

Date de dépôt : 7 janvier 2008

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour de meilleures conditions de stationnement des vélos

Rapport de M^{me} Lydia Schneider Hausser

Mesdames et
Messieurs les députés,

La pétition 1641 susnommée a été étudiée par la Commission des pétitions lors de ses séances du 5 et 12 novembre 2007. La présidence a été assurée par M^{me} Emilie Flamand et les procès-verbaux tenus avec exactitude par M. Christophe Vuilleumier.

Audition de M. Alisdair Menzies et M. Roger Deneys, pétitionnaires

Le postulat de base des pétitionnaires est que le vélo représente le moyen de transport, d'une utilisation quotidienne, pour de plus en plus de personnes vivant dans le canton de Genève.

M. Menzies cite plusieurs constats :

- l'utilisation de la bicyclette a augmenté significativement en atteignant un accroissement allant jusqu'à 30 % selon les endroits;
- les possibilités de parage du vélo sont malaisées vu le manque de places disponibles;
- aucune planification n'est organisée ou du moins visible;
- les vélos-épaves laissés à l'abandon dans nos rues sont un véritable et persistant problème d'encombrement de places de parage.

La principale invite de cette pétition est une meilleure prise en compte des besoins de stationnement des cyclistes par l'instauration et la réalisation d'une politique globale des places de vélos (existantes et à construire) ainsi qu'une

gestion des vélos-épaves. Elle a été déposée dans chaque commune du canton.

Repris plus en détail dans un dossier donné à la commission et qui figure ici en annexe, des solutions et des pistes d'amélioration de la situation sont énumérées :

- une augmentation, sur le domaine public, des places de stationnement deux-roues sécurisées en séparant les places vélos des places deux-roues motorisés;
- des places couvertes auprès des interfaces de transports ainsi qu'à proximité des commerces et écoles;
- une démarche d'intégration, voire d'obligation d'introduction de places de vélos sécurisées au sein des autorisations octroyées lors de nouvelles constructions. Une réflexion est également à mener pour l'équipement des bâtiments locatifs existants;
- des stationnements pour les vélos en suffisance à proximité des gares CEVA par exemple et des nœuds modaux.

M. Deneys ajoute que des places sécurisées apportent la garantie de trouver une place au bon endroit, sans aucun problème. Cornavin aura moins de places pour les vélos lorsque le chantier du TCMC sera terminé, ce qui ne semble guère raisonnable. De là, la pertinence d'intégrer la question du vélo dans la conception même du projet.

M. Menzies rappelle que les épaves de vélos occupent passablement de places; les deux débarras par année à Cornavin sont insuffisants. Il est extrêmement difficile de faire débarrasser ces vélos; d'autant plus que les ASM (agents sécurité municipale) n'ont pas la compétence de mise en fourrière. Les vélos qui n'ont pas de vignette devraient être débarrassés après un mois de préavis, quartier par quartier, et des procédures claires pour le public devraient être édictées. Une collaboration étroite entre le canton et la Ville de Genève devrait être instituée.

Un député rappelle que le débarras de vélos a un coût. Il est très difficile de définir un propriétaire de cycle. Pourquoi les associations concernées ne demandent-elles pas un retour des fichiers de cycles, ce qui permettrait de garantir la sécurité des vélos ? Il se demande ensuite s'il ne faudrait pas fixer des horaires de stationnement.

Une députée évoque la réintroduction d'une plaque liée à un fichier. La taxe relative à cette plaque couvrirait les frais de débarras.

Un pétitionnaire estime qu'un fichier vélos serait une bonne mesure. Il rappelle ensuite que le débarras de vélos relève finalement de la gestion de

l'espace public et en ce sens, la libération des places occupées par les épaves serait déjà une bonne étape. Il évoque un système de bague en papier qui se déchire lorsqu'un vélo est utilisé. Pour retrouver le propriétaire d'un vélo, la mesure la plus efficace est d'utiliser le numéro de cadre qui se trouverait dans un fichier.

En réponse à un député, M. Deneys explique qu'il y a plusieurs types d'installations de couvert à vélos, leurs prix se situent à quelques milliers de francs. Les places en sous-sol ne fonctionnent pas très bien et coûtent relativement cher à la collectivité. Les places superposées fonctionnent plus ou moins bien; excepté que ces installations font l'objet assez souvent de vandalisme. En comparaison, un arceau de sécurisation posé à même le trottoir coûte 80 F.

