



Date de dépôt : 12 août 2025

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Jean-Marie Voumard, Gabriela Sonderegger, Ana Roch, François Baertschi, Christian Steiner, Sandro Pistis, Skender Salihi, Stéphane Fontaine, Christian Flury, François Erard, Amar Madani, Stéphane Florey, Thierry Cerutti, Daniel Noël pour que la cour de l'Hôtel de Ville reste admirable

Rapport de Matthieu Jotterand (page 3)

Proposition de motion

(3051-A)

pour que la cour de l'Hôtel de Ville reste admirable

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- que l'Hôtel de Ville est un édifice remarquable du patrimoine architectural genevois qui doit être préservé ;
- que ce lieu est dédié uniquement à la bonne gestion de nos institutions ;
- que des places de stationnement pour cycles sont installées dans la rue de l'Hôtel-de-Ville et aux alentours ;
- que les utilisateurs de ces engins stationnent leur véhicule dans cette enceinte, même pour des vélos-cargos qui prennent une place considérable,

invite le Conseil d'Etat

- à empêcher le stationnement illicite des cycles dans l'enceinte de la cour de l'Hôtel de Ville ;
- à poser la signalisation interdisant l'accès à des cycles ou à fermer les portes principales pour empêcher leur entrée.

Rapport de Matthieu Jotterand

La commission des transports, sous la présidence de Gabriela Sonderegger puis de Pascal Uehlinger, a étudié l'objet cité en titre lors de trois séances (15 avril, 13 mai et 10 juin).

Présentation de l'auteur

Lors de la séance du 15 avril, elle a auditionné le premier signataire de la motion. Jean-Marie Voumard indique que sa motion demande le respect de la cour de l'Hôtel de Ville. Il rappelle qu'il s'agit de locaux destinés aux parlements genevois, tant municipal que cantonal. Selon lui, au vu du nombre de touristes qui visitent et prennent des photos de la cour, les vélos n'ont plus leur place dans cet espace. Il trouve même qu'il devient difficile d'accéder aux toilettes, en particulier lors des séances du Grand Conseil. Il juge cette situation déplacée. Il signale également que le concierge de l'immeuble a apposé un panneau à l'entrée de sa porte pour interdire le stationnement de vélos devant celle-ci. D'un point de vue légal, il reconnaît qu'il n'existe pas grand-chose, si ce n'est quelques panneaux. Il partage une de ses réflexions : si les vélos peuvent être stationnés dans la cour, pourquoi pas également les scooters ou les motos ? Il estime qu'il faut respecter les espaces, en les laissant vides, d'autant plus qu'il s'agit de vélos appartenant à des députées et des députés et à des conseillers municipaux et conseillères municipales. Il souligne que ces personnes travaillent sur les lois et qu'ils et elles se doivent donc de les respecter. A ses yeux, l'exemplarité n'est actuellement pas assurée par le parage de ces vélos à ces emplacements.

Questions des commissaires

Au vu du souci que se fait le premier signataire du respect du patrimoine, un commissaire S relève qu'il existe une autre atteinte régulière à celui-ci : la présence d'une ou plusieurs berlines garées devant l'Hôtel de Ville, lesquelles empêchent parfois l'accès au bâtiment. Il interroge l'auteur de la motion sur ce point, estimant que cela constitue également une entrave au patrimoine, notamment en termes d'accès.

M. Voumard lui répond qu'il n'est pas venu pour aborder cette question, mais uniquement pour parler de la présence de vélos dans la cour de l'Hôtel de Ville. Il précise que la situation évoquée se situe à l'extérieur du bâtiment et relève, selon lui, de la compétence de la police. Il considère que cela ne le concerne pas.

Le même commissaire revient sur le lien précédemment établi par le premier signataire avec le respect des lois, et lui demande si, dans ce cas, la motion est une cabale contre les cycles, puisqu'aucune loi ne semble enfreinte.

M. Voumard précise que son intervention concerne spécifiquement les députés et les députées. Il souligne qu'en cette soirée de commission, cinq vélos sont déjà stationnés dans la cour. Lors des séances du Grand Conseil, leur nombre dépasse les trente, ce qui empêche l'accès aux toilettes. Il estime qu'une limite doit être posée, jugeant cette situation déplacée.

Un autre commissaire S déclare partager en partie le sentiment de ciblage spécifique à l'égard des cycles. Il estime que la question du stationnement des véhicules motorisés est tout aussi problématique. A ce titre, il souhaite savoir si l'auteur de la motion serait prêt à élargir sa motion pour inclure cette problématique. Il propose également une piste de solution : augmenter le nombre de stationnements pour deux-roues, notamment en aménageant des places supplémentaires devant le bâtiment, ce qui permettrait, selon lui, d'éviter la situation décrite.

Le premier signataire décline et répond que cela ne relève pas de sa responsabilité. Il considère qu'il y a suffisamment de places de stationnement pour les vélos dans les environs, et qu'il suffit de marcher un peu. Selon lui, s'en plaindre serait déplacé.

Le commissaire S fait remarquer que, d'après ses observations, les stationnements à proximité sont souvent complets. Il s'interroge donc sur l'endroit où les vélos pourraient être stationnés si l'accès à la cour leur était interdit, tout en affirmant qu'il trouverait cela globalement positif.

M. Voumard indique qu'il se rend habituellement à pied à l'Hôtel de Ville. Il ajoute que s'il venait en scooter et que toutes les places étaient prises à l'extérieur du bâtiment, selon les propos tenus, il pourrait alors garer son scooter dans la cour, ce qu'il estime incohérent. Le commissaire S précise qu'il cherche avant tout des solutions. Il rappelle que l'objectif est d'éviter le stationnement dans la cour, mais il craint que cela ne déplace simplement le problème sur les trottoirs ou hors des zones autorisées. Il souligne l'importance de penser aux conséquences pratiques. L'auteur de la motion affirme que des places de stationnement sont toujours disponibles, bien qu'il faille parfois marcher un peu pour les atteindre.

Le commissaire S revient sur la proposition de fermer les portes principales pour empêcher l'accès aux vélos. Il demande des précisions sur la manière dont cela fonctionnerait concrètement, en particulier pour les piétons et les personnes à mobilité réduite. M. Voumard précise que la mesure vise uniquement à empêcher l'entrée des vélos dans la cour. Il affirme que les

piétons pourront continuer à accéder librement à l'espace. Il insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas de fermer les portes en bois, mais simplement de préserver la cour pour celles et ceux qui y travaillent, les habitants et les habitantes et les touristes, et non pour les vélos. Le commissaire S, se demande alors comment il serait possible, en pratique, de dissuader les cyclistes sans pour autant dissuader le public, y compris les touristes, d'accéder à cet espace public. Une commissaire PLR, plus explicite, précise que l'idée serait de fermer uniquement la porte par laquelle les vélos entrent habituellement, tout en laissant l'autre porte, celle avec une marche, ouverte.

Un commissaire Ve relève que la première invite de la motion utilise l'adjectif « illicite », qui renvoie à une situation contraire à la législation. Il interroge dès lors l'auteur de la motion sur la législation applicable, étant donné que la cour de l'Hôtel de Ville se situe sur un fonds privé. Il s'interroge sur la légitimité d'imposer à un propriétaire une interdiction ou une autorisation spécifique. Il estime que l'usage de cet adjectif est inapproprié et reflète une appréciation personnelle. Il suggère que, comme pour toute propriété privée, le propriétaire est libre d'autoriser ou non le stationnement de vélos. M. Voumard exprime son désaccord. Selon lui, l'adjectif « illicite » est pertinent puisqu'il n'existe ni case ni marquage indiquant que le stationnement de vélos est autorisé dans cet espace.

Le commissaire Ve poursuit en soulignant que la mission du parlement consiste à décréter des normes générales et abstraites sur la base de principes et de valeurs. Il propose donc une généralisation du raisonnement de l'auteur de la motion : à savoir que certains véhicules, du fait de leur aspect disgracieux, pourraient porter atteinte à la valeur patrimoniale des biens de l'Etat et gêner l'expérience des touristes. Il s'interroge alors sur la raison pour laquelle M. Voumard se concentre sur un lieu spécifique et un mode de transport particulier, au lieu d'étendre la réflexion à d'autres sites patrimoniaux, comme l'horloge fleurie, et à l'ensemble des véhicules. Il souhaite savoir si ce raisonnement est correct ou s'il s'agit d'un cas isolé. M. Voumard répond que ce raisonnement est tout à fait correct et réaffirme que les vélos n'ont rien à faire dans la cour.

