

GUIDE GENEVOIS DU STATIONNEMENT VÉLO

A L'ATTENTION DES COMMUNES, DES
ENTREPRISES ET DES PROPRIÉTAIRES
IMMOBILIERS

DIRECTION GENERALE DES TRANSPORTS

NOVEMBRE 2014



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

Ce guide du stationnement vélo a été élaboré en vue d'apporter des outils pratiques pour la mise en œuvre de la loi sur la mobilité douce qui demande : « des stationnements pour vélos, sécurisés et abrités des intempéries, sont réalisés en nombre suffisant aux principaux arrêts de transports publics et aux abords des lieux d'activités ». Par souci d'économies dans un contexte de budgets de plus en plus serrés, ce guide vise à apporter des solutions pragmatiques et simples au manque de stationnement pour vélos, sans pour autant oublier les infrastructures plus complètes permettant d'équiper les interfaces principales des transports publics.

Pour son élaboration, la Direction générale des transports a constitué un groupe de travail composé de représentants techniques des communes de Meyrin et de Bernex ainsi que de la Ville de Genève et des Hôpitaux Universitaires de Genève, afin que ce guide réponde tant aux attentes des communes qu'aux besoins des acteurs privés amenés à créer du stationnement vélo.

La Direction générale des transports tient à exprimer ses profonds remerciements à ces personnes pour leur engagement dans ce travail.

DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

Directeur général : Blaise Hochstrasser

DIRECTION DE LA PLANIFICATION

Directeur : Alexandre Prina

Cheffes de projet : Claudia Heberlein, Julie Barbey Horvath

GROUPE DE TRAVAIL

Claude Morel, Ville de Genève

Julie Theodas, Ville de Genève

Alexandre Malacorda, Ville de Meyrin

Manon Gardiol, Commune de Bernex

Damien Zuber, Fondation des parkings

Mouna Asal, Hôpitaux Universitaires de Genève

Lisa Mazzone, PRO VELO Genève

MANDATAIRES

Büro für Mobilität AG

Mathieu Pochon, Virginie Kauffmann, Martin Wälti

PHOTOS

Page de couverture: Vélostation de Montbrillant (photo: Olivier Zimmermann)

Fig. 1,3, 9, 11, 12, 16, 22 : Büro für Mobilität ; fig. 2,6 : Topomat SA ; fig. 4, 5, 18 : Ville de Genève ; fig. 7 : OFROU ; fig. 8 : Olivier Zimmermann ; fig. 10, 17 : Service industriels de Genève ; fig. 13, 14, 15 : Fondation des parkings ; fig. 20 : Aéroport de Genève ; fig. 21 : HUG.

L'ensemble des publications de la Direction générale des transports est disponible en téléchargement sur le site:

www.ge.ch/transports/publications

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	1
1.1.	Enjeux du stationnement vélo	1
1.2.	Pourquoi un guide du stationnement vélo ?	1
1.3.	À qui s'adresse ce guide ?	1
2.	PROCESSUS	2
3.	PRÉPARATION	3
3.1.	Stratégie et lignes directrices	3
3.2.	Diagnostic	3
4.	INFRASTRUCTURE	4
4.1.	Détermination du dimensionnement	4
4.2.	Emplacement et accès	6
4.3.	Type d'installation	6
4.4.	Type de support	8
4.5.	Toiture	10
4.6.	Éclairage	10
4.7.	Design et esthétique	11
4.8.	Équipements complémentaires	11
4.9.	Marquage et signalisation	11
4.10.	Exemples de coûts	12
5.	EXPLOITATION	14
5.1.	Entretien et service d'ordre	14
5.2.	Gestion des deux-roues motorisés	14
5.3.	Gestion des installations fermées	15
6.	COMMUNICATION	16
7.	ÉVALUATION	17
8.	DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE	18
8.1.	Bases légales	18
8.2.	Normes VSS	18
8.3.	Planification directrice cantonale	18
8.4.	Aides de travail	18
8.5.	Rapports d'étude	19
8.6.	Sites de référence et adresses utiles	19
9.	GLOSSAIRE ET ABRÉVIATIONS	20
9.1.	Glossaire	20
9.2.	Abréviations	20
10.	ANNEXES	21
	Check-list pour la planification et la réalisation	21
	Formulaire pour le recensement des installations de stationnement vélo	23
	Guide pour le recensement des installations de stationnement vélo	25



1. INTRODUCTION

EN COMPLÉMENT DES TRANSPORTS PUBLICS ET EN TANT QUE MOYEN DE TRANSPORT À PART ENTIÈRE, LE VÉLO EST APPELÉ À JOUER UN RÔLE IMPORTANT POUR RÉPONDRE AUX DÉFIS DE MOBILITÉ FUTURS: AU MÊME TITRE QUE LA MARCHÉ, IL EST À LA FOIS LE MOYEN DE TRANSPORT LE PLUS EFFICACE EN MILIEU URBAIN, LE PLUS ÉCONOME EN RESSOURCES ET LE PLUS FAVORABLE EN TERMES DE SANTÉ.

1.1. ENJEUX DU STATIONNEMENT VÉLO

À travers sa stratégie multimodale « Mobilités 2030 » et son Plan directeur de la mobilité douce, l'État de Genève se fixe pour objectif d'atteindre 7.7% de part modale pour le vélo d'ici à 2030, voire même 15% au centre de l'agglomération. Tout comme le développement d'un réseau d'itinéraires cyclables directs, sûrs et de qualité, l'amélioration quantitative et qualitative de l'offre de stationnement pour vélos est un élément indispensable de la politique de promotion du vélo [21].

Malgré les efforts consentis jusqu'à ce jour, les infrastructures actuelles de stationnement pour vélos peinent à satisfaire une demande croissante. La pénurie et la qualité insuffisante des places entraînent des problèmes de stationnement sauvage (hors des places prévues), freinent l'utilisation du vélo et pénalisent la complémentarité avec les transports publics. À son tour, le stationnement sauvage encombre l'espace public et gêne la circulation des piétons.

Dans le canton de Genève, le stationnement vélo est ancré au niveau légal dans la loi sur la mobilité douce [5]. Comme énoncé dans le Plan directeur de la mobilité douce [12], « un des avantages du vélo devrait être la facilité d'effectuer des trajets porte-à-porte, sans problème de stationnement au départ ni à l'arrivée ». Sur ce constat, celui-ci fixe pour objectif « d'améliorer l'offre en stationnement vélos tant en quantité qu'en qualité sur les domaines public et privé (installations existantes et futures) » (action 4). L'élaboration du « Guide genevois du stationnement vélo » fait partie des mesures proposées au sein de ce plan.

