

## **Proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 3 655 000 francs destiné à l'étude, la réalisation et la promotion d'itinéraires cyclables.**

Mesdames et Messieurs les conseillers,

La présente proposition fait suite à un crédit de 4 920 000 francs voté par le Conseil municipal le 19 mai 1987, suivi d'un crédit de 3 100 000 francs voté le 15 février 1994. Cette proposition répond à la volonté du législateur et de la population. Elle constitue une nouvelle étape de mise en oeuvre d'un réseau cyclable et répond à un souci de continuité dans une démarche en cours d'élaboration.

### **1. *Légitimation et fondements légaux***

- **La votation populaire de 1989**

L'initiative demandant la réalisation d'un réseau cyclable en 5 ans a été approuvée le 4 juin 1989 par plus de 82 % des votants.

Ce vote a fait l'objet d'une prise d'arrêté invitant le Conseil administratif à accélérer la réalisation d'une première tranche du réseau d'itinéraires cyclables dans le cadre du crédit de 4 920 000 francs du 19 mai 1987. L'arrêté précise, en outre, qu'à l'épuisement de ce crédit, le Conseil administratif présentera au Conseil municipal une nouvelle demande de crédit pour l'étude et la réalisation des itinéraires cyclables non compris dans la première tranche du réseau.

- **Le Plan de mesures OPair**

En 1991, le plan de mesures OPair avait défini un objectif de diminution du trafic automobile et d'augmentation importante de la mobilité en transports collectifs, à vélo et à pied.

Les mesures à prendre concernant les deux-roues étaient les suivantes :

- miser sur la sécurité, en étendant le réseau des pistes et bandes cyclables dans le canton et la ville,
- favoriser la mobilité des deux-roues légers, en introduisant des contre-sens cyclables (c'est-à-dire la possibilité d'une circulation bidirectionnelle pour les deux-roues dans une rue à sens unique)
- créer des parkings deux-roues, notamment aux principaux arrêts TPG, afin d'améliorer la relation entre les transports en commun et les vélos, et équiper les emplacements de stationnement de systèmes anti-vols

Sur le territoire de la Ville c'est notamment le crédit en faveur des aménagements cyclables qui rend possible la mise en oeuvre de ces mesures.

- **Circulation 2000 et Mobilité 2005**

Le concept Circulation 2000 soumis en consultation publique en août 1992 prévoit un "report modal" vers des moyens de déplacement faibles en consommation d'espace, dont les deux-roues font partie.

Le rapport intermédiaire Mobilité 2005 de février 1997 prévoit la mise en place progressive du réseau de pistes et bandes cyclables. Il fixe des objectifs visant à encourager le transfert modal vers les transports collectifs, les piétons et les deux-roues. Ce même rapport localise les problèmes de sécurité pour les deux-roues.

## 2. Bilan

### • Aménagements réalisés

A ce jour, 58 km de rues comportent des aménagements en faveur des deux-roues légers, dont 24.7 km réalisés sur les grand axes, 12.9 km en contre-sens, 2.3 km en mixité avec les transports publics et 5 km en mixité avec les piétons.

Concernant le stationnement, il existe plus de 6'000 places pour les deux-roues sur le territoire de la Ville et, durant la période de réalisation du 2e crédit, environ 600 points d'accrochage (potelets ou autre système) ont été aménagés.

L'initiative populaire de 1989 prévoyait l'aménagement de 100 km d'itinéraires en 5 ans. L'expérience a démontré que, compte tenu de l'émergence de Circulation 2000, de Mobilité 2005 et de la superposition successive des projets urbains, le rythme moyen de réalisation des aménagements cyclables est de 4 à 5 km par année malgré un effort soutenu et la prise en compte d'un maximum d'opportunités. Ce rythme s'explique par le fait que les projets cyclables cohabitent avec d'autres problématiques transport dont la compétence est du canton. Il y a donc adaptation du rythme de réalisation à des démarches d'une portée supérieure.