Le commissaire Ve demande une confirmation que la motion vise bien uniquement la situation de la cour de l'Hôtel de Ville et les vélos qui y sont stationnés. Il souhaite également savoir si M. Voumard serait ouvert à élargir cette logique à d'autres lieux patrimoniaux genevois. Il relève par ailleurs que, dans ce cas précis, l'intervention ne concerne pas les citoyens et les citoyennes, mais s'adresse aux députés et députées elles et eux-mêmes, ce qui s'écarte de la mission du parlement.

M. Voumard confirme qu'il ne parle pas des citoyens et citoyennes mais bien des députés et députées. Selon lui, ce sont ces personnes qui stationnent leur vélo dans la cour. Le commissaire Ve questionne alors la pertinence de s'adresser au Conseil d'Etat par le biais d'une motion, ce qui implique la rédaction d'un rapport, plutôt que d'utiliser d'autres canaux, comme une note de principe adressée au Bureau du Grand Conseil ou une simple requête assortie d'une discussion. L'auditionné répond qu'il conviendra d'attendre la réponse du Conseil d'Etat.

Un commissaire PLR intervient pour souligner qu'une personne venant, par exemple, de Collonge-Bellerive à vélo peut aisément stationner à la place Neuve, les cinq minutes de marche ne représentant pas une difficulté. Il estime que, si l'on pouvait se garer devant la porte, on le ferait, mais cela ne justifie pas le stationnement dans la cour. Il relève que, selon l'intervention précédente du commissaire Ve, le stationnement des cycles dans la cour ne poserait pas de problème puisque celle-ci est un espace privé. Il ironise alors en annonçant qu'il stationnera sa moto dans la cour dès la semaine suivante, puisque cela ne semble déranger personne. Il exprime ainsi son soutien à la motion et remercie son auteur. Il précise toutefois qu'il n'a rien contre les vélos et les cyclistes, mais qu'il préfère stationner sa moto à la place Neuve, où des places sont toujours disponibles, peu importe l'heure. Enfin, il propose d'ajouter une invite à la motion, consistant à demander au Conseil d'Etat de trouver une solution pour permettre aux vélos de se stationner de manière encadrée et à proximité de l'Hôtel de Ville, sans utiliser la cour. Il évoque notamment la possibilité de privatiser une zone lors des séances plénières, afin d'accueillir les deux-roues non motorisés.

Un commissaire MCG indique se souvenir d'avoir reçu une amende lorsqu'il avait été sollicité, avant son élection en tant que député, pour organiser une conférence de presse dans la cour de l'Hôtel de Ville. Il rappelle que le président du Grand Conseil de l'époque, issu du parti des Verts, considérait cet espace comme un lieu privilégié, où il n'était pas permis de faire « n'importe quoi ». Il en conclut que cet espace ne devrait pas davantage être transformé en parking à ciel ouvert. Il demande à l'auteur de la motion, en sa qualité d'ancien président, s'il a été confronté à des questions relatives à l'usage de la cour, notamment dans le cadre de manifestations privées ou politiques, et non uniquement en lien avec les vélos. Il reconnaît que ce type de gestion relève sans doute du service du sautier, mais souhaite savoir s'il a déjà dû traiter ce type de problématique sous cet angle. Il y est répondu par la négative.

Un commissaire LC prend la parole et précise qu'il ne se trouve dans aucune situation de conflit d'intérêts, puisqu'il se rend en voiture à l'Hôtel de

Ville en stationnant au parking Saint-Antoine, ce qui lui convient parfaitement. Il indique avoir constaté la présence de nombreuses places de stationnement sécurisées pour les vélos à proximité. Il rappelle qu'une discussion sur les bienfaits de la marche a récemment eu lieu dans cette commission. En ce sens, il propose un amendement visant à offrir un abonnement de stationnement au parking Saint-Antoine aux cyclistes et aux usagers et usagères de deux-roues du parlement, en s'inspirant du fait que lui-même, en tant qu'automobiliste, bénéficie déjà d'un abonnement offert. Il partage l'idée que de nombreux touristes viennent photographier la cour, et que sa préservation s'impose. Concernant les berlines qui s'arrêtent devant le bâtiment, il relève qu'elles circulent sur une voie non interdite à la circulation, et qu'il s'agit généralement de véhicules utilisés par des conseillers ou conseillères d'Etat ou de véhicules de livraison, qui ne restent pas stationnés aussi longtemps que les deux-roues dans la cour. Bien qu'il soit favorable à l'usage des deux-roues, il réaffirme sa volonté d'amender la motion avec sa proposition, ainsi que celle formulée par le commissaire PLR susmentionné. Il souligne que la marche depuis le parking Saint-Antoine est agréable, notamment durant la période estivale, avec une ambiance vivante et plaisante. Enfin, il réagit à une remarque précédente d'un commissaire Ve en précisant qu'il ne ferait pas de parallèle avec le cas de l'horloge fleurie. Il se déclare prêt à soutenir la motion, moyennant l'intégration des amendements mentionnés.

L'auteur de la motion indique qu'il rejoint totalement la position exprimée par le commissaire LC.

Un commissaire Ve évoque l'exemple de l'Horloge fleurie ou de la place Neuve, regrettant la présence de véhicules qui, selon lui, notamment devant le Conservatoire, nuisent également au patrimoine. Il interroge sur la présence d'une barrière située avant la sortie à droite de l'Hôtel de Ville, là où, selon lui, il y aurait suffisamment d'espace pour permettre le stationnement de vélos. Il indique qu'en l'absence de possibilité dans cet espace, il est contraint de stationner son vélo à des emplacements peu appropriés, comme devant les escaliers.

La présidente explique que c'est le concierge qui a été contraint d'installer une barrière afin d'éviter que des vélos ne soient stationnés devant sa porte. L'auteur de la motion ajoute que le petit espace évoqué par le commissaire Ve n'est pas destiné au stationnement de vélos. Ce dernier se demande qui est responsable de la bonne gestion de la cour, et qui décide des emplacements autorisés ou non pour le stationnement, et l'ancien président du Grand Conseil émet l'hypothèse qu'il s'agit éventuellement du sautier.

Le commissaire Ve insiste sur l'importance de cette question et propose qu'une solution intelligente soit trouvée en interne, entre les députés et

députées, plutôt que de recourir à une motion adressée au Conseil d'Etat. Il estime pertinent d'identifier clairement le responsable de la gestion de la cour, ce qui sera vérifié. M. Favre précise que, logiquement, la cour relève du domaine privé de l'Etat, et que c'est donc l'office cantonal des bâtiments qui en assure la gestion. Un commissaire Ve demande l'audition de ce service.

Un commissaire S indique qu'il se rend aux séances de commissions à vélo, mais qu'il n'a jamais stationné son vélo dans la cour. Il exprime sa surprise face aux propos du commissaire LC évoquant le parking Saint-Antoine et la marche à pied, rappelant que les cyclistes pratiquent déjà une activité physique. Il souligne par ailleurs que tous les arceaux à vélos autour de l'Hôtel de Ville ont disparu, ce qui l'amène à se demander si un certain dogmatisme anti-vélo ne serait pas à l'œuvre. Il propose d'interpeller directement le Bureau du Grand Conseil afin de clarifier les compétences en matière de gestion des espaces de stationnement, estimant qu'une motion adressée au Conseil d'Etat représenterait un usage peu efficient de l'argent public.

L'auteur de la motion répond qu'il s'agit là d'un point de vue personnel, mais qu'au vu des avis partagés pour et contre, il estime qu'il était justifié de déposer cette motion. Une commissaire PLR rappelle qu'on peut partir du principe que le vélo est un mode de transport à favoriser, dans la mesure où il prend moins de place, ne pollue pas et offre une activité physique à son usager.

L'auteur de la motion confirme qu'il n'a jamais exprimé d'opposition au vélo et qu'il y est favorable. La commissaire PLR demande quel type de soutien est actuellement offert aux députés et députées pour favoriser l'usage du vélo, en relevant que les automobilistes disposent d'un abonnement au parking et les usagers et usagères des transports publics d'un abonnement TPG gratuit. Elle demande s'il existe un soutien équivalent pour les cyclistes. L'auditionné ne sait pas répondre.

