

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 26 avril 2017 en vue de l'ouverture d'un crédit de 1 068 500 francs destiné à la fourniture et mise en œuvre de mobilier à destination du stationnement et du comptage des vélos sur le territoire municipal.

Rapport de M^{me} Patricia Richard.

Cette proposition a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement le 16 mai 2017. Elle a été traitée, sous la présidence de M. Ulrich Jotterand, le 10 octobre 2017 et le 9 janvier 2018. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que la rapporteuse remercie pour la qualité de ses notes.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu les articles 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 068 500 francs destiné à la fourniture et mise en œuvre de mobilier à destination du stationnement et du comptage des vélos sur le territoire municipal.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 068 500 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter 20 000 francs correspondant à une part du crédit d'étude voté le 17 mai 2006 (PR-393/1 N° PFI 101.004.03) et 120 000 francs correspondant au crédit d'étude voté le 13 décembre 2011 (PR-911/9 N° PFI 101.600.07), soit un total de 1 208 500 francs, sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2019 à 2028.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté.

Séance du 10 octobre 2017

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif en charge du département des constructions et de l'aménagement, de M. Nicolas Betty, chef du Service du génie civil (GCI), de M. Bertrand Roux, ingénieur responsable d'opérations au GCI, de M. Bernard Widmer, ingénieur-transports au Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM), et de M. Claude Brulhart, designer au SAM

M. Pagani prend la parole et déclare qu'il est enfin possible de présenter les abris vélos, dont celui du boulevard des Philosophes qui est parfait. M. Brulhart a dessiné ces abris en remarquant qu'il a gagné de nombreux prix.

M. Brulhart déclare qu'il est question de 15 abris vélos et d'un total de 2735 places vélos supplémentaires, correspondant à une augmentation de l'offre de 23%.

Cette proposition suit le plan directeur communal de la mobilité douce et s'inscrit dans le plan directeur cantonal de la mobilité douce.

L'objectif de ce projet est de répondre à la demande en stationnement vélos et d'augmenter la part modale vélos.

Pour le moment, les vélos sont accrochés à divers mobiliers urbains, un accrochage sauvage qui nuit au cheminement des piétons et qui induit des frais d'entretien plus importants pour ce mobilier. L'offre actuelle qui permet de sécuriser 12 000 vélos n'est pas satisfaisante et ne voit pas de couverts à vélos.

Une quinzaine de sites ont été identifiés pour accueillir des couverts à vélos, et des réflexions ont été poursuivies avec les associations intéressées par le domaine.

C'est un aménagement territorial qui est envisagé et pas uniquement des installations visant l'hypercentre.

Mille deux cents épingles en inox sont envisagées ainsi que 20 râteliers à 10 places et 15 abris vélos avec râteliers (9 places).

Ce matériel remplacera en partie des installations usagées et vient répondre aux attentes. Les demandes des différentes associations ont en l'occurrence été prises en compte.

Les services de la Ville de Genève ont fait le choix de prendre un râtelier de type PedalParc Basis de Velopa en raison de sa simplicité et de sa résistance.

Quant à l’abri vélos, cet objet ne provient pas du commerce mais a été créé de concert avec les associations et en respect des normes sur le mobilier urbain.

Le fait de dessiner ses propres objets permet à la Ville de Genève de s’affranchir des droits liés à la propriété intellectuelle.

L’abri vélos se décline avec une, deux ou sans parois latérales.

Les services ont voulu cet abri confortable et facilement utilisable.

Les parois sont opaques et sont en verre Securit.

L’abri du boulevard des Philosophes est installé depuis des années et n’a jamais fait l’objet d’entretien ou de réparation, démonstration de sa solidité.

Des totems de comptage ont été installés, notamment avant le pont des Acacias.

Le Canton installe et gère cinq compteurs automatiques qui sont enterrés, alors que la Ville de Genève ne prend en charge que le totem. Ils permettent de valoriser les déplacements à vélo et offrent une visibilité pour la politique cyclable.