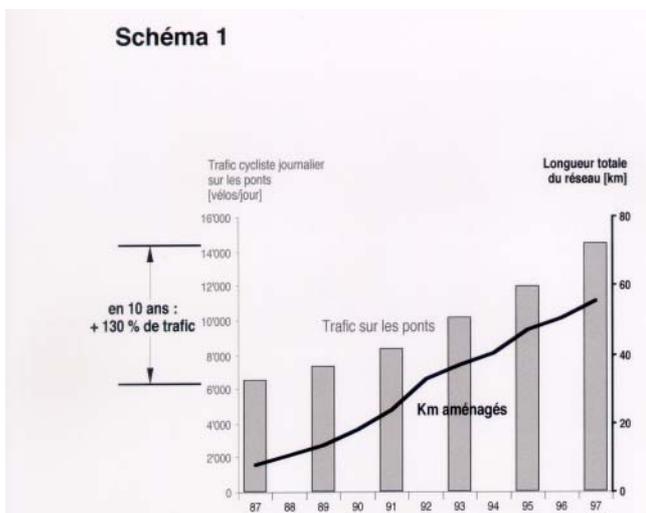
### • Evolution du trafic vélo

En 10 ans le volume de trafic cycliste a augmenté de 130 % ! Cette progression est exceptionnellement forte et régulière, elle correspond à un accroissement annuel moyen de plus de 10 % depuis 5 ans. Cette évolution du trafic démontre le bien-fondé du développement du réseau cyclable et l'impact des actions d'information et de promotion qui l'accompagnent.

Le comptage bisannuel sur les ponts du Rhône et de l'Arve est un des principaux indicateurs de référence. A la belle saison, plus de 14'500 cyclistes traversent ces ponts quotidiennement.

Les comptages ont aussi montré la généralisation de l'usage du vélo. Celui-ci est utilisé à toute heure du jour et de la nuit, avec les mêmes variations en cours de journée que celles du trafic motorisé. On peut en conclure que le vélo n'est pas réservé aux seuls déplacements de loisirs mais qu'il est utilisé pour tous les motifs de déplacement.

Le profil type du cycliste a aussi évolué. Bien que l'on ne dispose pas d'observations quantifiées à ce sujet, il est indéniable que le vélo n'est plus réservé qu'aux étudiants et à quelques nostalgiques. Des femmes et des hommes d'âge et de profession diverses l'utilisent quotidiennement. Ce renouveau d'intérêt n'est possible qu'avec la mise en oeuvre généralisée des aménagements en faveur des cyclistes.



légende : Evolution comparée de la longueur des itinéraires cyclables aménagés en ville de Genève et du trafic cycliste sur les ponts du Rhône et de l'Arve.

- **Rapport d'évaluation des aménagements cyclables**

En 1995-1996, l'OTC a entrepris une évaluation détaillée des aménagements cyclables accompagnée d'une consultation auprès des associations ou organismes suivants : ASPIC, ATE, CCIG (Chambre de commerce et d'industrie de Genève), Police, SSE (Société suisse des entrepreneurs), TCS, TPG, Ville de Genève (Voirie).

Parmi les 14 types d'aménagements examinés, 13 ont fait l'unanimité dans leur principe, seul l'aménagement de bandes cyclables le long d'un stationnement en épi a fait l'objet d'appréciations divergentes. Les techniques d'aménagement sont donc reconnues et approuvées de tous, ce sont uniquement les modalités de mise en oeuvre (pondération des priorités) qui font l'objet de discussions. Afin de tenir compte de ces divergences, le groupe d'étude des aménagements cyclables élabore les projet en consultation avec les associations (ASPIC, ATE, TCS et, depuis 1998, l'Union genevois des piétons )

- **Situation par rapport aux objectifs de planification**

Le programme Mobilité 2005 a fixé comme objectif une augmentation de 160 % de trafic cyclable entre 1990 et 2002.

Entre 1990 et 1997, l'augmentation du trafic a été de 90%. Depuis 1992 l'accroissement moyen est de 10% par année. Si l'augmentation se poursuit au même rythme jusqu'en 2002, l'accroissement pour la période considérée sera donc de 145%.

Il faut en conclure qu'au vu de la situation actuelle, l'objectif de planification sera presque atteint. C'est à la fois une confirmation de l'utilité des actions entreprises jusqu'ici et une mise en garde contre un éventuel relâchement.