La commissaire PLR s'interroge alors sur le fait que la proposition actuelle reviendrait à faire marcher les cyclistes sur un kilomètre pour rejoindre l'Hôtel de Ville. Elle souligne qu'à Genève, il existe un problème réel de vols de vélos, et propose un amendement à la motion visant à installer massivement des arceaux à vélos autour du bâtiment. Elle rappelle que, contrairement aux deux-roues motorisés qui doivent être stationnés dans des emplacements prévus, les vélos peuvent légalement être stationnés sur l'espace public, y compris devant l'Hôtel de Ville. Elle précise que, personnellement, elle ne mettrait pas son vélo au parking Saint-Antoine, car cela représenterait une perte de temps incompatible avec son emploi du temps. Elle ajoute qu'en cas d'interdiction des vélos dans la cour, ceux-ci seraient simplement déplacés devant le bâtiment. Elle propose donc la création d'une nouvelle rangée d'arceaux pour les vélos à cet endroit. Enfin, elle évoque l'existence d'un garage en sous-sol

utilisé par les fonctionnaires, et s'étonne que celles et ceux-ci peuvent s'y garer, alors que les députés et les députées devraient aller jusqu'au parking Saint-Antoine.

L'auditionné répond que les employés et employées sont présents toute la journée et toute la semaine, contrairement aux députés et députées. Il exprime son regret que marcher un kilomètre soit jugé excessif. Concernant la proposition d'installer des arceaux devant le bâtiment, il indique qu'il faudrait vérifier si les lois le permettent.

La présidente synthétise les deux propositions formulées jusqu'à présent : l'une visant à inviter le Conseil d'Etat à trouver une solution pour le stationnement des vélos des députés, l'autre proposant d'offrir un abonnement au parking Saint-Antoine pour les vélos. Une commissaire PLR ajoute une troisième proposition : installer massivement des arceaux à vélos devant l'Hôtel de Ville.

Un commissaire UDC, précisant qu'il est à la fois automobiliste et cycliste, estime qu'il est équitable que chacun et chacune accepte de marcher un peu. Il propose la création d'une nouvelle zone de stationnement pour les vélos à proximité de la fontaine de la Treille, où il considère qu'il y a suffisamment de place.

Un commissaire MCG s'interroge sur les normes de sécurité incendie. Il exprime ses doutes quant au respect de ces normes dans la cour de l'Hôtel de Ville, soulignant que même sur une propriété privée, le stationnement de vélos dans une allée pourrait poser problème. Il rappelle que des assemblées regroupent un grand nombre de personnes et que les vélos, notamment lorsqu'ils sont placés devant les escaliers, pourraient obstruer les voies d'évacuation. Il estime que, bien qu'une personne isolée puisse se faufiler, en cas d'évacuation collective, cela pourrait représenter un risque réel. Il considère que cette problématique n'a pas été correctement évaluée jusqu'à présent et il propose d'ajouter à la motion une demande d'évaluation des risques et de conformité aux normes incendie. Il insiste sur le fait que l'Etat ne peut pas se placer au-dessus des lois et qu'il serait paradoxal qu'il soit en infraction.

Un commissaire LC apporte un complément d'information en précisant que la distance entre le parking Saint-Antoine et l'Hôtel de Ville est d'environ 450 mètres, soit cinq minutes de marche. Il décrit le parcours comme agréable, traversant le Bourg-de-Four, une place animée, avec une fontaine, dans un environnement sécurisé et vivant. Il souligne que le tarif y est attractif pour les citoyens et les citoyennes et qu'il pourrait même être gratuit pour la députation.

Le commissaire UDC précité souhaite qu'il soit précisé, dans le cadre des propositions, qu'aucune place de stationnement pour voitures ne soit supprimée au profit de places pour vélos.

Un autre commissaire UDC interroge le commissaire LC sur l'accessibilité tarifaire du parking Saint-Antoine. Celui-ci précise que, pour les deux-roues motorisés, trois heures de stationnement coûtent environ un franc. Il souligne que, bénéficiant lui-même pour la durée de sa législature d'un abonnement financé par les contribuables en tant qu'automobiliste, il estime que les cyclistes du Grand Conseil pourraient bénéficier d'un traitement similaire.

Le commissaire UDC propose que la Fondation des parkings soit auditionnée à ce sujet, et qu'une demande d'estimation des coûts soit adressée au département des finances, soulignant que les coûts peuvent être élevés. Il exprime son impression que la motion tend à opposer les différents modes de transport entre eux. Tout en reconnaissant la valeur historique du patrimoine, il rappelle qu'il existe 24 places pour vélos au parking Saint-Antoine. Il souligne que la création de nouvelles places de stationnement pour vélos pourrait impliquer la suppression de places pour voitures, dans l'un des parkings les plus fréquentés, quasi constamment complet, ce qui aurait un impact notable. Il considère que ce sujet aurait pu être traité par le Bureau, sans recourir à une motion. Un commissaire Ve s'interroge, de manière ironique, sur la portée législative que pourrait prendre le sujet, imaginant un éventuel projet de loi constitutionnelle statuant sur le droit de stationner un vélo en tel ou tel lieu. Il demande qui serait chargé de faire appliquer une telle disposition. L'auteur de la motion répond que, si une loi était adoptée, il y aurait des personnes mandatées pour la faire respecter.

Discussion interne

Un commissaire PLR demande qui est le propriétaire de la cour de l'Hôtel de Ville, la Ville ou le canton. M. Favre lui répond que la cour relève de la propriété du canton, tandis que l'espace à l'extérieur du bâtiment appartient à la Ville. Il ajoute que, s'agissant de cette motion, c'est vraisemblablement l'office cantonal des bâtiments qui en assure la gestion, le commissaire PLR souhaitant alors l'auditionner. Une autre commissaire PLR souhaite auditionner le sautier.

Un commissaire Ve appelle à recentrer le débat. Il rappelle que les commissions ont pour mission de définir des normes générales et abstraites au service de la population. Or, selon lui, la discussion en cours interpelle les députés et députées entre eux, sur la base de leurs pratiques personnelles, ce qui s'éloigne fortement de l'objet de leur mandat. Il déplore que le débat soit

devenu personnel, voire accusateur, et souligne le coût non négligeable d'une heure de commission en termes de jetons de présence. Il estime que, si la commission ne souhaite pas élargir la réflexion à l'ensemble des biens patrimoniaux de Genève et aux effets des moyens de transport à leur proximité, il serait inapproprié de consacrer davantage de temps à un sujet aussi spécifique. Il considère la motion comme anecdotique, autocentrée et potentiellement sujette à moquerie si elle venait à attirer l'attention de la presse. Il se dit très réservé à l'idée de multiplier les auditions pour un sujet qui concerne directement les députés et députées eux et elles-mêmes.

Un commissaire MCG intervient pour rappeler qu'une motion n'est pas exclusivement réservée aux domaines législatifs, mais peut aussi porter sur des questions d'ordre réglementaire. Il estime que, s'il y a une audition à faire, elle doit concerner l'OCBA, notamment en raison de ses responsabilités en matière de sécurité, et en particulier concernant les normes incendie.

Un commissaire PLR exprime son désaccord avec les propos du commissaire Ve. Il fait valoir que d'autres commissions ont traité de sujets tout aussi éloignés de leurs compétences principales, citant en exemple les débats sur les punaises de lit à la commission du logement. Il ne trouve donc pas anormal de consacrer du temps à cette motion, qu'il considère sur un pied d'égalité avec d'autres sujets déjà abordés.

Un autre commissaire PLR déclare, de manière ironique, qu'il souhaite auditionner un grand nombre d'acteurs : le sautier, la Ville de Genève, le DSM, Genève Mobilité, Pro Vélo, Actif-trafiC, la Fondation des parkings, et propose même une visite sur site accompagnée d'un avis de droit. Plus sérieusement, il indique comprendre la motivation de la motion et partager, dans une certaine mesure, l'indignation de l'auteur de la motion face à la présence de nombreux vélos dans la cour, qui nuit selon lui à l'expérience des touristes. Toutefois, il plaide pour une approche constructive. Il souligne qu'il est devenu courant que des députés et députées se rendent à vélo au Grand Conseil, ce qui n'était pas le cas il y a quelques décennies, et qu'il convient dès lors de prendre en compte leurs besoins. Il propose de réfléchir à l'installation d'un parking à vélos à cet effet, comme il en existe pour les voitures, et estime que la première étape devrait être l'audition du sautier, à qui un mandat pourrait être confié pour explorer des solutions.

Un commissaire S estime qu'il n'est pas nécessaire d'auditionner un grand nombre d'acteurs dans le cadre de cette motion. Il juge plus pertinent de chercher des solutions concrètes, mais considère que le texte actuel ne se prête pas à cette approche. Selon lui, une audition du sautier suffit, et pourrait même se faire par écrit.

La commission souhaite auditionner dans un premier temps le sautier. Une commissaire PLR demande que celui-ci soit informé de l'intérêt de la commission à connaître les coûts et les moyens budgétaires prévus pour soutenir les déplacements des députés et députées, qu'il s'agisse de transports publics ou de stationnement.

