

31 mars 2022

Rapport de la commission du logement chargée d'examiner la motion du 7 octobre 2020 de M^{mes} et MM. Eric Bertinat, Marie-Agnès Bertinat, Didier Lyon, Pascal Altenbach, Christo Ivanov, Vincent Schaller, Pierre Scherb, Amanda Ojalvo, Brigitte Studer, John Rossi, Delphine Wuest, Patricia Richard, Michèle Roulet, Yves Steiner, Sebastian Aeschbach, Daniel Sormanni, Nicolas Ramseier et Alia Chaker Mangeat: «Il faut moderniser rapidement les garages à vélos de la Gérance immobilière municipale (GIM)».

Rapport de M. Vincent Milliard.

Cette motion a été renvoyée à la commission du logement le 18 mai 2021. Elle a été traitée le 31 mai 2021 sous la présidence de M. Eric Bertinat et les 27 septembre 2021 et 14 mars 2022 sous la présidence de M. Pierre-Yves Bosshard. Les notes de séance ont été prises par M. Nohlan Rosset, que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- que la loi sur la mobilité douce (LMD) encourage les Genevois à utiliser le vélo pour leurs déplacements;
- que la Ville de Genève encourage ses communiens à pratiquer ce mode de transport. Sa politique cyclable se concentre sur l'extension du réseau et la sécurité des cyclistes mais semble oublier son existence hors de son usage;
- que les utilisateurs de vélos sont de plus en plus nombreux;
- que parmi eux, de nombreux vélos sont électriques ou sont équipés d'une poussette, d'une remorque, etc., ce qui demande par conséquent des installations nouvelles;
- que de nombreux immeubles de la GIM présentent des garages à vélos dépourvus d'un accès pratique, d'un agencement facilitant le dépôt de son vélo et assurant sa sécurité, d'un éclairage adéquat et d'un environnement sécurisant pour l'utilisateur de ce moyen de transport;
- que de nombreux propriétaires préfèrent parquer leur vélo à domicile, ou dans l'allée de leur immeuble, ou même le laisser dehors enchaîné à un potelet;
- que le vol des vélos incroyablement élevé sur notre commune complique l'existence de leurs propriétaires et leur coûte évidemment de l'argent pour l'achat d'un nouveau deux-roues;
- que devant la surdensification de notre commune, il convient de libérer au maximum l'espace public,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de prévoir rapidement la rénovation de parkings à vélos dans ses immeubles (GIM) pour les moderniser;
- de demander au Service d’urbanisme d’étudier non seulement l’accès et le local réservés à cet usage mais aussi un équipement standard pour déposer son vélo (facile d’accès et d’utilisation, avec une protection contre les coups des autres utilisateurs et un cadenas efficace);
- de mandater des PME genevoises pour la production et l’installation de ces équipements;
- de commercialiser son système auprès du Canton, des autres communes et des fondations immobilières.

Séance du 31 mai 2021

Audition de M. Eric Bertinat, motionnaire

M. Bertinat explique que cette motion est essentiellement due à une expérience qu’il a lui-même faite et il estime que c’est le vécu de beaucoup de personnes. Dans son parking souterrain, il a constaté que le local à vélos n’était pas facilement accessible, que la porte était compliquée à ouvrir sans poser son vélo et que le local était une pièce vide sans équipements. Il estime qu’avec le développement de l’utilisation du vélo, de plus en plus de personnes doivent le parquer quelque part et la plupart des locaux à vélos sont mal adaptés, mal éclairés, etc. Il lui semble que dans une commune qui promeut l’utilisation du vélo, il faudrait se demander ce qu’il en est fait quand on ne roule pas avec. La motion qu’il a proposée part du principe qu’un Service d’urbanisme (URB) existe et pourrait développer des systèmes standards pour le dépôt de vélos qui pourraient même être commercialisés s’ils sont fonctionnels.

Questions des commissaires

Un commissaire demande si la motion ne vise que les bâtiments de la Gérance immobilière municipale (GIM).

M. Bertinat répond que, si un système efficace est développé, il pourrait être commercialisé mais qu’en premier lieu l’objet ne concerne que la GIM.

Le commissaire fait remarquer que l’ancienneté de certains bâtiments peut changer la donne car ils ne disposent souvent même pas de locaux à poubelles suffisamment grands pour offrir un espace de tri. Il demande ce que la motion pourrait avoir comme influence.

M. Bertinat répond que, comme pour tous les travaux volumineux que l'on peut envisager, il faut d'abord établir des critères de faisabilité et commencer par les bâtiments qui peuvent être équipés.

Un commissaire demande si la motion envisage, pour les vieux immeubles, d'utiliser la voie publique, notamment avec l'installation de garages fermés.

M. Bertinat répond que la première chose à faire est de s'occuper des garages déjà existants et de les équiper adéquatement. L'occupation de l'espace public devrait presque faire l'objet d'une autre motion.