L'arrivée d'entreprises de location de vélos ne changera rien au besoin de places de stationnement deux-roues. En outre, le mélange quasi systématique des places vélos avec les places deux-roues motorisés mérite une organisation différente (espace vélos + espace deux-roues motorisés). Les places manquent pour tous les types de deux-roues, c'est pourquoi ce potentiel de stationnement devrait être intégré dans les procédures d'autorisations de construire.

Dans des lieux stratégiques (gares, centre ville), la complémentarité des types de place est importante : une vélo-station sert aux pendulaires souhaitant sécuriser leur vélo pendant une longue période alors que le stationnement en surface répond à un autre usage.

Les questions liées au vol et à la sécurisation sont importantes car il est facile de casser un cadenas (azote liquide). Les vélos sur des places se trouvant dans des lieux peu fréquentés peuvent facilement se faire voler.

Jusqu'à maintenant, les vélos non réclamés à la fourrière étaient donnés à Péclo 13 qui les remettait en état. L'Etat a cherché acheteur pour ces vélos abandonnés, mais pour l'instant, il n'a pas trouvé d'amateur.

En terme de planification, M. Deneys explique qu'il serait pertinent d'organiser des places vélos lors de l'élaboration d'un projet d'aménagement. L'OCM validerait la création de places et la commune réaliserait. Il serait bon d'édicter des normes cantonales afin d'avoir une systématique et une logique d'utilisation.

Dans ce sens, la combinaison du vélo et du tram est une solution très judicieuse pour une ville comme Genève.

Audition de M. Gilberto Tartaglia, chef de service de la circulation, et M. Enrique Marti, adjoint

M. Tartaglia déclare que le sujet de la pétition est important pour l'Office cantonal de la mobilité. Cette pétition relève en partie du canton mais également de la Ville de Genève.

Il signale qu'une personne, employée à 50 %, a été nommée à l'OCM il y a deux mois pour gérer ces questions et plus particulièrement la coordination des mesures de mobilité douce.

L'ensemble des questions que soulève la pétition font l'objet d'une réflexion, d'études et de tests : nombre de places sécurisées, racks uniquement destinés aux vélos, épingles. A ce sujet, il a été déterminé que ces épingles ne sont pas très efficaces puisque des scooters peuvent s'y garer. Une option est en train d'être homogénéisée à travers tout le canton : les cases vélos sont resserrées pour former des blocs de places vélos indépendants à côté des places de stationnement deux-roues libres.

Un député fait remarquer que vu l'augmentation du nombre autant des vélos que des scooters, il faudrait créer autant des abris pour les vélos que pour les scooters. Pour M. Tartaglia il s'agit d'un choix politique. Il est nécessaire de traiter la question des stationnements par mode de déplacement. Les principes actuels sont en faveur de la mobilité douce et des TPG. La réflexion multimodale (vélos, scooters, voitures) globale est à la base de la planification.

Des places couvertes existent pour les écoles. Des études de places couvertes sont en cours pour les futurs nœuds de transferts modaux. Cette option est donc envisageable et envisagée, mais ne sera pas systématiquement appliquée.

M. Marti informe que la question des vélos-épaves relève de la gendarmerie. Un relevé de ces épaves est opéré tous les six mois. Cet exercice, jusqu'à présent, se déroule communément à Cornavin et va se développer plus systématiquement également dans le reste de la ville. Ces interventions se gèrent en collaboration entre le service des autos et les ASM. Pour les questions liées aux plaques ou aux vignettes, c'est le Département des institutions et la Confédération qui restent compétents. Actuellement, le propriétaire ne peut être retrouvé que si le numéro de châssis est inscrit auprès d'une assurance.

Le Service de la mobilité n'a pas le pouvoir de rendre obligatoire la création de places devant les immeubles, mais la personne nouvellement en charge de la mobilité douce sollicite la Ville de Genève dans ce sens.

Pour la piste des places de parc incluses dans les autorisations de construire, le domaine est délicat. Le Conseil d'Etat va prochainement présenter un nouveau règlement sur les autorisations de construire. Suite à cela, une réflexion devra être menée pour la question des places de parc à introduire dans l'autorisation. Actuellement, il n'y a rien de clairement expliqué dans le règlement, mais il existe des normes qui n'ont pas force obligatoire. M. Marti ajoute que c'est le DCTI qui pilote les autorisations de construire, l'Office de la mobilité se contentant de faire des remarques ou recommandations.

