
3 SUMMARY OF MAIN FINDINGS RELATIVE TO SURVEY OBJECTIVES	9
3.1 Initiating	9
3.2 Setting up	10
3.3 Conducting and evaluating	11
3.4 Exploiting Project results	13
3.5 Scaling up	13
4 ETM RESULTS	13
4.1 Methodology review	13
5 PROJECT MANAGEMENT RESULTS	14
5.1 Initiating	14
5.2 Setting up	14
5.3 Conducting and evaluating	15
5.4 Exploiting Project results	16
6 ASSESSMENT OF RESULTS	17
6.1 Technical and topographical feasibility	17
6.2 Energy consumption	18
6.3 Risk analyses	18
6.4 Policy actions	18
6.5 Additional market segments	19
6.6 Synergies of other industries	19
6.7 Stakeholder analyses	19
6.8 The role of the project for developing market accept	20
6.9 Use of advertising opportunities for revenues	20
ANNEX 1 Demographical data of Trondheim	21
ANNEX 2 ETM evaluation of the Bicycle Lift	23

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

0. EXECUTIVE SUMMARY (input to Deliverable D15)

- Cycling and walking are the cleanest, cheapest, healthiest, and, in urban areas, often the most efficient transport mode. They are truly sustainable transport modes.
- In the UTOPIA project we focus on advanced technology that may have a positive effect on environment. Until recently advanced technical development of cycle transport has mainly been allocated to the bicycle itself (gears, brakes and suspension, electric motor etc). Advanced parking shelters (electronic card operated) for bicycles have been introduced on the market, electronic operated Public City Bike systems, and The Bicycle Lift are examples of the last years innovative technology which have been introduced to support cycling in urban areas.
- City centers surrounded by hills commonly have heavy air pollution. This have a negative effect on cycling. Steep hills foster steep inclines in the suburb-center linkages, which are also serious barriers to cycling. Hilly cities may therefore have a bigger unrevealed potential of cycling, than flat cities. Clever located Bicycle Lifts may reveal this interesting potential.
- The lift will reduce the strain and unwanted sweat of people who want to use bicycle as their daily form of transport. Normally the bicycle lift will carry the cyclists up onto topographically higher levels, where you have less pollution, less noise and less conflicts with the car traffic.
- Advanced technology cost money. Provided a positive environmental effect, the Bicycle Lift, as well as the City Bikes, and Advanced Bike Parking Shelters, have a positive political effect in the sense of opening the minds of politicians to allocate more money into cycle transport planning and support.
- Do you need a Bicycle Lift when most bikes have a modern gear system? Even with 24 gears the effort (energy used) to bring yourself, and the bike, uphill is the same. Low gears may reduce the pain in your hip, but your breath rate and transpiration still increases.
- Do you need a Bicycle Lift when you can buy an electric bike (E-bike)? E-bikes always have to carry the load of an electric motor, even when the terrain is flat and downhill. E-bikes are quite expensive, and you have to bother with charging. The Bicycle Lift just give you a push when you really need it, e.g. in the steepest hill(s), and you can still enjoy the lightness and handiness of your bicycle.
- Since the installation of the Bicycle Lift, cycling in this particular area of Trondheim has increased by 150 %. More personal trips are now being made by bike than by public transport. We believe, and hope to confirm by our coming surveys, that Trondheim has a general increase in cycling which rates highest in Norway. We can hardly credit the lift alone (the prototype is not more than 130 m long) for this positive effect, but there is no doubt that the lift has raised the general image, attention and motivation of cycling in Trondheim. The promotion effect is perhaps the most important contribution from the Bicycle Lift.
- The demonstration project in Trondheim had a rather weak evaluation strategy. We believe that the lack of consistent proof of its effects on peoples biking habits is a major deterrent to the slow market penetration.
- Another reason why the market penetration has been slow, is the minor resources of the Bicycle Lift manufacturer.

1. PREFACE

The World Health Organization (WHO) has recently worked out the document "Walking and cycling in the city" in the series "Local Authorities, environment and health". We quote from the document summary:

"The rise of congestion in urban areas and the corresponding air pollution has become a serious problem, in terms of health, environmental degradation and economic loss. In the UK alone, it is estimated that factors associated with congestion, delays in deliveries, time lost in traffic congestion, ill health – cost the economy 3 % of the GDP, e.g. US \$22.5 billion in 1988.

Until recently, the main focus of many traffic engineers and urban planners was to satisfy the needs of the increasing number of cars, in terms of parking and road space, as well as convenient routes. At the same time, the increase in the traffic and changes in commuting and lifestyles were leading to the marginalisation and decline of other modes of transport, particularly walking and cycling.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTE PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

The adverse effects of motor vehicles have led many cities to rethink their transport management plans, moving towards more efficient and environmentally beneficial strategies. Within these strategies, the stimulation of cycling is a solution that combines the objectives of sustainability and efficiency.

Walking and cycling are cheap and efficient modes of transport for short journeys in the city. These forms of regular exercise have also significant health benefits. As many cities are struggling with environmental, health and social problems caused by excessive traffic, walking and cycling should be given more consideration as means of transport. All those involved should face the challenge to recognize the actual potential contribution of walking and cycling, and to reintegrate them into a wider transport policy.

This can be achieved through so-called soft measures, including street design and the *construction of specialized facilities*, as well as hard measures such as car parking restriction and traffic calming’.

The Bicycle Lift in Trondheim has been described in the WHO report as an original example of such specialized facility.

2. SUMMARY OF THE TEST SITE DEMONSTRATION PROJECT (input to UTOPIA Decision Support Tool)

2.1. Project description

The Bicycle Lift is a continuous collective transport concept for assisting cyclists up steep hills in urban areas. The prototype is installed in the City center of Trondheim in Norway.

The Bicycle Lift consists of a semi underground cableway. While sitting on the bike, the cyclist rests one foot on the lift footplate, and is then gently pushed up the hill at a speed of 7 km/hour. A patented mechanism gives the cyclist a soft start.

The prototype in Trondheim is 130 m long and has a gradient of up to 20 %.

The lift is operated with an electronic keycard. The first 4 years the cards were distributed free of charge. Since June 1997 the keycard fee has been 100 NKR per year. There are approximately 4500 cardholders. During 5 years of operation the lift has pushed 145.000 cyclists, corresponding the total population of Trondheim. There have been no accidents and no injuries in the lift.

The lift is open 0700 – 2200 every day, and may also be operated during wintertime as heating cables are installed beneath the track.

During 5 years of operation and full scale experimentation, the lift has steadily been improved.

2.2. Project Classification

Propulsion system	Vehicle concept	Transport concept	Demand case/ Transport mode
Electric Grid Supply + Electric Motor	The Bicycle Lift (conveyor) + Bicycle +Underground electric cable	Public Access Bicycle Lift for use by Cyclists on an incline	Individual commuting between suburbs and inner city

2.3. Project Objectives

The site specific objectives of the project were:

- Testing a completely new mechanical/electric machinery and electronic control system
- Approval by Det Norske Veritas (DNV)/Section for Aerial Cableways

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

- Testing the attitude of the cyclists and people in general
- Testing the user friendliness (man – machine communication)
- Testing the safety and reliability
- Testing what kind of users and how many
- Testing neighborhood reactions
- Testing strain of vandalism
- Testing conflicts with crossing car traffic
- Testing operating cost
- Develop a new commercial product

The transferable objectives of the project were:

- Getting more people to use their bikes
- increase commuting suburb – town center with bicycles
- improve access to urban areas
- improve livability of cities
- establishing an important link in a “green” transport system within and outside the city center as an alternative to private car transport

2.4 Project Organizational Structure and Support

The Bicycle Lift was launched in 1993 by the private company Design Management AS in Trondheim. The technical development has been financed by the local Public Roads Administration, who also is the owner and the operator of the prototype in Trondheim.

The idea of the project came from Mr. Jarle Wanvik, the owner of Design Management AS. He is living in a residential area situated by the edge of one of the steep hills close to the city center. It takes him 5 minutes rolling down by bike to the city center. Uphill he had to push his bicycle spending 20 minutes to arrive home in a rather sweat condition. The idea of the bicycle lift appeared to him during one of these trips in 1992.

Almost at the same instant, some planners of bicycle tracks in Trondheim had expressed a desire of “some kind of bicycle lift” up several steep hills surrounding the city center of Trondheim. But nobody had ever heard about such a product. By coincident one of the planners had a meeting with Mr. Jarle Wanvik, and suddenly the link between the “desire” and the “product idea” was established. Just one and a half year later, in September 1993, the worlds first bicycle lift was installed in a picturesque part of Trondheim City. After 8 months testing and improvements the lift was approved for unmanned operation by Det Norske Veritas section for Aerial Cableways.

The lift has become very popular among cyclists of all ages, and also among tourists visiting Trondheim. Thanks to this unique invention numerous articles in magazines and newspapers all over Europe and US have contributed strongly to a positive and a true green image of the city of Trondheim and Norway. The project has also been presented at several bicycle planning conferences in Europe. In 1998 the lift was one of the main attractions at the international Velo City Conference (Velo Borealis) in Trondheim.

2.5. Project Impact

The demonstration site is intensely used both by visitors and residents of Trondheim. In 1995 Syklistenes Landsforening (branch office of European Cyclists Federation) carried through a survey (Ref. 1) among 700 lift users. The survey was financed by the Norwegian Transport Ministry. It was found that:

- 20 % of the lift riders are using their bicycles more due to the lift
- 83 % of the users have a car drivers license
- 72 % want more bicycle lifts in Trondheim
- 72 % say the lift is easy to handle and operate
- 56 % of the users are students

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTÉE PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

- 77% are willing to pay 1 NKR (70 cents) per trip
- 21 % are willing to pay 2 NKR per trip
- 61 % believe that bicycle lifts will be a common transport concept in the future

In the same survey the users of the lift were asked to evaluate the bicycle lift on a scale 6 – 1 (6 = best, 1= poorest). Here are the result:

Innovative	5,28	Silent operation	4,60
User friendly	4,02	Instruction panel	4,81
Safety	4,55	Effort saving	4,47
Esthetic design	4,70	Time saving	3,81
Speed	4,00	Tourist attraction	4,95

2.6. Barriers and Policy Issues

At an early stage of the project there was a lot of political and public dispute regarding the bicycle lift project. Thanks to clever project management and political skills the project was carried through. A negative attitude to the lift in the beginning has changed to an overall positive attitude.