Une commissaire suggère de profiter de l'audition de M. Gomez pour lui demander si quelque chose est déjà en cours dans ce sens.

Un commissaire pense qu'un crédit d'étude devrait suivre et que cet objet devrait être changé en projet de délibération. Il ajoute qu'il y a en effet eu une flambée d'achats de vélos mais que ceux-ci ne sont plus utilisés et encombrant les lieux de stockage dédiés. Il estime qu'il faudrait différencier l'espace de stockage pour les usagers quotidiens et les usagers occasionnels.

Un commissaire demande si cette question de parkings à vélos ne devrait pas aussi comporter les vélos-cargos dont l'usage se développe mais qui ne sont pas adaptés aux parkings à vélos standards.

M. Bertinat répond qu'il pensait aux vélos individuels standards. Il ne peut pas répondre car sa réflexion s'arrêtait aux usagers communs.

Une commissaire demande si des places de vélos sont systématiquement prévues pour les nouvelles constructions et si cette motion pourrait inclure une invite allant dans ce sens si ce n'était pas déjà le cas.

M. Bertinat répond que oui mais qu'il s'agit presque tout le temps de locaux sans équipements. Il faudrait certainement mener une réflexion dans ce sens pour mieux structurer les choses à l'avenir.

Une commissaire demande si spécifier dans les invites qu'il faut mandater des petites et moyennes entreprises (PME) genevoises pour la production et l'installation de ces équipements est possible au niveau de la loi sur les marchés publics.

M. Bertinat répond qu'il n'avait en effet pas pensé aux marchés publics en rédigeant ce texte.

Un commissaire pense que des solutions innovantes sont développées pour les parkings des vélos, actuellement. Il faut aller de l'avant et discuter avec M. Gomez pour voir quel est le potentiel d'adaptation pour les immeubles de la GIM car les collectivités publiques ont la possibilité de donner un signal allant dans ce sens.

Une commissaire aborde l'idée de commercialiser le système qui est mentionnée dans les invites et demande si la Ville de Genève est en droit de commercialiser un tel système.

M. Bertinat répond qu'en relisant son texte, six mois après l'avoir déposé, il se dit qu'il a été un peu hardi. Il pense que la première chose à faire est d'adapter les locaux des bâtiments de la GIM puis de voir où cela mène en cherchant des systèmes qui existent déjà. Cet aspect de la motion n'est pas central.

Il propose enfin de profiter de l'audition de M. Gomez dans le cadre de la motion M-1561 lors d'une prochaine séance pour lui poser quelques questions sur cet objet.

Les membres de la commission du logement approuvent.

L'audition d'Alfonso Gomez, conseiller administratif, est approuvée à l'unanimité de la commission.

Séance du 27 septembre 2021

Audition de M. Alfonso Gomez, conseiller administratif en charge du département des finances, de l'environnement et du logement (DFEL), accompagné de M^{me} Sylvie Bietenhader, cheffe du Service de la Gérance immobilière municipale (GIM)

M. Gomez explique que les considérants ne sont pas tout à fait exacts puisque la Ville de Genève déploie de plus en plus d'arceaux sur le domaine public. Les données concernant leur nombre et leur évolution peuvent être fournies à la commission du logement par écrit. Améliorer la sécurité et se prémunir du vol sont des volontés du Conseil administratif. Les vélos sont, en effet, plus nombreux (25% d'utilisation en plus, notamment de manière consécutive à la pandémie). Enfin, il est vrai que nous arrivons à un stade où il conviendra de faire des choix en matière de mobilité qui devront aussi comprendre des critères de sécurité et entre les différents types de mobilité. La sur-densification de la commune fait qu'il faudra libérer de l'espace public.

En ce qui concerne les garages à vélos, pour un certain nombre d'immeubles, il est parfois difficile de disposer d'endroits pour stocker des vélos par manque de surface. Dans ces cas, il est donc souvent plus aisé d'aménager des espaces extérieurs plutôt que des locaux à vélos, d'autant plus que ces derniers sont aujourd'hui inondés.

M^{me} Bietenhader n'a pas grand-chose à ajouter. Les immeubles sont souvent anciens et il est déjà difficile de mettre en place des locaux pour les conteneurs. Il y a des difficultés avec les locataires qui déposent leurs vélos dans les allées,

ce qui pose des problèmes de sécurité mais elle n'a pas d'alternative à leur proposer. Une liste des immeubles avec les problèmes les plus sévères a été fournie à la Direction du patrimoine bâti (DPBA), qui a fait ce qu'il fallait à Pâquis-centre, par exemple. Elle suggère donc d'entendre la DPBA sur cette question. Sur l'espace public, le problème la dépasse. Elle n'a pas la compétence de créer des places sur l'espace public, c'est de la compétence de l'URB.