Audition du sautier de la République

M. Laurent Koelliker, sautier de la République, indique avoir déjà abordé la question au sein du Bureau du Grand Conseil, qui a retenu le principe de ce qu'il va présenter. La motion vise à restreindre l'accès des vélos à la cour de l'Hôtel de Ville, notamment par des mesures physiques telles que l'installation de barrières ou la fermeture des portes. Il rappelle que, bien que le Grand Conseil soit l'utilisateur principal de l'Hôtel de Ville, il n'en est pas le gestionnaire. La responsabilité de l'exploitation du bâtiment relève de l'office cantonal des bâtiments, y compris lorsqu'il s'agit de prendre des décisions relatives au stationnement dans la cour. Il cite en exemple un précédent, où l'OCBA avait dû intervenir pour interdire à un député de stationner une moto dans la cour.

Il note que, depuis quelques années, l'usage du vélo s'est fortement développé, notamment depuis la pandémie, et que cette augmentation se reflète également à l'Hôtel de Ville. Bien que quelques places soient historiquement disponibles à proximité des toilettes (environ trois), le nombre de vélos stationnés durant les séances des commissions parlementaires ou du Conseil municipal se situe aujourd'hui entre 10 et 20. En général, ces vélos sont parkés sur les côtés de la cour, et non en son centre. Ce phénomène s'explique notamment par le manque de places de stationnement pour vélos dans les environs immédiats du bâtiment. Les emplacements disponibles autour du Musée d'art et d'histoire, de la place Neuve ou de la rue Henry-Fazy sont soit éloignés, soit limités. Il précise que la rue Henry-Fazy accueillait autrefois exclusivement des vélos, mais que les deux tiers de ces emplacements ont depuis été attribués aux deux-roues motorisés. Il souligne que, dans ces conditions, la cour de l'Hôtel de Ville devient une option naturelle pour les usagers et usagères à vélo souhaitant se rendre au plus près de leur lieu de destination.

D'autres solutions, telles qu'un stationnement devant le bâtiment ou sur la promenade de la Treille, sont des possibilités, mais qui peuvent aussi être jugées problématiques, soit pour des raisons patrimoniales, soit en raison d'une configuration peu adaptée (pente, places existantes pour véhicules motorisés, etc.). Il évoque également la possibilité de délimiter des zones de stationnement pour vélos dans la cour, mais cela impliquerait des marquages

permanents (traces au sol, rails métalliques), alors que la présence des vélos est épisodique et liée aux séances. Il défend l'idée que l'Hôtel de Ville reste un bâtiment fonctionnel et vivant, contrairement à d'autres bâtiments patrimoniaux suisses. Il juge donc compréhensible que des vélos soient présents dans la cour en marge des activités parlementaires. Il précise que cette occupation reste limitée à la tenue de séances, et qu'en dehors de ces périodes, notamment le week-end, la cour est vide de tout stationnement cycliste. Il exprime une seule réserve liée à des cas ponctuels de stationnement anarchique, notamment devant le bureau du concierge ou sur des voies de fuite, ce qui pose des problèmes de sécurité. Pour lui, la réflexion doit reposer sur une pesée d'intérêts entre le caractère patrimonial du lieu et son usage opérationnel.

Enfin, il répond à une demande de la commission concernant les frais liés aux transports pris en charge par le Grand Conseil. Pour l'année 2024, les frais de parking s'élèvent à 15 987,75 francs (parking Saint-Antoine), tandis que les frais d'abonnement TPG atteignent 39 090 francs. Il précise qu'environ trois quarts des députés disposent d'un abonnement TPG.

Questions des commissaires

Un commissaire PLR suggère qu'il pourrait être plus simple et pertinent de prévoir une zone de stationnement pour les vélos dans l'une des autres cours appartenant à l'Etat, en particulier dans une cour moins exposée ou moins emblématique que celle de l'Hôtel de Ville. Il propose l'hypothèse d'imposer le stationnement dans une cour voisine, dans le but de préserver l'intégrité visuelle de la cour principale.

M. Koelliker indique qu'une telle mesure serait envisageable si l'office cantonal des bâtiments décidait formellement de dédier une cour spécifique au stationnement des vélos, et s'il procédait à une signalisation claire interdisant le parcage dans la cour de l'Hôtel de Ville. Il précise que cette compétence relève de l'OCBA et supposerait des aménagements concrets. Il note que la faisabilité est réelle, mais que la mise en œuvre pratique nécessiterait de modifier les habitudes actuelles, ce qui n'est pas anodin pour les usagères et usagers réguliers. Il rappelle par ailleurs que de nombreuses cours des bâtiments de l'Etat présentent également un caractère patrimonial important, et que le transfert des vélos vers une autre cour ne supprimerait pas entièrement le problème, mais le déplacerait. Le commissaire PLR objecte que le flux touristique se concentre sur l'Hôtel de Ville, et non sur les autres cours.

L'auditionné répond qu'aucune plainte spécifique de touristes concernant la présence de vélos dans la cour n'a été portée à sa connaissance. Il réaffirme

que la question repose avant tout sur une pesée d'intérêts entre la valorisation patrimoniale et la fonctionnalité effective du bâtiment.

Une commissaire PLR soulève que, par le passé, trois emplacements supplémentaires pour les vélos étaient disponibles dans un espace situé en face des toilettes. Elle indique que cet espace a depuis été fermé, et estime qu'en comptant également les trois emplacements existants à côté des toilettes, cela aurait permis de disposer de six places de stationnement pour les vélos.

M. Koelliker indique ne pas connaître la raison exacte de la fermeture de cet espace. Il avance l'hypothèse qu'il pourrait s'agir d'un local destiné au stockage du matériel des concierges. Il rappelle que l'office cantonal des bâtiments, en plus de la gestion immobilière, est également responsable du personnel de conciergerie affecté à l'Hôtel de Ville, et que cette autorité serait donc mieux placée pour fournir des précisions sur ce point.

La commissaire PLR fait observer qu'il existe actuellement un soutien logistique pour les déplacements des députés et députées en voiture, via des abonnements de parking, ainsi que pour les usagers et usagères des transports publics avec la prise en charge d'abonnements TPG. Elle s'interroge sur l'existence de dispositifs équivalents pour celles et ceux qui se déplaceraient exclusivement à vélo. Il lui est répondu qu'aucune mesure spécifique n'a été mise en place à ce jour pour soutenir les cyclistes. Il est relevé qu'aucune demande en ce sens n'a été formulée jusqu'à présent.

Une commissaire S s'interroge sur les pratiques de mobilité du personnel travaillant à l'Hôtel de Ville, notamment les collaborateurs et collaboratrices du Secrétariat général du Grand Conseil ainsi que les services de la Chancellerie. Elle souhaite savoir si ces personnes utilisent le vélo comme moyen de déplacement, si elles stationnent également dans la cour, et si des plans de mobilité spécifiques ont été mis en place pour les inciter à recourir à ce mode de transport, à l'instar de certains dispositifs existants dans d'autres secteurs de l'administration cantonale.

Le sautier de la République répond qu'un plan de mobilité de l'administration cantonale existait auparavant, mais qu'il a été abandonné. Il indique ne pas connaître les raisons de cette suppression, mais rappelle que ce plan permettait l'acquisition de vélos électriques mutualisés pour les différents services, ainsi que l'utilisation de véhicules Mobility pour les déplacements professionnels nécessitant un trajet plus long. Il suppose que les coûts de fonctionnement de ce système ont été jugés trop élevés, ce qui aurait conduit à son abandon. Concernant les pratiques actuelles des personnes travaillant à l'Hôtel de Ville, il précise que celles-ci se garent en principe dans les quelques places disponibles à proximité du bâtiment. Il ajoute que les emplacements

évoqués précédemment par la commissaire PLR étaient autrefois occupés par des vélos mis en commun et utilisés par les services. A l'occasion des travaux de rénovation du bâtiment, une demande avait été formulée pour prévoir un espace spécifique pour ces vélos partagés. Un garage à vélos a ainsi été aménagé au sous-sol, comprenant huit places. Toutefois, cet espace présente des contraintes d'accès, notamment la présence de deux marches d'escalier, le rendant peu pratique pour les vélos plus lourds. Il conclut en indiquant que les plans d'aménagement pensés en 2018 dans le cadre de la rénovation visaient à répondre aux besoins alors identifiés. Cependant, l'évolution rapide des usages, notamment l'augmentation significative du nombre de cyclistes en cinq ans, a dépassé les prévisions initiales.