In the introduction phase of the bicycle lift project we experienced some important barriers:

The main site specific barriers are:

- Conflicts with the local car traffic
- Lack of political courage to regulate/abandon car traffic in the local surroundings of the bicycle lift

The main transferable barriers are:

- A prototype is very seldom as reliable and comfortable as a commercialized and well proven product. The lack of economic recourses, and 5 years of wear and tear, has lead to some discontinuous operation of the prototype. This may have lead to a negative product image among some users and decision makers.
- 70 % of the users are men. In general women seem to be more reserved with new technology, and technical appliances.
- Among quite a lot of decision makers, the bicycle is still the transport mean of the poor people, or simply a toy for the children. It is not seriously regarded as an important tool for reducing traffic congestion and pollution in urban areas.
- As for the bike it self, there is a political risk of the bicycle lift being considered just a curiosity, and not a serious transport tool
- There is a need for at least one additional lift installation, perhaps in another town or country, to prove technical reliability, user friendliness and value for money.
- The bicycle lift has to compete with other bicycle infrastructure facilities to be installed in cities. The investment budget is often small, and has a certain time span. This could be overcome through the fact that the lift, by clever planning and locating, could *generate* money rather than acquire money.
- The public and political knowledge of public road building costs is rather low. The building of a bicycle lift in urban areas is not more expensive than building the same length of a bicycle road, remembering that the bicycle lift are normally installed as part of existing curbstone edge of the roads/pavements, and normally should not pay for the land use.

2.7. Findings of the Project

Referring to the site specific objectives in item 2.6

- During 5 years of operation the product has been full scale tested, and several technical improvements have been introduced. The most important was the soft start system introduced 1 year after the opening.
- The lift was approved by DNV in June 1994
- Referring to findings in the users survey, item 2.5

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉE PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

- There has been no problem with misuse and vandalism of the lift
 - Crossing traffic has caused certain problems. As there are no main roads crossing the lift track, there were not installed any warning signs or detection of crossing traffic. However, there have been no accidents other than a few damaged footplates inflated by cars.
- Referring to the transferable objectives in item 2.6
- People use their bicycles more due to the lift, ref. users survey.
 - The lift location turned out to be excellent for the purpose of increasing commuting by bicycles both by students and other citizens, as well as for promoting the lift.
 - The lift is pushing the cyclists uphill, away from heavy traffic areas, and towards calm located residential streets, for a safe and pleasant ride.
 - The commercial part of the project has not been very successful, so far. A lot of interest and inquiries indicate a potential, but the prototype in Trondheim is still, after 6 years, the only bicycle lift in the world.
 - The operating cost is low due to unmanned operation and low energy cost.
 - There is a business potential in the operation of a bicycle lift (Ref. 3). Example: If 3000 subscribers (keycard owners), each paying 300 NKR (37 ECU) per year, a 600 m bicycle lift will give a positive payoff.
 - We conclude that there is a commercial potential both in the manufacturing/selling of bicycle lifts, as well as in the lift operation.

2.8. Project Evaluation

The local Public Roads Administration considers the project as highly successful. The lift is widely used both by visitors and residents. There have been a lot of inquiries regarding the project both from other cities in Norway as well as from abroad. These inquiries have tied up a lot of the capacity of Design Management AS. Hopefully some of these inquiries will soon convert to additional installations.

During working out a Business Plan for the English market, master degree students at the University of Bath in England (Ref. 2) have found more than 24 cities in England who could be interested in installing bicycle lifts. The students have an extraordinary promotion of the Bicycle Lift in UK, even in the House of Parliament. They have also managed to convince the UK cycling promotion organization Sustrans as well as the company Rolls Royce to express their willingness to sponsor money to the first BL installations in England.

It has become quite clear that the Bicycle Lift, as for many other technical products for the City Municipal market, needs to be promoted and marketed as a turn key product (Ref. 4). The customers need assistance both with the planning, coordinating, promoting as well as installing and operating such a "product". The customers also need assistance in the project financing. It is of course very important that the Bicycle Lift could turn out to be profitable, i.e. self financing. The users survey in Trondheim tell us that the cyclists are willing to pay for the use of the lift (You never hear about people willing to pay for using a bicycle road!).

However, turn key marketing or franchising, are both requiring marketing skills and heavy resources, which a small company cannot raise by itself.

Convincing figures and profit potential both in manufacturing/selling as well as in operating of the Bicycle Lift is not enough to sell the project. Design Management AS probably needs a commercial partner to raise money and supply the capacity needed to introduce and promote such a "Bicycle Lift package".

The project in Trondheim has proved that a demonstration project is a good way to promote and test out a New Propulsion Systems. Nearly 80 cities worldwide have shown interest of the lift. To hasten the market penetration by a demonstration project, you need good planning, a targeted evaluation strategy, and commercial skills and resources.

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTÉ PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

2.9. Future plans for the Project

During autumn 1999 the prototype has gone through a rehabilitation program.

Wearing parts have been changed, and certain technical improvements have been introduced to secure regularity and reliability. Selling efforts and distribution of keycards have been improved.

Two more lifts are planned in Trondheim. One will be 600 m long, divided into two tracks, and the other one will be 300 m long.

The Public Roads Administration and the Municipal division of city development, together with Design Management AS, will be the team to introduce new lifts in Trondheim in the coming two years. We believe that the political willingness already is present.

A promising alternative way of financing and promoting advanced bicycle facilities in big cities, is by advertising boards. Giant street furniture and traffic advertising companies are offering “giveaways” like Free City Bike Systems, Bicycle Parking Shelters – and Bicycle Lifts to big city communities, in exchange of disposing a certain amounts of advertising boards in the city center. The advertising companies install, operate and maintain these installations free of charge for the city.

3. SUMMARY OF MAIN FINDINGS RELATIVE TO SURVEY OBJECTIVES (input to Deliverable D15)

3.1 Initiating

3.1.1. Success factors

- **Timing**

The BL project was initiated in the early '90s, when there was a lot of political and financial support of building bicycle infrastructure in Trondheim and Norway. Inside the borders of Trondheim a 100 kms bicycle road network was already decided. By chance the Public Roads Administration had in 1993 appropriate R&D money available for the demonstration project.

- **Involvement of stakeholders**

Already by the first attempt the inventor was lucky enough to meet the right individuals inside the stakeholders organizations. The representatives involved had the belief and the courage to push (or maneuver) the project towards reality.

- **Ex-ante technical feasibility evaluation**

By simple means the technical principles in the BL was simulated on real spot. A small trailer was equipped with a shredded standing platform outside the trailer wall. A test cyclist put his foot on the platform, and a car hauled the equipage up the hill. We also tested optional ways of hauling the cyclist, like by a rope tied to the bike and a hand hold rope. The BL platform principle proved definitely to be the superior way of doing it. Both male and female cyclists tested the method, and different ages. The stakeholders were quite convinced after this demonstration.

3.1.2. Pointers to barriers to uptake

- **Missing partners**

In the BL project hardly any politician were involved. This will may be become a barrier for building another lift in Trondheim. Of promotional reasons we should have had a closer link to the Technical University of Trondheim.

3.2. Setting up

3.3.1. Success factors

- **Adequate project team**

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

The inventor has all the way been totally devoted to the project. So were also the two representatives from the Public Roads Administration and the Municipal of Trondheim.

- **Adequate location**

There are several hills close to the Trondheim city center that could benefit of a BL. The most central of them all, Brubakken ("the hill by the old town bridge") was chosen. Brubakken has a reasonable length, no main street intersections, it is steep enough (1:5), and last, but not least, it was located in a very popular, historic/ picturesque (though vulnerable) part of the city center, Bakklundet. This area of the town is very much visited by tourists during the summer season. It was a daring decision, to make a full scale prototype test observed by an audience consisting of both city citizens and visitors from all over the world. Of course both positive and negative results have occurred – and reported. We know that the BL has been a very popular object to discuss and comment in public as well as private parties all over the town. So, to be honest, we cannot say for sure that this was a sensible location of the prototype BL. However, the central location, open to all public, has of course put an enormous (positive?) pressure on the project operation and product development team. Another important factor was that Brubakken is situated close to the natural cycling link between the city center and the University Campus.

- **Adequate Public Relations and healthcare**

Under and adjacent to the BL track there was installed heating cables. The project team also decided to install heating cables under the pavement alongside the lift track. This turned out to be a great success. Brubakken hill has previously caused several hip fractures during wintertime. Hundreds of people are every day walking downhill this route to the city center. After the lift and heating cable have been installed, there are yearly at least 3 less hip fractures than before reported from this popular walking route. This important "side effect" of the BL gives alone the project a positive payoff.

- **Safety consideration**

A lot of consideration was put into every aspect of product safety during the technical design process. Safety of the users, safety of the none-users – and a special attention to small children using parts of the lift track as a playground.

3.2.2. Pointers to barriers to uptake

- **Very poor evaluation strategy**

The BL demonstration project was initially a plain technical feasibility study. By lucky chance we made out a simple manual ex-ante general counting of cyclists some days before the BL was opened. The counting of cyclists in Trondheim in general was very poor due to lack of reliable counting equipment.

3.3. Conducting and evaluating

3.3.1. Success factors

- **Leading edge test drivers**

50 % of the lift users are students. The campus of the Technical University of Trondheim is situated uphill not far from the BL exit station. The technical minded students enjoy to ride the BL, and every autumn the BL is filled up with new and enthusiastic test drivers. The feedback from these leading edge test drivers has been valuable for the lift operator, as well as for the product development.

- **Safe operation**

The lift became fully authorized and classified by Det norske Veritas 1 year after the installation. No injuries have been reported during 5 years of operation. On a scale 1-6 the BL safety is rated 4,55 among the lift users.

- **Esthetic design**

The BL is located in a picturesque, historical part of the city center. The design esthetics was of essential importance. The users have perceived the design with the score of 4,70. Some architects even say that the local esthetic and the street appearance have been improved by the BL installation.

- **Unmanned operation**

It is important to notice that the BL is an unmanned NTPS. This means very low operating cost.

- **User friendly (except for women?)**

Safety and esthetic considerations have been of great importance in the design process. However, as a New Transport and Propulsion System (NTPS), the users perception of easy operation and comfort, is may be of even greater importance.

Some users expect to be carried uphill in a kind of lift basket, while sitting comfortably in a chair. Of course they are disappointed when they are told to be attentive - like in a ski lift - just to avoid "falling" off the BL. Quite a lot of people are afraid of using a ski lift. As most of the technical elements in the ski lift, also are present in the actual BL, we should expect that the same people being just as afraid of using the BL. We don't know the user statistics in ski lifts, but we have experienced that women are a bit more reluctant to the BL than men. 70 % of the users are male users. Women, in general, are more reluctant to new technical appliances. However, after having been familiar to it, women often master the new technology with greater skill than men. Among the most experienced and enthusiastic BL users we of course find both sexes.

3.3.2. Pointers to barriers to uptake of the Bicycle Lift

- **Conservative decision makers**

Among many decision makers, age 50-60, the bicycle is still not taken seriously as a transport tool. Cycling is a play toy for the children, perhaps fun sport for the youth. In the traffic the cyclists represent disorder and obstacles. This attitude may contaminate even the BL.

- **Low prestige Image of Cycling**

More than 90 % of the students in Trondheim use their bicycles as their primary transport vehicle. All together this has a positive effect on the cycling attitude in Trondheim. Unfortunately, some students behave badly as cyclists; high speed cycling on street pavement etc. This gives cycling a bad image, and is often reflected in articles in local newspapers.