M. Gomez rejoint le motionnaire sur le fait que la réflexion doit inclure l'URB en plus de la DPBA.

Le motionnaire aimerait que la discussion s'en tienne à la motion et non au développement de la mobilité. Cette motion part du constat que la plupart des immeubles de la Ville ont des garages destinés aux vélos mais qui sont désuets et qui ont pratiquement trente ans de retard. M^{me} Bietenhader soulignait le problème des anciens immeubles et du manque d'alternatives. Or, il part de l'exemple de son immeuble qui a été construit il y a à peine vingt ans et dans lequel le parking à vélos est hallucinant de complications pour y parvenir et où la sécurité est totalement absente. Le vélo se développe, les Genevois y ont de plus en plus recours, mais au même titre que pour les voitures la Ville de Genève est incapable d'offrir les moyens aux usagers de se parquer. La réflexion sur la mobilité n'est pas aboutie et est trop courte. Offrir des pistes cyclables est une chose, mais offrir la possibilité de déposer son vélo en est une autre. Une réflexion doit avoir lieu bien qu'il n'ait lui-même pas de solution et il estime que cette réflexion doit prendre en compte le fait que les transformations requises auront un coût qu'il ne peut pas évaluer et des limites quant à leur application dans le privé.

M. Gomez répond qu'il a bien compris la motion et s'accorde entièrement sur les besoins formulés. Mais la question de sa réalisation est problématique car il n'y a pas forcément d'espace disponible dans les immeubles. Et là où il n'y a pas de place à l'intérieur, la question doit être posée à l'URB car il faut aménager des espaces sur l'espace public en tenant compte des autres besoins aussi.

Un commissaire demande si une stratégie ou des chiffres peuvent être formulés par rapport à l'entretien des parkings à vélos.

M^{me} Bietenhader répond que, quand il y a un projet de rénovation et qu'il y a de la place pour installer un local à vélos, la GIM le fait. Il est même arrivé qu'un dépôt soit supprimé pour le faire. Mais il faut aussi penser que dans certains cas il faut en priorité créer un local pour les conteneurs qui sont encore stockés dans la rue pour certains immeubles. Pour le reste il n'y a pas de plan spécifique pour créer des garages à vélos.

Le commissaire demande si la GIM le fait au cas par cas quand cela est possible.

M^{me} Bietenhader répond qu'elle a fourni la liste des immeubles dans lesquels la GIM a constaté des problèmes ou manques importants à la DPBA qui y répond petit à petit.

Une commissaire demande si et combien d'immeubles sur les 350 ont un parking souterrain pour les voitures.

M^{me} Bietenhader ne peut pas répondre exactement. Mais certains en ont. L'un des moyens de créer des parkings à vélos serait d'ailleurs d'enlever certaines places de parking pour les voitures en sous-sol car un grand nombre de ces places sont vides. Néanmoins, un espace dédié aux vélos doit être protégé et grillagé par exemple, ce qui engendre quelques complexités techniques. Entendre la DPBA et l'URB serait nécessaire pour répondre aux questions liées à cette motion selon elle.

Un commissaire demande si les locataires des immeubles de la GIM ont été approchés dans le cadre d'une enquête sur la mobilité. Les coopératives mettent en place des plans de mobilité pour réduire l'espace dédié aux voitures; il demande si des réflexions sont menées par la GIM dans ce sens. Il demande aussi si une estimation du taux d'occupation des places de parking en sous-sol est disponible.

M^{me} Bietenhader répond que la GIM n'a jamais fait d'enquête auprès de ses locataires mais comme pour les échanges de logements elle est inondée de demandes de places de parking pour les vélos. Par ailleurs, ce genre de politiques et de réflexions dépassent les compétences de la GIM, elle ne peut que partager certaines informations sur la disponibilité en termes de places de parking et les endroits dans lesquels le parcage des vélos pose le plus de problèmes aux services compétents. De plus, les gens attendent souvent une place de vélo à 20 m de leur logement ou de leur lieu de travail, dans des conditions parfaitement sûres mais cela ne sera réalistement pas possible. Elle ajoute que les vélostations dans certains quartiers, comme aux Grottes, ne répondent pas aux attentes des locataires car elles sont trop éloignées des immeubles.

Un commissaire demande quelle est la marge de manœuvre ou la mécanique pour la Ville de Genève, avec ou sans autorisation du Canton, pour créer des places destinées aux vélos sur l'espace public ou à proximité d'un immeuble.

M^{me} Bietenhader ne sait pas si la mise en place d'une telle installation sur le domaine privé nécessite une autorisation de construire. Sur le domaine public, la GIM n'a aucune compétence à part de le suggérer.

M. Gomez répond que si l'on enlève une place de parking, la loi sur la compensation des parkings peut s'appliquer selon les zones. Mais il s'agit d'une compétence du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM) qui pourra répondre aux questions de compensation.

Une commissaire demande si une augmentation des demandes de places de parking pour voitures a été constatée depuis septembre 2020 et la votation sur la suppression de 4000 places de parking ainsi que les diverses propositions de compensations en sous-sol. D'autre part, elle demande si, dans les immeubles de la GIM disposant de locaux à vélos, la conciergerie a aussi un mandat pour contrôler les vélos qui seraient inutilisés ou inutilisables.