Depuis l'engagement de la personne ressource en mobilité douce, les demandes fusent. Mais il reste encore à déterminer si cette personne doit tenir à bout de bras des projets ou si elle doit avoir une activité de lobbying auprès des communes. Elle ne pourra pas à elle seule définir une vision globale sur l'ensemble du canton, mais elle pourra réactiver un certain nombre d'études existantes. Le premier délai d'évaluation est fixé à une année.

Un citoyen peut s'adresser directement au service pour obtenir des places de parc vélos si l'emplacement est situé sur le domaine public. Mais le processus logique veut que le citoyen s'adresse en premier lieu à sa commune, ce qui permet à celle-ci d'avoir une vision générale. De toute manière, aussitôt que la demande porte sur la zone du trottoir, la commune est approchée afin de financer le mobilier urbain.

Le trottoir doit avoir une largeur de 1,5 mètre afin de laisser le passage aux chaises roulantes. Si la largeur est suffisante, l'autorisation de poser des arceaux est accordée et est de la compétence de son service. Mais pour ce genre d'installation, ce sont généralement les communes qui sont demandeuses.

Une députée remarque que ce sont donc des demandes qui permettent la création de places.

M. Tartaglia mentionne qu'une démarche sur le terrain est également opérée. Mais vu le grand nombre de demandes, cette démarche est difficile et n'aboutit pas toujours.

La politique de stationnement public des vélos est définie pour toutes gammes de vélo confondues. Plusieurs projets sont envisageables pour ranger les vélos sur deux étages. Cela étant, la question de l'esthétique se pose par rapport à l'efficacité.

Les pistes cyclables et les projets liés à celles-ci sont pris en compte dans l'élaboration des places de parc. Il est assez rare qu'un stationnement de vélos ne soit pas connecté avec un réseau cyclable.

Cette pétition a l'avantage de reposer le problème du parcage des vélos malgré le fait que cette problématique soit déjà considérée.

Après discussion, la présidente passe au vote du renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.

6 oui (3 S, 2 Ve et 1 R),

2 non (1 L, 1 UDC),

3 abstentions (1 R, 1 PDC, 1 L).

C'est ainsi que cette pétition est renvoyée au Conseil d'Etat.

Pétition (1641)

pour de meilleures conditions de stationnement des vélos

Le vélo est un véritable moyen de déplacement moderne, non polluant, qui répond aux exigences en matière de réduction des émissions de CO₂. Selon les observations de la Ville et du canton de Genève, on compte une augmentation du nombre de cyclistes de plus de 30% sur certains tronçons. Le vélo mérite donc d'être pris en considération de manière plus professionnelle pour inciter les citoyens et les citoyennes à le pratiquer au quotidien. Compte tenu du potentiel de développement du trafic cycliste, de l'insuffisance des infrastructures existantes et de la gestion lacunaire des places, les soussigné-e-s demandent :

- une forte augmentation du nombre de places de stationnement deux-roues sécurisées avec système antivol (épingles);
- une localisation de places sécurisées à proximité immédiate de chaque immeuble d'habitation, de chaque école, de chaque commerce et équipement public;
- une séparation des places deux-roues motorisés des places vélos (resserrement des épingles pour les parties vélos);
- la réalisation de places couvertes, en particulier devant les écoles et les interfaces transports publics;
- une gestion plus moderne et plus dynamique des « vélos-épaves » laissés sur les places de stationnement, en concertation avec les associations;
- de rendre obligatoire la réalisation de places de stationnement vélos dans les autorisations de construire.

N. B. : 3284 signatures

Pro Vélo Genève

M. Alisdair Menzies

Boulevard Carl-Vogt 7 - 1205 Genève



Dossier : Le stationnement vélo à Genève

PRO VELO Genève demande à l'Etat de Genève ainsi qu'aux communes genevoises une meilleure prise en compte des besoins de stationnement des cyclistes.

Sur le domaine public, il s'agit d'augmenter fortement le nombre de places de stationnement deux-roues sécurisées avec système antivol (épingles), de localiser les places sécurisées à proximité immédiate de chaque immeuble d'habitation, de chaque école, de chaque commerce et équipement public, et de bien séparer les places deux-roues motorisés des places vélo (resserrement des épingles pour les parties vélos).

