

Date de dépôt : 30 avril 2013

## Rapport

de la Commission des finances chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat accordant une indemnité à TPG Vélo S.A. dans le cadre du contrat de prestations qui la lie à l'Etat de Genève portant sur la prestation de vélos en libre-service pour les années 2013 et 2014

Rapport de majorité de M. Pierre Weiss (page 1)

Rapport de première minorité de M. Guy Mettan (page 69)

Rapport de deuxième minorité de M. Roger Deneys (page 75)

Rapport de troisième minorité de M<sup>me</sup> Emilie Flamand (page 136)

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de M. Pierre Weiss

Mesdames et  
Messieurs les députés,

**Pourquoi (faire) dépenser moins quand on peut (faire) dépenser plus (aux communes) ?** C'est au nom et probablement à cause de ce principe de gestion assumé *coram populo et senatu et urbibus* (devant le peuple, le Grand Conseil et les communes) par la conseillère d'Etat Michèle Künzler<sup>1</sup> que

---

<sup>11</sup> Selon le verbatim de la séance du Grand Conseil du 25 janvier ([http://www.ge.ch/grandconseil/memorial/data/570404/20/570404\\_20\\_complete.asp](http://www.ge.ch/grandconseil/memorial/data/570404/20/570404_20_complete.asp)), la conseillère d'Etat chef du Département de l'intérieur (et donc des communes), de la mobilité et de l'environnement (DIME) a en effet déclaré : « Ici, vous êtes appelés à participer à un quart du fonctionnement, c'est-à-dire 700 000 F par année. **Ce n'est pas cher payé**, et ce sont les clients, ce sont les communes et TPG Vélo qui payeront le reste du fonctionnement. **Certains estiment qu'il faut aller en commission**

seule une minorité de la commission des finances s'est prononcée en faveur du soutien au projet de loi dit vélib du Conseil d'Etat qui revenait devant la commission des finances à la suite d'une décision prise en séance plénière du Grand Conseil le 24 janvier 2013 par 55 oui contre 32 non et 2 abstentions, conformément à la proposition de M. Edouard Cuendet (qui me remplaçait en tant que rapporteur de majorité (L)).

Ce dernier a eu beau jeu de rappeler les lacunes du dossier, de la procédure « cadencée » d'appel d'offres, qui excluait *de facto* tout système sans fixation lourde en coûts d'infrastructure pour les communes, à l'adjudication, par la suite révoquée par le conseil d'administration des TPG, en faveur d'une société montréalaise à la solidité financière pour le moins problématique et qui connaît des problèmes techniques avec un fournisseur informatique, un problème déjà relevé dans le rapport du PL10989-A<sup>2</sup>.

**C'est en lui préférant un principe de saine gestion globale, cantonale aussi bien que communale, des deniers publics que la commission des finances**, dans sa séance du 27 mars 2013, siégeant sous la présidence de Mme Anne Emery-Torracinta, assistée scientifiquement par M. Nicolas Huber, le procès-verbal étant tenu par Mme Marianne Cherbuliez, en

---

**étudier le système biennois, je vous signale qu'il a effectivement des avantages pour les communes mais en tout cas pas pour le Grand Conseil.**»

Rappelons que, sous réserve d'une offre détaillée (qui sera présentée dans le présent rapport), **le coût, pour 5 ans, du système biennois Velospot**, présenté aux pages 28 à 31 du rapport de majorité (voir <http://www.ge.ch/grandconseil/moteurPdf.asp?typeObj=PL&numObj=10989>)

daté du 7 janvier 2013, **serait de 12 500 000 F (1 670 F/vélo/an), tandis que le coût pour le système retenu par TPG vélos S.A. se monte au minimum à 21 900 000 F sur 5 ans (2920 F/vélo/an), en coût net** (voir p. 52-53 du rapport 10989-A), **voire à 31 650 000 F (4 220 F/vélo/an) toujours sur 5 ans** (voir p. 15 du rapport PL 10989-A, selon les déclarations de l'ingénieure de la DGM).