- **Réalisation du programme de la 2ème tranche de crédit**

Les aménagements prévus dans la 2ème tranche de crédit ont tous fait l'objet d'une étude. Comme cela était précisé dans cette demande de crédit, le programme comportait une certaine part d'incertitude, ce qui explique que tous les aménagements ne sont pas encore réalisés à ce jour. Par contre, une série d'opportunités (reprise de conduites souterraines, réfections générales de chaussées, nouvelles options en matière de gestion du trafic, mise en oeuvre du plan piéton, etc.) ont permis de réaliser des aménagements non prévus au programme.

Entre janvier 1994 et fin 1998, environ 6.5 km d'itinéraires ont été aménagés dans le cadre de la deuxième demande de crédit alors que 17.3 km ont été réalisés partiellement ou complètement par le biais d'un autre financement.

Ce bilan démontre l'intérêt des opportunités et de la coordination avec des travaux pris en charge par des demandes de crédit spécifiques (tram par exemple).

De manière générale la construction du tram peut être un facteur accélérateur de la réalisation du réseau cyclable car il implique le réaménagement complet de la rue et contribue à un transfert modal donc à une diminution du trafic.

- **Principales difficultés rencontrées**

Le bilan des réalisations met en évidence trois paradoxes :

- il est difficile d'aménager pour les cyclistes là où la pression automobile est très forte, autrement dit, là où les besoins de sécurité, donc d'aménagement, sont les plus grands. C'est sur les grands axes et dans les grands carrefours qu'il est le plus difficile d'intervenir, que l'on se situe ou non près d'un gros générateur de trafic cycliste (Gare, Uni-Mail).
- la plupart des aménagements cyclables sont "légers" pourtant leur mise en oeuvre n'est pas nécessairement plus facile que celle d'autres aménagements.
- les aménagements cyclables sont d'abord conçus pour sécuriser les deux-roues légers par rapport au trafic motorisé. Cependant les avantages que pro-

curent les aménagements sont de plus en plus utilisés par les motos et, surtout, les scooters.

L'expérience accumulée jusqu'ici laisse penser que les aménagements manquants seront de plus en plus difficiles à réaliser. En effet, ceux-ci ont d'abord été projetés dans les secteurs où le rapport entre la faisabilité et l'utilité était le plus favorable. Aujourd'hui les tronçons restants concernent des problématiques plus complexes avec de nombreuses interactions telles que modifications de feux coordonnés, réorganisation du réseau routier ou TPG, réalisation du tram. Il est évident que dans ces conditions la poursuite de la mise en oeuvre du réseau ne sera possible qu'avec un appui déterminé de tous les acteurs.

### **3. Impacts en terme d'image**

#### **• Effets de la promotion**

Pour expliquer le très net accroissement du trafic cycliste il est difficile de distinguer l'effet des aménagements réalisés de celui de l'information et de la promotion. Par contre, l'appropriation d'actions promotionnelles par des groupes non directement intéressés par le vélo démontre la reconnaissance du travail accompli et l'impact en terme d'image. Voici quelques exemples qui l'illustrent :

- les artisans boulangers-pâtisseries de la Ville ont offert les croissants aux cyclistes durant les semaines Vélo Passe-Partout de 1997 et 1998
- plusieurs entreprises dont des banques du centre ville ont été intéressées par la carte cyclable et ont souhaité pouvoir la distribuer à leurs employés
- la Croix-Rouge genevoise a trouvé un intérêt à reprendre et à développer le système de mise à disposition des vélos (Genèvr'roule)
- les sponsors des vélos de Genèvr'roule sont les institutions et les marques de fabrication suivantes : Clinique des Granettes, DSR, ESPRIT, Motorola, Silhouette, Ste des cafetiers-restaurateurs, Tribune de Genève.
- la communauté d'intérêt suisse pour le vélo souhaite reprendre l'affiche genevoise "VELO/LOVE" pour la campagne à l'échelle suisse en 1999
- le programme Energie 2000 a retenu le projet de promotion du vélo à Genève et y a participé financièrement au printemps 1998.

#### **• Oscar du vélo**

En 1996, la Ville de Genève a reçu l'"Oscar du vélo". Cette distinction a été décernée par l'Association suisse de fabricants, grossistes et importateurs du cycle (V.F.G.I.) en raison, d'une part, des efforts entrepris par Genève depuis plusieurs années pour promouvoir les déplacements à vélo et, d'autre part, en signe d'encouragement à poursuivre cette démarche.