1.2. POURQUOI UN GUIDE DU STATIONNEMENT VÉLO ?

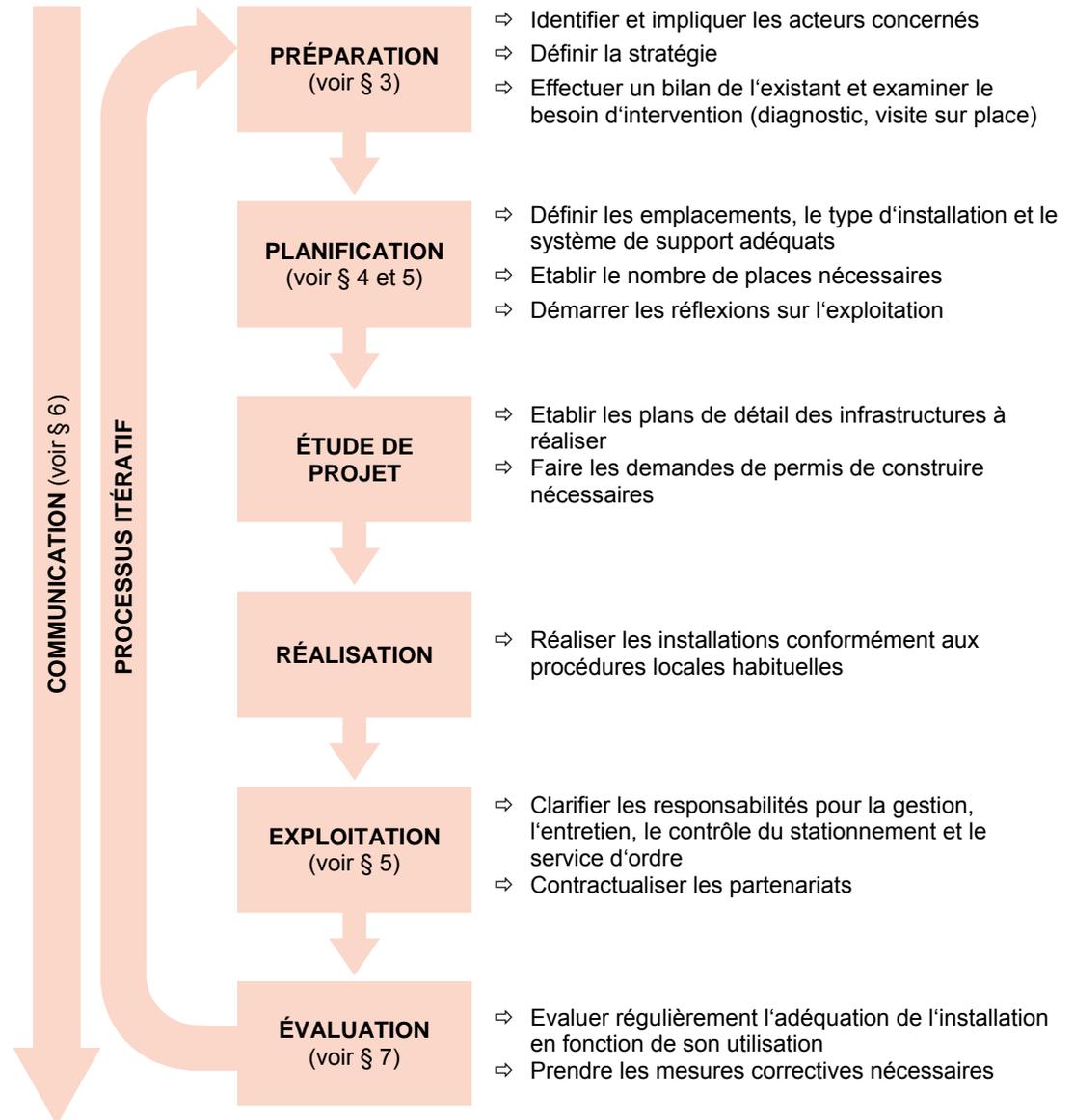
- > Pour promouvoir la réalisation d'installations de stationnement pour vélos de qualité et en nombre suffisant.
- > Pour sensibiliser à la thématique du stationnement vélo et à ses exigences pour les différents lieux et usages (interfaces de transports publics, logement, commerce, formation, entreprises, etc.).
- > Pour apporter des conseils orientés vers la pratique, à travers le processus de planification du stationnement vélo, du diagnostic à la réalisation.

1.3. À QUI S'ADRESSE CE GUIDE ?

- > Aux représentants des communes genevoises.
- > Aux bureaux d'ingénieurs et d'architectes.
- > Aux entreprises, commerces et investisseurs immobiliers.

2. PROCESSUS

Le processus pour la planification et la réalisation d'installations de stationnement pour vélos est décrit dans le schéma ci-dessous. Une check-list est disponible en annexe (p. 21) pour garder en tête les éléments les plus importants.



Pour les privés : si l'espace manque sur domaine privé, comment demander des places de stationnement sur domaine public ?

Écrire une lettre à l'autorité locale concernée, demandant le marquage de places "vélos" et la pose de supports de stationnement, en précisant la rue et le tronçon. Indiquer l'emplacement exact sur une carte géographique et expliquer en quelques mots la problématique.

Ville de Genève: Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, Rue du Stand 25, 1204 Genève (E-mail: amenagement.urbain@ville-ge.ch).

Autres communes : s'adresser à la mairie.

3. PRÉPARATION

3.1. STRATÉGIE ET LIGNES DIRECTRICES

Au niveau communal, il est recommandé d'ancrer la thématique du stationnement vélo au sein d'une stratégie globale de promotion du vélo. Il s'agit de traiter les différents lieux et usages (logement, commerce, interfaces de transports publics, etc.), les différents types de stationnement (gratuit, payant) et de couvrir l'ensemble du territoire communal. Le stationnement vélo doit être considéré dès le départ dans des nouveaux projets d'aménagement de l'espace public, de transports publics ou de toutes nouvelles constructions, au même titre que le stationnement des voitures. Une coordination intercommunale est également nécessaire pour garantir une vision globale du stationnement au-delà des frontières administratives.

Pour les privés (entreprises, gérances immobilières, etc.), une offre en stationnement vélo adéquate doit être mise à disposition des différents groupes d'usagers aux besoins différents (habitants, personnel, clientèle, visiteurs, etc.). Le développement et l'amélioration de l'offre de stationnement vélo s'intègre de préférence dans une démarche globale de gestion de la mobilité.¹

3.2. DIAGNOSTIC

Le diagnostic permet de connaître la situation actuelle afin d'évaluer les besoins quantitatifs (nombre de places à créer) et qualitatifs (adéquation de l'infrastructure). Il apporte des réponses aux questions suivantes :

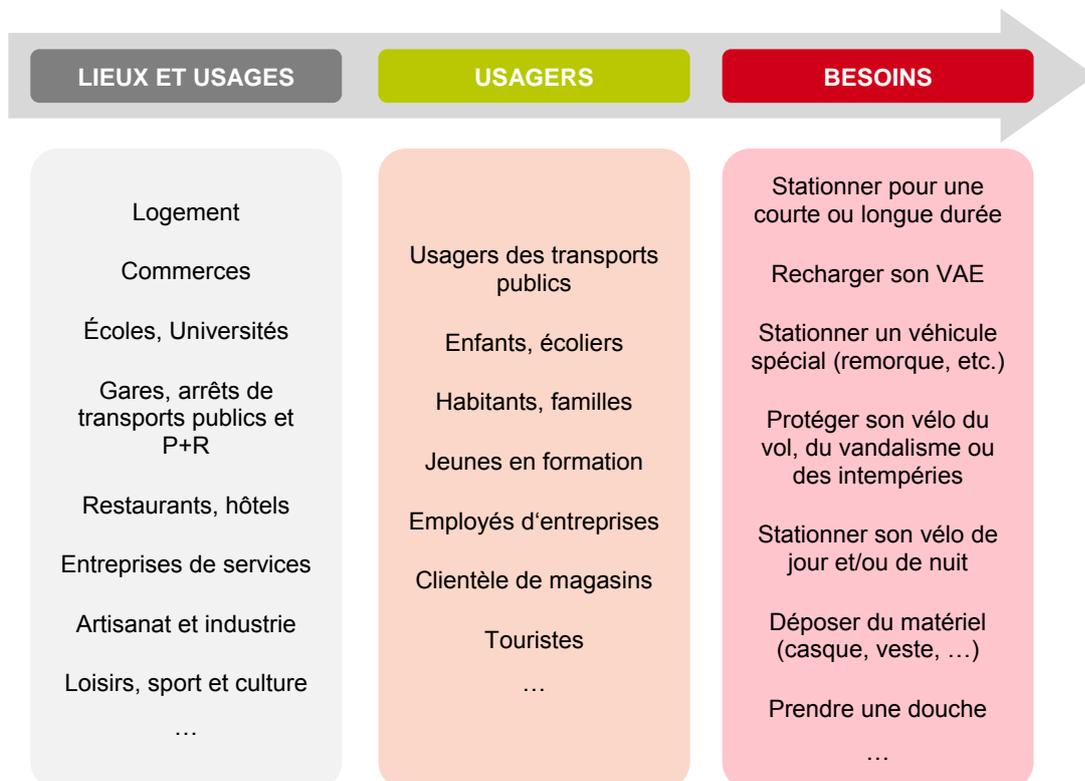
- > Combien y a-t-il de places aujourd'hui ?
- > Où sont-elles situées ?
- > Quelles sont leurs caractéristiques (type de support, toiture, éclairage, etc.) ?
- > Comment sont-elles utilisées ? (taux d'utilisation, occupation par des deux-roues motorisés, stationnement hors des places, etc.)
- > Remplissent-elles les exigences de base ? (bonne visibilité depuis les accès cyclables, accès sûr et confortable à vélo, infrastructure de bonne qualité, emplacement avantageux par rapport à la destination, bon sentiment de sécurité, infrastructure bien entretenue)

Le diagnostic peut être effectué à l'échelle d'une commune, d'une zone (par exemple un lotissement ou une zone d'activité) ou d'un point particulier (bâtiment). Le relevé de terrain peut être effectué au moyen du formulaire de recensement donné en annexe (p. 23). Celui-ci s'accompagne d'un petit guide pour le recensement (p. 25).

¹ Plus d'informations sur la mobilité en entreprise : www.ge.ch/transports > Politique de la mobilité > [Plans de mobilité d'entreprises](#)

4. INFRASTRUCTURE

Les besoins des cyclistes en matière de stationnement sont variés et dépendent des usages et du type d'usager, comme l'illustre le schéma suivant.



Pour répondre à ces besoins variables, l'infrastructure peut ainsi prendre de nombreuses formes, du simple « espace arceaux » à la vélostation surveillée. Au-delà de ces spécificités, cinq principes permettent de garantir la base d'une infrastructure vélo réussie :

LES CINQ PILIERS D'UNE INFRASTRUCTURE VÉLO RÉUSSIE

Cohérence	Garantir le stationnement des vélos au lieu de départ et d'arrivée
Rapidité	Localisation des places proche de la destination avec un accès direct
Sécurité	Infrastructure et accès sûrs, protection contre le vandalisme et les déprédations
Confort	Installation facile d'utilisation, aux dimensions généreuses, avec accès sans obstacles
Attractivité	Environnement plaisant, infrastructure de qualité et bien entretenue

4.1. DÉTERMINATION DU DIMENSIONNEMENT

Pour dimensionner correctement l'infrastructure et définir le **nombre de places nécessaires**, la demande potentielle doit être évaluée.

- > Dans le cas d'**installations existantes**, les résultats d'un comptage donnent les besoins minimaux, auxquels il faut ajouter 15 à 20% de places supplémentaires pour absorber l'augmentation future de la demande (due en partie à l'attrait de nouvelles places de stationnement sûres et confortables).
- > Dans le cas de **nouvelles constructions ou de rénovations**, le nombre de places minimal est fixé dans le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés RPSFP [8].

Au-delà de ces minima, le tableau ci-dessous donne des **valeurs indicatives** pour évaluer les besoins en nombre de places selon les usages (cf. manuel « Stationnement des vélos » [16]).

	Visiteurs / clientèle	Habitants / personnel
Logement	Compris dans la valeur pour habitants	1 par chambre
Entreprises de services		
avec beaucoup de clients	3 pour 10 emplois	2 pour 10 emplois
avec peu de clients	0.5 pour 10 emplois	
Commerces		
besoins quotidiens	2 à 3 pour 100 m ² de surface de vente	2 pour 10 emplois
autres magasins	0.5 à 1 pour 100 m ²	
centres commerciaux	1 à 2 pour 100 m ² de surface de vente	
Artisanat et industrie	0.5 pour 10 emplois	2 pour 10 emplois
Enseignement		
primaire (jusqu'à 10 ans)	1 par classe	2 pour 10 enseignants
secondaire, cycles	5 à 7 pour 10 élèves	
lycées, hautes écoles, etc.	3 à 5 pour 10 étudiants	
Restauration et hôtellerie		
restaurants	2 pour 10 places assises	2 pour 10 emplois
hôtels	1 pour 10 lits	
auberges, backpackers	2 pour 10 lits	
Gares, arrêts de transports publics ²		
gares, terminus de tram ²	1 à 4 pour 10 passagers au départ	Selon autres utilisations
arrêts de tram ou bus ²	5	
P+R	5 pour 100 places pour autos	
Loisirs, sports et culture		
cinémas	4 pour 10 places assises	2 pour 10 emplois
théâtres	1 pour 10 places assises	
musées, expositions	1 pour 100 m ² de surface d'exposition	
bibliothèques	3 pour 10 visiteurs simultanés	
piscine extérieure	5 pour 10 visiteurs simultanés	
piscine couverte	3 pour 10 visiteurs simultanés	
Utilisations mixtes	Additionner les besoins de chacune des utilisations prises séparément. Dans certains cas, des synergies permettent d'optimiser l'utilisation des places (utilisation de jour et de nuit par des usagers différents).	

Les places se distinguent entre celles de courte durée ou de longue durée. Des indications sur la répartition entre ces deux types de places sont données pour chaque utilisation dans le manuel « Stationnement des vélos » ([16], pp. 13-49). Selon le type d'usages, on prévoira de plus entre 10 et 20% de places pour **véhicules spéciaux** (vélos avec remorques, etc.), soit sans support de stationnement.

² Pour les interfaces de transports publics, l'étude « Stationnement vélo aux interfaces de transports publics » (DGT) donne des recommandations plus précises sur le nombre de places à prévoir [20].

Comment augmenter l'offre en stationnement vélo à partir de l'existant ?

- > Choisir un système de support permettant d'atteindre une plus grande densité de parcage, comme par ex. une glissière alternée ou un système à double niveau si la hauteur des locaux le permet (voir chap. 4.4)
- > Réaffecter des locaux pour le stationnement des vélos, à condition que les exigences de base soient respectées (bonne visibilité, accès sûr et confortable, emplacement avantageux, bon sentiment de sécurité, etc.)
- > En l'absence de possibilités sur les espaces privés, demander la création de places supplémentaires sur domaine public (pour la marche à suivre pour les privés, voir l'encadré au chap. 2)

4.2. EMPLACEMENT ET ACCÈS

Les places de stationnement pour vélos doivent être **localisées le plus proche possible de la destination**. La distance acceptable du lieu de parcage à la destination est proportionnelle la durée de parcage. Pour constituer une offre concurrentielle et augmenter l'utilisation, les places pour vélos doivent en outre bénéficier d'un avantage de localisation par rapport aux voitures.



Fig. 1 Abri à vélo avec accès facilité et situé à proximité directe des quais, P+R Bernex

Les **exigences pour l'accès** des places de stationnement pour vélos sont les suivantes [16] :

- > visibilité des accès pour tous les usagers de la route ;
- > aides aux changements de direction lorsque le trafic est important ou que les conditions de visibilité sont insuffisantes ;
- > abaissement des bordures de trottoirs ;
- > signalisation pour les grosses installations ;
- > accès en plain-pied ou par une rampe douce.

4.3. TYPE D'INSTALLATION

Les différents types d'installation se déclinent en trois catégories principales :

MINI	Espace de stationnement non couvert, situé à l'extérieur
MIDI	Espace de stationnement couvert, situé à l'extérieur
MAXI	Espace de stationnement fermé (verrouillable)

Comment choisir le type d'installation le plus approprié ? (basé sur [16] et [11])

1 Définir l'utilisation générale		2 Identifier les usagers et la durée de stationnement		3 Choisir le type d'installation le plus adéquat			
Utilisation	Usagers	Durée de stationnement	MINI	MIDI	MAXI		
			Non couvert, à l'extérieur	Couvert, à l'extérieur	Locaux fermés, enclos couvert	Garage souterrain	Vélostation
Logement	Habitants	⌚⌚⌚	✗	✓	✓	✓	✓
		⌚	✓	✓	✗	✗	✗
	Visiteurs	⌚	✓	✓	✗	✗	✗
Services, commerces, industries, restaurants	Clientèle	⌚	✓	✓	✗	✗	✗
	Personnel	⌚⌚⌚	✗	✓	✓	✓	✓
Gares, arrêts TP, P+R ³	Passagers	⌚⌚⌚	✗	✓	✓	(✓)	✓
	Personnel	⌚⌚⌚	✗	✓	✓	✓	✓
Enseignement	Élèves	⌚⌚⌚	✗	✓	✗	✗	✗
	Étudiants	⌚⌚⌚	✗	✓	✓	(✓)	(✓)
	Enseignants	⌚⌚⌚	✗	✓	✓	(✓)	(✓)
Loisirs, sports et culture	Clientèle	⌚	✓	✓	✗	✗	✗
	Personnel	⌚⌚⌚	✗	✓	✓	(✓)	(✓)
Rues et places publiques	Tous types	⌚	✓	✓	✗	✗	✗
		⌚⌚⌚	(✓)	✓	✓	✓	✓
Manifestations temporaires	Visiteurs	⌚	✓	✓	✗	✗	✗
	Personnel	⌚⌚⌚	✓	✓	(✓)	✗	✗

⌚ = courte (≤ 4h)

⌚⌚⌚ = longue (> 4h)

✓ = approprié

(✓) = en partie approprié

✗ = inapproprié

4.4. TYPE DE SUPPORT

Toutes les places de stationnement pour vélos devraient être équipées d'un support permettant de fixer le cadre du vélo (sauf pour les véhicules spéciaux). Le choix du type de support est primordial : un support inadéquat sera mal, voire pas du tout utilisé par les cyclistes (stationnement sauvage hors des places). Le manuel de l'OFROU dresse un descriptif complet des différents types de support ([16] p. 79 et suivantes). Le tableau ci-après présente les supports les plus utilisés et leur adéquation aux différents types d'installation.

³ Pour les interfaces de transports publics, l'étude « Stationnement vélo aux interfaces de transports publics » donne des recommandations plus précises sur le type d'installation à prévoir [20].

Quel système de support pour quel type d'installation ? (basé sur [16] et [11])

Système de support		Type d'installation			
		Arceaux	Glissière * (ou râtelier)	Étrier de roue avant *	Système à double niveau
MINI		✓	(✓)	(✓)	✗
		✓	(✓)	(✓)	(✓)
MAXI		(✓)	✓	✓	(✓)
		(✓)	✓	✓	(✓)
		✗	✓	✓	✓

✓ = approprié (✓) = en partie approprié ✗ = inapproprié
 * avec dispositif de fixation du cadre

D'une manière générale, les étriers de roue avant (sans dispositif pour fixer le cadre) et les supports de guidon devraient être évités, dans la mesure où ils présentent des risques de chute et d'endommagement des vélos. Le recours à un support permettant d'appuyer et de cadenasser le cadre du vélo permet de limiter les risques de vol ou de chute. La mise en place de supports (glissière notamment) permet aussi d'éviter les conflits ou la confusion avec les 2RM⁴. En cas d'espace restreint, les systèmes de glissière alternée et à double niveau permettent d'augmenter la densité de stationnement.



Fig. 4 Système à double niveau, vélostation de Montbrillant



Fig. 5 Glissière avec dispositif de fixation du cadre, gare Cornavin

⁴ Pour éviter l'utilisation des places destinées aux vélos par les 2RM, il faut également étoffer l'offre de places 2RM.

Dans le cas d'installations provisoires, pour tester la demande ou lors de manifestations ponctuelles, on aura recours à des supports mobiles (par ex. arceaux ou glissières mobiles). Il convient de réfléchir à investir dans un certain nombre de râteliers mobiles en lien avec le matériel de fête pour faciliter le stationnement vélo lors de manifestations.

Les besoins en espace nécessaires pour les supports de stationnement et pour les allées de circulation sont précisés dans le manuel de l'OFROU ([16] p.86).

4.5. TOITURE

Pour les places de stationnement visant un usage de longue durée, on prévoira une toiture afin de garantir une protection contre les intempéries. Ceci nécessite en général une demande de permis de construire. Les matériaux sont choisis dans l'optique de garantir une bonne visibilité. Celle-ci contribue à la sécurité des usagers par le contrôle social. On veillera à ce que la pluie ne puisse pas entrer par les côtés. Les exigences de dimensionnement sont données dans le schéma ci-dessous :



Fig. 6 Stationnement couvert, La Praille

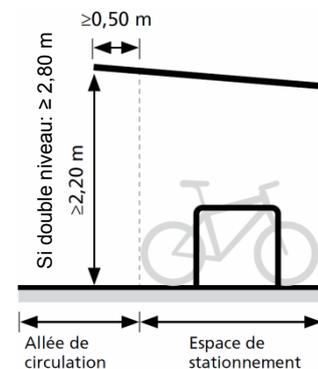


Fig. 7 Dimensionnement des toitures (source : [16] p. 89)

4.6. ÉCLAIRAGE

Pour garantir confort et sécurité, un bon éclairage des places de stationnement est requis. Si dans certains cas l'éclairage public est suffisant, un éclairage spécifique complémentaire est nécessaire dans les situations suivantes :

- > éclairage insuffisant des rues et des chemins piétonniers ;
- > besoin accru de sécurité dans les rues peu fréquentées de nuit et dans les arrière-cours ;
- > grandes installations couvertes (types MIDI ou MAXI).



Fig. 8 Éclairage spécifique de qualité, vélostation de Montbrillant (mandataires : EDMS SA et ADR Architectes)

4.7. DESIGN ET ESTHÉTIQUE

En matière de design et d'esthétique, outre les questions économiques, le choix de l'infrastructure (notamment le type de support et la toiture) devra tenir compte de l'environnement architectural, en particulier dans les centres historiques. En outre, il est recommandé d'assurer une cohérence visuelle entre les différentes installations de stationnement pour augmenter l'effet de reconnaissance. Le design de l'infrastructure peut aussi améliorer le sentiment de sécurité (clarté et transparence).

4.8. ÉQUIPEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Des équipements complémentaires peuvent être prévus, notamment pour les installations prévues pour une utilisation de longue durée :

Type d'installation	Équipements complémentaires envisageables
MINI	Aucun
MIDI	Prises électriques pour vélos à assistance électrique (VAE), pompe
MAXI	Bornes de recharge pour VAE, (vidéo-)surveillance, casiers, pompe, etc.

Pour les installations de type MAXI (fermées), un système d'accès et un dispositif de surveillance doivent aussi être choisis avec soin. Les options possibles sont présentées dans le guide « Vélostations » édité par PRO VELO Suisse et l'OFROU ([17] pp. 33 et suivantes)⁵.



Fig. 9 Casiers fermables pour les usagers de la vélostation de Montbrillant



Fig. 10 Installation avec vidéosurveillance et prises de recharge pour VAE alimentées par panneaux photovoltaïques, siège de SIG, Le Lignon

4.9. MARQUAGE ET SIGNALISATION

Le marquage et la signalisation des places de stationnement sont définis par les ordonnances et normes en vigueur (OCR et OSR). Une signalisation appropriée est essentielle pour éviter des conflits d'usages, notamment avec les utilisateurs de 2RM (voir chap. 5.2). Il est recommandé de différencier clairement les places de stationnement pour vélos de celles pour 2RM.

⁵ Concernant la planification des vélostations aux gares CEVA, voir l'étude « Vélostations CEVA, Solutions genevoises et dimensionnement » (Büro für Mobilität AG, 2012) [21]

En absence de signalisation, les vélos peuvent être stationnés sur les trottoirs, pour autant qu'une largeur minimale de 1.50 m subsiste (art. 41 OCR). Cette règle est valable même en présence de supports de stationnement.

Comme illustré ci-après, les places de stationnement pour vélos sont désignées de manière univoque par le signal 4.17 (parcage autorisé) avec la plaque complémentaire 5.31 (symbole cycle). C'est la seule manière de donner une force légale à la signalisation. Cela permet également d'indiquer d'autres règles supplémentaires ayant force légale, comme base pour la gestion du stationnement (par ex. limitation de la durée).

En complément à la signalisation verticale, les places pour vélos peuvent être marquées au sol et munies facultativement de l'inscription « VELO ». Attention! Lorsqu'un emplacement n'est destiné qu'à certaines catégories de véhicules, c'est le signal vertical (panneau) qui fait foi du point de vue légal, et non pas le marquage au sol.



Signal 4.17 et plaque complémentaire 5.31



Exemple de marquage de places « VELO » avec signalisation verticale et équipement en poteaux (source : [16] p. 103)

4.10. EXEMPLES DE COÛTS

Les coûts pour l'infrastructure peuvent varier fortement selon le type d'installation et l'équipement. Les exemples ci-dessous donnent des ordres de grandeur pour les coûts totaux de fourniture et de pose de différents types d'installations existantes (sans les coûts de planification, d'acquisition de terrain et de préparation du site).

Exemple d'installation MINI (espace arceaux)			
- 12 places (6 arceaux)	CHF	2'500.-	
<i>En option:</i>			
Marquage des places et inscription «VELO»	CHF	600.-	
Coût total	CHF	2'500.-	Fig. 11 Arceaux, quai de la poste, Genève

**Exemple d'installation MIDI
(couvert à vélos)**

- 20 places (glissière)	CHF	4'000.-
- Couvert à vélos	CHF	11'500.-
- Fondations	CHF	2'000.-

En option (recommandé):

Éclairage spécifique des places (sans excavation pour l'électricité)	CHF	4'000.-
---	-----	---------

Coût total CHF 17'500.-



Fig. 12 Couvert à vélos, arrêt TPG P+R Bernex

**Exemple d'installation MAXI
(intégration dans un parking auto existant)**

- 64 places équipées de supports simples
- Clôture métallique séparatrice
- Borne d'accès automatique par carte d'abonnement
- Éclairage par néons
- 1 caméra de surveillance

Coût total CHF 41'300.-



Fig. 13 P+B Sous-Moulin, Thônex

**Exemple d'installation MAXI
(enclos couvert avec vidéosurveillance)**

- 76 places équipées de supports simples
- Enclos couvert métallique
- Borne d'accès automatique par carte d'abonnement
- Éclairage par néons et détecteur de mouvements
- 1 caméra de surveillance

Coût total CHF 90'000.-



Fig. 14 P+B Étoile, Carouge

Dans le cas de vélostations, à l'image de celle de Montbrillant, la qualité des équipements (système à double niveau, système de vidéosurveillance, casiers fermables, système d'accès par carte RFID, ...) et de la réalisation architecturale peut amener à des coûts d'infrastructure nettement plus élevés.

D'autres informations sur les coûts sont données dans le manuel « Stationnement vélo » de l'OFROU [16] et le guide « Vélostations » [17].

5. EXPLOITATION

L'exploitation des installations de stationnement comprend la gestion, l'entretien, le service d'ordre et éventuellement d'autres services annexes. Elle joue un rôle décisif pour le maintien des installations de stationnement en bon état, leur attractivité et leur bonne utilisation. Une clarification des tâches et responsabilités est nécessaire au bon fonctionnement de l'exploitation.

5.1. ENTRETIEN ET SERVICE D'ORDRE

En règle générale, le propriétaire est responsable de l'entretien, à savoir nettoyage régulier, contrôle technique de l'installation et réparations éventuelles. Dans le cas d'installations de grande taille, cette responsabilité peut être déléguée à une autre organisation à travers une convention comprenant un cahier des charges.

A l'échelle d'un secteur (centre-ville, gare, quartiers), un service d'ordre peut être mis en place sur mandat de la police. Ses missions seraient les suivantes :

- > Inciter les cyclistes à déplacer leurs véhicules stationnés hors des cases prévues à cet effet;
- > améliorer l'ordre des vélos stationnés ;
- > ramasser les vélos abandonnés (vélos épaves) en collaboration avec la Fourrière vélo.

Sur domaine public, la police est autorisée à punir les véhicules stationnés illégalement (ou dépassant la durée de stationnement autorisée) selon la liste des amendes de la législation routière (voir l'Ordonnance sur les amendes d'ordre OAO). Elle peut évacuer, ou faire évacuer sous sa surveillance, les vélos stationnés trop longtemps sur domaine public.

Quel est le sort des vélos épaves ?

Sont considérés comme des épaves, les vélos n'étant plus en état de rouler ou présentant des signes évidents d'abandon. L'aspect d'un cycle ou son mauvais état d'entretien ne justifie toutefois pas son enlèvement.

Dans le canton de Genève, l'Association pour la récupération des vélos (www.fourriere-velo-ge.ch) est mandatée par la police cantonale et les polices municipales pour traiter les vélos abandonnés ou volés (dans le cas de vélos abandonnés, le cadenas est forcé au besoin). Il est de la responsabilité des communes de faire appel à elle pour accomplir cette tâche. Les vélos récupérés sont enregistrés et une description est transmise à la police, qui la confronte aux plaintes déposées. Une liste est également rendue publique dans la feuille d'avis officielle (disponible sur le site de l'association).

5.2. GESTION DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

Malgré un marquage et une signalisation appropriés (voir chap. 4.9), il peut arriver que les places réservées aux vélos soient occupées par des 2RM, empêchant les cyclistes de s'y parquer. Dans les secteurs où la demande de stationnement est forte, cette situation n'est pas souhaitable.

Conseils pour le traitement des deux-roues motorisés

- > Établir une conception du stationnement prévoyant une répartition appropriée et une séparation claire et systématique entre places pour vélos et places pour 2RM. Ces dernières devraient être prévues aussi dans des parkings en ouvrage (selon [15]).

- > Signaliser les surfaces de stationnement pour vélos conformément aux prescriptions légales
- > Équiper les places pour vélos de supports adéquats (voir chap. 4.4)
- > Informer les usagers
- > Contrôler et responsabiliser les contrevenants

Pour aller plus loin, le plan d'action du stationnement 2013-2019 [15], en application du plan directeur du stationnement [14], identifie une série de mesures à prendre spécifiquement pour mieux prendre en compte le stationnement des 2RM (par exemple augmenter l'offre de places en surface en la laissant gratuite pour éviter le stationnement illicite, proposer une nouvelle offre payante dans des parkings et ensuite mettre en place des contrôles).



Fig. 15 Séparation claire des places pour 2RM et pour vélos, rue du Tir, Genève



Fig. 16 Séparation des places pour vélos réservées aux visiteurs et pour 2RM, siège de SIG, Le Lignon

Dans quelles conditions les propriétaires de 2RM en stationnement sont-ils amendables?

Trottoir sans signalisation	Oui
Zones piétonnes	Oui
Installation signalisée et réservée aux vélos exclusivement	Oui
Installation avec marquage au sol « VELO » uniquement	Non
Supports sans signalisation	Non (à l'exception des trottoirs)

N.B. : par signalisation, on entend la signalisation verticale (voir chap. 4.9).

5.3. GESTION DES INSTALLATIONS FERMÉES

La gestion des installations verrouillables demande que d'autres points soient examinés très en amont du processus de planification :

- > Leur accès et leur surveillance sont-ils gérés par du personnel présent sur place ou par un dispositif automatique ?
- > L'accès à l'installation est-il possible en tout temps (horaires) ?
- > L'accès est-il payant ?
- > Des services complémentaires sont-ils proposés aux usagers ? (par ex. réparation, nettoyage, vente de petit matériel, gestion des vélos volés ou abandonnés, etc.)

Des recommandations spécifiques sont apportées par le guide « Vélostations » ([17] pp. 44 et suivantes).

6. COMMUNICATION

Pour faire connaître les possibilités de stationnement pour vélos et en promouvoir l'utilisation, une communication doit être menée durant tout le processus. Les groupes-cibles sont divers (cyclistes confirmés ou potentiels, clientèle d'un magasin ou d'un centre de loisirs, personnel d'une entreprise, étudiants, habitants d'un lotissement, usagers des transports publics, etc.) : leur profil et leur sensibilité à certains arguments varient donc en conséquence. Dans la communication, on veillera à bien distinguer l'offre destinée aux vélos de celle pour les 2RM, lesquels font l'objet d'une réglementation différente (voir chap. 4.9 et 5.2).



Fig. 17 Affiche annonçant l'ouverture de la vélostation de Montbrillant



Fig. 18 Carte vélo de Genève et environs

Les moyens de communication usuels sont multiples (affiches, site Internet, carte vélo, flyers, etc.) et doivent être adaptés au public-cible. Chaque changement au niveau de l'infrastructure présente une occasion pour communiquer.



Fig. 19 Carte des parkings pour vélos (extrait), site Internet de Genève Aéroport (www.mobilite-aeroport.ch)



Fig. 20 Carte des parkings pour vélos, brochure « À vélo aux HUG »

7. ÉVALUATION

En plus de l'entretien et du service d'ordre, une évaluation régulière permet d'observer l'acceptation et le fonctionnement des installations de stationnement et d'adapter l'offre aux besoins. Les contrôles et le suivi comprennent les éléments suivants :

- > relevé de l'occupation ;
- > contrôle technique (adéquation et état de l'infrastructure) ;
- > propositions d'améliorations.

Lorsque l'occupation est faible, il convient de se demander si le dispositif est adéquat. Ainsi, lors du contrôle, on s'intéressera également aux vélos mal parqués et aux vélos stationnés en dehors des places de stationnement. Un grand nombre de vélos mal parqués, ou parqués en dehors des places alors que les supports sont vides, peut indiquer un support inadéquat ou mal situé.



Fig. 21 Le stationnement sauvage et les vélos mal parqués sont révélateurs d'une mauvaise adéquation de l'offre aux besoins

8. DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

8.1. BASES LÉGALES

- [1] Confédération suisse, **Loi sur la circulation routière** (LCR), Berne, 1958
- [2] Confédération suisse, **Ordonnance sur les règles de la circulation routière** (OCR), Berne, 1962
- [3] Confédération suisse, **Ordonnance sur la signalisation routière** (OSR), Berne, 1979
- [4] Etat de Genève, **Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière** (LaLCR, H 1 05), Genève, 1987
- [5] Etat de Genève, **Loi sur la mobilité douce** (LMD, H 1 80), Genève, 2011
- [6] Etat de Genève, **Loi sur les constructions et les installations diverses** (LCI, L 5 05), Genève, 1988
- [7] Etat de Genève, **Règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière** (RaLCR, H 1 05.01), Genève, 1989
- [8] Etat de Genève, **Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés** (RPSFP, L 5 05.10), Genève, 2008
- [9] Etat de Genève, **Règlement sur la fourrière des véhicules** (H 1 05.12), Genève, 1986

Téléchargement : www.ge.ch/transports (rubrique Bases légales)

8.2. NORMES VSS

- [10] SN 640 065, Stationnement, détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos
- [11] SN 640 066, Stationnement, conception des aménagements de stationnement pour vélos

Commande : www.vss.ch (rubrique VSS-shop)

8.3. PLANIFICATION DIRECTRICE CANTONALE

- [12] Etat de Genève, **Mobilités 2030, stratégie multimodale pour Genève**, Genève, 2013
- [13] Etat de Genève, **Plan directeur de la mobilité douce**, Genève, 2011
- [14] Etat de Genève, **Plan directeur du stationnement**, Genève, 2010
- [15] Etat de Genève, **Plan d'action du stationnement 2013-2019**, Genève, 2013

Téléchargement : www.ge.ch/transports (rubrique Publications)

8.4. AIDES DE TRAVAIL

- [16] Office fédéral des routes, **Stationnement des vélos, recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation**, Berne, 2008
- [17] Office fédéral des routes, PRO VELO Suisse, **Vélostations, recommandations pour leur planification et mise en service**, Berne, 2013
- [18] Office fédéral des routes, **Parkings à vélos publics, recommandations pour le recensement**, Berne, 2011
- [19] Mobilité Piétonne, PRO VELO Suisse, **Accessibilité des commerces à pied et à vélo**, Zurich et Berne, 2009

Téléchargement : www.mobilite-douce.ch (rubrique Documentation)

8.5. RAPPORTS D'ÉTUDES

- [20] Etat de Genève, Büro für Mobilität AG, **Stationnement vélo aux interfaces de transports publics**, Genève et Berne, 2013
- [21] Etat de Genève, Büro für Mobilität AG, **Vélostations CEVA, solutions genevoises et dimensionnement**, Genève et Berne, 2012
- [22] Observatoire Universitaire de la Mobilité, **Représentations du vélo et obstacles à son utilisation**, Genève, 2002

Documents disponibles sur demande auprès de la Direction générale des transports

8.6. SITES DE RÉFÉRENCE ET ADRESSES UTILES



Direction générale des transports	http://www.ge.ch/mobilite/
Fondation des parkings	www.ge.ch/parkings
Fourrière vélos	www.fourriere-velo-ge.ch
PRO VELO Genève	http://www.pro-velo-geneve.ch
Genèveroule	www.geneveroule.ch



OFROU – domaine mobilité douce	www.mobilite-douce.ch
Conférence Vélo Suisse	www.velokonferenz.ch/fr
Forum vélostations Suisse	www.velostation.ch

Références de fournisseurs

Des listes de fournisseurs de supports de stationnement pour vélos avec références peuvent être obtenues aux adresses suivantes :

Liste de PRO VELO Suisse (pdf)	www.velostation.ch/fr/documents/documentation
Documentation suisse du bâtiment	www.batidoc.ch

9. GLOSSAIRE ET ABRÉVIATIONS

9.1. GLOSSAIRE

Arceau (ou « épingle »)

Support en forme d'arceau contre lequel les vélos peuvent être appuyés et leurs cadres attachés, parfois aussi appelé poteaux.

Gestion du stationnement

Limitation de la durée de stationnement et / ou perception de taxes de stationnement.

Glissière

Système de support dans lequel le vélo peut être glissé et fixé ; en général avec une fixation de la roue avant et du pédalier en surélévation alternée économisant de l'espace.

Installation de stationnement pour vélos

Installation ouverte ou verrouillable, à l'intérieur ou à l'extérieur, destinée au stationnement des vélos.

Place de stationnement pour vélos

Unité étalon d'une installation de stationnement, permettant de mesurer l'offre et la demande en stationnement pour vélos.

Système de support

Dispositif pour parquer les vélos, idéalement avec un support protégeant du vol, empêchant les vélos d'être renversés et économisant de l'espace (par ex. glissière, arceaux, etc.).

Vélo épave

Vélo stationné n'étant plus en état de rouler ou présentant des signes évidents d'abandon. L'aspect ou le mauvais état d'entretien d'un vélo ne justifie toutefois pas son enlèvement.

Vélos et véhicules spéciaux

Tous les vélos dont les dimensions sont particulières, p. ex. tandems, vélos attelés, remorques, vélos d'enfants, trottinettes, etc.

Vélostation

Installation verrouillable offrant une protection contre le vol, les intempéries et un dispositif de stationnement confortable, dans des locaux surveillés par du personnel ou des caméras vidéo. L'utilisation de telles installations est en général payante.

9.2. ABRÉVIATIONS

2RM	Deux-roues motorisés
P+B	Park & Bike
P+R	Park & Ride (ou parc-relais)
TP	Transports publics
VAE	Vélo à assistance électrique

10. ANNEXES

CHECK-LIST POUR LA PLANIFICATION ET LA RÉALISATION

Préparation

- Le stationnement des vélos est ancré dans une conception d'ensemble.
- Un diagnostic a été effectué pour connaître l'offre et l'utilisation actuelles.

Besoins

- Le nombre de places pour vélos nécessaires a été déterminé sur la base de la législation, des valeurs indicatives ou d'études spécifiques.
- Le nombre de places pour remorques et vélos spéciaux a été déterminé.
- Une extension de l'installation est possible pour accueillir la demande future.
- L'usage et les usagers potentiels des places ont été identifiés (longue/courte durée, etc.)

Emplacement et accès

- L'installation est située à proximité de la destination et sur le chemin y menant.
- L'installation est accessible en roulant (plain-pied ou par une rampe douce).
- L'accès est sûr.
- Les espaces de circulation sont assez larges (pour remorques et vélos spéciaux).

Type d'installation

- Le type d'installation (couverte, fermée, etc.) a été déterminé en fonction des besoins (nombre de places, usages, etc.).

Équipement

- Le système de support choisi permet d'accrocher le cadre des vélos (sécurisation contre le vol) et empêche le renversement des vélos.
- Les places de longue durée sont couvertes (protection contre les intempéries).
- La conception de la toiture est adéquate (dimensions, esthétique, etc.).
- L'installation est bien éclairée et garantit une bonne visibilité.
- Dans le cas d'une grande installation, les équipements accessoires nécessaires ont été prévus.

Marquage et signalisation

- La signalisation des places de stationnement pour vélos est claire.
- Les conflits d'usage potentiels avec le stationnement des 2RM ont été anticipés.

Autorisations

- Le permis de construire a été demandé et obtenu.

Entretien et service d'ordre

- La responsabilité de l'entretien est réglée.
- L'installation sera nettoyée régulièrement et maintenue en état de fonctionnement.
- La responsabilité du service d'ordre est réglée (périmètre, fréquence des contrôles, etc.)

Communication

- On sait qui informe qui, quand et comment.

Financement

- Le financement de la planification, de la construction et de l'entretien est assuré.

FORMULAIRE POUR LE RECENSEMENT DES INSTALLATIONS DE STATIONNEMENT VÉLO**Données générales**Date du relevé: Nom du recenseur: **Localisation de l'installation**Commune: Rue: Hauteur (n°):

Coordonnées géographiques (CH1903+/LV95):

X: Y: Photo n°: **Destination principale concernée** Arrêt de TP Établ. scolaire Commerce Bâtiment public Logement Entreprise

Description (par ex. nom de l'arrêt TP, de l'école, ...):

Descriptif du stationnement vélo**Nombre de places utilisables par des vélos**Glissière: Étrier de roue avant: Pas de support: Arceaux/poteaux*: Support de guidon: Autre:

* Pour les arceaux/poteaux, compter 2 places par support

Si autre, préciser : **Marquage** Deux-roues Vélo Pas de marquage**Signalisation verticale** Oui NonSi oui, décrire : **Toiture** Oui NonSi oui, décrire : **Installation** Ouverte FerméeSi oui, décrire : **Type d'accès** Libre Limité**Éclairage** Public Spécifique Pas d'éclairage**Emplacement** Chaussée Trottoir Espace séparé**Surveillance** Oui Non**Équipements accessoires** Casiers fermables Bornes de recharges VAE Pompe**Prestations de service** Oui NonSi oui, lesquelles: **Remarques**

Évaluation qualitative du stationnement vélo

- Visibilité des places depuis les accès cyclables Bon Moyen Mauvais
- Accès à vélo Bon Moyen Mauvais
- Emplacement par rapport à la destination Bon Moyen Mauvais
- Qualité générale de l'infrastructure Bon Moyen Mauvais
- Sentiment de sécurité Bon Moyen Mauvais
- Exploitation et entretien Bon Moyen Mauvais

Remarques complémentaires:

Utilisation

Heure du relevé (hh:mm):

Température (°C):

Météo lors du relevé:

- Ensoleillé Couvert Pluvieux

Nombre de vélos parqués

> sur places de stationnement:

Dont

vélos mal parqués

> hors places de stationnement:

Nombre de 2RM sur places vélos

Remarques complémentaires:

Améliorations planifiées (facultatif)

- Oui Non

Prévues pour (date):

Descriptif des mesures prévues:

Remarque :

Une version électronique à jour du formulaire peut être obtenue auprès de la Direction Générale des Transports (DGT).

GUIDE POUR LE RECENSEMENT DES INSTALLATIONS DE STATIONNEMENT VÉLO

Ce guide accompagne le formulaire pour le recensement du stationnement vélo. Il définit le cadre de l'enquête et précise certains points du formulaire. Une version électronique de ce document régulièrement mise à jour peut être obtenue auprès de la Direction Générale des Transports (DGT).

Cadre du recensement

<i>Fréquence</i>	<p>À quelle fréquence effectuer le recensement ?</p> <p>Une fois par an.</p>
<i>Période</i>	<p>Quand effectuer le recensement ?</p> <p>Privilégier un jour ouvrable (mardi ou jeudi de préférence) en dehors des périodes de vacances, entre 9 et 11 heures. Saison idéale: avril à octobre.</p>
<i>Objet</i>	<p>Quelles sont les places de stationnement concernées par le recensement ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Places de stationnement publiques pour vélos ou deux-roues, distinguées par un marquage au sol, un panneau de signalisation ou un système de support pour vélos. - Le recensement ne concerne que les emplacements d'au moins 4 places de stationnement (deux supports dans le cas d'arceaux/poteaux). - Dans le cas où plusieurs types de stationnement sont au même endroit, les places aux caractéristiques identiques (ou pour la majorité) et formant un groupe cohérent et contigu peuvent être relevées sur le même formulaire. On utilisera un formulaire distinct pour les emplacements couverts et non couverts.

Données générales

<i>Type de la destination principale</i>	Indiquer le type et décrire la destination principale que les places de stationnement desservent. Dans le cas de destinations multiples, on notera la principale (par ex. celle située le plus proche).
--	---

Descriptif du stationnement vélo

<i>Nombre de places</i>	<p>Nombre de places et/ou cases pour vélos et/ou deux-roues.</p> <p>En l'absence de support, compter 1m par place pour vélo. Dans le cas de poteaux ou d'arceaux, compter deux places par support.</p>
<i>Type de support</i>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>Arceaux</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Glissière</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Support de guidon</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Étrier de roue avant</p> </div> </div> <p>Pour les autres types de support, choisir «Autre» et préciser par un texte bref.</p>
<i>Marquage</i>	<p>Deux-roues: cases pour deux-roues (vélos et 2RM).</p> <p>Vélo: cases destinées aux vélos (avec «VELO» ou pictogramme vélo).</p>
<i>Signalisation verticale</i>	Par signalisation verticale, on entend un panneau de signalisation routière indiquant les places de parking pour vélo (signal 4.17 avec plaque complémentaire 5.31).

<i>Installation</i>	Installation fermée = accessible par une porte verrouillable (ex.: boxes ou vélostation)
<i>Type d'accès</i>	Libre: non-payant, pas de limitation horaire. Limité: payant et/ou limité dans le temps.
<i>Éclairage</i>	Public: utilisation de l'éclairage public existant (pas d'éclairage spécifique). Spécifique: éclairage complémentaire pour l'installation de stationnement (en plus de l'éclairage public).
<i>Emplacement</i>	Chaussée: se trouvant sur la chaussée, séparé par du marquage. Trottoir: se trouvant sur le trottoir. Espace séparé: séparation physique de la chaussée ainsi que du trottoir.
<i>Surveillance</i>	Cocher oui si vidéosurveillance et/ou surveillance par du personnel spécifiquement pour les places de stationnement vélo.
<i>Prestations de service</i>	Dans le cas de vélostations, prestations telles que petites réparations, vente de petit matériel, etc.

Évaluation du stationnement vélo

Les aspects à évaluer sont définis ci-dessous à l'aide du standard recommandé.
Bon = standard respecté / Moyen = en partie respecté / Mauvais = non respecté.

<i>Visibilité depuis les accès cyclables</i>	Emplacement visible ou bien indiqué depuis les accès cyclables (avec possibilité d'anticiper une manœuvre d'accès).
<i>Accès à vélo</i>	Accès sûr, direct et confortable (Aide au changement de direction en milieu de chaussée, pas de bordures à franchir ou bordures abaissées, pas de conflits piétons-vélos).
<i>Emplacement par rapport à la destination</i>	Places de stationnement proches de la destination et plus proches que les places pour véhicules motorisés. Pas ou peu d'obstacles (barrières, etc.) entre les places de stationnement et la destination.
<i>Qualité générale de l'infrastructure</i>	Infrastructure en bon état (fonctionnalité et aspect), hauteur du toit adéquate (min. 2.2 m; min. 2.80 m pour stationnement à double niveau).
<i>Sentiment de sécurité</i>	Bonne visibilité depuis l'espace public environnant, éclairage suffisant et de qualité, pas de niches cachées.
<i>Exploitation et entretien</i>	Installation propre et bien entretenue, pas de vélos abandonnés ou en mauvais état.

Utilisation

<i>Nombre de vélos parkés</i>	Indiquer le nombre de vélos parkés sur et hors des places de stationnement. Les vélos mal parkés sont notamment ceux qui entravent l'utilisation des places adjacentes.
-------------------------------	---

Remise du formulaire

Le formulaire doit être remis à la Direction Générale des Transports (DGT) avec les photos de l'emplacement de stationnement, ainsi qu'un plan (échelle 1:100 à 1:1'000) les situant. Les photos doivent être référencées dans le formulaire (n° de photo) et permettre de distinguer la qualité de l'infrastructure.

DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT,
DES TRANSPORTS ET DE L'AGRICULTURE (DETA)
DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

4, chemin des Olliquettes
1213 Petit-Lancy

Adresse postale : case postale 271-1211 Genève 8

Tél. +41 (0)22 546 78 00
Fax +41 (0)22 546 78 01
www.ge.ch/transport



**MES CHOIX,
NOTRE MOBILITÉ**