M^{me} Bietenhader répond qu'il n'y a clairement pas plus de demande. Elle ajoute que les concierges contrôlent régulièrement les locaux à vélos et que la GIM fait des publipostages à ses locataires pour les informer que les vélos non étiquetés dans les trois à quatre semaines seront débarrassés.

Le motionnaire précise que la motion demande de moderniser rapidement les garages à vélos existants à la GIM qui sont souvent mal équipés, mal éclairés, mal sécurisés et dont l'accès est malpratique. Il demande donc un état des lieux et que les services de M. Gomez réfléchissent à une manière d'équiper de façon standard les locaux à vélos de la GIM au coût le plus bas. Sa motion visait à mener une réflexion sur un équipement normalisé dans les immeubles de la Ville.

Une commissaire imagine que, si tous les immeubles de la Ville sont différents, il sera difficile d'établir une norme. Elle demande si les garages à vélo existants sont pleins.

M^{me} Bietenhader répond que oui. Concernant la remarque sur la modernisation, elle ajoute qu'elle dispose d'un montant de 3,5 millions annuel pour l'entretien qui ne permet pas de prioriser la rénovation et l'équipement des garages à vélos. S'il fallait moderniser, repeindre et équiper tous les garages à vélo existants, cela aurait un coût et le budget n'est pas extensible.

M. Gomez ajoute qu'une réflexion sur l'impact de l'augmentation du nombre de vélos est nécessaire, afin de faciliter leur usage.

Une commissaire demande s'il serait possible de mobiliser les locataires pour diminuer les coûts des rénovations en procédant aux travaux de peinture eux-mêmes, par exemple.

M^{me} Bietenhader répond que ce qu'elle décrit est une démarche qui fonctionnerait peut-être dans une coopérative, mais que ce serait plus difficile avec la population de locataires de la GIM.

Un commissaire demande ce qui est de la compétence du département de M. Gomez, en termes budgétaires, quand on parle de rénovations et de nouveaux aménagements.

M^{me} Bietenhader répond que la GIM n'a aucune compétence sur les espaces communs d'un immeuble, sur les espaces techniques ou en matière de rénovation.

Elle a donc les mêmes compétences qu'une gérance privée a en principe par rapport au propriétaire de l'immeuble.

Discussion

Le président demande si les commissaires désirent auditionner les services de M^{me} Perler.

Un commissaire estime qu'entendre M^{me} Perler, la DPBA et les services de l'aménagement urbain est nécessaire.

L'audition de M^{me} Perler, conseillère administrative, est approuvée à l'unanimité de la commission.

Un commissaire estime qu'il faudrait aussi entendre un représentant de Pro Vélo.

Le président demande si cette audition serait vraiment utile.

Le commissaire estime que c'est un club important avec une force de frappe certaine.

Le président décrète que la commission du logement décidera de cette audition à l'issue de celles déjà acceptées.

Une commissaire remarque qu'un membre de la commission, membre de Pro Vélo, pourra donner son avis à la commission du logement.

Séance du 14 mars 2022

Audition de M^{me} Frédérique Perler, maire, en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM), accompagnée de MM. Philippe Meylan, directeur de la Direction du patrimoine bâti (DPBA) et Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM)

M^{me} Perler explique que la motion n'est pas dénuée de bon sens. Toutefois, il faut savoir les immeubles de la GIM datent du début du XX^e siècle et des années 1950-1960, époque à laquelle l'exigence de prévoir des garages à vélos n'existait pas. L'accès au sous-sol est compliqué dans certains immeubles, ce qui rend aussi compliqué d'envisager la création de garages à vélos. De surcroît, il n'y a pas forcément d'espace, en termes de parcelle, qui permette l'installation de vélostations ou d'épingles à vélos dans le périmètre de ces immeubles.

M. Meylan ajoute qu'une bonne partie du patrimoine de logements sont des immeubles dans la partie centrale de la Ville (Eaux-Vives, Pâquis, Saint-Jean, etc.), qui ont été construits entre le début du XX^e siècle et les années 1950. Dans

les immeubles où des locaux à vélos existent, ceux-ci sont souvent en sous-sol avec des crochets au plafond pour stocker des bicyclettes, des poussettes et même des poubelles. Ces locaux étaient sous-dimensionnés, inaccessibles à cause des volées d'escaliers; neuf fois sur dix, il n'y a pas d'ascenseur et, quand il y en a, ils ne sont pas prévus pour faire entrer des vélos, d'autant plus les modèles modernes sont de plus en plus lourds. Ces locaux ne sont pas modifiables. Parfois il y a possibilité de faire quelque chose comme à la rue Royaume où il y a un décalage de niveau avec une cour bien plus basse que la rue qui a permis de créer deux grands espaces qui ont pu être dédiés à un local à bicyclettes confortablement organisé, mais c'est très rare.