#### **• Une activité au niveau national**

Genève est membre de la Conférence suisse des responsables en aménagements cyclables (CORAC), forum d'échange d'expériences entre experts, ingénieurs, et planificateurs. Le responsable des aménagements cyclables à la Division de la voirie en assure le secrétariat romand et, en 1997, l'assemblée générale de l'association s'est tenue à Genève. Cet engagement a démontré la volonté genevoise d'agir en faveur du vélo, notamment en ce qui concerne les réalisations cyclables liées à la mise en service de nouvelles lignes de tram (13 et 16).

#### **• Reconnaissance hors des frontières**

Le travail réalisé à Genève est cité en exemple dans d'autres villes telles que Bruxelles, Paris et Strasbourg. La Mairie de Paris a d'ailleurs invité la ville de Genève à présenter sa démarche en matière de promotion du vélo lors d'une journée technique organisée par le Club des villes cyclables en 1997. A cette occasion,

Genève a été admise à ce club, démontrant ainsi sa volonté de promouvoir l'usage de la bicyclette en tant que moyen de déplacement.

#### 4. **Nécessités de poursuivre le travail entrepris jusqu'ici**

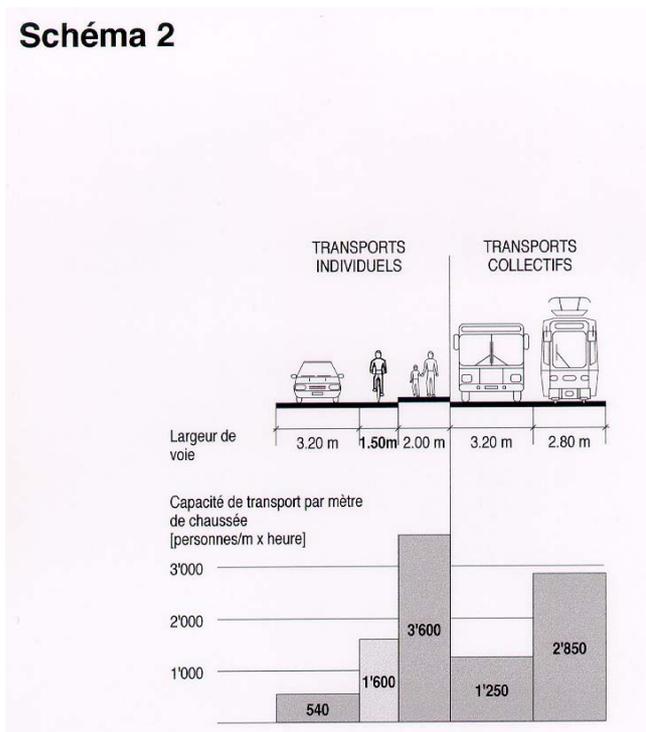
- **Supprimer les discontinuités du réseau cyclable**

Actuellement, de nombreuses discontinuités (carrefours importants, traversées de grands axes routiers, absences de contre-sens cyclables, etc) subsistent dans le réseau des aménagements cyclables. Ces discontinuités constituent un frein à l'usage du vélo auprès de nombreux cyclistes occasionnels ou potentiels. Il est indispensable de mettre en valeur les itinéraires existants en achevant le réseau. Il est aussi très important de tenir compte de la lisibilité et de la fluidité des itinéraires. Un détour par des petites rues est parfois peu attractif voire dissuasif pour les cyclistes.

- **Améliorer la mobilité urbaine et tirer parti du contexte spécifique genevois**

L'économie d'une ville, lieu d'échange par excellence, est fortement conditionnée par ses conditions de mobilité tant qualitatives que quantitatives. Etant donné qu'en ville les espaces de circulation sont inextensibles, il est essentiel de promouvoir des modes de déplacement à "haute mobilité", c'est-à-dire des modes de déplacement consommant peu d'espace. La comparaison des modes de transport selon ce critère montre que le vélo est environ trois fois plus performant que la voiture. En terme de surface de stationnement le rapport est d'environ un à six. Ainsi, dans un but économique il est souhaitable de mieux valoriser l'usage du vélo en ville.