Devant les écoles et les interfaces de transport public, il s'agit de réaliser des places couvertes, car le stationnement y est de longue durée.

PRO VELO Genève demande également une gestion plus moderne et plus dynamique des "vélos-épaves" laissés sur les places de stationnement, en concertation avec les associations.

Pour faciliter la réalisation de places sur domaine privé, l'Etat et les communes genevoises veilleront à rendre obligatoire la réalisation de places de stationnement vélo avec système antivol pour l'obtention des autorisations de construire.

Le présent dossier rassemble les informations nécessaires à l'Etat et aux communes pour une meilleure prise en compte du stationnement vélo.

1. Introduction

En 2007, le contexte du stationnement vélo à Genève est comparable à celui du logement : la pénurie est là. Et le système fonctionne à deux vitesses : pour les privilégiés qui ont accès à un garage à vélo chez eux et sur leur lieu de travail, le phénomène est gérable. Par contre, la situation est autrement plus difficile pour celui qui ne peut pas choisir où il stationnera son vélo toute la journée, parce qu'il doit le laisser à côté de son arrêt de bus ou de sa gare, ou parce qu'il n'y a pas d'emplacement adéquat à proximité de son lieu de travail, pour eux. De même pour le cycliste qui n'a pas de garage à vélo dans son immeuble, et doit donc abandonner son vélo dans la rue toutes les nuits, exposé aux intempéries et au vol.

Plus grave, certains vieux vélos "meurent" seuls sur leur place de stationnement, victimes de vandalisme ou de négligence. Ces vélos inutilisables sont alors abandonnés par leur propriétaire et restent alors pendant des mois, voire des années échoués sur place. Ces épaves prennent de la place, et découragent les cyclistes d'installer leur vélo rutilant à côté de ces carcasses, craignant peut-être que la gangrène gagne leur moyen de transport préféré, mais plus certainement que l'emplacement soit trop souvent sujet au vandalisme.

Bien sûr, on parle de mirifiques vélostations et "Park and Bike" qui vont "vélorutionner" la situation et résoudre tous les problèmes. Ces installations sont nécessaires, mais non suffisantes, puisque limitées à certains emplacements. Et en attendant que ces solutions passent la rampe de toutes les autorisations, demandes de crédit, etc, les vélos s'empilent toujours un peu n'importe où, et le cycliste urbain doit se battre au quotidien pour trouver une place : difficile par exemple de stationner correctement à la gare Cornavin, dans les Rues Basses ou dans la Vieille Ville !

Heureusement, l'utilisation du trottoir est tolérée pour stationner les vélos, si l'on laisse un passage d'une largeur d'un mètre cinquante. Mais il faut réfléchir à deux fois avant d'attacher son vélo à un objet privé, comme la grille d'un soupirail, par exemple : son propriétaire pourrait l'interdire, voire même porter plainte. L'histoire se terminerait par l'intervention de la Police, un jour sans prévenir, qui viendrait avec une grosse pince pour emporter le vélo à la Fourrière, où on peut venir le récupérer quelques jours plus tard, moyennant finance, bien sûr, et s'il n'est pas trop abîmé... Que ne doit-on pas subir, lorsqu'on ne dispose pas de parking vélo dans son immeuble, ou même dans la rue !

2. Gestion des emplacements

A Genève, la création d'emplacements de stationnement deux-roues se fait encore au cas par cas, lors de création de zones 30 ou en fonction de demandes spécifiques d'usagers. Mais même avec ce système de réponse sur-mesure à la demande, de nombreux emplacements sont saturés, et certains restent désespérément vides. La planification n'est pas chose aisée...

Il est nécessaire de penser la localisation et le nombre de ces places en fonction des besoins actuels et futurs, ainsi que de la volonté de promotion de l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement. A l'échelle cantonale, une planification du stationnement vélo doit accompagner chaque projet urbain (p. ex. une nouvelle école, les gares CEVA, l'extension d'un centre commercial, un nouvel immeuble d'habitation), avec la garantie que le maître d'ouvrage (privé ou public) réalise suffisamment d'emplacements. L'idée serait de conditionner l'obtention d'une autorisation de construire à la réalisation d'emplacements de stationnement vélo sécurisés.