Le département cherche donc des solutions à l'extérieur comme à la rue de la Servette 36 où un couvert a été créé sur une parcelle de la Ville disponible pour une dizaine de bicyclettes, mais dans la majeure partie des cas ce n'est pas possible.

M. Betty précise que le principe général est que l'on ne considère pas que l'espace public ait pour vocation d'accueillir tout ce que l'on ne peut pas mettre dans l'espace privé. Toutefois, les besoins existent au même titre que la volonté de favoriser la mobilité douce et les vélos. Ces dernières années, le nombre d'épingles à vélos a largement augmenté (921 en 2021 équitablement réparties sur les rives droite et gauche) grâce à la proposition PR-1231, votée pour un peu plus de 1 million de francs en 2017 ou 2018. Le déploiement s'est fait à travers des besoins identifiés sur le terrain par le département et des sollicitations sous forme de motion ou autre. Cela a permis au département d'acquérir une vision globale de comment les vélos sont déployés dans l'espace public ainsi que de mieux cerner les besoins pour adopter une meilleure stratégie de mise en place d'arceaux à vélos. Un cahier des charges pour lancer une étude cette année est en cours de rédaction et l'idée du service est d'intégrer les demandes de cette motion en identifiant les besoins et les potentiels à travers des parkings souterrains existants et des vélostations en projet ou à créer (Eaux-Vives, Cornavin, etc.) et en tenant compte du fait que les usagers ne doivent pas marcher des centaines de mètres entre leur logement et l'emplacement de parking de leur vélo. Cet équipement aura un double usage: en journée il pourra être utilisé par tout un chacun et le soir il sera utilisé par les riverains. L'idée est de lancer un appel d'offres après Pâques et d'engager des études dans la continuité.

Un commissaire relève l'enjeu sécuritaire notamment auprès des assureurs en cas de vol. Il demande si l'appel d'offres sera orienté sur des vélostations verrouillées.

M. Betty répond que l'étude devra le définir mais il est convaincu qu'il faudra développer à la fois des vélostations à proximité de pôles multi-nodaux et des places en surface.

Le commissaire demande s'il y a une directive qui systématise la création de places de vélos en intérieur pour les nouvelles constructions. Il demande aussi si la Fondation de la Ville de Genève pour le logement social (FVGLS) a des règles en la matière et si des discussions sont en cours entre la Ville de Genève et la FVGLS.

M. Meylan répond que la Ville construit peu de logements, c'est la FVGLS qui le fait en son nom. Il faudrait la consulter pour avoir le détail de ses règles internes. Toutefois, la Ville a créé des locaux à vélos dans les quelques constructions récentes qu'elle a réalisées.

M. Betty répond que dans les préavis d'autorisation de construire sur les bâtiments neufs sur lesquels la Ville émet un avis, celle-ci demande au privé d'assumer le stationnement des vélos sur son domaine ou dans ses bâtiments. Cela fait l'objet de discussions avec le Canton car la Ville demande 100% de vélos gérés dans le bâtiment, ce qui n'est pas toujours évident à garantir.

Un commissaire comprend que le potentiel de rénovation des bâtiments de la GIM est très limité, voire nul. Si l'on veut fournir des solutions aux habitants de ces immeubles, il faut réfléchir à autre chose. Le potentiel est en surface, soit sur l'espace public soit dans des cours d'immeubles.

M. Meylan répond que oui. Il y a aussi un potentiel dans les parkings souterrains pour autant qu'ils soient raisonnablement accessibles. Il faudra voir s'il est possible de désaffecter des places voitures pour installer un cloisonnement pour les vélos, mais cela doit être discuté avec le département de M. Gomez.

Le commissaire demande si les services du département étudient des systèmes en fonction de la typologie des endroits potentiellement utilisables.

M. Meylan répond que oui dans l'idée, mais il s'agit actuellement de faire l'inventaire des endroits et des besoins. La technique viendra après et il faudra réfléchir à des choses simples au cas par cas.

Le commissaire demande quand seront disponibles les résultats de l'étude.

M. Betty répond à partir de l'automne prochain.

Un commissaire demande si des solutions sont recherchées sur l'espace public et comment faire en sorte d'y mettre davantage de vélos en gardant un esthétisme. Il remarque que les allées d'immeubles sont souvent encombrées de vélos et que la solution la plus évidente reste l'espace public malgré les possibilités d'aménagements dans les immeubles (rampes, portes automatiques, etc.).

M^{me} Perler répond que l'espace public n'a pas forcément vocation à se transformer en stationnement pour toutes sortes de véhicules. Cette étude éclairera le département sur les besoins spécifiques par quartier et de là découleront diverses

solutions, qu'il s'agisse de vélostations fermées, souterraines, en partenariat avec des propriétaires d'immeubles qui souhaitent désencombrer leurs allées. Ce qui est clair immédiatement c'est que plutôt qu'utiliser des trottoirs qu'elle souhaite dévolus aux piétons et aux personnes à mobilité réduite, le département cherche à transformer des places de parking pour voitures en places pour vélos en y installant des épingles ou des abris tout en gardant l'esthétique, la sécurité et la praticité en tête.