Les totems qui sont demandés seraient installés à la Servette et à la rue de Lausanne.

La réalisation des abris se monterait à 554 000 francs, le mobilier urbain se montant à 338 500 francs et les honoraires étant de 167 500 francs. Il termine en déclarant que le coût total se monterait à 1 068 500 francs.

Questions-réponses

Les premières études ont été lancées en 2008, qu’est-ce qui est fait des informations provenant des totems?

M. Widmer répond que le totem affiche la donnée, ces compteurs permettent de mettre en place des statistiques afin de mesurer l’évolution du trafic cycliste tous les deux ans ainsi que les différences comportementales entre l’hiver et l’été.

Ces chiffres figurent-ils dans la stratégie sur les aménagements cyclables?

M. Widmer répond que ces chiffres sont utilisés en partie dans ce document.

Quelle est l’efficacité des abris qui ont été présentés et qui semblent très ouverts?

M. Brulhart répond que cet abri est modulable et peut se combiner avec d’autres abris. Celui du boulevard des Philosophes offre une protection suffisante et les retours des usagers sont positifs, d’ailleurs cet abri est constamment utilisé.

Y aura-t-il des arceaux à Cornavin et à Bel-Air?

M. Betty répond que la réflexion est en cours sur Bel-Air. Par ailleurs ces installations s'intégreront dans les études de réaménagement de la place de Cornavin.

M. Pagani indique que des mesures de circulation seront prises dans une année pour la gare souterraine afin d'habituer la population.

M. Betty informe la commission que la Direction générale des transports (DGT) et la Ville de Genève veulent relancer une campagne pour supprimer les vélos-épaves.

Combien coûtent une épingle et un râtelier?

M. Brulhart répond que l'épingle se monte à 175 francs alors que le râtelier à vélos se monte à 2500 francs, le totem se monte à 28 000 francs. Quant aux abris, leur prix se monte à 23 000 francs mais l'appel d'offres permettra de le diminuer. Il est conçu pour durer et il convient de comparer ce qui peut l'être. Il doute que les abris proposés sur le marché puissent être comparés à celui créé par la Ville de Genève.

M. Pagani déclare que c'est un excellent prototype qui a démontré sa qualité dans le temps; lorsque des objets sont beaux, les gens les respectent plus facilement.

Quels sont les arguments pour préférer un abri à une épingle?

M. Pagani répond qu'il en va de même pour les voitures et qu'un véhicule qui est protégé dure plus longtemps.

La multiplication des abris entraînera forcément de la casse et des déprédations.

M. Brulhart répond que l'expérience démontre que cet abri n'a pas enregistré de déprédation, l'esthétique de l'objet permet de le protéger des incivilités.

Un commissaire est étonné que les distances soient encore suffisamment grandes pour que des motos puissent se garer sur les places vélos.

M. Pagani signale que le procureur général a sommé les autorités de faire le nécessaire à cet égard, c'est un problème puisque les motos garées sur les trottoirs vont être amendées dans deux semaines.

Ce projet a été mené avec des associations, comment s'est organisée cette collaboration?

M. Brulhart répond que plusieurs rendez-vous annuels ont été organisés, c'est dans ce cadre que les gabarits de cet objet ont été définis.

Il signale que Handicap Architecture Urbanisme (HAU) et la Commission des monuments, de la nature et des sites (CMNS) ont été partie prenante dans la définition de l’abri, la collaboration a donc été très importante.

Des études ont-elles été menées à l’égard du vol des vélos par rapport à ces installations?

M. Widmer répond qu’un vélo attaché est moins facilement volé qu’un vélo qui ne l’est pas, le lieu joue un rôle important.

M. Pagani rappelle que la douane a arrêté un camion il y a six mois qui contenait une quantité invraisemblable de vélos.

M. Brulhart précise que le voleur prend par ailleurs plus de risques dans un lieu de passage comme un abri.

Quelles sont les directives évoquées?