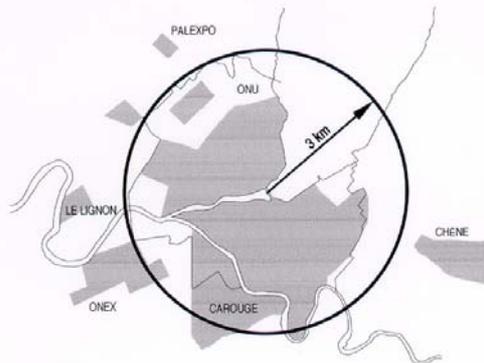
**Schéma 2**



légende : Comparaison de la capacité de transport des différents modes de déplacement (par mètre de chaussée)

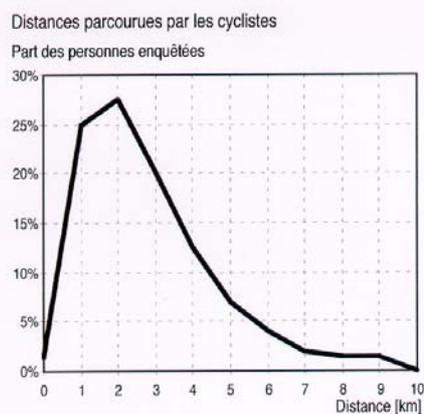
Le territoire de la Ville de Genève se prête bien à une utilisation importante du vélo car la densité y est exceptionnellement forte et, accessoirement, les obstacles topographiques peu importants. Dans ces conditions, des déplacements courts sont non seulement possibles mais nécessaires vu le manque d'espace disponible. A titre de référence le recensement fédéral de 1990 a montré que sur l'ensemble du Canton plus de 30 % des déplacements domicile-travail en voiture font moins de 3 km, or cette distance correspond à la longueur moyenne de déplacement des cyclistes genevois. De plus, remarquons que les besoins de stationnement automobile pour ces déplacements courts représentent l'équivalent de 180 km de stationnement longitudinal.

**Schéma 3**



légende : La majeure partie de l'agglomération tient dans un territoire d'un rayon de 3 km.

**Schéma 4**



légende : Distance parcourue par les cyclistes (source : enquête de terrain).

- **Améliorer la sécurité**

Le nombre croissant d'aménagements et de cyclistes ont permis une prise de conscience des particularités de ce mode de déplacement auprès des automobilistes. En corollaire, la statistique des accidents a indiqué une nette tendance à la baisse au cours de la dernière décennie. La situation n'est toutefois pas telle qu'elle permette un relâchement. De nombreux tronçons dangereux subsistent et l'agressivité sur la route (toutes catégories d'usagers confondus) demeure une préoccupation constante.

- **Améliorer la santé publique**

Dans un communiqué de l'OMS daté du 31 juillet 1998, il est précisé qu'une activité physique accrue, notamment la marche et la bicyclette, réduit le nombre de décès et d'incapacités par maladie chronique et améliore la qualité de vie.

En juillet 1997, le plan d'action "Environnement et Santé", élaboré par l'Office fédéral de la santé publique et l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage rappelle selon quel processus le trafic motorisé porte atteinte à la santé humaine. A contrario, le mouvement faisant appel à l'énergie personnelle (marche, vélo) a des effets positifs sur la santé et sur l'environnement.

- **Poursuivre un travail d'initiateur**

Un travail suivi et une responsabilité spécifique sont garants de la présence des vélos et de leur reconnaissance dans les projets urbains. C'est donc en s'en donnant les moyens que l'on peut propager un état d'esprit favorable aux cyclistes dans la structure et le fonctionnement actuel de la ville. C'est en disposant de personnes dont la tâche est le développement du réseau que l'on saisit les opportunités d'aménagements, que l'on dispose d'une force pouvant faire des propositions et d'un partenaire de dialogue dans les projets.

## **5. Compétences**

- **Compétences générales en matière de circulation et de routes**

En application de la législation fédérale et cantonale, la définition des mesures de circulation et la gestion du trafic sont de compétence cantonale. Il en est ainsi des mesures de circulation pour les deux-roues légers (marquages, signalisations verticales, signalisations lumineuses). Sur le territoire de la Ville de Genève, la construction et l'entretien de l'ensemble des voies de circulation sont de compétence municipale. Il en est ainsi des travaux d'aménagement des pistes ou bandes cyclables.