- **Lack of Cycling tradition**

Hilly cities may have poorer cycling tradition than flat cities. This could have a negative effect on the uptake of the BL, but not necessarily so.

- **Low public awareness on road building costs**

The BL is perceived more expensive than real price. People usually think that transport appliances cost a lot of money. The BL is built up by simple elements, though they are concealed in the ground. Built directly in the existing carriage road, or the pavement, you don't need to pay for any new ground space.

On the other hand, people underestimate the cost of ordinary bicycle road building.

In fact, the costs of an ordinary bicycle road in urban areas are approximately the same as the costs of a BL of the same length.

- **Ticket charges**

We may expect some reluctance against ticket charges (We have not enough experience yet to be certain on this matter).

- **Lack of financial support**

An application to the Norwegian Industry Development Fund was turned down.

More attempts will follow.

3.4 Exploiting of Project results

3.4.1. Success factors

- **Bicycle advocates**

Bicycle advocates all over the world have embraced the BL. This should have a very positive effect on the uptake, when and if we experience a world wide renaissance of the use of bicycles in urban areas.

- **University cities**

The world is becoming smaller, and the communication between students and universities increases every day. Most of the Cities which have shown interest in the BL are university cities. The University campus is often situated at the top of a steep hill, close to the city center.

3.4.1 Pointers to barriers

- **Lack of marketing resources**

There is a serious lack of money to build up resources for the marketing (turn key or franchise)

- **Lack of ex-ante evaluation strategy**

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

The project had too much emphasis on the technical aspects. The modal change transport objectives were not enough in focus. The data of cycling volume and cycling routes before the lift was installed was rather bad, or almost non-existing.

Most of the cycling in Trondheim goes still on ordinary carriage roads, in co-existence with cars. Counting of cyclists is difficult and expensive (manual counting). Even if you perceive impressive amounts of cycling in Trondheim, there is lack of real world evidence of the modal change.

- **To ambitious opening ceremony**

The opening ceremony was too ambitious (before the product was operating well enough). Celebrities were invited, and 3000 people was present when the BL was started up. The ceremony was not a complete fiasco, but we believe that a couple of months silent experimenting in beforehand could have improved the introduction a lot. The media of course focused some unlucky happenings, and a negative first impression is difficult to get rid of.

3.5. Scaling up

There is a business potential, and of course also good macro economy, in the BL. There are a lot of hilly cities with a huge potential of increased bicycle use. The lift in Trondheim has proved that it has a positive effect on cycling. Many other kind of bicycle facilities and activities have failed to obtain the same results.

People are willing to pay for the use of the lift, and the project has also proved to attract sponsors. One of the main actors in street furniture advertising has recently proposed a BL to the municipality of Oslo and Trondheim, as an option to a free city bike system. A joint venture with advertising/communication companies seems to be a very interesting approach.

4. ETM RESULTS

4.1. Methodology revue

We refer to APPENDIX 2 which include a global scanned ETM decision tree of the Bicycle Lift and a schematic ETM factor analyses.

The ETM has been an interesting evaluation tool to work with. However, we find it very hard to adapt to all the different types of projects in UTOPIA, and one project cannot be judged against another in such a tool. The method works quite well as an evaluation factor reminder.

5. PROJECT MANAGEMENT RESULTS (Good practice input to WP6 publication)

5.1. Initiation of demonstration projects

5.1.1 Success factors

- **Topography and site location**

A BL is likely to be installed in a university cities with hilly landscape.

Trondheim, almost surrounded by hills, and with residential areas, as well as the University campus, at the steep slopes and flat tops of the hills, was a natural crib for this invention. However, crossing of highways, river bridges, crossing under canals etc. could also benefit of a BL. Also recreational, mountainous areas have shown interest in such an installation.

- **Project Champions**

The project management team should cooperate according to a good "chemical formula", i.e. the team members should respect and trust each other.

The project manager should be a visual as well as a realistic person, and feed the stakeholders representatives with relevant and easy to understand information.

The staying power of the project manager is essential.

- **Financing**

The financing stakeholders must rely on the project management. The feeling of being relied on, and easy to hand money, foster creative thinking. In the very important initial and creative design phase money should not be the bottleneck. Too many good projects are turned down at this early stages, because of the lack of understanding and money. Convincing the financial stakeholders at an initial project demonstration level is very difficult. They always ask: Who else (sponsors) are willing to spend money on the project? Ex-ante and

enthusiastic private sponsors are very often the most important key to the public funds. Many consultants tell project initiators that they can assist in selling demo projects to private sponsors ? Very few can really make it.

- **Promotion technique and enthusiasm**

It is important to convince the stakeholders at an early stage. Before the technical design started, the BL was simulated in a very easy understanding and convincing way (simple full scale simulation). This instantly made the stakeholders devoted, and opened the “purse” of the Public Roads Administration.

5.2. SETTING UP THE DEMONSTRATION PROJECT

5.2.1 Success factors

- **Expertise and creativity**

- Adequate project management team formed by 3 –5 project champions; the inventor plus 2-4 local stakeholders
- The local stakeholder team-members should be influential, brave, creative and ambitious within their own organizations
- The project manager should be an experienced transport planner and a mechanical engineer with a network of mechanical, electronic, and corporate planning competence.
- The existence of a local competent industry
- The availability of Public Roads Administration R&D money. Business development grants and invention grants from the Government.
- Not necessary to involve money from the “poor” local municipal budgets
- Adequate test site localization for publicity, and leading edge users (technical university students)
- Adequate design and appearance of the product. Nice adoption to the local area.
- Heating cables beneath the semi submerged lift track extended to cover the pavement alongside the track. This has a positive effect even on none lift users.
- The BL is a popular device for the younger generations. Vandalism will not be a problem due to young peoples self justice practice.

5.2.2 Pointers to barriers

- **Product development (PD) and production**

In this phase of the project it is advantageous to be working inside and towards small, responsive organizations. Quick decisions, skilled craftsmen, creative partners.

- **Public Relations**

The stakeholders Public Relation departments should not be involved too early. To ambitious open ceremony should be avoided.

5.3. CONDUCTING AND EVALUATING THE EXPERIMENT

5.3.1 Success factors

- **Staying power**

Staying power, economical sacrifice and total devotion by the inventor as well as the local stakeholders, are often the most important factors in product development.

- **Full scale testing**

To test the prototype and make improvements fully open in public may become a “double edged sword”. Realistic full scale testing may be the fastest one. A prototype will normally have a number of breakdowns, and the failures have to be evaluated and improvements carried through. Very long interruptions could be bad for the product reputation. However, the adequate project management should never give up to make the lift a robust and reliable transport tool.

- **Authorization**

The national authorizing organization (Det Norske Veritas in Norway) should be involved at a very early stage. Similar organization have to be contacted at an early stage in all countries before selling and installing a BL.

5.3.1 Pointers to barriers

- **Evaluation strategy**

During the exploiting of the BL, there are frequent asked questions like user frequency, effects cycling, effects on modal shift, safety aspects and investment and operating costs. Ex-ante, instantly and ex-post analyses should be planned from the very beginning. This may also effect the site design (location, length of lift, cycle route network) Quantitative as well as qualitative measurements and evaluation analyses should be worked out from start to end.

- **Inadequate financing**

A functional BL could have large effect on the use of bicycles in an urban area.

Increased bicycle use is a goal for many European countries. To finance the development of the BL should therefore be a matter of interest to National Governments, as well as the EU commission.

The Public Roads Administration in Norway should never have been alone in sponsoring the project. Inadequate financing of the first 5 years of maintenance, operation and product improvements has delayed the development quite a lot.

- **Lack of multi site approach**

A multi site approach covering different residential areas within Trondheim would have been advantageous in the evaluation process.

5.3. Exploiting project results

5.3.1 Success factors

- **Multi city approach**

A multi city approach, and a cross city analyses, would be very important both regarding evaluating as well as exploiting the project. This should have been initiated by the use of national and/or EU product development programs.

- **Sales promotion**

Sales promotion material of the BL has been sponsored by the Public Roads Administration. Participating at conferences and exhibitions together with the stakeholders. Articles of the lift in several professional transport magazines, airline magazines etc.

- **Market size**

Students at the University of Bath (Ref.2) have found 90 potential BL customer-cities just inside GB.

- **Sponsor appeal**

Positive sponsor response has already been shown by Sustrans and Rolls Royce in Bristol (Ref. 2). We think there is a quit big sponsor potential among "green sponsors".

- **Academic approach**

The close localization to the Norwegian Technical University has been advantageous.

Several technical conferences have been held in Trondheim. The BL is a popular object to demonstrate, and it is situated in the city center.

- **Tourist magnet**

The BL is among the 4 most popular tourist attractions of Trondheim

5.4.1 Pointers to barriers

- **Competition on bicycle budget**

To little regional and national money allocated to build bicycle infrastructure.

Lack of political will and/or courage to promote the lift as bicycle infrastructure.

- **Transport system planners**

There are still to many "private car-headed" transport consultants and policymakers, but there are some promising signals for the future. A new generation of environment protection enthusiasts are coming up.

- **Additional BL users**

Some pedestrians envy the cyclists the easy way of ascending the hill, and so do elderly people, invalids and even some pram pushers. Theoretically it is possible to design adaptor equipment so that these kind of users may be pushed up the Brubakken hill. However, we do not believe this will be cost effective. On the other hand, there are already some pram pushers who make use of the lift, without such extra appliances ! They simply put one foot on the lift platform, and the other foot on the wheel base of the pram, and off they go !

6. ASSESSMENT OF RESULTS

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

6.1. Technical and topographical feasibility

When the transport planners in Trondheim decided to build the BL, they had the following main overruling objectives in mind

- Less polluting transport in Trondheim
- Less traffic congestion, noise and dust
- Improved life quality and health for the citizens

An unique tool in Trondheim to reach these goals is the Q-free® toll ring system introduced in 1991. Every single suburb-center link road has an automatic toll ring station, and so have even the links to the shopping mall area outside town center. Car drivers pay 1-1,5 ECU when passing these stations. The manufacturer of Q-free® is situated in Trondheim, and the toll ring is a demonstration project lasting till 2005 (at least).

The toll ring money is put into the following environmental infrastructure:

- Improved ring roads
- Improved design and equipment of public areas
- Improved bus stop shelters
- Separated public transport lanes
- Public transport preference in light regulated intersections
- Other public transport infrastructure
- Network of bicycle roads and lanes
- Bicycle parking racks
- Bicycle bridges and tunnels
- Bicycle lifts
- Docking stations for the Free City Bikes

In 1993, when the bicycle lift was introduced, there was already a boom in bicycle road building in Trondheim. Bicycle roads in the suburbs were built in first hand. Next step, which recently has started, is to build a bicycle route network in the center of Trondheim. However, bicycle friendly links between the suburb networks and the city center were missing, due to the topographic level differences. Planners had 4 different options to establish such links:

1. Building long bicycle roads alongside the heavy polluted suburb-center linkage routes
2. Bike and ride systems:
 - Bicycle racks on the back of busses and trams
 - Bicycles onboard busses and trams
3. Bicycle parking racks at bus stops combined with free city bikes inn town center
4. Electric bikes (?)
5. Bicycle Lifts

All these options are going to be exploited in Trondheim. The Bicycle Lift was given 1. priority because of:

- Perfect fit to topography and existing steep suburb-center link routes
- High transport capacity
- Availability (continuous transport)
- Easy to establish
- Fast development
- Low cost
- Patented design
- Business potential

The different kinds BL technologies were tested on a full scale basis simulation. The "pushing-by-stretched foot-technology" turned out to be the very superior.