Une commissaire demande combien d'immeubles de la GIM n'ont pas du tout d'emplacement de stockage de vélos.

M. Meylan pense que la majorité des immeubles de la GIM ne sont pas équipés de locaux accessibles mais il n'a pas de liste précise.

Un commissaire demande si des réflexions sont menées sur la tarification et une éventuelle gratuité des vélostations pour les habitants car c'est un enjeu central qui pousse certains usagers à garer leur véhicule n'importe où. Il demande aussi si les vélostations sont payantes.

M^{me} Perler répond que les vélostations sont payantes, mais l'on peut imaginer que si la Ville de Genève installait des places de vélos pour un groupe d'immeubles dans chaque quartier, elle pourrait demander une participation aux propriétaires d'immeubles qui ne veulent plus avoir de vélos dans leurs allées.

Une commissaire demande par quel mécanisme légal cette compensation financière potentiellement proposée aux propriétaires d'immeubles passerait et si cette transaction est du ressort de la Ville ou de celui du Canton.

M^{me} Perler répond que pour négocier le remplacement de places de parking pour voitures par des places de parking à vélos, il faut négocier avec le Canton et l'Office cantonal des transports (OCT). Quant à la question des privés qui désiraient construire une vélostation, il s'agirait purement de négociation puisqu'il n'y a pas de locaux à vélos existants, les constructions sont anciennes et ils n'ont pas de responsabilité au départ.

La commissaire demande quel est le levier de la Ville si les propriétaires n'ont pas l'obligation de prévoir des parkings à vélos.

M. Betty répond qu'il y a une loi cantonale pour les bâtiments neufs (1,5 place pour 100 m² de surface brute de plancher).

M^{me} Perler ajoute que pour les anciens immeubles il n'y a pas de levier et il s'agira d'une négociation.

Un commissaire demande si le nombre de places actuellement prévues dans les vélostations sont extensibles. Il demande s'il est facile d'ajouter des places en cas de fort succès.

M^{me} Perler répond que non. Il y a une vélostation à la gare de Cornavin qui est plus que pleine, il y en a une à la gare des Eaux-Vives et une à Pont-Rouge mais elle ne connaît pas leur taux de remplissage.

M. Betty ajoute que le taux d’occupation de celles des Eaux-Vives et de Pont-Rouge explose.

Un commissaire demande si une extension est prévue à Cornavin.

M^{me} Perler répond qu’avec le chantier de la gare une vélostation est prévue sur le parking Cornavin. Elle cherche à obtenir un agrandissement des vélostations et surtout qu’il y en ait une de chaque côté de la place Cornavin mais ce n’est pas gagné. Elle précise que la vélostation de Berne prévoit 1000 places alors que celle de Cornavin en proposera 700, ce qui n’est pas cohérent avec le potentiel d’exploitation (nombre d’habitants du périmètre, de voyageurs et de travailleurs). Le département cherche à l’agrandir, mais cela signifierait que les revenus diminueraient pour le Canton et la Ville qui sont actionnaires de ce parking. Par ailleurs, la Ville cherche à créer une vélostation au nord de la place. Elle pense que le potentiel est en dessous de la réalité et que ce qui est prévu avec le Canton sera de toute manière insuffisant lors de la mise en service de la nouvelle gare.

Une commissaire demande si l’étude prévoit la concertation des associations de cyclistes et si le département se penche sur des pays comme la Hollande pour savoir quelles étaient leurs solutions.

M. Betty répond que l’étude n’est pas lancée, son cahier des charges est en cours de rédaction. Toutefois, il est en effet déjà prévu de concerter les associations de cyclistes. Il ajoute que dans le cadre de la mise à jour du plan directeur communal (PDCom) du *benchmarking* sera réalisé.

Un commissaire demande si le département réfléchit déjà aux nouvelles typologies (cargo, charrettes, etc.) de vélos et si elles sont intégrées dans les solutions.

M^{me} Perler répond que oui et même à des vélos pour des personnes à mobilité réduite à travers un partenariat avec Genève Roule qui a mis en service deux vélos spécialisés pour le transport de personnes handicapées.

Une commissaire explique qu’elle a déposé une motion à propos d’un éco-cycle. Elle demande si M^{me} Perler en a entendu parler. Elle explique que la vélostation de la gare qui est complète pourrait être remplacée par un système d’éco-cycle automatisé en souterrain, le gain de place serait conséquent. Elle trouverait plus intéressant d’installer ce système plutôt que des vélostations en surface.