Un commissaire UDC évoque le garage situé au sous-sol de l'Hôtel de Ville, précisant que, par le passé, certains députés et certaines députées y stationnaient leurs vélos. Il s'interroge sur la possibilité de réaménager cet espace afin d'augmenter le nombre de places disponibles pour les vélos.

L'auditionné répond que le sous-sol est actuellement occupé par plusieurs éléments distincts. D'une part, un petit garage à vélos est effectivement en fonction. D'autre part, des espaces techniques sont réservés aux installations de climatisation, de chauffage et aux tableaux électriques. Enfin, un dernier local est affecté au stockage de matériel pour la Chancellerie d'Etat, avec un usage apparenté à celui d'un dépôt d'archives. Il estime qu'il s'agit du seul espace disponible au sous-sol et souligne les contraintes d'accès, en particulier la présence de marches qui complique l'utilisation pour les vélos. Une suppression de ces marches avait été envisagée mais s'est avérée irréalisable. Quant aux autres espaces techniques, ils ne peuvent être ni déplacés ni réaffectés.

Le commissaire UDC évoque l'installation d'une rampe d'accès. Un tel dispositif a effectivement été installé mais trop près du mur, le rendant inefficace. Le même commissaire dénonce la difficulté d'accès aux toilettes, dont l'accès serait encombré de vélos. Il se demande si une signalisation claire permettrait de résoudre le problème.

L'auditionné indique qu'il n'a personnellement que rarement été confronté à un obstacle de ce type, mais ne remet pas en doute l'observation formulée. Il précise que des panneaux en papier ont été apposés sur les portes afin de rappeler les règles de stationnement, ce qui semble avoir eu un effet positif. Il estime que, depuis cette initiative, la problématique d'obstruction des accès, notamment en lien avec les évacuations, a été en grande partie résolue.

Le commissaire UDC revient sur l'espace de stockage de la Chancellerie et s'interroge sur la nature des archives entreposées. Il demande s'il s'agit de

documents essentiels nécessitant une conservation sur place, ou s'ils pourraient être transférés aux Archives d'Etat. M. Koelliker répond ne pas avoir un accès direct à ce local, mais précise qu'il s'agit selon toute vraisemblance d'un entrepôt destiné aux besoins courants du fonctionnement de l'Hôtel de Ville. Il ne croit pas que cet espace ait vocation à être libéré à court terme.

Un commissaire Ve se déclare solidaire des préoccupations exprimées quant à la préservation du patrimoine et à la sécurité des usagers. Il s'éloigne volontairement de la problématique du stationnement des vélos pour attirer l'attention sur une autre situation récurrente : la présence fréquente de véhicules stationnés devant l'Hôtel de Ville, parfois sur la piste cyclable. Il souligne que cela constitue à la fois une atteinte à l'environnement patrimonial du site et un danger pour les cyclistes. Il souhaite savoir quelles mesures sont prises pour prévenir ce type de stationnement illicite.

L'auditionné répond qu'il n'a pas connaissance de mesures spécifiques actuelles visant à prévenir ces stationnements. Il rappelle qu'à une certaine époque, la police procédait plus fréquemment à la verbalisation dans ce périmètre, sans qu'il soit possible de dire si cela relevait d'une directive. Il précise que cette pratique avait soulevé des critiques, notamment lorsqu'elle touchait des véhicules du Conseil d'Etat, et qu'un manque de discernement avait été relevé. Il constate qu'il est aujourd'hui encore fréquent d'observer des véhicules stationnés devant l'Hôtel de Ville, sans pour autant que des sanctions soient visiblement appliquées, ce qui limite l'effet dissuasif.

Un commissaire LC, réagissant au manque d'aménagements cyclistes, propose la mise à disposition d'abonnements cyclistes au parking de Saint-Antoine. Le sautier de la République rappelle que, par le passé, le Bureau avait pris en charge les frais de stationnement au parking Saint-Antoine pour certains deux-roues motorisés. Il précise ne pas savoir si des emplacements pour vélos y sont actuellement disponibles. Toutefois, il juge la proposition envisageable, sur le même principe que les abonnements existant pour les voitures.

Discussion interne

Une discussion interne s'engage sur la suite du traitement à donner à cette motion. Une partie des commissaires (PLR) souhaite l'audition de l'OCBA alors que d'autres (S, Ve) trouvent qu'un courrier avec des questions à cet office suffirait, que la motion pourrait être traitée par le Bureau ou même gelée. Une majorité décide de poursuivre les travaux au sein de la commission et d'auditionner l'office cantonal des bâtiments.

Audition de l'office cantonal des bâtiments

La commission a auditionné M^{me} Anne Tirefort, cheffe de service gérance, et M^{me} Valérie Chausse, directrice de la gestion et valorisation.

Question des commissaires

Une commissaire PLR relève que la motion concerne le stationnement des vélos dans la cour de l'Hôtel de Ville, ce qui soulève la question, par extension, des possibilités de parcage aux abords immédiats du bâtiment. Elle évoque un ancien aménagement en bas des escaliers, sur la droite en direction de la loge du concierge, où trois vélos pouvaient être entreposés sans gêner. Une situation similaire existait à proximité des toilettes, permettant un total de six vélos, sans réelle nuisance. Elle constate que ces espaces sont aujourd'hui inaccessibles, des barrières y ayant été installées, ce qui entraîne un déplacement des vélos vers des zones où ils sont plus encombrants. Elle demande qui a pris cette décision et pour quelles raisons.

M^{me} Chausse répond qu'il convient de distinguer la problématique générale du stationnement des vélos dans la cour de l'Hôtel de Ville du cas particulier des six emplacements évoqués. Elle rappelle que la cour constitue un lieu emblématique de la Vieille-Ville, ouvert au public, fréquemment visité, et présentant une architecture patrimoniale rare. Selon elle, le débat ne peut se limiter à quelques emplacements, puisque cela ne répondrait de toute façon pas à la demande. Elle mentionne l'existence d'un petit parking pour les personnes travaillant sur le site, jugé peu pratique, notamment pour les vélos-cargos. Elle précise que cette cour, bien qu'ouverte au public, relève de la propriété privée de l'Etat, lequel peut autoriser ou interdire le parcage de véhicules. Elle souligne que, juridiquement, aucune autorisation explicite de stationnement n'a été accordée et qu'aucune interdiction n'est non plus en vigueur. Dans ce contexte, elle précise qu'en l'absence d'aménagements dédiés, le stationnement n'est pas considéré comme permis de facto. Elle insiste sur le fait que tout aménagement ou signalisation interdisant formellement le stationnement dans une cour patrimoniale doit être validé par l'office du patrimoine et des sites. Elle indique qu'une éventuelle interdiction formelle ne pourra être décidée que sur demande d'une autorité compétente. Si une telle demande devait être formulée, l'OCBA s'y conformerait. Une commissaire PLR demande à qui reviendrait cette décision dans les faits. M^{me} Chausse précise que la demande serait transmise au secrétaire général pour traitement opérationnel, puis portée à l'attention de leur magistrat.

La commissaire PLR demande qui a pris la décision concrète d'interdire l'usage des deux petits espaces mentionnés initialement. M^{me} Tirefort répond que cette décision découle de contraintes pratiques. Les vélos gênaient l'accès

aux toilettes et à la loge du concierge. Lors d'une visite, elle a pu constater que leur présence entravait le travail quotidien sur le site. Elle relève que, lors des séances du Grand Conseil et du Conseil municipal, les vélos sont stationnés de manière anarchique en bas des escaliers. Elle souligne que l'absence de marquage au sol ou d'indications formelles rend difficile la justification d'un stationnement toléré. Elle évoque également un enjeu de sécurité, notamment en cas d'évacuation d'urgence : la présence de vélos mal stationnés pourrait poser problème. Elle estime que les six places évoquées ne changeraient pas la donne. Elle précise que les barrières ont été installées par la maintenance du site afin de faciliter le travail sur place, et non dans une logique d'interdiction généralisée.

La commissaire PLR demande confirmation que cette décision a été prise sur la base d'une évaluation sécuritaire par la maintenance. L'auditionnée précise que la maintenance n'a pas édicté une interdiction, mais a agi afin de pouvoir accomplir ses tâches, notamment en lien avec l'entretien des lieux.