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**

Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

6.2. Energy consumption

In Norway we have nearly 100 % hydropower.

The price of electricity in Norway is 0,5 NOK per KWH.

The energy consumed by the BL pushing 30.000 cyclists per year is 5000 KWH =2.500 NOK, or 0.08 NOK (0.01 ECU) per cyclist. Heating cables beneath the lift and in the pavement alongside the lift consumes 30.000 KWH per year, i.e. 0.48 NOK (0.06 ECU) per cyclist.

6.3. Risk analyses

The lift is approved by Det Norske Veritas/Taubanetilsynet. During 6 years of operation there have been no injuries on people using the lift. A student group at the Technical University of Trondheim has made a risk research of the lift. They have concluded that the probability of fatale accidents in the lift is very low. The only "probable" risk is collision between the footplates and cars passing or parking across the lift track. This risk could be eliminated by installation of a fence alongside the track.

6.4. Policy actions

The BL is situated in a historical part of Trondheim. The adoption of the BL to the environment has been an important part of the success. No policy actions were introduced to promote the introduction or the use of the BL. However, there was – and still are - a great deal of attention from the newspapers and other media.

The actual area is including the famous old town bridge. This bridge was already regulated as a no center link car passage between 8 AM and 7 PM. This regulation makes people in this area walk or bike to the city center. The BL project enforces this tendency; more cycling during summer time, and more walking during wintertime (due to the heating cables). The BL project champions are now fighting for abandoning car traffic along the lift track, for the good of he lift, and for the good of the local environment.

6.5 Additional market segments

The BL may be convenient even in topographically flat cities. Steep bridges, as well as steep tunnels, crossing highways, railways and canals could represent additional market segments. Winter sports centers could widen their season activities by offering biking in the mountains or downhill biking. A BL could be installed to push the cyclists uphill.

6.6 Synergies of other similar industries

There are a few big, and quite many small manufacturers of ski lifts in Europe. The ski lift market is close to saturated, after the boom in the 1980s. The BL and a ski lift have several quite similar technical elements. We have been in contact with one of the smaller Swiss ski lift manufacturers. This was at a very early stage. Perhaps is the timing better by now? Perhaps should we concentrate on a market leader ?

6.7 Stakeholder analyses

We have interviewed 6 different local, national and foreign stakeholders regarding the BL. Here are the answers

1. *Manager of the Norwegian Ministry of Environment:*
 - The last 5 year much money has been put into investments in bicycle road building and bicycle promotion activities. The growth rate of cycling has not been satisfactory, except in Trondheim.
 - A national bicycle strategy plan is needed
 - A shift in national and local policy regime is needed.
 - Environment/pollution control and public/individual health should be put in focus
 - BL is a very interesting product, but more information of BL operating organization and costs are needed among potential buyers. The BL must be much better promoted and sold as turn key projects
2. *Manager of ECFs branch office in Norway:*
 - A lot of good analyses and reports/plans of bicycle promotion and actions
 - The politicians do not give priority to bicycle road land allocation
 - BL is an innovative solution with a brilliant bicycle promotion affect
 - Several cities in Norway could use BLs
3. *Bicycle Planner in Oxford, GB*

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTÉ PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

- BL project in Qxford has been approved in principle
- No money available for the project as bid to GB Government failed
- Alternative contribution could be obtained from local hospital and university?
- Possible co-financing by advertising allocated to the BL

4. *Bicycle planner in Sundsvall, Sweden*

- BL project in Sundsvall has been approved in principle
- A market research and an opinion research needed to convince the politicians about the need and effect of the BL
- Financing possible by National Public Roads Authorities

5. *Mayor of Stadt Schongau in Germany*

- Political resistance stopped the BL project

6. *Transport Planner by BMW AG, Germany:*

- Due to financial reasons, the project has been cancelled with regard to a technical system, including the BL.

6.8 The role of the project for developing market accept

The prototype of the BL is just 130 m long, and the level altitude is just 25 m. However, the hill is in total 450 m long, and has a altitude difference of 100 m. To really evaluate the BL we have to install another lift "on the top of" the other. By then the cyclist really perceive that the BL will be helpful. This prolonging of the lift track is essential to make a feasible evaluation of the effect on the use of bicycle use. The lesson to be learned is that as soon as the technical problems of the single prototype have been solved, the next lift should have been built just to be able to make a realistic evaluation of the BL.

6.9 Use of advertising opportunities for revenues

Traffic advertising, such as advertising outside or inside public transport, advertising boards (illuminated or not) on traffic terminals seem to be strongly regulated by the municipally authorities. The multinational companies pay ever increasing amount of money to be exposed on this kind of media. Some few advertising companies are dominating this market, and there is a "war-like" fight going on to get the advertising rights on illuminated Eurosize (1200x1800 mm) boards located inside city centers and at public traffic terminals and bus stops. These companies offer bus shelters free of charge to the cities, including free maintenance/cleaning etc. for 15 years. The "price" that the City Council has to pay is to give the advertising company the permission to install (on public ground) and sell advertising on a certain amount of Eurosize boards during the same periode. Quite recently some of these companies have proposed Subscription City Bike systems (f.i. in Rennes, Singapore, and the Norwegian cities Oslo, Drammen, Stavanger and Sandnes). One of these companies has also proposed a BL at the same conditions to Oslo and to Trondheim.

References:

1. Users survey of The Bicycle Lift 1995 (Edited by the ECF branch office in Norway)
2. Business Plan for Velolift Ltd, University of Bath, 1998 (Edited by 5 full time MBA students in 1998)
3. Ex-ante evaluation of additional Bicycle Lifts in Trondheim (Edited in Norwegian by Design Management AS in 1997)
4. Marketing Plan of Bicycle lifts in Norway (Edited in Norwegian by 4 students at the OMH business school in Trondheim in 1998)

APPENDIX 1

1. Demographic data of Trondheim

- 3 rd largest city in Norway
- 145.000 inhabitants (3% of total Norwegian population)

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTÉ PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

- 30.000 students
- 5 months winter and snow
- approx. 6 km² flat city center 5 m above sea level
- terraced hills in west, south and east (100-300 m above sea level)
- 80.000 people living at the slope, and at the top of, these terraces
- 20 % of personal trips on foot
- 10 % public transport
- 10-12% bicycle (estimated)
- 40-43 % car (driver)
- 17 % car (passenger)
- central bus and train terminal with 40 bus lines and 500 bus departures per day, 1 train line with 60 departures per day
- 1 tram line with 55 departures per day
- 1 bicycle lift
- 300 free city bikes and 60 city bike docking stations
- 145.000 private bicycles (estimated) (12.000 new bicycles per year)
- 300 taxis with 4750 trips (in average) per day
- 60.000 passenger cars (423 passenger cars per 1000 inhabitants)
- 700 minibusses (<17 seats)
- 422 busses
- 6200 vans
- 2300 trucks
- 2300 motorbikes
- 2000 mopeds
- 477 motor vehicles per 1000 inhabitants (Norwegian average 500)

2. Trondheim toll ring system

- Q-free® Toll ring system
- 11 stations in 1991
- additional 7 stations in 1999 (by all inlet roads to the city center)
- Planned removal in 2005
- All car traffic must pay
- Bicycles, mopeds, motorbikes and electric cars free of charge
- 19 mill. pass throughs (0600-1800) in 1999
- Average price per passing NOK 7 (0,8 ECU)
- Yearly turnover NOK 130 mill (16 mill ECU)
- Government grants of 75% is added to the toll ring money, i.e. NOK 225 mill. per year will be put into road building, public transport, safety and environmental infrastructure
- 16 % of this money is used to the bicycle road network and infrastructure

3. Public transport

- Government grants NOK 250 mill per year (State grants to "big cities")
- 300 bus shelters and (3 public toilets) built and fully financed (installation, operation and maintenance) by the advertising company Adshel Norge AS (More Group) or JCDecaux Norge AS

APPENDIX 2

ETM evaluation of The Bicycle Lift

Evaluation out of Results point of view

Results:

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTE PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

I	II	III	IV	V				
environment	primary energy	renewable	100 % hydro power in Norway					
	nuisance	noise	levels	No more complaints from next neighbours				
		visual intrusion	Very nicely adapted to the local historical area					
		community severance	Very nicely integrated in pavement and carriage way design					
non environment	technical feasibility	performance	system capacity	total capacity	300 cyclists/hour			
				supply/ demand	Rush hours in the morning and the afternoon			
				use degree	Average 200 cyclists/day			
		isolation	journey performance	delay/ reliability	Reasonably good			
				comfort	Reasonably good			
				congestion	None			
		performance other systems	complement ease	Complementary and nicely integrated with cycle commuting				
				system operation	for users	No accidents in 6 years/150.000 trips		
					general public	No accidents		
		safety	fuel handling		---			
			operations	easiness	72 % of users perceive it easy. Most people need to practice a couple of times.			
		cost	project management	capital cost	actual system cost	---		
					management cost	coordination	Subsidized by Public R A	
						communication	Subsidized by Public R A	
				infrastructure cost	Subsidized			
system operation	infrastructure cap. cost			Subsidized				
	vehicle cap. cost			ECU 8.000 per year (20 years depreciation)				
	operating cost			ECU 750 per year				
	system unreliability cost			?				
user	purchase cost			ECU 12.50 per year				
				info cost	None			

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
 Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

2189

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**
 Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

	acceptance	sponsor org	internal consensus	Very good relations to all sponsors	
		competitors	No direct competition		
		system operator	resistance against change	No problem. System operator is: Public R A technical department of traffic control equipment.	
			capability develop	One day of coursing.	
			image	New image (cycling)	
			synergies	Good synergies with traffic control	
		user	resistance against change	50 % of users are enthusiastic students. A few female bikers have problems. Some car drivers never sit on a bicycle.	
			Complexity	High score of userfriendliness.	
			Expectations	Some people expect more comfort	
			Image	Sportive and green image	
			Awareness	High degree of local awareness.	
		media	Initially reluctant. At present a positive attitude.		
		minorities	Not very relevant. Some complaints. Some enthusiastic baby pram pushers.		
		quality of life	Increases the green image of the city. Increases the bicycle access to city center.		