M^{me} Perler répond qu’elle connaît ce système, qu’elle a pu observer dans le cadre d’un projet d’un promoteur immobilier qui pensait l’installer dans son immeuble. Toutefois même si ce ne sont pas les mêmes usages, ce type d’installations pourrait être complémentaire aux vélostations. Elle explique que Berne

prévoit un atelier de réparation dans son projet de vélostation ainsi qu'un espace de livraison de légumes ou de céréales dans le cadre de coopératives. Les besoins identifiés par l'étude permettront de définir si ce type de vélostations peuvent être envisagées.

M. Betty répond que le service étudie ce système pour le côté nord de la gare de Cornavin afin d'éviter qu'une rampe d'accès ne perturbe l'espace public.

Une commissaire s'oppose à l'idée de mettre en place un atelier de réparation car cela ne serait pas juste vis-à-vis des commerces déjà existants en Ville. Si un texte devait être déposé dans ce but, elle s'y opposerait.

M^{me} Perler répond que c'est le point de vue de la commissaire et pas le sien. Ce qui se fait dans d'autres villes suisses peut se faire à Genève. Il est envisageable que différents fournisseurs de vélos et des entreprises comme Genève Roule qui emploient des personnes dans le cadre de réinsertion professionnelle puissent s'y installer. Ces ateliers sont très prisés en Suisse alémanique, un certain nombre de réparations peuvent être réalisées par les usagers eux-mêmes ou par un professionnel. Elle ne croit pas que la concurrence soit un obstacle, différents modes de gestion peuvent être imaginés mais le projet n'en est pas encore à ce stade.

La commissaire relève que M^{me} Perler a mentionné que les trottoirs soient dévolus aux personnes à mobilité réduite et aux piétons. Elle demande ce que le département entreprend pour éviter que les cyclistes continuent d'empiéter sur les trottoirs comme ils le font de plus en plus.

M^{me} Perler déplore le fait que les vélos soient contraints d'être stationnés sur les trottoirs. M. Betty a indiqué à la commission le nombre d'épingles à vélos installées en 2021. Il va de soi qu'un cycliste bien éduqué attachera son vélo à une épingle à proximité de sa destination plutôt que de le déposer sur le trottoir.

Le président de la commission remarque que, lors de l'audition du 27 septembre 2021 de M. Gomez et de ses services, ils ont indiqué que 350 immeubles appartenaient à la Ville mais il n'avait pas pu répondre combien d'entre eux disposaient d'un parking souterrain. M^{me} Bietenhader avait, par ailleurs, indiqué à la commission que lorsque ces immeubles avaient un parking souterrain, elle avait pu constater un grand nombre de places vides. Une des pistes à creuser pour elle était donc de créer des places pour vélos dans ces parkings. Il demande si le nombre de bâtiments de la GIM disposant de parking souterrain est connu et si le département en a identifié certains où cette manœuvre serait possible.

M. Meylan n'a pas les chiffres à disposition actuellement. La GIM peut renseigner la commission du logement directement puisque c'est elle qui en bénéficie. Cela recoupe bien les discussions puisqu'il y a effectivement un nombre de places disponibles. Il reste à étudier la faisabilité puis à installer des places

protégées en faisant attention aussi à la circulation et aux rampes pour y accéder. Moyennant cela, la piste est explorable.

Discussion et vote

Un commissaire des Vert-e-s pense que la motion vise juste mais que la ou les solutions ne sont pas uniquement de prévoir la rénovation des parkings à vélos dans les immeubles, mais plutôt de réfléchir à des solutions innovantes potentiellement en surface. Il propose deux amendements:

Après la première invite, ajouter: «de prévoir, lorsqu'il n'y en a pas, la création de parkings à vélos, y compris avec des solutions innovantes ou en surface».

Supprimer la dernière invite. Il faut attendre les résultats de l'étude qui sera menée pour voir si différentes solutions existent et peuvent être envisagées plutôt qu'un seul système qui serait breveté par la Ville puis mis à la disposition des autres communes et du Canton.

Un commissaire du groupe Le Centre n'aime pas supprimer des invites prévues car cela dénature la motion telle qu'elle a été proposée, surtout que le motionnaire est absent.

Le commissaire des Vert-e-s regrette aussi que le motionnaire ne soit pas là mais qu'il a pu lui présenter ses amendements sur lesquels il ne s'est toutefois pas prononcé.

Une commissaire des Vert-e-s est surprise par la remarque du commissaire du groupe Le Centre. Tant que l'on reste dans l'esprit de la motion, l'on peut changer beaucoup de choses. Supprimer des invites est fréquent. Le but de cette motion n'est pas de créer des transactions économiques entre la Ville et le Canton mais bien de créer des places de stationnement pour vélos qui manquent actuellement. Supprimer cette invite rend la motion plus fine et n'en viole pas l'intention.

Un commissaire du Parti socialiste pense que la dernière invite est latérale par rapport aux enjeux centraux de cette motion. Il propose aussi d'ajouter l'invite suivante: «Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à collaborer avec la Fondation des parkings et les propriétaires municipaux (FVGLS et GIM) pour étudier la transformation de places de parking souterraines en places de parking à vélos.»