Concernant la cohabitation entre vélos et 2RM (deux-roues motorisés) sur les emplacements, deux cas doivent être différenciés : les petits emplacements de proximité (rue résidentielle, petits commerces) d'une part, doivent pouvoir accueillir à la fois des vélos et des 2RM sur l'ensemble de l'emplacement, par exemple avec des épingles espacées de 1m. D'autre part, sur les grands emplacements (lieux de formation, équipements publics, centre commerciaux, etc.), l'espace devrait être divisé en une zone vélo et une zone 2RM. La zone la plus proche du lieu de destination doit être réservée aux vélos, par exemple en installant des râteliers que les 2RM ne peuvent pas utiliser.



Figure 1: Les grands emplacements devraient être divisés clairement en une zone vélo, proche de la destination et une zone 2RM plus lointaine, ce qui n'est pas le cas sur la photo (rue de CANDOLLE, devant Uni-Bastions, Juillet 2007 soit pendant les vacances universitaires).

3. Aménagements

Aujourd'hui, plusieurs types d'aménagements de stationnement deux-roues se partagent l'espace public.

3.1 Les places mixtes vélos-motos sans arceaux

Lorsque les places de stationnement deux-roues sont uniquement marquées au sol, il n'est pas possible pour un cycliste d'attacher son vélo à un point fixe, ni de l'appuyer contre une structure solide. Dès lors, ces places ne sont pas utilisées par les vélos : seuls des deux-roues motorisés y sont garés, et les cyclistes doivent attacher leur vélo à une barrière, un poteau, un échafaudage, etc. Même si un tel stationnement peut être légal si un espace de 1m50 reste libre, l'effet de désordre qui en résulte est inesthétique pour tous (commerçants, touristes, etc.) et peut donner un sentiment d'insécurité pour le cycliste qui hésite à y laisser son vélo.



Figure 2: Puisque les cases deux-roues (au fond) sont dépourvues d'épingles, les vélos sont attachés au mobilier urbain (Bourg-de-Four, juillet 2007)

Il est intéressant de constater que ce phénomène est indépendant de la durée du stationnement : on le retrouve aussi bien au Bourg-de-Four (dans la rue St-Léger) et à la place des Bergues où le stationnement est principalement utilisé la journée par des personnes allant travailler, que dans des rues résidentielles comme la rue Prévost-Martin (au Nord de la place des Augustins), ou la rue du XXI décembre, où les deux-roues sont stationnés pour plusieurs jours parfois.



Figure 3: Cases deux-roues sans épingles et vélos attachés aux échafaudages sur le trottoir. (rue Prévost-Martin, juillet 2007)

Enfin, des aménagements ne permettant pas d'attacher les vélos sont une fausse solution : de tels emplacements ne sont pas utilisés par les cyclistes :



Figure 4: Les « serre-roues » ne sont pas utilisés (M-Parc La Praille juillet 2007)

3.2 Les places mixtes vélos-motos avec épingles (arceaux)

Si les cases marquées au sol sont complétées de quelques épingles, il est possible d'y stationner aussi bien des vélos que des scooters et des motos. Dans bien des cas, le nombre de vélos et de deux-roues motorisés s'équilibrent, et les uns utilisent les épingles tandis que les autres se garent sur les places intermédiaires. Tout le monde y trouve son compte, et la cohabitation se passe bien.

Souvent, cependant, le nombre de places disponibles est insuffisant. Or, si les motos peuvent se garer sans problème contre les épingles, les cyclistes ne peuvent pas stationner leur vélo sur les places intermédiaires, puisqu'il n'est pas possible de les attacher à un point fixe. Le nombre de places utilisables pour les vélos est donc directement lié au nombre d'épingles libres.

L'écartement entre les épingles joue donc un rôle essentiel dans le nombre de places disponibles pour les vélos. **En plaçant une épingle entre chaque case (soit une tous les mètres), on maximise le nombre de places de stationnement sécurisées, tout en permettant aux motos et aux scooters d'y accéder.** Seule une minorité de très grosses motos ne peut se glisser entre deux épingles. Les deux cases situées aux extrémités de l'emplacement restent cependant à leur disposition.