ETM evaluation of The Bicycle Lift

Evaluation out of Design point of view

See next page

Design

I	II	III	IV	V	
		zoning	restricted center	Partly abandoned to cars from 8 PM to 7 AM	
	regulations		low energy zones	No	

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)

Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTÉ PENTE VÉLOS

Étude d'opportunité et de faisabilité

INDICE A

policy		speed limits	Modification	Contextual		
			traffic calming	No		
	infrastructure investment	cycle	Cycle lanes			
		information systems	No			
		Inter modal ticket	Planned			
		pedestrian area	Heating cables under the pavement.			
	information	green commuter	No			
voluntary agreements	quality partnership	High quality cooperation with tourist office/tourist guide company and Public R.A.				
institutional frame	cooperation	multi ticket	Test project is planned with multi ticket to public transport and Free City Bike			
analyses	problem analyses	demand characteristics	user description	age	Referring to separate users survey in 1995	
				occupation		
				education		
				marital		
				social		
			habits	income		
				innovative		
				motivation		
				mobility needs		
				location		
barriers of evaluation	of	To short lift and only parallel to the cycle route network. The lift does not reach to the top of the hill. There is still 100 m steep hill to climb after the lift.				
		economic evaluation	prices	Prototype not quite representative of the commercialized version.		
quantities						
data analyses	non cost factors	Counting number of users				
		system capacity	total capacity	300 cyclists per hour		
supply/	Rush hours					
demand						

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
 Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

2191

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
 REMONTE PENTE VÉLOS**
 Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

non environment	technology economy	technology feasibility	performance isolation		user degree	200 per day	
				journey performance	average time	Speed is 2-3 meters/sec	
					delay reliability	Some initial technical problems	
					comfort	*	
			performance other systems	congestion			
				complementary			
				ease			
			safety	system operation	users	No accidents	
					general public	No accidents	
			operation	Unmanned operation			
		cost	project management	capital cost	search	?	
					coordination	ECU 6000 per year	
					Communi- cation	Should be ECU 3000 per year	
			user	purchase	ECU 12 per year		
				operating	0		
				info	0		
			acceptance	sponsor organizations	internal consensus	Very satisfactory	
				competitors		?	
				system operator	change resistance	Reluctant	
					capability development	Good	
		image			Car oriented		
		network economy			?		
		user		change resistance	Women are enthusiastic but also reluctant to new machines		
complexity	72 % perceive easy operation						
expectation	changing						
image	Positive						

SÉANCE DU 13 SEPTEMBRE 2017 (soir)
Motion: un cyclocâble pour la remontée des cyclistes

MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN
REMONTE PENTE VÉLOS**
Étude d'opportunité et de faisabilité
INDICE A

			awareness	Changing, dependant of which part of the city they live in	
			media	Changed from negative to positive	
	quality of life	?			
implementation	planning	levels of detail	High		
		response allocation	High		
		deadline set	strict		
	communication	campaign	Well communicated before introduction. Ambitious opening ceremony.		
		cost	ECU 10.000		
		effectiveness	Very efficient		
	corrective actions	magnitude	First year some major modifications		
		timeliness	When necessary		
		effectiveness	Efficient		
		cost	ECU 15.000		
	monitoring	cost	Trip counter		
		potential user identification	Users survey in 1995		
	learning	brainstorming	To some degree		
		codification	correction	cost	Very cost efficient (most financed by the inventors out of pocket money)
			effectiveness		
	coordination	easiness	Very small organisation. No problem.		
		coordination level	High degree		
commitment		High commitment by inventor and technical staff			

4. ANNEXE 4 : ANALYSE DU RAPPORT ENTRE TOPOGRAPHIE DES VILLES ET PART MODALE DU VELO

Les données concernant la part modale du vélo dans différentes villes du monde ont été trouvées sur les sites internet suivants :

<http://www.epomm.eu/tems/>

<http://omondouvelo.com/pdu/velomonde.html>

L'évaluation topographique a été effectuée rapidement sur Google Earth, en prenant les altitudes maximales et minimales des zones urbanisées.

Il s'agit donc d'une approche un peu grossière car :

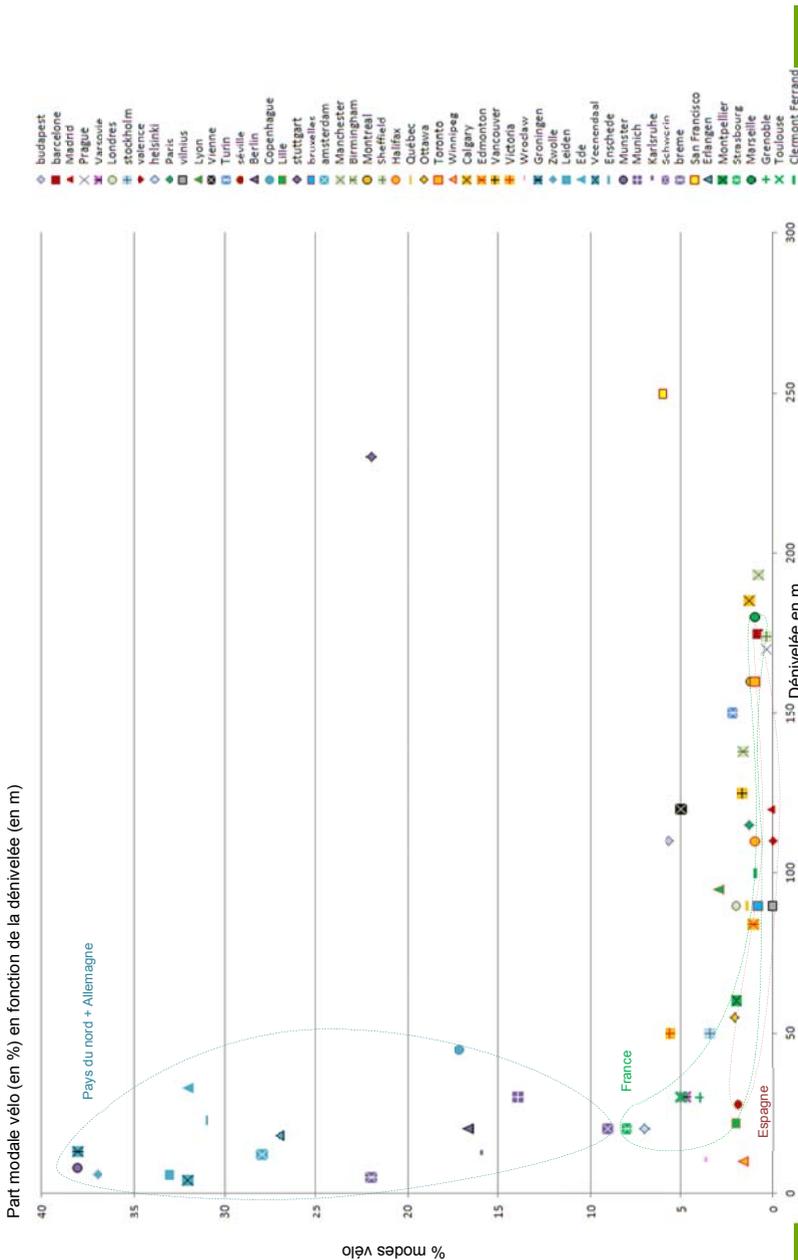
- Les valeurs de part modale cycliste ne datent pas toutes de la même année, et n'ont pas toutes été vérifiées.
- Le territoire exact concerné par ces données n'est pas forcément clairement défini
- Le territoire sur lequel a été relevée la différence d'altitudes ne correspond pas forcément au périmètre des données de part modale
- La différence d'altitude n'est pas un critère suffisant pour apprécier les pentes rencontrées sur les itinéraires cyclables.

Les villes d'un même pays apparaissent d'une même couleur, ce qui permet de voir rapidement l'aspect régional des résultats.

Les tableaux montrent que :

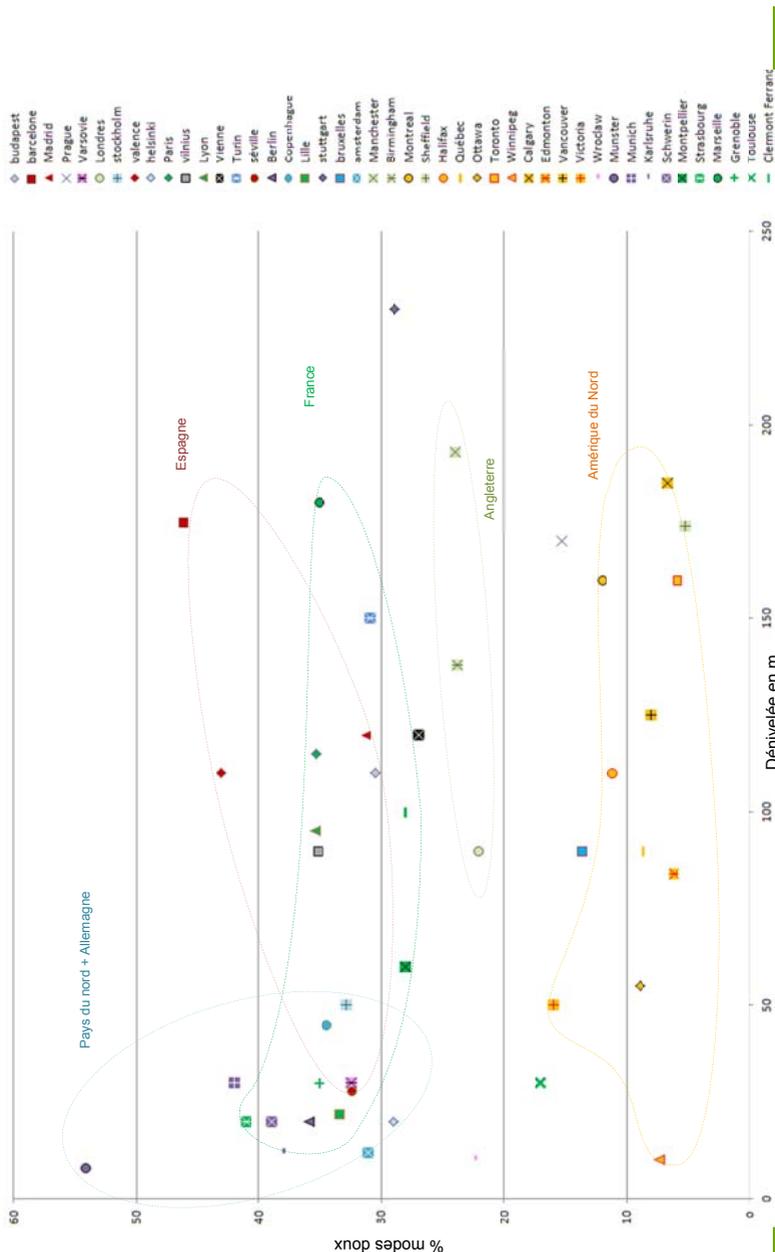
- Les parts modales vélo maximales sont atteintes dans des villes à la topographie peu marquée
- Toutes les villes n'ayant que peu de dénivellée n'ont pas systématiquement des parts modales vélo importantes
- Parmi les villes ayant moins de 6% de part modale vélo, on trouve tout type de dénivellée.
- La part modale vélo n'est pas représentative de la part modale de tous les modes de transports alternatifs cumulés

MATRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTE PENTE VÉLOS



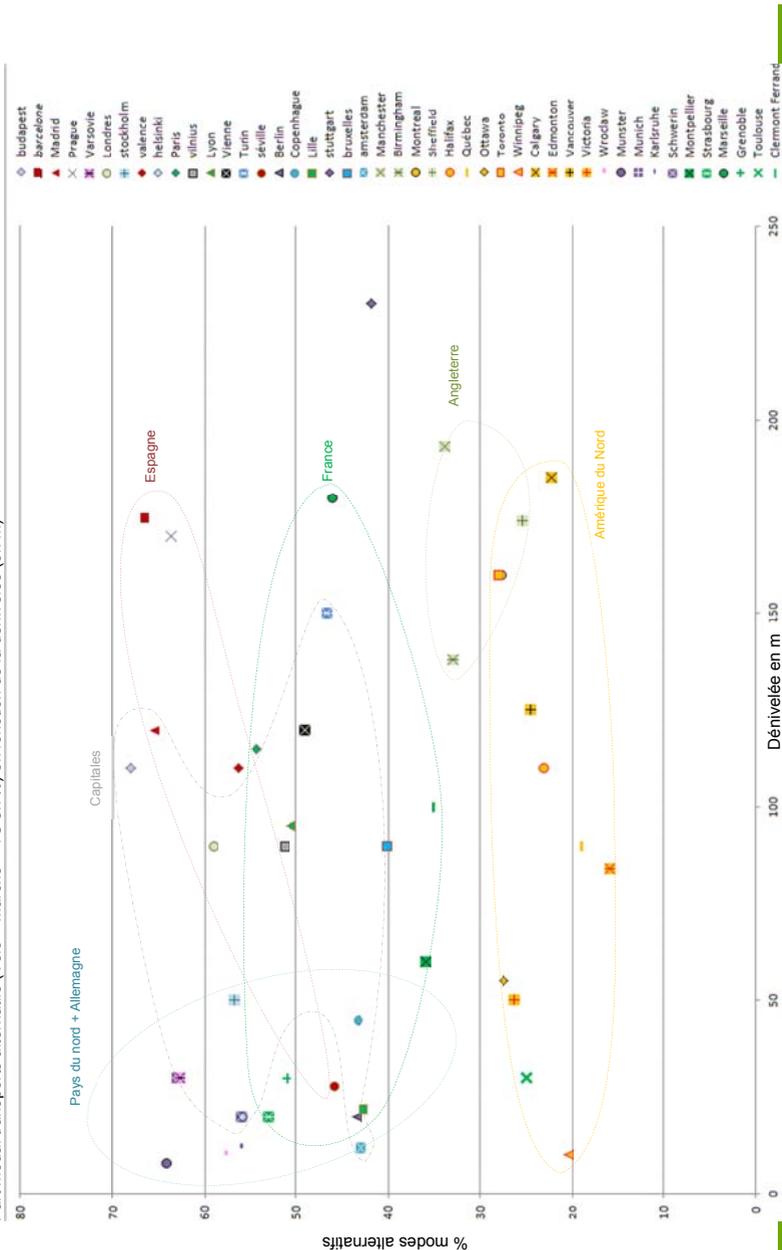
ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTE PENTE VÉLOS

Part modale modes doux (Vélo + Marche en %) en fonction de la dénivellée (en m)



MATRISE D'OUVRAGE DELEGUEE DREAL HAUTE NORMANDIE
ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ RELATIVE À L'INSTALLATION D'UN REMONTE PENTE VÉLOS

Part modal transports alternatifs (Vélo + Marche + Tc en %) en fonction de la dénivellée (en m)



Mis aux voix, le renvoi de la motion au Conseil administratif est accepté par 32 oui contre 26 non (1 abstention).

La motion est ainsi conçue:

MOTION

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à lui présenter une étude sur les potentialités d’installation de systèmes mécaniques d’aide à la montée pour les cyclistes, incluant l’impact environnemental complet, notamment énergétique, de celle-ci;
- à développer un éventuel projet pilote grâce à un partenariat public-privé.

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

12. Rapport de la commission de l’aménagement et de l’environnement chargée d’examiner la motion du 12 septembre 2012 de MM. Pascal Spuhler, Denis Menoud, Daniel Sormanni, Carlos Medeiros, Daniel-Dany Pastore, Jean-Philippe Haas, Laurent Leisi, Claude Jeanneret, Jean-François Caruso, M^{mes} Mireille Luiset et Danièle Magnin: «Stop aux conteneurs saisonniers» (M-1043 A)¹.

Rapport de M^{me} Jannick Frigenti Empana.

La motion a été renvoyée à la commission de l’aménagement et de l’environnement par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 25 novembre 2013. La commission a étudié cette motion lors des séances du 11 février, 8 avril et 6 mai 2014, le 11 février sous la présidence de M. Morten Gisselbaek et par la suite sous la présidence de M^{me} Brigitte Studer. La rapporteuse remercie le procès-verbaliste M. Christophe Vuilleumier pour la qualité de ses notes.

¹ «Mémorial 171^e année»: Développée, 3104.

Rappel de la motion

Considérant:

- le potentiel touristique que représente Genève dans le monde;
 - la pauvreté de la qualité urbanistique que représentent les conteneurs servant de bancs de glaces, souvenirs ou autres;
 - la quantité de personnes arpentant les quais, notamment en période estivale;
 - que les futures installations saisonnières de Plainpalais seront du même acabit que celles des quais;
 - le constat navrant que ces dernières années le Conseil administratif n'a eu pour idée, afin d'agréments et d'embellir nos quais, que de nous présenter des conteneurs de type «ferrazinette», «paganinette», «maudinette» ou autre «barcelonnette» pour banc de glaces, stand de souvenirs et autres guichets touristiques;
 - que l'on trouve non loin de nous, dans différentes villes de Suisse romande, de magnifiques et agréables installations, plaisantes tant pour le touriste, le résident local que pour l'exploitant. Pour exemple: les quais de Montreux ou plus généralement de la Riviera; le centre-ville de Sion,
- le Conseil municipal demande au Conseil administratif:
- de lui présenter dans les meilleurs délais un projet concret pour la modification des actuels conteneurs communément appelés «barcelonnette» par un projet urbanistique de qualité et durable, de type chalet, bungalow ou autres avec terrasses ou vérandas;
 - d'envisager que ces bancs de glaces, stands de souvenirs, guichets touristiques puissent être exploités à l'année.

Séance du 11 février 2014

Audition de M. Pascal Spuhler, motionnaire

M. Spuhler déclare que cette motion a pour but de revoir les glaciers qui se trouvent sur les quais afin d'offrir autre chose que de vulgaires conteneurs à la vue et à l'usage, notamment des touristes qui sont fort nombreux à visiter Genève. Il juge ces conteneurs laids et que Genève mérite autre chose à ses yeux que des conteneurs provisoires en aluminium. Il rappelle que ces conteneurs ne sont même plus déplaçables au vu de leur état, ils tombent en morceaux depuis deux ans déjà. Il signale en outre que ces baraquements ne sont par ailleurs pas efficaces.

Une commissaire rappelle que l'idée de ces conteneurs provenait du Conseil administratif qui voulait qu'un roulement se fasse tous les cinq ans et l'association des exploitants des pavillons glaciers se sont vu imposer ces conteneurs construits à Barcelone.

Un commissaire questionne l'ambition de la motion; il aurait été possible d'envisager un réaménagement de la rade. Il précise toutefois que cela a un coût et il se demande s'il est raisonnable de remplacer ce mobilier.

M. Spuhler précise que c'est le système de conteneurs provisoires qu'il n'apprécie pas et il ne comprend pas qu'on envisage de faire de même à Plainpalais. Les quais méritent mieux, mais il avoue ne pas avoir creusé la question du prix des conteneurs. Par ailleurs, il pense qu'il est normal que la personne qui investit dans une exploitation de ce type ne soit pas remplacée au bout de cinq ans.

Une commissaire libérale observe que les exploitants ne seraient donc pas remplacés au bout de cinq ans selon la proposition de M. Spuhler. Elle informe par ailleurs du prix par unité d'un conteneur, soit 150 000 francs.

Séance du 8 avril 2014

Audition de MM. Gilles Urben et Jean-Michel Briner, président et vice-président de l'Association genevoise des exploitants des stands du bord du lac

M. Urben rappelle qu'il existe des problèmes sur la rade depuis des années et que selon lui rien ne pourra se faire sans une étroite collaboration entre la Ville et le Canton. Il estime par ailleurs qu'il y a eu un manque de collaboration avec plusieurs services cantonaux, notamment pour ce qui a trait à l'hygiène à l'intérieur des pavillons.

Il est possible de faire mieux que les pavillons actuels et que leur système de gestion.

MM. Briner et Urben évoquent un certain nombre de problèmes dont le fait que la qualité du matériau pour le sol (aluminium strié) n'est pas le plus adapté, les terrasses et les couvertures fixes qui ne fonctionnent pas à Genève. Les pergolas sont trop hautes.

M. Urben rappelle ensuite le système de bail. Il s'agit d'un bail mobilier de cinq ans non renouvelable, ce qui ne motive pas les commerçants à faire quelque chose de durable. Un bail renouvelable serait plus motivant tant pour l'entretien du matériel que pour l'accueil des clients.

Il doute par ailleurs qu'il soit possible d'exploiter les pavillons durant toute l'année simplement pour des questions de gel. Il remarque qu'il serait possible d'envisager un pavillon sur chaque rive, ouverts toute l'année, mais déclare qu'il ne pourrait s'agir que d'exploitations familiales. Il serait intéressant d'envisager des prolongations en fonction du temps mais cela n'est guère possible puisque les services ont toujours refusé de donner suite à ce désir.

Par ailleurs, ces pavillons étaient normalement déplaçables, mais ils ne sont à présent plus déplacés, ce qui est une bonne chose. Il y a là un aspect paradoxal

puisque les édicules avaient été achetés justement pour cette raison. Le déplacement des stands est facturé aux commerçants et est englobé dans le prix du bail, mais les loyers n'ont pas bougé.

M. Briner observe que la conception de ces pavillons prévus pour Barcelone ne fonctionne pas très bien à Genève.

M. Urben estime qu'il y aurait certaines choses à envisager, comme remplacer les grandes pergolas par des parasols, ce qui permettrait d'arrêter la valse des tables que les clients déplacent en fonction de l'ombre. Il pense également qu'il faudrait autoriser les prolongations, et il remarque qu'une chambre froide serait une très bonne chose. Il pense par ailleurs qu'il serait judicieux d'opter pour un système de bail se renouvelant d'année en année.

Un commissaire demande si les exploitants seraient prêts à investir dans de telles modifications si les baux étaient modifiés.