M. Brulhart répond qu’il est question de la gestion du mobilier urbain en rappelant que quatre services s’occupent de ce mobilier. Il était important de clarifier les missions des services avec parfois des déplacements de postes et de budget.

Quelle est la responsabilité de la Ville de Genève à l’égard du vol des vélos?

M. Pagani répond qu’il n’y a pas de responsabilité directe puisque chacun est propriétaire de son vélo. La Ville poursuit une politique pour favoriser le vélo.

Il n’est pas possible d’élargir les rues et le trafic est immense, le vélo est de plus en plus important. Les vélos électriques sont également en augmentation progressive.

Combien de places voitures vont être supprimées pour ces places vélos?

M. Pagani répond que ces places vont être installées sur des trottoirs et ne vont pas supprimer de places voitures.

Une commissaire déclare être perplexe à l’égard de cette proposition. Elle ne comprend pas la nécessité d’investir des moyens dans des abris vélos. Lorsqu’il pleut, elle préfère prendre le bus pour éviter d’être mouillée, et elle déclare avoir l’impression qu’il serait préférable d’investir dans des épingles. D’ailleurs ces dernières sont moins chères que ces abris vélos. Quels sont les besoins identifiés par la Ville en la matière? Et quels sont les critères qui ont permis de déterminer ces 15 sites?

M. Pagani répond que les associations demandaient des abris vélos, cette structure peut être supprimée. Cela étant, ces abris vélos sont un plus par rapport à la protection d’une mécanique. Ils motivent les gens à se déplacer à vélo.

Il est question de choix politique, à l’instar de l’installation de totems.

M. Widmer répond que l'objectif est de suivre l'augmentation du trafic vélos, le problème relève de la localisation des places.

Est-ce que 500 000 francs supplémentaires permettraient de créer des places supplémentaires?

M. Betty répond que la Ville saurait où placer des places supplémentaires.

Les sites ont été déterminés où il y a beaucoup de vélos.

M. Betty ajoute que 50 sites ont été identifiés et que les discussions avec les associations ont mené à déterminer plus précisément 15 lieux spécifiques.

Le coût de 25 000 francs implique-t-il toutes les paroisses?

M. Brulhart répond que pour le moment il est question d'une seule paroisse.

Pourquoi ces abris doivent-ils être aussi hauts?

M. Brulhart répond que les abris du commerce sont très bas et sont particulièrement inconfortables.

Serait-il possible d'avoir un abri vélos avec des épingles?

M. Brulhart acquiesce, le risque étant que des scooters s'y installent.

S'il convient de valoriser le vélo, ce projet augmente largement le prix de la place.

Les gens qui veulent retrouver leur vélo le mettent à l'abri.

Il faudrait faire un parking pour les vélos.

M. Pagani répond que c'est le cas à Zurich en déclarant que le parking existant ne fonctionne pas puisque la Ville entend le rentabiliser à hauteur de 180 francs par année.

Une commissaire déclare être étonnée par le coût de ces abris. Elle remarque que faire du vélo lorsqu'il pleut revient à être mouillé et elle ne voit pas dès lors le sens d'un abri vélos. Elle se demande ensuite s'il y a une base légale interdisant d'attacher les vélos à un candélabre.

M. Pagani répond par la négative.

Le projet propose donc de créer des places pour les vélos alors que ceux-ci ont le droit de se garer partout?

M. Betty observe que des distances doivent tout de même être respectées pour laisser le passage aux piétons.

Les emplacements, pour chaque installation, sont-ils déjà précisément définis?

M. Brulhart répond que tout est encore ouvert.

Si la commission ne vote donc que le matériel et pas les emplacements, il n'y a pas un risque de coût supplémentaire en fonction de la localisation des emplacements?