Figure 5: Un écartement de 1m entre deux épingles n'empêche pas un scooter d'y stationner (24, bd Carl-VOGT, Juillet 2007)

3.3 Les places dédiées aux vélos sur la chaussée

En Ville de Genève, on trouve très peu de places dédiées aux vélos sur la chaussées (espace avec indication « Vélos »). Il n'est pas très clair si ces places ont une existence légale ou non. Quoi qu'il en soit, en l'absence d'épingles, elles sont considérées par les usagers comme des places de stationnements deux-roues standard : on y trouve aussi bien des vélos que des 2RM.



Figure 6: Espèce rare : place de stationnement dédiée au vélo sur la chaussée (en face du 17, pl. des Augustins, Juillet 2007)

3.4 Les places dédiées aux vélos hors de la chaussée

Râteliers à un étage

Seuls les vélos sont autorisés à stationner en dehors de la chaussée. Les places dédiées aux vélos situées hors de la chaussée doivent être aménagées de telle sorte que les 2RM ne s'y sentent pas invités. A ce titre, la volonté de la Ville d'y installer des râteliers de type PédalParc® (voir Figures) va dans la bonne direction.



Figures 7 et 8 : PédalParc®basic (gauche) et PédalParc®flexo (droite)

Outre le fait de réserver l'espace aux seuls vélos, les avantages de ce type de râteliers fabriqués par la société Vélopa sont de ranger les vélos alignés et de manière assez compacte (un tous les 45cm) et de permettre d'attacher le vélo directement au support. Ceci, même si tous les vélos ne sont pas garés correctement avec l'axe de la pédale dans la fente. D'autre part, ils sont simples à installer (quelques trous dans le sol au lieu de forages, comme pour les épingles), et modulaires.

Vélopa propose deux modèles à un étage, pratiquement au même prix : le basic et le flexo. La principale différence du point de vue des fonctionnalités est de pouvoir mettre les vélos en position oblique avec le flexo.

Jusqu'ici, le choix de la Ville s'est porté sur le modèle basic. Pour une utilisation sur un trottoir ou un espace où circulent des piétons, le modèle basic semble cependant plus dangereux avec sa tôle découpée, que le flexo avec son tube replié. On peut imaginer les conséquences pour un enfant qui arriverait avec sa trottinette dans un tel râtelier, comme l'a remarqué un usager des Bains des Pâquis devant lequel des PédalParc®basic ont été installés cet été. **PRO VELO Genève préconiserait donc une utilisation accrue du modèle PédalParc®Flexo.**

Râteliers à deux étages

On trouve aujourd'hui des râteliers à deux étages (PédalParc®doppio) à la gare, dans le parking intérieur, dans le passage des Grottes et devant le City-Disc. Ils permettent de mettre le double de vélos pour la même emprise au sol par rapport aux râteliers à un étage.



Figure 5: Râteliers à deux étages. Solution compacte, mais sensible au vandalisme, peu tolérante aux vélos non-conformes (trop grands, avec paniers ou sièges enfants).

Cependant, les râteliers du haut sont assez sensibles au vandalisme : une fois ouverts, il suffit de peu de force pour les plier. Attacher son vélo au râtelier inférieur demande quelques contorsion, voire de garder le casque pour éviter de se cogner au râtelier supérieur...De plus, si les vélos du bas sont mal garés (ce qui est souvent le cas étant donné l'accessibilité rendue difficile par l'étage supérieur), il n'est plus possible de descendre les supports du haut. Enfin, il est pratiquement impossible (en tous cas déconseillé!) de stationner un vélo avec un panier ou un siège enfant, ni à l'étage inférieur, ni supérieur.

Pour ces râteliers à deux étages, PRO VELO Genève souhaite une surveillance et une maintenance accrue. Dans une même zone, il faut veiller également à conserver suffisamment d'emplacements à un étage pour permettre le stationnement de vélos munis de paniers ou de sièges enfants.

3.5 Couverts, abris à vélos

Les places de stationnement protégeant les vélos des intempéries sont extrêmement rares en Ville de Genève. Pour le stationnement vélo de longue durée (du matin au soir, ou plusieurs jour), il est pourtant nécessaire de protéger les vélos des intempéries. Si le coût peut être important pour les petits emplacements isolés, il n'en est pas de même pour les grands emplacements, tels que devant les écoles ou aux interfaces transports publics. Ces deux catégories d'emplacements doivent impérativement être à couvert, tout comme les places vélos des grandes entreprises.

4. Stationnement vélo à la Gare Cornavin

Les possibilités de stationnement vélo à la gare Cornavin sont tout simplement nettement insuffisantes. Tous les parkings sont complètement saturés, même les râteliers non couverts situés sur la place Cornavin.