La commissaire PLR reformule sa question pour connaître précisément qui, en dernier ressort, a pris la décision. L'autre auditionnée rappelle que la responsabilité de l'entretien du bâtiment relève de l'OCBA. Elle mentionne que cette intervention a pu être intégrée soit dans le cadre du projet de rénovation de la salle du Grand Conseil, soit dans un autre cadre lié à la gestion quotidienne. Elle indique qu'il n'est pas possible d'identifier un auteur unique pour cette décision, qui s'inscrit vraisemblablement dans une logique concertée, incluant potentiellement des considérations architecturales. Elle précise que ni les concierges ni la maintenance ne peuvent, de leur propre chef, intervenir sur un bien patrimonial tel que l'Hôtel de Ville sans les autorisations requises. Elle estime qu'il est probable qu'une telle autorisation ait été obtenue. Elle conclut en rappelant que la mission de l'OCBA consiste à indiquer ce qui est techniquement ou juridiquement faisable, et à proposer d'éventuelles pistes de solution. Elle précise enfin que la restauration ou la suppression de certains aménagements doit respecter les exigences patrimoniales.

M^{me} Chausse complète en indiquant que l'OCBA conserve une marge de manœuvre autonome, notamment pour ce qui concerne les aspects liés à la sécurité. Elle explique qu'il serait tout à fait possible pour l'OCBA de décider unilatéralement de l'interdiction de tout entreposage d'objets dans la cour de l'Hôtel de Ville, si cela s'avérait nécessaire, par exemple pour garantir l'accès des secours, en particulier des pompiers, en cas d'intervention impliquant le transport d'un blessé sur une civière. Elle précise qu'une telle décision ne constituerait pas une mesure dirigée spécifiquement contre les vélos, mais relèverait d'une application générale visant tout type d'objet entreposé dans la cour.

Une commissaire MCG indique s'interroger au vu des propos tenus. Elle relève que, dans un premier temps, il a été affirmé qu'une décision unilatérale n'était pas possible. Elle rappelle qu'auparavant, le sautier avait également précisé que cela ne relevait pas de sa compétence. Elle constate qu'il a ensuite été indiqué qu'une interdiction du stationnement des vélos dans la cour pourrait être décidée du jour au lendemain, ce qui semble contradictoire.

L'auditionnée précise que la justification évoquée précédemment relève d'un motif sécuritaire. D'autres motifs pourraient également être invoqués. Elle ajoute que, dans tous les cas, une orientation serait recherchée auprès du secrétariat général. Elle souligne que la situation est délicate, dans la mesure où il ne s'agit pas d'un site de travail ordinaire, mais d'un lieu emblématique de la Vieille-Ville, fréquenté par des personnes ayant des habitudes spécifiques.

La commissaire MCG insiste sur la contradiction perçue dans les réponses données et s'interroge sur ce qui, concrètement, empêcherait l'OCBA de prendre une décision visant à limiter, voire interdire, le stationnement des vélos dans la cour, en particulier pour des raisons patrimoniales, d'autant plus que l'espace est, selon ses observations, régulièrement saturé de vélos lors des sessions plénières.

L'auditionnée indique qu'à ce jour, rien n'empêche formellement une telle décision. Elle précise cependant que cette décision n'est pas encore prise et qu'elle relèverait de la direction de l'office, composée de six directions. Cette question n'ayant pas encore été portée à ce niveau, un retour sur les échanges de la commission sera transmis dès le lendemain au secrétaire général à l'occasion d'une séance. Elle indique que le débat débute véritablement à partir de ce moment.

Un commissaire PLR souhaite poser deux questions. Il évoque, de manière hypothétique, la situation dans laquelle un concierge se déplacerait en hélicoptère et poserait son appareil dans la cour, puis déciderait unilatéralement d'en interdire l'usage à tout autre moyen de transport, sauf les hélicoptères. Il interroge les interlocutrices sur la possibilité d'un tel scénario. Il poursuit en rappelant que la Vieille-Ville constitue un site historique, mais également un site vivant, qui accueille des visiteurs et visiteuses, des promeneurs et promeneuses et des personnes y exerçant une activité professionnelle. Il rappelle qu'un effort a été consenti pour limiter l'accès aux véhicules motorisés, en particulier les voitures, afin de préserver la qualité de vie du lieu. Il estime, dans cette logique, qu'il est fondamental de garantir l'accès à des deux-roues, motorisés ou non, et signale un manque important de places de stationnement pour les vélos dans la Vieille-Ville. Il demande si cette

problématique est connue de l'OCBA, si des mesures sont envisagées, et à quel niveau une éventuelle action serait portée.

M^{me} Chausse précise que le concierge ne dispose d'aucun pouvoir décisionnel. Elle rappelle que le concierge est intégré dans une structure hiérarchique incluant un chef de secteur, une cheffe de service, une directrice (elle-même), une directrice générale, puis un secrétaire général. Elle indique que toute décision relative au stationnement ou à l'entreposage de véhicules, y compris d'hypothétiques hélicoptères, ne peut être prise à l'initiative du concierge. En ce qui concerne les emplacements pour vélos, elle précise que l'ensemble des voies publiques de la ville est du ressort de la Ville de Genève. Elle énumère toutefois plusieurs emplacements existants aux abords de la Vieille-Ville : rue Théodore-De-Bèze, rue des Chaudronniers, rue Henri-Fazy, rue de la Taconnerie, rue des Granges. Elle ajoute que le parking Saint-Antoine, désormais gratuit pour les vélos durant les 24 premières heures, dispose de 24 places, et que cette décision relève du Conseil d'Etat. Elle indique également que le parking Uni Dufour offre 48 places. Elle estime que ces emplacements sont situés à une distance raisonnable de la cour de l'Hôtel de Ville et permettent d'assurer un accès satisfaisant.

M^{me} Tirefort ajoute qu'il serait envisageable de transformer certaines places de stationnement pour voitures en emplacements pour vélos, mais précise que cette compétence revient à la Ville de Genève. A titre d'exemple, elle mentionne la montée de la Treille, où des adaptations pourraient être envisagées. Elle précise avoir elle-même effectué une étude des emplacements pour vélos disponibles autour de l'Hôtel de Ville, et considère que des solutions existent à proximité immédiate, notamment rue de la Taconnerie ou sur des places pour scooters, sur lesquelles les vélos-cargos peuvent également être stationnés. Elle rappelle que le parking Saint-Antoine reste une option pertinente, offrant sécurité et gratuité, et elle estime que les distances à parcourir sont faibles et accessibles à pied.

Le commissaire PLR précité réagit en indiquant qu'un député ou une députée exerçant une activité professionnelle parallèle peut difficilement se permettre un détour de dix minutes pour se rendre à une commission. Il estime que ce raisonnement est théorique, mais peu réaliste dans le cadre d'une activité politique exercée dans des délais contraints. Le président intervient pour relativiser ceci et l'auditionnée confirme que les distances évoquées sont courtes, que la Treille ou la Taconnerie se situent immédiatement à proximité.

Le commissaire PLR insiste à nouveau sur le fait que les parkings environnants sont généralement saturés. Il considère que les discours évoquant des solutions théoriques fondées sur la marche sont déconnectés de la réalité. Selon lui, celles et ceux qui choisissent de se déplacer à vélo ou à deux-roues

motorisés le font notamment pour pouvoir stationner à proximité immédiate de leur lieu de rendez-vous. Faute de cette possibilité, les personnes concernées préféreront se déplacer en voiture.

Un autre commissaire PLR intervient afin de prolonger les échanges précédents sur les alternatives de stationnement. Il relève que les habitudes de mobilité des habitantes et habitants du canton ont considérablement évolué ces dernières années, ce qui inclut également les membres du Grand Conseil. Il souligne qu'il aurait été inimaginable, il y a vingt ans, de constater un tel regroupement de vélos dans la cour de l'Hôtel de Ville, les déplacements s'effectuant alors majoritairement en voiture ou par d'autres moyens motorisés. Il suggère qu'à l'instar de ce qui existe déjà au parking Saint-Antoine ou à Uni Dufour, une réflexion pourrait être menée en vue de l'aménagement, à proximité immédiate de l'Hôtel de Ville, d'un espace spécifiquement dédié au stationnement des vélos. Un tel espace pourrait ainsi être mis à disposition des députés et députées, des conseillers municipaux et conseillères municipales, ainsi que des collaborateurs et collaboratrices de l'Etat travaillant dans les bâtiments concernés, sans pour autant porter atteinte au caractère patrimonial du site, auquel chacun et chacune demeure attaché.