M. Urben répond ne pas pouvoir se prononcer pour l'ensemble de ses collègues mais il pense que la plupart d'entre eux seraient prêts à intervenir. M. Briner rappelle que les pavillons sont différents ainsi que les positionnements géographiques. Il imagine que, pour résoudre les problèmes, il serait utile que les services du Canton et de la Ville viennent sur le terrain.

Une commissaire interroge les auditionnés en leur demandant ce qu'ils auraient fait s'ils avaient pu dessiner l'aménagement de la rade.

M. Briner répond qu'il aurait conçu un projet écologique au vu du soleil et de l'eau qui pourraient être utilisés. Il pense par ailleurs qu'il aurait été possible de concevoir des concepts différents avec une superficie de 220 m² au sol, contenant une cellule de froid et des toilettes. Il précise que si des lieux étaient prévus pour le stockage, il y aurait également moins de livraisons.

M. Urben rappelle que, à l'origine, il s'agissait de glaciers mais il mentionne que ces structures sont plus petites que jadis et ne permettent plus d'offrir autant de glaces, raison pour laquelle les marchands se rattrapent sur les apéritifs. Il considère que c'est regrettable. Il regrette par ailleurs qu'autant de voitures se trouvent autour de la rade, notamment avant le jet d'eau.

Une commissaire demande comment faire pour avoir des structures ouvertes toute l'année.

M. Urben répond qu'il y a moins de monde l'hiver, et que les structures actuelles ne permettent pas d'ouvrir pendant l'hiver. M. Briner précise qu'il est nécessaire d'avoir des protections contre le vent.

Une commissaire demande si les coupe-vents qui existent à Barcelone pourraient être installés à Genève.

M. Urben répond que ce système existe, qu'il est à son avis assez efficace et que deux exploitants l'ont installé. M. Briner ajoute que le système est onéreux et nécessiterait d'être transparent. Il ajoute que la clientèle fréquente les quais en fonction du temps, et que si certains jours il n'y a pas de clients, d'autres jours il serait nécessaire d'avoir des places supplémentaires.

Une commissaire rappelle que le bail des édicules se termine à fin 2014. Elle demande si les investissements ont été rentabilisés pendant les cinq ans d'usage.

M. Urben répond que la durée n'est pas de cinq ans, mais de cinq fois huit mois. Il précise que personne ne s'attendait à signer des baux mobiliers, et que les exploitants s'en sont rendu compte au moment de signer. Il mentionne encore qu'il est évident que le matériel n'est pas amorti. Il rappelle qu'il est prévu de rendre le stand nu sans aucune reprise envisageable.

Une commissaire demande pourquoi les pavillons ne sont plus enlevés.

M. Urben répond que c'est une question de logistique et d'argent. Il précise que les exploitants laissent du matériel depuis la troisième saison puisque la Ville a indiqué qu'elle ne déplacerait plus les édicules. Il mentionne que le temps manque pour les services de la Ville et qu'elle n'a pas de grue suffisante pour lever ces stands.

Une commissaire demande combien il y a de stands et d'exploitants.

M. Urben répond qu'il y a huit stands de glace, quatre de souvenirs et quatre billetteries, et un exploitant par édicule.

La commissaire remarque qu'il faudrait modifier complètement le système si ces stands étaient ouverts à l'année.

M. Urben acquiesce et mentionne douter que tous les exploitants soient d'accord. Par ailleurs, il n'y a pas huit exploitants, mais seulement sept car l'un des glaciers ne s'est jamais installé. Il précise qu'il faudrait tout revoir s'il fallait envisager de la petite restauration.

La commissaire relève que les exploitants aimeraient toutefois plus de souplesse pour les prolongations, ce que M. Urben admet.

Séance du 6 mai 2014

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif chargé du département des constructions et de l'aménagement, et de M. Antonio Pizzoferrato, chef du service de la sécurité et de l'espace publics

En préambule, M. Pagani rappelle que M. Pizzoferrato travaille sous la direction de M. Barazzone.

M. Pagani s'enquiert des personnes auditionnées au préalable et signale alors que la problématique est compliquée. Il rappelle que M. Ferrazino avait organisé un concours pour les pavillons, avec un prototype en bronze. Il précise qu'un référendum avait alors été lancé par l'association de M. Urben. Il mentionne que ce banc de glace, durant l'essai qui avait été mené, était en l'occurrence exploité par une personne qui faisait des prix très accessibles.

Il rappelle ensuite avoir fait abroger la décision prise par le parlement et avoir repris le problème depuis le début. Il signale que l'idée était de redonner l'espace de la rade aux promeneurs en offrant une qualité d'aménagement et en supprimant les voitures stationnant vers l'eau ainsi que les panneaux publicitaires. Il rappelle ensuite que l'espace qu'occupaient les bancs de glace avait été mis à disposition des exploitants afin de promouvoir les glaces Pierrot, lesquelles ont disparu depuis lors entraînant la vente des bancs de glace par les anciens exploitants. Il observe que la situation était donc difficile et qu'il a été nécessaire de négocier avec les exploitants le choix de nouveaux bancs de glace puisque les précédents étaient «crapoteux».

Il ajoute avoir choisi des stands sur un catalogue, des stands en usage à Barcelone, et il mentionne que la décision a été de fondre ces édicules dans le paysage de la rade. Il rappelle avoir ensuite présenté plusieurs propositions au Conseil municipal pour mener à bien les différents travaux inhérents à ces installations, lesquelles sont passées de douze bancs de glace à huit. Il signale qu'un compromis avait été passé avec les anciens exploitants en leur proposant de continuer l'exploitation de ces édicules pour une durée de cinq ans.

Il rappelle également que l'activité des bancs de glace est saisonnière puisque ces pavillons ne fonctionnent pas durant les trois mois d'hiver. Il précise par ailleurs que les pergolas destinées à protéger les clients ont été finalement utilisées contre la pluie en y installant des bâches, ceci à la demande des exploitants, et il rappelle que ces pavillons devraient être placés en hivernage durant l'hiver. Il remarque toutefois que les exploitants ont tellement aménagé leur pavillon que ces derniers sont devenus trop lourds pour être déplacés.

M. Pizzoferrato ajoute que la Ville a souhaité ne pas être liée à un contrat de bail immobilier, raison pour laquelle une formule juridique a été trouvée pour rendre ces glaciers amovibles. Il observe que l'échéance de ces baux mobiliers est maintenant proche.

Une commissaire relevant l'obligation faite aux exploitants de vider les pavillons, M. Pizzoferrato indique que les exploitants doivent vider la vaisselle, mais il précise que les aménagements de ces pavillons doivent évidemment rester en place. Il ajoute que ces bancs de glace sont devenus tellement lourds en raison des aménagements apportés par les exploitants qu'il a été décidé de ne plus les bouger afin d'éviter de les abîmer.

Cette même commissaire observe par ailleurs que les exploitants ne gagnent rien lorsque le temps est mauvais et elle se demande si la Ville prend en compte cet aspect.

M. Pagani répond que les exploitants ne donnent pas de ticket et qu'il n'est guère possible de savoir ce qu'il en est des gains. Il remarque, toutefois, avoir vu des chiffres d'affaire de plus d'un million et des montants de pas-de-porte de près de 300 000 francs. Il rappelle en l'occurrence que la Ville a mis un terme à cette pratique des pas-de-porte.

M. Pizzoferrato ajoute qu'il s'agit d'exploitations familiales, impliquant des charges de personnel réduites. Il rappelle que les exploitants ont perdu devant les tribunaux et précise qu'il reste un dernier recours devant le Tribunal fédéral. Il ajoute que le Tribunal a estimé que le calcul de la Ville à l'égard du loyer était pertinent, la Cour des comptes mentionnant même que les loyers étaient en deçà de ce qui pourrait être exigé.

Une commissaire se demande s'il serait possible de laisser ces édicules ouverts en hiver.

M. Pagani rappelle que la loi ne permet pas d'installer des édicules fixes sur la rade et qu'il n'est pas question de créer de nouveaux bistrots. Il mentionne que les exploitants qui ont concouru pour la gestion de ces bancs étaient au courant des conditions. Il pense qu'il est nécessaire de rendre à la rade son calme de temps à autre. Il répète également avoir donné la priorité aux exploitants précédents durant ces cinq dernières années.

M. Pizzoferrato ajoute que les exploitants disent eux-mêmes qu'il serait difficile de maintenir l'exploitation en hiver en raison de la météo. Il rappelle que la période d'exploitation était de huit mois durant l'«ancien régime». Il ajoute que la situation était en outre précaire pour les exploitants puisqu'elle était d'une année et résiliable d'une année à l'autre.

La même commissaire demande si ces baux mobiliers sont à terme ou à loyer et combien coûtent les six mois d'exploitation pour les gérants.

M. Pizzoferrato répond qu'il s'agit simplement de la mise à disposition d'un objet qui est loué. Il rappelle ensuite que la Ville a suivi les tabelles officielles sur l'amortissement. Les six mois d'exploitation représentent un montant de 30 000 francs.

Un commissaire remarque que les exploitants actuels pourront à nouveau postuler et qu'ils seront mis en concurrence, ce que M. Pagani admet.

Une commissaire demande ce qu'il en est du huitième édicule qui n'a jamais été mis en place.

M. Pagani répond que la place a été aménagée vers la grue, mais que les propriétaires de bateaux font l'*antifouling* de l'autre côté de la grue, impliquant dès lors une nuisance assez importante pour ce pavillon. Il a donc fallu le déplacer et la personne d'abord pressentie pour l'occuper a été écartée du concours. Il précise toutefois que le Tribunal a finalement demandé à la Ville de fournir un nouveau pavillon à cette personne qui ne veut toutefois pas être déplacée. Il rappelle alors que le Tribunal fédéral a reconnu que la Ville se trouvait sur son domaine public et que ces édicules relevaient d'une utilisation saisonnière.

M. Pagani déclare qu'il est nécessaire que la Ville conserve la maîtrise du terrain. Il pense qu'investir 180 000 francs par pavillon s'est révélé une bonne opération. Il rappelle qu'il ne s'agit pas de conteneurs.

Une commissaire demande dans quelle mesure le Canton intervient.

M. Pagani répond que M. Ferrazzino n'avait demandé aucune autorisation puisque la Ville se trouvait sur son propre terrain. Il ajoute que M. Muller avait toutefois demandé que le concept soit soumis au Canton, notamment à la Commission des monuments, de la nature et des sites (CMNS). Il observe en outre que les deux quais bas étaient sous contrôle du Canton mais que la Ville a pu récupérer leur gestion grâce à M. Maudet

La commissaire demande s'il serait judicieux de faire un lien entre la proposition qui sera prochainement soumise à la commission et la motion.

M. Pagani acquiesce et pense qu'il est possible d'envisager les quais de nombreuses manières, comme à Lyon. Il est néanmoins nécessaire de laisser un peu de temps pour définir un nouveau projet. Il ajoute que c'est la raison pour laquelle ces pavillons vont être remis en concours pour une période de cinq ans. Il répète qu'il n'est pas question de maintenir ces bancs de glace ouverts en hiver. Il ignore par ailleurs s'il est possible d'imaginer de laisser un banc de glace ouvert sur chaque rive durant l'hiver.