4.1 Parking du passage des Grottes

Quant aux places situées dans le passage des Grottes, elles sont sous utilisées, car elles cumulent un certain nombre de désavantages :

- **Visibilité** : aucun panneau n'indique la présence de ce parking. Aussi doit-il être ignoré de bon nombre de cyclistes.
- **Accessibilité** : les entrées du passage se situent hors du trajet de la majorité des cyclistes, qui doivent donc faire un détour pour le rejoindre. De plus, la circulation dans le passage étant interdite, ils doivent pousser leur vélo à la main pour rejoindre leur place (voir Figure 10)
- **Proximité** : après avoir garé son vélo, le cycliste devenu piéton doit parcourir environ 150m pour rejoindre son train. Cette distance est largement supérieure à la limite de 100m communément admise entre un lieu de stationnement longue durée et le lieu de destination.
- **Sécurité** : le stationnement doit se trouver en des lieux de fort contrôle social, et surtout pas dans des zones d'ombre ou des recoins¹. Force est de constater que le passage des Grottes n'inspire pas confiance. Le peu de passage et l'éclairage associés au « deal » qui y est présent y sont pour beaucoup.



Figure 10: Accessibilité du passage des Grottes : outre le fait qu'il se situe hors des cheminements de la majorité des cyclistes, ceux-ci ne sont pas autorisés à y circuler et doivent gagner leur place en poussant leur vélo.

La proximité des quais pourrait être grandement améliorée à l'aide de trois ascenseurs reliant directement le passage des Grottes aux quais CFF :

1. Tout d'abord, il devrait être possible d'utiliser un monte-charge existant au 1, Passage des Grottes (propriété de l'Etat : ex-service des Loisirs, actuellement occupé par la Haute Ecole d'Arts Appliqués). Celui-ci a un accès direct sur la voie 1, où arrivent les Intercity et les RER provenant de Lancy, et qui ne possède qu'une seule issue permettant de quitter le quai.
2. Le deuxième ascenseur relierait le passage aux voies 2 et 3, où arrivent les Interregio en provenance de Lausanne et d'où partent les RER pour Lancy-Pont-Rouge (futur CEVA).
3. Le dernier déboucherait entre les voies 4 et 5, avec un accès direct à la voie 6. Or, la grande majorité des trains partant en direction de Lausanne (toutes catégories confondues) partent des voies 4 et 6. De plus, la voie 5 est celle du RER. Un tel ascenseur diminuerait significativement la distance entre le RER et les arrêts TPG, en particulier celui du tram 16 et des bus 3, 5, 8, 9 et 10 (direction passage Montbrillant).

¹ Le stationnement vélo : Principes (http://www.provelo.org/article.php?id_article=451)



Figures 11 et 12 : Vue des quais où déboucheraient les ascenseurs.
A gauche, arrivée du monte-charge du 1, Passage des Grottes.



Figure 6: Passage des Grottes.

4.2 Vélostation

PRO VELO Genève se réjouit de la planification d'une vélostation accessible depuis la place de Montbrillant. Il faut cependant relever que l'emplacement de cette vélostation, contrairement aux autres villes suisses, est peu pratique en raison de son accessibilité médiocre depuis le sud, et surtout parce qu'il faudra encore traverser un carrefour à feux avant d'accéder aux quais. Ce parking à vélo couvert, surveillé, sécurisé et accessible à toute heure offrira néanmoins une excellente alternative au stationnement existant autour de la gare, et sera tout spécialement appréciée par les propriétaires de vélos neufs, chers, ou délicats, ainsi qu'aux détenteurs de vélos électriques. Pour ces derniers, au moins deux bornes électriques doivent être disponibles. Une pompe doit également y être disponible à toute heure.

Une petite vélostation de 50 places est déjà existante, accessible depuis l'autre extrémité du bâtiment de gare (angle passage des Alpes et place Cornavin). Il serait judicieux d'augmenter sa capacité en l'agrandissant (il y a des réserves d'espace dans le secteur du passage des Alpes, moyennant quelques travaux d'excavation, voire de simple déblaiement).

Il est à noter que, **pour PRO VELO Genève, une vélostation ne remplace pas le stationnement vélo en surface, mais est complémentaire à ce dernier.** L'un sert les intérêts des pendulaires voulant laisser leur vélo en lieu sûr pour de plus longues périodes, et l'autre sert aux personnes nécessitant un stationnement de courte durée.