L'auditionnée répond avoir procédé à certaines vérifications sur ce point. Elle précise qu'un petit parking souterrain existe actuellement, offrant quinze places pour les vélos, qui sont réservées aux collaborateurs et collaboratrices. Elle indique l'avoir visité, et observe qu'il est doté d'une rampe et de trois marches, ce qui peut constituer une contrainte pour les vélos-cargos, mais que cela semble praticable pour celles et ceux utilisant un vélo électrique. Elle confirme toutefois que ce local reste exclusivement réservé au personnel. Par ailleurs, aucune autre possibilité de stationnement à l'intérieur du bâtiment ne semble envisageable. Elle rapporte avoir consulté l'architecte chargé des rénovations pour l'OCBA, lequel lui a confirmé l'absence de local adapté au stationnement de vélos dans l'emprise actuelle. Elle estime en conclusion qu'une coordination avec la Ville de Genève pourrait être envisagée afin d'identifier des solutions complémentaires sur la voie publique, relevant de la compétence municipale.

Un commissaire LC demande si l'Ancien Arsenal relève également de la compétence de l'OCBA et il lui est répondu que oui. Le commissaire indique qu'il est personnellement plutôt favorable à la recherche d'alternatives de stationnement pour les vélos, autres que la cour de l'Hôtel de Ville. Il évoque la possibilité d'utiliser l'espace situé vers l'Ancien Arsenal pour y parquer les vélos, en supposant que ce qui n'est pas explicitement interdit pourrait être considéré comme autorisé. M^{me} Chausse rectifie immédiatement cette

interprétation en rappelant qu'elle a précisé en début de séance que l'absence d'interdiction formelle ne vaut pas autorisation.

Le commissaire reprend en posant une hypothèse : si la motion n'avait pas été déposée, et en l'absence de pression politique ou institutionnelle, quelle serait, dans un cadre idéal, l'orientation envisagée par l'OCBA concernant l'usage de la cour ? Il interprète les éléments évoqués jusqu'ici comme allant dans le sens d'un retrait total des vélos, au nom de la préservation du caractère patrimonial du lieu.

L'auditionnée indique qu'il ne s'agit pas à proprement parler d'une position personnelle, mais d'un devoir en tant que représentante de l'Etat propriétaire. Elle estime qu'il est difficilement concevable de maintenir une forme d'entreposage non encadré d'objets, en l'occurrence de vélos, dans un lieu aussi emblématique. En se fondant sur sa conscience professionnelle et sa responsabilité institutionnelle, elle déclare que, dans une telle configuration, elle ferait poser dès le lendemain une signalétique interdisant le stationnement. Elle reconnaît cependant la dimension délicate du sujet et précise que, dans les faits, le débat ne fait que commencer.

M^{me} Tirefort confirme que les propos tenus ne constituent pas une prise de position officielle, mais une explication des marges de manœuvre dont dispose l'OCBA en tant que propriétaire privé. Elle souligne que l'OCBA a la possibilité de faire apposer une interdiction de stationnement de vélos, et qu'un contrôle du respect de cette interdiction pourrait être confié à la Fondation des parkings, avec la mise en place d'un système progressif incluant d'abord des avertissements, puis, le cas échéant, des sanctions.

Le président soulève une interrogation concernant la faisabilité du contrôle des vélos stationnés dans la cour de l'Hôtel de Ville. Il rappelle que, selon les indications fournies antérieurement par le sautier, les deux-roues motorisés peuvent faire l'objet de poursuites, car leur présence est interdite dans la cour. En revanche, il questionne la manière dont il est possible de verbaliser un vélo ne disposant pas de plaque d'immatriculation, hormis par une évacuation à la fourrière, ce qui constitue la difficulté principale.

M^{me} Chausse confirme cette analyse. Elle explique que le processus, en cas d'interdiction formelle, commence par un premier avertissement, probablement sous forme d'un avis papier. Un second avertissement est ensuite émis. Si le vélo reste malgré cela en infraction, il est enlevé et transféré à la fourrière. Le propriétaire dispose alors d'un délai de 30 jours pour le récupérer. Passé ce délai, le vélo est vendu. Elle précise que ce dispositif pourrait être mis en œuvre si la Fondation des parkings était mandatée pour assurer le respect de l'interdiction. Elle ajoute que la responsabilité individuelle joue également

un rôle, en soulignant que la pose de panneaux d'interdiction dans un lieu à forte valeur patrimoniale nuit à l'esthétique de la cour. Elle invite donc chacun et chacune à faire preuve de responsabilité, d'autant plus qu'une alternative existe avec 72 places de stationnement pour vélos, à couvert, sécurisées et gratuites, solution qu'elle estime supérieure à un simple stationnement sur la voie publique.

Un commissaire Ve exprime, en introduction, son malaise à l'égard de la discussion portant sur une motion qu'il considère comme nombriliste, car traitant des conditions personnelles des membres du Grand Conseil. Il souhaiterait élargir la réflexion à d'autres situations. Il relève que l'OCBA est responsable d'un nombre important de bâtiments accueillant des collaborateurs de l'Etat, des clients ou des usagers, dans lesquels des aménagements favorisant la mobilité douce sont attendus. Il interroge les représentantes de l'OCBA sur l'existence éventuelle d'autres bâtiments de l'Etat, utilisés par plusieurs centaines de personnes (députés et députées, employés et employées, membres de l'exécutif, conseillers municipaux et conseillères municipales, etc.), qui seraient aussi peu pourvus en infrastructures dédiées à la mobilité douce. Il mentionne notamment la disparition récente des arceaux à vélos sur la montée de la Treille. Il souligne que les alternatives proposées, comme les parkings à vélos de Dufour ou Saint-Antoine, sont parfois jugées trop éloignées pour les cyclistes, indépendamment de tout jugement de valeur.

M^{me} Chausse rappelle que l'OCBA gère 1700 bâtiments et qu'aucune statistique globale n'a été établie en la matière. Elle précise que les problèmes de stationnement sont généralisés, tant pour les deux-roues que pour les autres véhicules, y compris en périphérie. A Genève, qui est un canton-ville, la problématique du stationnement est structurelle. Elle indique que, dans d'autres bâtiments également, des difficultés similaires se présentent, avec un manque de place et des comportements d'entreposage non adaptés. Le même discours y est tenu : il n'est pas admissible de déposer des objets, et le recours aux parkings à proximité est encouragé. Elle conclut que cette question relève aussi du civisme.

L'autre auditionnée insiste sur la spécificité patrimoniale de la Vieille-Ville, qui complique toute intervention. Elle observe qu'aujourd'hui, dans les nouvelles constructions, des stationnements pour les vélos sont systématiquement prévus. Ce n'est pas possible dans les bâtiments anciens comme celui de l'Hôtel de Ville, où les marges de manœuvre sont réduites et soumises à des contraintes patrimoniales importantes. Selon elle, cette spécificité rend la question plus complexe qu'ailleurs.

Le commissaire Ve estime que les arguments de sécurité sont pleinement légitimes, et qu'en cas de problème d'accès, les vélos doivent être

immédiatement retirés. Il interroge les intervenantes sur leur perception de l'impact visuel des vélos stationnés le long des murs de la cour, en dehors de toute problématique de sécurité, en lien avec la valeur patrimoniale du site.

Une auditionnée répond qu'il ne s'agit pas d'une question d'avis personnel mais de devoir professionnel. Elle rappelle que la mission de l'OCBA, en tant que représentant du propriétaire, est de veiller à l'entretien du bâtiment et à sa bonne utilisation. L'entreposage d'objets, y compris de vélos, dans la cour, ne correspond pas à cette utilisation. A ce jour, aucun usage de la cour comme espace de stationnement n'a été défini.

L'autre auditionnée confirme que la cour ne pourrait pas être aménagée comme parking à vélos.

Un autre commissaire Ve rappelle que la motion en discussion vise à faire retirer les vélos stationnés illicitement. Il précise que, sur le domaine public, la législation permet le stationnement de vélos dès lors qu'un passage de 1,50 mètre est laissé libre pour les piétons. Il indique toutefois qu'en domaine privé, dès lors qu'il s'agit d'un lieu de travail, la logique pourrait être différente. Il considère cependant que la salle du Grand Conseil ne saurait être mise sous cloche uniquement pour préserver un cadre esthétique destiné aux personnes qui la visitent. Il souligne qu'il s'agit avant tout d'un lieu de travail, et que le stationnement des vélos ne vise pas un entreposage abusif mais une finalité fonctionnelle. Il estime que la question relève d'une pesée d'intérêts entre la préservation patrimoniale et les besoins concrets liés à l'activité professionnelle. Il exprime des réserves concernant les mesures prises pour des raisons de sécurité, en particulier la pose de barrières ayant pour effet de supprimer six emplacements jusqu'alors utilisés sans générer de gêne. Il note que ces mesures peuvent avoir pour conséquence un report du stationnement vers des zones réellement problématiques, comme devant les escaliers, ce qui crée une incohérence en matière de sécurité. Il attire l'attention sur cette contradiction.