Cette répartition de compétence nécessite une relation constante entre le Département de justice et police et des transports (DJPT), principalement l'Office des transports et de la circulation (OTC) et les services municipaux.

- **Répartition des tâches et du financement des aménagements cyclables en Ville de Genève**

En application de la répartition générale des compétences et sur la base des premières études d'itinéraires cyclables, le Conseil administratif et le DJPT ont précisé les tâches incombant aux uns et aux autres. Cette répartition marque la volonté de l'Etat de participer à la mise sur pied d'un réseau cyclable en ville de Genève, tout en laissant à la Ville une large initiative pour l'élaboration des propositions.

La Ville de Genève prend entièrement en charge l'établissement du schéma directeur des itinéraires cyclables et la coordination des projets à élaborer avec les autres services municipaux et cantonaux ainsi que la consultation des associations d'usagers.

La Ville de Genève établit les projets d'itinéraires (aménagement, marquages). Dans ce cadre, elle assume uniquement les études de faisabilité de la régulation des signaux lumineux, le DJPT prenant l'étude de régulation elle-même à sa charge.

Le DJPT prend entièrement à sa charge les plans de marquage, de signalisation et de balisage, ainsi que, pour moitié, les comptages de trafic deux-roues et l'information publique.

#### *Travaux d'aménagement d'itinéraires cyclables*

La Ville de Genève prend à sa charge les travaux de voirie et de marquage, ainsi que le génie civil nécessaire à la pose de nouveaux feux spécifiques aux deux-roues. Le DJPT assume l'équipement en signaux lumineux.

Par ailleurs, la Ville de Genève souhaitant développer le balisage des itinéraires cyclables et le stationnement des deux-roues, elle prend en charge ces travaux d'installation. L'entretien ultérieur du balisage est à charge de l'Etat.

On rappellera enfin que tous les travaux exécutés sur la voirie communale sont soumis à une procédure d'autorisation de construire du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL), en vertu de la loi sur les eaux et les routes (LER).

Cette répartition des tâches a fait l'objet d'un accord de principe, renouvelé en janvier 1991, entre le Département de justice et police et des transports et le Département municipal de l'aménagement, des constructions et de la voirie. Par contre, les engagements financiers qui en découlent doivent être revus périodiquement en fonction des moyens disponibles de part et d'autre.

Si l'on ajoute à ces imbrications de compétences techniques, juridiques et financières, la complexité des travaux en sous-sol souvent suscités par une intervention en surface, on comprendra que la planification des aménagements cyclables s'inscrit dans un contexte de multiples intervenants et qu'elle nécessite de constantes adaptations.

## **6. Programme de réalisation**

Les études et réalisations décrites ci-après portent sur une période minimale de trois ans. Ce programme comporte cependant une part d'incertitude, pour les raisons qui ont déjà été évoquées : dépendance des moyens financiers de l'Etat pour les installations de signalisation lumineuse, aléas des travaux en sous-sol et des chantiers privés qui ne peuvent être totalement prévus, etc. Le crédit-cadre demandé couvre donc un programme d'intention, à l'intérieur duquel une marge de manoeuvre est indispensable. L'objectif est de répondre, à terme, aux volontés du législateur tout en utilisant au mieux les opportunités qui se présentent afin de réaliser les 100 km d'aménagements au coût le plus bas possible.

Programme de la troisième demande de crédit :