Une commissaire du Parti libéral-radical trouve spécieux d'entendre les Vert-e-s qui veulent enterrer les places de parking pour voitures et supprimer des places de parking pour les remplacer par des arbres. Actuellement, ils veulent encore supprimer des places de parking voitures pour les remplacer par des places pour les vélos. Le Parti libéral-radical a bien compris que les Vert-e-s

étaient contre les voitures mais n'acceptera pas cet amendement. D'autant que la Ville de Genève a une gestion erratique en la matière: des épingles à vélos neuves ont été posées devant l'immeuble des Schtroumpfs puis ont été enlevées six mois plus tard pour les déplacer et les remplacer par des arbres. Des travaux ont donc eu lieu deux fois au même endroit sur un laps de temps très court avec les coûts que cela implique.

Une commissaire d'Ensemble à gauche n'est pas forcément contre l'amendement du commissaire du Parti socialiste mais elle souligne qu'à cause de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), un certain nombre de places disponibles sont à prévoir en sous-sol. D'autant plus que les projets de végétalisation et de piétonnisation réduiront le nombre de places en surface qui seront compensées en sous-sol. Il sera compliqué de mettre à disposition des places pour les voitures en même temps que des places pour les vélos compte tenu de ce contexte. Elle comprend la nécessité de places de vélos sécurisées dans les immeubles mais il sera compliqué de les prendre sur des places dévolues à des voitures destinées aux visiteurs et habitants du quartier.

Une commissaire des Vert-e-s rappelle à la commissaire du Parti libéral-radical que la LMCE postule la priorité aux transports publics et à la mobilité douce. Le fait d'appliquer un régime différencié pour les différents types de mobilité n'est pas choquant. Elle trouve ce commentaire moyennement convaincant. Elle répond à la commissaire d'Ensemble à gauche que la votation cantonale sur l'allègement de la compensation des places de parc dans le cadre de la loi sur la circulation routière (LCR) qui prévoit un total de 4000 places qu'il ne faudrait pas compenser dans un certain périmètre. Ce quota n'a pas été utilisé sur le territoire de la Ville et il s'agit d'un potentiel de transformation conséquent pour la mobilité douce. Elle a posé une question écrite pour savoir combien de places avaient été enlevées en Ville au profit de la mobilité douce depuis cette votation.

Une commissaire du groupe Le Centre répond que son groupe soutiendra l'amendement du commissaire des Vert-e-s compte tenu du manque concret de places de parking à vélos. Cet amendement suffit à trouver des solutions éventuelles avec des propriétaires privés. Le Centre ne soutient pas l'amendement des socialistes, en revanche.

Un commissaire du Parti socialiste propose de terminer les votes pour clore l'objet.

Un autre commissaire du Parti socialiste précise que l'amendement soumis par son groupe faisait référence aux places inoccupées, notamment dans les parkings de la GIM.

Votes

La commission du logement vote l'amendement des Vert-e-s pour ajouter l'invite suivante: «de prévoir, lorsqu'il n'y en a pas, la création de parkings à vélos, y compris avec des solutions innovantes ou en surface.»

L'amendement des Vert-e-s est accepté à l'unanimité.

La commission du logement vote l'amendement des Vert-e-s: supprimer la dernière invite.

Par 8 oui (4 S, 1 EàG, 3 Ve) contre 5 non (2 LC, 2 PLR, 1 MCG), l'amendement est accepté.

La commission du logement vote l'amendement du Parti socialiste pour ajouter l'invite suivante: «Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à collaborer avec la Fondation des parkings et les propriétaires municipaux (FVGLS et GIM) pour étudier la transformation de places de parking souterraines en places de parking à vélos.»

Par 8 oui (1 EàG, 4 S, 3 Ve) contre 3 non (2 PLR, 1 MCG) et 2 abstentions (LC), l'amendement est accepté.

La commission du logement vote la motion M-1562 amendée.

Par 12 oui (1 EàG, 4 S, 3 Ve, 2 LC, 2 PLR) et 1 abstention (MCG), la motion ainsi amendée est acceptée.

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de prévoir rapidement la rénovation de parkings à vélos dans ses immeubles (GIM) pour les moderniser;
- de prévoir, lorsqu'il n'y en a pas, la création de parkings à vélos, y compris avec des solutions innovantes ou en surface;
- de demander au Service d'urbanisme d'étudier non seulement l'accès et le local réservés à cet usage mais aussi un équipement standard pour déposer son vélo (facile d'accès et d'utilisation, avec une protection contre les coups des autres utilisateurs et un cadenas efficace);
- de mandater des PME genevoises pour la production et l'installation de ces équipements;
- de collaborer avec la Fondation des parkings et les propriétaires municipaux (FVGLS et GIM) pour étudier la transformation de places de parking souterraines en places de parking à vélos.