Discussion et prises de position

Le Parti libéral-radical souhaite auditionner le Canton, jugeant cette audition d'autant plus judicieuse que la question de l'aménagement de la rade va bientôt être traitée. Il suggère d'associer cet objet à la proposition qui va être prochainement soumise à la commission.

Le Parti démocrate-chrétien souhaite voter sur la motion sans autres auditions, estimant qu'il n'est pas possible de proposer de la qualité dans ce type de baraques.

Le Mouvement citoyens genevois demande l'audition du Canton. Il rappelle par ailleurs que le projet d'aménagement de la rade va nécessiter des années.

Vote

Le vote du vote immédiat de cette motion est accepté par 8 oui (1 DC, 2 EàG, 3 S, 2 Ve) contre 4 non (3 LR, 1 UDC).

Le groupe Ensemble à gauche déclare qu'il ne soutiendra pas cette motion car il ne souhaite pas avoir un projet urbanistique durable de type chalet. Il ajoute qu'il est également préférable d'avoir un certain calme sur ces quais plusieurs mois par année.

Le Parti socialiste déclare qu'il ne soutiendra pas cette motion compte tenu des finances de la Ville et de ce qui a été dit pendant les auditions.

Le groupe des Verts déclare que le concours d'idée sur la rade est très différent de cette motion, et il observe que son groupe rejoint les avis évoqués précédemment.

Le Parti libéral-radical déclare que son groupe propose un amendement supprimant la première invite.

La présidente observe toutefois que les exploitants ne souhaitaient pas une ouverture toute l'année mais simplement une prolongation du temps d'exploitation.

Le Mouvement citoyens genevois maintient sa position à l'égard de cette motion et déclare que la situation préférite les exploitants.

Vote de l'amendement du Parti libéral-radical, soit la suppression de la première invite

Cet amendement est refusé par 8 non (1 UDC, 1 MCG, 2 Ve, 3 S, 1 EàG) contre 3 oui (LR) et 2 abstentions (DC, EàG).

La présidente passe ensuite au vote de la motion M-1043, qui est refusée par 8 non (2 EàG, 3 S, 2 Ve, 1 DC) contre 5 oui (1 MCG, 1 UDC, 3 LR).

M. Pascal Spuhler (MCG). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, il est bien dommage qu'on n'ait plus beaucoup de temps pour débattre de cela. Bien que la commission ait refusé cet objet par une majorité, je regrette absolument que vous n'ayez pas envisagé autre chose que des conteneurs saisonniers, je dis bien des conteneurs saisonniers, pour nous servir soit de glaciers, soit éventuellement de petits cafés à Plainpalais, parce que je n'appelle pas ça des cafés, mais bien des conteneurs.

Mesdames et Messieurs, si vous n'avez pas une autre vision de Genève en 2017 et pour les années suivantes, si vous avez encore en tête ces conteneurs, ferrazinettes et autres paganinettes, je suis désolé, mais il n'y a pas de vision d'avenir, ni

pour la rade ni pour le restant de Genève. Je pense que Genève mérite mieux que des conteneurs pour se restaurer, prendre des glaces ou boire un petit café entre amis. C'est juste n'importe quoi qu'on ne puisse pas proposer quelque chose d'un peu plus charmant, d'un peu plus convivial, qui corresponde un peu plus à l'image que nous aimerions donner de Genève. Je vous remercie, Monsieur le président, et je vous enjoins, Mesdames et Messieurs, de réfléchir et de renvoyer quand même cette motion au Conseil administratif qui, peut-être, y pensera pour vous.

Mis aux voix, le renvoi de la motion au Conseil administratif est accepté par 32 oui contre 26 non.

La motion est ainsi conçue:

MOTION

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de lui présenter dans les meilleurs délais un projet concret pour la modification des actuels conteneurs communément appelés «barcelonnette» par un projet urbanistique de qualité et durable, de type chalet, bungalow ou autres avec terrasses ou vérandas;
- d'envisager que ces bancs de glaces, stands de souvenirs, guichets touristiques puissent être exploités à l'année.

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

13. Propositions des conseillers municipaux.

Le président. Nous avons reçu les motions suivantes:

- M-1311, de *M^{mes}* et *MM. Marie Barbey-Chappuis, Grégoire Carasso, Simon Gaberell, Alain de Kalbermatten* et *Albane Schlechten*: «Réaménageons rapidement la rade afin de valoriser ce site exceptionnel de Genève»;
- M-1312, de *M^{mes}* et *MM. Grégoire Carasso, Alain de Kalbermatten, Albane Schlechten, Ulrich Jotterand, Brigitte Studer, Alfonso Gomez, Tobias Schnebli, Uzma Khamis Vannini, François Mireval, Emmanuel Deonna, Sylvain Thévoz, Daniel Sormanni* et *Marie Barbey-Chappuis*: «Pour une presse locale forte et indépendante».

14. Interpellations.

Le président. Nous avons reçu les interpellations écrites et orales suivantes:

- IE-44, de *M. Simon Brandt* et *M^{me} Patricia Richard, Natacha Buffet-Desfayes* et *Helena Rigotti*: «Transparence aux Halles de l’Île»;
- IE-45, de *M. Simon Brandt* et *M^{me} Patricia Richard* et *Natacha Buffet-Desfayes*: «Brochure de vote du 24 septembre 2017»;
- IO-269, de *M. Daniel Sormani*: «Désolation sur la plaine de Plainpalais: où sont les arbres?»;
- IO-270, de *M. Daniel-Dany Pastore*: «Feux d’un jour, feux toujours, feux sans amour»;
- IO-271, de *M. Daniel Sormani*: «Vie à trépas au bois de la Bâtie».

15. Questions écrites.

Le président. Nous avons reçu les questions écrites suivantes:

- QE-482, de *M^{mes}* et *MM. Tobias Schnebli, Morten Gisselbaek, Gazi Sahin, Brigitte Studer, Régis de Battista, Maria Pérez* et *Vera Figurek*: «Est-il opportun que la Ville de Genève défile aux côtés d’associations de nostalgiques des guerres coloniales?»;
- QE-483, de *M. Amar Madani*: «Combien de frontaliers permis G dans les unités des foires et marchés?»;
- QE-484, de *M^{mes}* et *M. Maria Pérez, Brigitte Studer* et *Gazi Sahin*: «Pas de racisme, pas d’homophobie dans les institutions de la Ville».

Le président. Mesdames et Messieurs, je vous remercie d’avoir écouté la lecture de ces nouveaux objets et je clos la séance avec cinq minutes d’avance, afin de vous permettre de pouvoir regagner vos foyers.

Séance levée à 22 h 55.

SOMMAIRE

- | | |
|---|------|
| 1. Exhortation | 1982 |
| 2. Communications du Conseil administratif | 1982 |
| 3. Communications du bureau du Conseil municipal | 1982 |
| 4. Motion du 12 septembre 2017 de M ^{mes} et MM. Patricia Richard, Marie Barbey-Chappuis, Astrid Rico-Martin, Simon Brandt, Daniel Sormanni, Eric Bertinat, Pascal Spuhler, Sophie Courvoisier et Pierre Scherb: «Pour un réaménagement de la rue du Commerce et des trottoirs alentour» (M-1309). | 1983 |
| 5. Motion du 12 septembre 2017 de M ^{mes} et MM. Pascal Spuhler, Daniel Sormanni, Danièle Magnin, Daniel-Dany Pastore, Jean-Philippe Haas, Patricia Richard, Laurent Leisi, Claude Jeanneret, Thomas Zogg, François Bärtschi, Amar Madani, Yasmine Menétrey, Eric Bertinat, Pierre Gauthier, Stéphane Guex, Alain de Kalbermatten et Sophie Courvoisier: «Ecole des Pâquis, urinoir et zone de deal: un spectacle pour enfants?» (M-1310). | 1993 |
| 6. Motion du 26 juin 2017 de M ^{mes} et MM. Amar Madani, Pascal Spuhler, Daniel Sormanni, Danièle Magnin, Daniel-Dany Pastore, Jean-Philippe Haas, Laurent Leisi, Claude Jeanneret, Thomas Zogg, François Bärtschi et Yasmine Menétrey: «Poste: stop au démantèlement» (M-1308) | 2008 |
| 7. Projet de délibération du 26 juin 2017 de M ^{mes} et MM. Grégoire Carasso, Albane Schlechten, Adrien Genecand, Patricia Richard, Alfonso Gomez et Uzma Khamis Vannini: «Stand up! Des logements pour personnes en formation à la rue du Stand, sur un terrain de la ville!» (PRD-155) | 2014 |
| 8. Projet de délibération du 12 septembre 2017 de M ^{mes} et MM. Marie Barbey-Chappuis, Grégoire Carasso, Simon Gaberell, Alain de Kalbermatten et Albane Schlechten: «Ouvrons un crédit d'étude de 2 millions de francs visant à mener les études sur le projet lauréat de passerelle piétonne du Mont-Blanc afin de permettre enfin une | |

cohabitation optimale des différents modes de transports sur le pont du Mont-Blanc (automobiles, cyclistes, transports publics et piétons)» (PRD-156)	2025
9. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 24 juin 2008 de M ^{me} Anne-Marie Gisler, Christine Camporini, Patricia Richard, MM. Simon Brandt, Grégory Baud, Rémy Burri, Guy Dossan, Olivier Fiumelli et Adrien Genecand: «Très petites entreprises, petites et moyennes entreprises et petites et moyennes industries: créons des hôtels d'entreprises pour faciliter leur éclosion!» (M-816 A)	2029
10. Rapports de majorité et de minorité de la commission du logement chargée d'examiner la motion du 21 janvier 2008 de M ^{me} Nathalie Fontanet, Florence Kraft-Babel, Fabienne Aubry Conne, Linda de Coulon, Laetitia Guinand, Danièle Magnin, MM. Jean Sanchez, Alexis Barbey, Jean-Marc Froidevaux, Georges Queloz et Alexandre Chevalier: «Pour que la Ville respecte les accords sur le logement!» (M-763 A/B)	2070
11. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 3 novembre 2010 de M. Mathias Buschbeck, M ^{me} Sarah Klopman, Salika Wenger et M. Grégoire Carasso: «Pourquoi pas un cyclocâble à Genève?» (M-948 A)	2085
12. Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 12 septembre 2012 de MM. Pascal Spuhler, Denis Menoud, Daniel Sormanni, Carlos Medeiros, Daniel-Dany Pastore, Jean-Philippe Haas, Laurent Leisi, Claude Jeanneret, Jean-François Caruso, M ^{me} Mireille Luiset et Danièle Magnin: «Stop aux conteneurs saisonniers» (M-1043 A)	2197
13. Propositions des conseillers municipaux	2206
14. Interpellations	2207
15. Questions écrites	2207