- *aménagements sur les grands axes ou sur des grands itinéraires vélo.*  
Les études porteront sur des secteurs tels que la rue du Grand-Pré, le Passage des Alpes, la rue des Deux-Ponts, l'accès à l'Hôpital en venant de Rive, le pont du Mont-Blanc et les quais, le désenclavement du quartier des Eaux-Vives, le Bd du Pont d'Arve, le carrefour des 23 cantons, la traversée du bd Georges Favon à la hauteur de la rue Balmat, etc.
- *aménagement de contre-sens cyclables dans le but d'améliorer la mobilité des usagers.*  
Les études porteront sur des rues telles que la rue de la Poterie, la rue de la Dôle, le bd Carl-Vogt, la rue de la Pisciculture, la rue du Mandement, la rue Jean-J. Schaub, le chemin des Coudriers, la rue Ed.-Rod, le quai E.-Ansermet, etc.
- *aménagements au centre ville.*  
Les études porteront sur des secteurs comme la rue du Rhône, la place du Port, la place des Eaux-Vives, etc.
- *création de cheminements cyclables*  
Ces études ont pour objectif de rendre les quartiers perméables aux déplacements des cyclistes (pénétrer et traverser des poches étanches à la circulation), notamment dans des secteurs tels que le quartier de la Forêt, la rue Michel Chauvet et l'ancienne école d'horticulture à Châtelaine.
- *augmentation des espaces de stationnement.*  
Les études porteront sur des secteurs tels que les abords de la gare, les centres de quartiers (aux abords des commerces ou des secteurs les plus animés), les zones commerciales du centre ville, etc.
- *études de suivi,*  
comprenant notamment les campagnes de comptages bisannuelles, des observations spécifiques aux conflits vélo/piéton et aux conflits vélo/transport en commun, des observations ou comptages localisés pour les besoins d'études d'aménagement, etc.
- *information,*  
comprenant notamment la conception et la diffusion des vélo-Infos au rythme de deux à trois numéros par année, de la carte cyclable (une nouvelle édition prévue en 2000), de présentations (stands, panneaux d'information, conférences) lors de manifestations, etc.
- *promotion,*  
comprenant notamment des campagnes d'affichage, l'organisation ou la participation à des manifestations telles que la semaine Vélo Passe-Partout, des actions d'incitation dont la nature est encore à définir.

## 7. Estimation du coût

La présente demande de crédit porte sur un montant total de 3 655 000 francs, à libérer sur une période de 2 ½ ans. Ce montant se décompose comme suit :

Etudes	
- coordination générale et révision des plans directeurs	90'000.-
- études d'itinéraires et d'aménagements localisés	350'000.-
- préétudes de régulation	100'000.-
Aménagements et infrastructures	
- pistes et bandes cyclables, traversées d'axes ou de carrefours	2'000'000.-
- balisage des itinéraires	100'000.-
- équipements de stationnement	200'000.-
Suivi, information, promotion	
- comptages, observations et évaluations	60'000.-
- information publique (vélo-info, carte cyclable, etc)	100'000.-
- campagne de promotion	200'000.-
Total	3'200'000.-
TVA 7,5 %	240'000.-
	<hr/>
Intérêts intercalaires $\frac{3'440'000 \times 5,0 \times 30}{2 \times 100 \times 12}$	3'440'000.- 215'000.-
	<hr/>
<b>Total de la demande de crédit pour l'étude, la réalisation et la promotion d'itinéraires cyclables.</b>	<b>3'655'000.-</b>

## 8. Programme des travaux

La durée des travaux est estimée à 2 ½ ans. La date prévisionnelle d'exploitation est 1999.

## 9. Plan financier quadriennal (PFQ)

L'objet de la présente proposition est inscrit au 17<sup>e</sup> programme financier quadriennal 1998-2001 sous les rubriques 101.67.01 et 101.67.02. Il repose sur l'obligation légale résultant de la votation populaire du 4 juin 1989. Il est à noter qu'à l'épuisement de cette troisième tranche de crédit, une quatrième tranche est d'ores et déjà prévue pour la poursuite de l'aménagement du réseau cyclable.

## 10. Budget prévisionnel d'exploitation

L'entretien et le nettoyage seront assurés dans le cadre des budgets ordinaires de la Division de la voirie et n'entraîneront pas de frais supplémentaires.

Quant aux charges financières (intérêts au taux de 5 % et amortissement moyen de 20 annuités), elles s'élèveront à 293'287 francs par an.

## **11. Maîtrise d'ouvrage et maître d'oeuvre**

La gestion et le bénéfice de ce crédit sont attribués respectivement à la Division de la Voirie et au Service d'urbanisme.

Au bénéfice de ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet d'arrêté ci-après :

### PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

arrêté :

*Article premier.* - Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 3 655 000 francs destiné à l'étude, la promotion et la réalisation d'itinéraires cyclables.

*Art. 2.* - Il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen de rescriptions, d'avances ou de bons de caisse à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 3 655 000 francs.

*Art. 3.* - La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève, dès l'année suivant la date de mise en exploitation en 1999, soit de 2000 à 2019.

\* \* \* \* \*