M. Betty répond par la négative.

La discussion est révélatrice de l'exposé des motifs, selon un commissaire. La proposition est plaisante et améliorera la situation, mais les arguments mis en avant sont faibles. Il doute de la motivation que ces abris représenteraient pour l'usage du vélo, ainsi que de la protection aux intempéries qu'ils apporteraient aux vélos.

M. Betty répond que ces abris protègent clairement les vélos.

Certains sites retenus semblent évidents alors que d'autres semblent moins légitimes. Est-il possible de recevoir les raisons pour lesquelles ces lieux ont été retenus?

M. Brulhart répond qu'il est possible de communiquer les critères.

M. Widmer répond que ce sont 15 emplacements qui ont été retenus parmi 50.

Une commissaire remarque que la place ne coûte pas 23 000 francs puisqu'il faut encore ajouter les honoraires des ingénieurs et la pose. Le montant est de 75 000 francs et non de 23 000 francs.

Elle déclare qu'il est regrettable que le magistrat ne défende pas plus ses projets. Elle constate qu'il n'est pas rare qu'il propose à la commission de modifier les projets.

Une autre commissaire déclare qu'il serait intéressant pour la commission de savoir si les projets, en règle générale, sont préavisés positivement par la CMNS.

M. Betty répond que celle-ci n'est pas toujours consultée aussi en amont.

Une commissaire déclare être née à Utrecht et elle s'étonne d'entendre qu'un abri permette de motiver la population à utiliser des vélos.

Le président propose ensuite de reporter ce point à une séance ultérieure, d'autant plus que la commission attend encore quelques informations.

Les commissaires ont reçu le rapport sur la stratégie cyclable et vont avoir besoin d'explications.

Votes

Un commissaire souhaite auditionner Pro Vélo.

Par 14 oui (4 S, 1 EàG, 1 Ve, 1 UDC, 3 LR, 2 DC, 2 MCG), l'audition est acceptée.

Une autre commissaire suggère également l'audition du Touring Club Suisse (TCS).

Par 8 oui (2 MCG, 2 DC, 3 LR, 1 UDC) contre 6 non (4 S, 1 EàG, 1 Ve), l'audition est acceptée.

Séance du 9 janvier 2018

Audition de MM. Tessier et Rodriguez, de Pro Vélo

M. Rodriguez déclare avoir pris connaissance de cette proposition, il mentionne que son association s'estime fort satisfaite de ce projet, d'autant qu'il ne se focalise pas sur l'hypercentre mais également dans la couronne de la ville. Son association ne peut que soutenir cette mesure. Pro Vélo est intéressé à participer à la détermination des emplacements de ces totems.

M. Tessier ajoute que des abris couverts représentent évidemment une mesure intéressante pour les vélos, mais il demande pourquoi avoir choisi le verre pour les parois verticales alors qu'il serait possible d'opter pour des matériaux plus résistants.

Il demande si le budget d'entretien prévoit un nettoyage des vélos épaves.

Questions-réponses

Cette proposition a suscité de longues discussions au sein de la commission en raison des coûts et de la priorité de ces abris, pour quelle raison ce projet est-il un besoin?

M. Tessier rappelle qu'il est répété de longue date que le nombre de places vélos manque. Des abris couverts représentent également une démarche intéressante puisqu'ils donneront un message très positif pour des utilisateurs potentiels.

La commission se posait des questions sur les emplacements de ces abris qui ne sont pas forcément à proximité des équipements publics.

M. Rodriguez répond que certains endroits retenus sont placés sur des lieux de passage. Ces emplacements sont situés de manière centrale et il pourrait être intéressant à terme de les développer plus en périphérie.

Il pense que ces places seront rapidement utilisées; pour exemple, les places pour les vélos qui sont derrière Cornavin ont été entièrement utilisées en deux semaines à peine.

Un commissaire demande si des abris représentent vraiment une plus-value.

M. Tessier répond que les études démontrent que les manques relèvent non seulement du nombre de places, mais également des types «d'accroche» pour les vélos et des abris. Il s'agit d'une vraie demande.