5. Epaves

Les épaves occupent un nombre important de places, ce qui est néfaste à l'image du stationnement (voir Figure 7 et 8). Alors qu'on constate une pénurie de stationnement vélo, il paraît absurde qu'autant de places précieuses soient occupées par des épaves. Pourtant, il n'y a pas d'enlèvement systématique de celles-ci. Aujourd'hui, mis à part quelques opérations ponctuelles (comme celle du printemps 2007 à la gare), les épaves sont évacuées au cas par cas. De plus, PRO VELO Genève n'est jamais informée à temps des opérations d'envergure comme celle de la gare, ne peut prévenir ses membres, et reçoit donc systématiquement des courriels de cyclistes mécontents, car leur vélo a été enlevé !



Figure 7: Epave (rue Ste-Clotilde, Juillet 2007)

Puisque les vélos sont des véhicules au même titre que les voitures et les 2RM, leur enlèvement doit être effectué par le Service des Automobiles et de la Navigation, ce qui demande toute une procédure. En effet, les Agents de Ville, puis la Police doivent demander à la Fourrière de procéder à l'enlèvement. Et comme les moyens humains, tout comme l'espace d'entreposage des vélos à la fourrière, sont limités, le processus peut prendre un certain temps.



Figure 8: Sur 28 places sécurisées disponibles (14 épingles), il y a 9 épaves (2, bd Carl-Vogt, Août 2007)

Pour limiter le problème des épaves sur les emplacements de stationnement, PRO VELO Genève souhaite donc :

- **que les vélos-épaves, ou les vélos n'ayant pas la vignette de l'année en cours, soient régulièrement débarrassés des emplacements de stationnement, après un préavis d'un mois (sous la forme d'une bague plastique de couleur voyante, comme cela se pratique déjà);**
- **que le débarras se fasse dans une certaine logique, quartier par quartier, et que PRO VELO Genève ait le temps d'avertir ses membres des opérations d'enlèvement d'épaves;**
- **un système financièrement et pratiquement viable à long terme;**
- **le recyclage des vélos-épaves en collaboration avec les associations genevoises de récupération de vélos, et l'entreposage des vélos encore en état de marche à la Fourrière pendant la durée légalement admise.**

6. Stationnement vélo lié aux bâtiments privés

PRO VELO Genève demande que la réalisation de places sur domaine privé soit facilitée. A cette fin, l'Etat et les communes genevoises veilleront à **rendre obligatoire la réalisation d'un nombre suffisant de places de stationnement vélo sécurisées pour l'obtention des autorisations de construire.**

Cette disposition est à contrôler pour tout nouveau bâtiment accueillant des emplois ou du logement. Les normes de construction prévoient un certain nombre de places pour vélo - ce nombre est certainement à revoir à la hausse, de même que les places voitures, à la baisse - mais il n'est pas indiqué que **les places doivent être munies d'une attache à un point fixe pour éviter le vol.** C'est un détail primordial, qui a bien été compris dans la plupart des locaux à vélos en Suisse alémanique, alors qu'à Genève, les places vélo dans les locaux privés sont trop souvent de piètre qualité. Pour le type d'infrastructure, on peut se référer aux solutions du chapitre 3.4, ou à d'autres systèmes des commerçants du domaine (Velopa, Vitelli, Real AG). A noter que pour sécuriser les emplacements existants, il est facile et peu onéreux d'équiper les supports de câbles à boucle permettant d'y cadenasser son vélo.

Les places vélo dans les parkings d'entreprise ou parkings des logements doivent être couvertes, et localisées le plus près possible de l'entrée principale du bâtiment. Attention aussi aux accès : s'il est acceptable de faire un détour en voiture pour accéder à l'entrée du parking, il faut veiller à offrir un, voire plusieurs, accès direct(s) au parking vélo depuis la ou les rues adjacente(s).

La réalisation de locaux pour le stationnement vélo dans les bâtiments existants est encore peu fréquente. Avec un peu d'imagination et de bonne volonté, les régies peuvent proposer aux propriétaires d'équiper un local inutilisé pour en faire un garage à vélos.

Le stationnement vélo est souvent moins un problème de place qu'une question d'opportunité à saisir.