M^{me} Chausse relève que la cour est de grande taille et questionne implicitement la logique selon laquelle l'absence d'accès à un nombre limité d'emplacements contraindrait au stationnement devant les escaliers.

Une commissaire PLR soulève la question patrimoniale et esthétique de la cour de l'Hôtel de Ville. Elle indique que, selon les propos tenus précédemment par le sautier, les éventuels panneaux d'interdiction seraient présents en permanence, ce qui ne s'intégrerait pas harmonieusement dans un cadre patrimonial. Elle relève que les vélos de la députation et du Conseil municipal sont présents uniquement durant les heures de séance, ce qui signifie qu'en dehors de ces moments – notamment les week-ends et une partie de la

journée – aucun vélo n'est stationné dans la cour. Elle estime que la pesée d'intérêts en lien avec l'aspect patrimonial devrait intégrer cette donnée temporelle. Elle conteste l'argument avancé concernant le civisme, estimant que, si les six emplacements précédemment accessibles avaient été maintenus, les usagers et usagères feraient preuve de plus de responsabilité. Elle considère que leur suppression a contribué à concentrer les vélos devant les escaliers, dans une volonté d'épargner visuellement la cour, ce qui génère un impact sécuritaire réel. Elle indique ne pas comprendre pourquoi il est impossible d'identifier précisément l'auteur de la décision de fermeture de ces emplacements et considère que l'argument sécuritaire avancé est contre-productif. Elle rappelle le principe juridique suisse selon lequel, dans un système libéral, ce qui n'est pas interdit est autorisé. Elle conteste ainsi l'idée qu'une absence d'autorisation implique une interdiction. Elle ajoute que, si une interdiction explicite venait à être mise en place, les vélos se retrouveraient simplement stationnés dans la rue attenante, où ils ne seraient pas interdits, ce qui déplacerait le problème sans le résoudre. Elle regrette une posture qu'elle qualifie de confrontation avec les cyclistes de la part de l'OCBA. Elle rappelle que l'usage du vélo constitue aussi une forme de civisme, notamment en renonçant à l'usage de la voiture individuelle en ville. Elle estime que, si la seule alternative reste le parking Saint-Antoine, autant se rendre à l'Hôtel de Ville directement en voiture, ce qui va à l'encontre des politiques de mobilité douce. Elle exprime son incompréhension face à ce qu'elle perçoit comme un refus de l'OCBA d'adopter une réflexion plus large sur le stationnement des vélos, préférant les renvoyer vers les parkings destinés aux voitures.

M^{me} Tirefort précise que l'OCBA ne se positionne pas dans une logique d'opposition aux cyclistes. Elle indique être elle-même une usagère quotidienne du vélo et active professionnellement sur les questions de mobilité douce. Elle insiste sur le fait qu'il s'agit d'une pesée d'intérêts. Elle observe que, durant les séances, les vélos sont présents en nombre dans la cour. Elle reconnaît que la présence est moins importante en dehors de ces périodes. Elle rappelle que l'OCBA n'est pas opposé aux vélos, mais qu'un équilibre doit être trouvé, en particulier concernant les questions de sécurité. Elle réaffirme que l'OCBA, en tant que représentant du propriétaire, n'a pas vocation à imposer des décisions de manière unilatérale, mais plutôt à participer à une réflexion plus large. Elle considère que cette réflexion doit associer également la Ville de Genève, afin d'identifier des solutions concrètes pour augmenter l'offre de stationnement pour les vélos en Vieille-Ville. Elle conclut en soulignant qu'il s'agit d'un enjeu de société nécessitant un traitement global.

Prises de position des groupes

Un commissaire UDC indique que, en l'état et en l'absence d'amendements, son groupe est partagé sur la motion et il précise ne pas être certain de la soutenir sous sa forme actuelle.

Une commissaire PLR indique que le groupe PLR se trouve également dans une position partagée. Elle rejoint l'analyse selon laquelle le sujet abordé par la motion est extrêmement restreint. Elle regrette l'impossibilité d'en tirer une approche plus générale. Elle estime que, si cette motion était adoptée et mise en œuvre, les vélos actuellement stationnés dans la cour de l'Hôtel de Ville se retrouveraient quelques mètres plus loin sur le domaine public, ce qui n'apporterait pas de solution satisfaisante. Elle considère que les alternatives proposées, notamment le parking Saint-Antoine ou le parking Uni Dufour, ne constituent pas des solutions crédibles. Elle exprime le souhait, pour celles et ceux qui envisageraient de soutenir la motion, qu'un élément visant à encourager la recherche de solutions concrètes soit ajouté au texte.

Un commissaire S indique que le groupe socialiste s'opposera à la motion. Il considère que le sujet relève de l'anecdotique et évoque une origine discutable, liée à un simple commentaire de touriste relayé dans un contexte subjectif. Il déplore l'incohérence de la démarche et estime que le fond du problème réside dans le manque de stationnements pour vélos autour de l'Hôtel de Ville. Il regrette que les rares installations existantes soient supprimées et il préconise une approche orientée vers les solutions, telle que l'installation de nouveaux arceaux à vélos en lieu et place de récentes places motos.

Un commissaire Ve rappelle la position initialement exprimée par son groupe, laquelle faisait état d'un doute sérieux quant à la pertinence du dépôt de ce texte, perçu comme un exercice de microgestion. Il salue le travail effectué, mais indique qu'aucun élément n'a modifié cette évaluation de départ. Il relève que l'audition finale s'est révélée particulièrement problématique à plusieurs égards. En raison de la situation d'indisponibilité persistante en matière de stationnement pour les vélos dans le secteur, il annonce que son groupe votera contre la motion.

Une commissaire MCG conteste l'idée que la motion reposerait sur une observation isolée. Elle déplore que des images de la cour de l'Hôtel de Ville avec des vélos stationnés soient diffusées à large échelle, considérant cette situation comme indigne du site. Elle encourage le soutien de la motion.

Un commissaire LC se déclare favorable à la motion. Il rappelle que la collectivité a pris des décisions visant à limiter le stationnement des voitures au profit des deux-roues, et considère qu'une mesure encadrant partiellement l'usage des deux-roues constitue un équilibre légitime. Il juge que la distance

séparant la cour de l'Hôtel de Ville du parking Saint-Antoine est acceptable. A ce titre, il encourage la marche, qu'il considère comme compatible avec les efforts en faveur de la mobilité active. Il indique comprendre les remarques relatives à la nécessité de créer davantage de places pour les deux-roues dans le quartier, mais estime qu'une telle ambition relève de dispositifs ou plans d'action plus larges, et non d'un amendement à cette motion. Il affirme néanmoins ne pas être opposé aux cyclistes.

Un commissaire LJS annonce le soutien du groupe LJS à la motion. Il souligne que la cour de l'Hôtel de Ville constitue un espace public et historique, fréquenté non seulement par des touristes mais aussi par des délégations officielles. Il estime qu'il ne convient pas d'y stationner des vélos. Il se déclare favorable à un éventuel amendement invitant le Conseil d'Etat à rechercher des solutions de stationnement à proximité de l'Hôtel de Ville pour les deux-roues non motorisés. Il précise que, même sans un tel amendement, il votera en faveur du texte.

Votes

Amendement LJS consistant à ajouter une troisième invite rédigée comme suit :

invite le Conseil d'Etat à trouver des solutions à proximité de l'Hôtel de Ville pour les deux-roues non motorisés

Oui : 14 (2 UDC, 3 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS, 2 Ve, 3 S)

Non : –

Abstentions : –

L'ajout d'une troisième invite est accepté.

Amendement S portant sur la suppression des deux premières invites :

Oui : 7 (1 UDC, 1 PLR, 2 Ve, 3 S)

Non : 7 (1 UDC, 2 PLR, 2 MCG, 1 LC, 1 LJS)

Abstentions : –

La demande de suppression est refusée.

Amendement Ve portant sur la suppression de la deuxième invite :

Oui : 7 (1 UDC, 1 PLR, 2 Ve, 3 S)

Non : 7 (1 UDC, 2 PLR, 2 MCG, 1 LC, 1 LJS)

Abstentions : –

La suppression de la deuxième invite est refusée.

Vote de la motion amendée :

Oui : 7 (1 UDC, 2 PLR, 2 MCG, 1 LC, 1 LJS)

Non : 7 (1 UDC, 1 PLR, 2 Ve, 3 S)

Abstentions : –

La M 3051 est refusée.