Que ferait Pro Vélo avec le budget envisagé et l'association choisirait-elle de préférence des arceaux ou des abris?

M. Tessier pense qu'il serait préférable d'avoir plus de places de stationnement.

Les totems envisagés seront installés à la Servette et à la rue de Lausanne. Quant aux couverts imaginés, ouverts aux quatre vents, s'agit-il d'un équipement efficace?

M. Tessier répond que le toit est positif. Mais une paroi en verre ne lui semble pas très judicieux tout comme le fait que l'abri soit ouvert de part et d'autre, l'abri idéal devrait proposer trois parois.

Les râteliers à vélos ne sont pas très pratiques pour cadenasser les vélos, que faut-il en penser?

M. Tessier pense au contraire que c'est une bonne infrastructure. Il est plus simple d'utiliser un arceau qu'un râtelier, les cadenas sont généralement articulés.

Discussion et vote

Le Parti démocrate-chrétien n'a pas d'objections sur le montant. Mais il avoue être plus réservé sur l'attribution des sommes puisqu'il estime qu'il serait préférable d'augmenter le nombre de places.

Le Parti libéral-radical partage l'avis du Parti démocrate-chrétien, cela permettrait d'éviter que les cyclistes ne cadenassent leur vélo n'importe où. Le Parti libéral-radical votera cette proposition mais proposera une relocation des ressources.

D'où la proposition d'amendement pour l'article 1 «...mais dans un premier temps ce crédit sera utilisé uniquement pour des arceaux, pas pour des abris».

Les Verts saluent la démarche et les crédits libérés par le service. Ils partagent le raisonnement du Parti démocrate-chrétien, mais ils ne croient pas qu'il faille opposer les besoins. Ils rappellent qu'il est également possible de demander une augmentation du crédit pour multiplier le nombre de places.

Le Parti socialiste soutiendra cette proposition en l'état, les arguments mis en avant pour justifier ces abris étant dans la cible des attentes. Il faudra peut-être évaluer les impacts deux ans après les installations, il serait possible de proposer une recommandation: «d'accompagner ces couverts par une phase d'évaluation deux ans après leur implantation».

L'Union démocratique du centre pense que ce projet répond à un réel besoin et il ne voit pas comment le refuser, de plus le mobilier urbain qui est proposé est relativement esthétique.

Le Parti libéral-radical propose alors pour l'article 1 «... outre l'installation des totems prévus, ce montant sera exclusivement utilisé à la fourniture et à la pose d'épingles et de râteliers à vélos non couverts».

Le président passe au vote de l'amendement.

Par 7 oui (1 MCG, 1 UDC, 3 LR, 2 DC) contre 5 non (1 Ve, 4 S), l'amendement est accepté. Le président remarque que la recommandation devient donc caduque.

Le Parti libéral-radical tient à souligner que les services ont fait un très joli travail à l'égard de ces abris. Mais la priorité relève du nombre de places.

Le président passe au vote de la proposition PR-1231 amendée.

Par 11 oui (1 MCG, 2 UDC, 3 LR, 2 DC, 1 Ve, 2 S) et 2 abstentions (S), la proposition amendée est acceptée.

PROJET DE DÉLIBÉRATION AMENDÉE

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu les articles 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 068 500 francs destiné à la fourniture et mise en œuvre de mobilier à destination du stationnement et du comptage des vélos sur le territoire municipal. Outre l'installation des totems prévus, ce montant sera exclusivement utilisé à la fourniture et à la pose d'épingles et de râteliers à vélos non couverts.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 068 500 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter 20 000 francs correspondant à une part du crédit d'étude voté le 17 mai 2006 (PR-393/1 N° PFI 101.004.03) et 120 000 francs correspondant au crédit d'étude voté le 13 décembre 2011 (PR-911/9 N° PFI 101.600.07), soit un total de 1 208 500 francs, sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2019 à 2028.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté.