

# Genève & région

Rania Kinge: l'artisanat syrien de Damas à Genève

Page 15

Un mégachantier au cœur du Grand-Saconnex

Page 14

LAURENT GUIRAUD



## Mobilité

# On a testé le Vélib' privé tout juste implanté à Genève

**Le vélo en libre-service d'une société biennoise est arrivé. Emplacements, prix et qualité des vélos: notre verdict**

Luca Di Stefano

Pour le Genevois, le vélo en libre-service est encore un concept abstrait. Pourtant, il se souvient des annonces de lancement en 2012, sous l'ère Michèle Künzler, ancienne conseillère d'Etat en charge de la Mobilité. Il a suivi les bagarres politiques, les recours en justice et les blocages actuels. En parallèle, il a entendu les annonces d'un acteur privé, Intermobility, prêt à investir les rues genevoises avec son velospot.

Désormais, ses vélos rouges sont là. Clairsemés, certes, mais bien présents. Alors, que vaut ce système de vélo en libre-service?

### 1. Avant de pédaler, payer

Tout débute par une inscription. Sur le site, on commande une carte qui arrive par la poste entre 24 et 48 heures après le clic. Prix: 80 francs d'abonnement annuel auxquels s'ajoutent 10 francs de caution (chaque ville a son plan tarifaire). Puis on roule gratuitement, mais à condition que le trajet ne dépasse pas trente minutes. Au-delà, il faut payer. D'abord 2 francs la demi-heure, avant que la taxe n'augmente progressivement. La pratique vise à pénaliser ceux qui conservent le vélo au lieu de le déposer dans une station. Sur la question des tarifs, on regrette le manque de clarté de l'information sur le site de velospot.

PUBLICITÉ



**Le Musée d'art et d'histoire (MAH) « On diminue les rentes AVS pour 4'600 rentiers, on sabre dans les subventions à la culture, mais on veut construire une extension de Musée à 140 millions par un coûteux architecte parisien! Vous trouvez cela logique? »**

**Votez NON le 28 février!**  
www.MAH-NON.ch  
Liste « Entente Responsable »



cube rouge sous lequel patientent quatre vélos alignés, accrochés à rien. Pour décrocher sa monture, il suffit d'appuyer sur un bouton du dispositif électronique qui fait office de cadenas. Placer la carte devant le lecteur suffit à l'ouvrir. Simplicité désarmante. Intermobility annonce l'arrivée d'un système plus intuitif qui permettra d'effectuer ces manœuvres à l'aide de son smartphone. Mais nuance: les propriétaires d'iPhone en seront privés puisque la marque à la pomme bloque le système qui permet les échanges entre machines.

### 4. Les vélos

Du même rouge que celui des voitures en autopartage, les vélos n'ont guère plus de quelques kilomètres au compteur. Le cadre en acier offre un sentiment de solidité. Le poids n'est pas rédhibitoire. On apprécie les phares, à l'avant et à l'arrière, qui s'enclenchent automatiquement, la corbeille en plastique, la selle facilement réglable et la sonnette qu'on actionne d'un mouvement de rotation de la main gauche. Sur la route, les huit vitesses passent

«On s'attendait à un terminal disgracieux. Rien de cela»

bien, les freins sont ajustés et la pression des pneus au bon niveau. Quant à la chaîne, elle est étreinte d'un dispositif qui l'empêche de dérailler. Bref, on a cherché les défauts, en vain.

### 5. Et les vols?

Forcément, en voyant de beaux vélos, neufs et sans attache, surgit la question du risque de disparition. «Ils sont équipés d'un système de localisation», avertit Paul-André Sarrasin. Par ailleurs, la société «a amorti 20% du parc, consciente qu'il faut vivre avec».

### 6. Verdict global

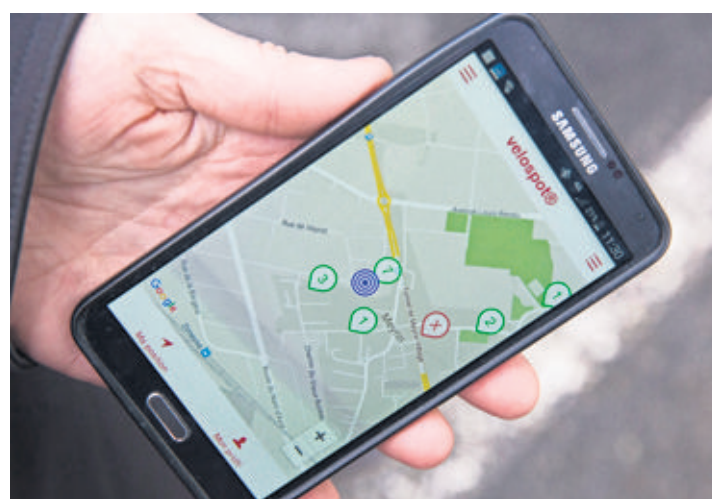
Avec des années de retard sur d'autres villes, Genève dispose d'un système franchement accessible et de vélos qui invitent à mettre les pieds sur la pédale. De quoi dire «enfin»? Pas vraiment. C'est seulement lorsqu'un véritable maillage rationnel du territoire sera effectif que le Vélib'privé pourra faire ses preuves. Quelques stations disséminées sur des espaces privés et les 200 utilisateurs actuels ne révolutionnent pas la mobilité genevoise.

## La longue paralysie du Vélib' public

Au rayon des sagas qui font la réputation de Genève, celle du vélo en libre-service figure en bonne place. En 2012, l'ancienne ministre de la Mobilité Michèle Künzler tente l'impossible avec un projet qui prévoit un investissement de plus de 11 millions. Date de lancement annoncée: printemps 2013. La mission est confiée aux TPG qui créent TPG Vélo. Au terme d'un appel d'offres, une société canadienne est retenue pour fournir le système et ses vélos. Mais très vite, elle se révèle en mauvaise posture financière. Mais surtout, la Commission des finances du Grand Conseil commence à trouver le projet cher au regard d'une technologie qui paraît dépassée. Premier blocage.

Entre-temps, Luc Barthassat est élu au Conseil d'Etat et prend les rênes de la Mobilité. Quant au projet de vélo en libre-service, il doit être repris à zéro au vu des refus à répétition au parlement. Une décision qui met en colère l'entreprise française arrivée en deuxième position suite au premier appel d'offres. Elle saisit la Chambre administrative. L'affaire est toujours pendante. Désormais, le nouveau concept de vélos en libre-service ne doit rien coûter à la collectivité. L'Etat et les communes participantes

sont donc partis à la recherche d'un opérateur qui supporterait l'ensemble des coûts en échange d'une mise à disposition des espaces. Dans le jargon de l'administration publique, on appelle cela une «mise à disposition d'espaces sur la voirie». Mais voilà, dans ce long intervalle, la société biennoise Intermobility décide d'investir à Genève, en partenariat avec le TCS. En 2015, elle installe ses premiers vélos dotés d'un système sans borne ni attache. En novembre, les premières bicyclettes sont installées à Vernier et Meyrin. Et parce que rien n'est simple, les entrepreneurs biennois répondent à l'appel du Canton de Genève en vue d'obtenir la concession. En même temps, ils actionnent la justice, estimant que la mise en concurrence n'est pas réglementaire. Résultat: la justice genevoise gèle la procédure des candidatures. Aujourd'hui, le projet public demeure englué. Fâchée par l'attitude des Biennois, la Commune de Vernier chasse le velospot de son territoire au moment où le Grand-Saconnex lui ouvre ses bras. Quant au président de TPG Vélo, il s'impatiente. En janvier, il déclarait à la Tribune de Genève: «Nous avons des solutions et nous voilà bloqués!» L.D.S.



A l'avenir, un smartphone suffira aux abonnés pour débloquer le vélo en libre-service, sauf s'il s'agit d'un iPhone. OLIVIER VOGELSANG

### 2. Les emplacements

Deuxième mission, trouver les vélos. Pour l'heure, ce n'est pas simple, sauf pour ceux qui pédalent à... Meyrin. La carte des emplacements sur le site montre bien la densité de stations sur le territoire de la commune périphérique. On trouve également trois vélos à Blandonnet, à Vernier. En ville de Genève, la présence est discrète: trois petites stations entre les Charmilles, Saint-Gervais et les Rues-Basses. Carouge en compte une, non loin du rondou. Cette distribution particulière s'explique par les partenariats conclus avec les communes. Meyrin est pionnière, le Grand-Saconnex arrive sous peu et Vernier l'a autorisé avant de se rétracter. «Nous

sommes en phase test, rappelle Paul-André Sarrasin, directeur de la société biennoise à l'origine du concept. Au 1er mai, Genève comptera 125 stations et plus de 1000 vélos», annonce-t-il. Faute d'accord avec les autorités, ces emplacements se cantonnent surtout à des espaces privés, de la devanture de l'Auberge de Carouge au parking de l'Hôpital de La Tour.

### 3. Les stations et le système de verrouillage

L'Hôpital de La Tour, c'est justement là que nous effectuons notre test. On s'attendait à un terminal disgracieux comme on en retrouve pour les caddies sur les parkings des centres commerciaux. Rien de cela: un discret