Cette déclaration en précède une autre faite au quotidien alternatif « Le Courrier », du 6 avril 2013, témoignant du peu d'importance à ses yeux d'une décision négative de notre Grand Conseil : « La conseillère d'Etat relève qu'**en cas de refus par le parlement cantonal, le projet ne serait pas forcément condamné pour autant : il serait possible pour les TPG de le remettre à flots**, en cherchant une source extérieure permettant de pallier la défection du canton qui ne représente qu'un quart du budget de fonctionnement du projet. Le solde étant assumé à parts égales par les TPG, les communes et les usagers ». Difficile d'être plus explicite et plus tenace, par l'évocation de cette possibilité. Et tant pis pour les finances communales et leurs contribuables. (Note du rapporteur de majorité).

<sup>2</sup> Voir pp. 26-28, note 26

(<http://www.ge.ch/grandconseil/moteurPdf.asp?typeObj=PL&numObj=10989>).

présence de M<sup>me</sup> Michèle Künzler, conseillère d'Etat, accompagnée de M. David Favre, secrétaire général adjoint et de M<sup>me</sup> Julie Barbey Horvath, ingénieure à la Direction général de la mobilité (DGM), **s'est prononcée dans sa majorité, et pour une seconde fois, contre l'entrée en matière sur le PL 10989.** Elle l'a fait après avoir procédé à 4 auditions lui permettant de mieux cerner certains problèmes posés par le PL 10989 et en connaissance du projet biennois « Velospot », et notamment de son coût.

## **I. Auditions et questions**

### **I. 1. M. François Kuonen, responsable de l'urbanisme de la ville de Bienne et responsable du projet « Velospot »<sup>3</sup> en présente les avantages pour l'agglomération genevoise et étanche certaines curiosités, mais convainc pas tous les commissaires**

Se référant tout d'abord à la p. 2 de sa présentation, M. Kuonen signale que le système de VLS (vélos en libre service) de 4<sup>ème</sup> génération se développe, surtout en Europe du nord, car ces pays « ont vu les limites des systèmes avec de grosses infrastructures ». Là où des systèmes avec ces grosses infrastructures (3<sup>ème</sup> génération) avaient été choisis, c'était grâce à des accords avec des régies publicitaires, telles JC Decaux, qui finançaient lesdites infrastructures.

Commentant les facteurs de succès (p.3), il note que les projets de vélib sont généralement soutenus sur le plan politique, mais que le frein peut être économique. Car « de plus en plus de villes veulent délier les revenus de la publicité de l'exploitation du système, afin d'avoir une meilleure transparence des coûts. En effet, des maisons comme JC Decaux et Clear Channel ne fournissent pas les coûts réels d'exploitation », à telle enseigne que les villes françaises entendent se libérer de ce système de financement. A souligner aussi que les vélos sont moins répandus dans les villes françaises qu'en Suisse ou en Allemagne. Il convient aussi de reconnaître que les vélib de 3<sup>ème</sup> génération « ont fait leur preuve au niveau de l'exploitation ». Mais ils ont également des inconvénients. En effet, ces systèmes lourds « sont coûteux et peu flexibles, leur intégration urbaine est difficile et ces systèmes sont exposés au vandalisme ». D'ailleurs, la ville qui connaît le plus de problèmes est Paris, « alors même qu'elle a un système avec des vélos attachés ».

---

<sup>3</sup> Cf. ann. 1, « Vélos en libre service (VLS) 4<sup>ème</sup> génération », 16 p.

D'autres désavantages caractérisent les vélib's de 3<sup>ème</sup> génération (p. 4) :

- ils exigent en effet des investissements élevés, avec « des travaux relativement importants sur la voie publique, lesquels ne sont jamais très économiques ». En outre, « si Genève veut passer à un système de 4<sup>ème</sup> génération d'ici quelques années, cela va lui coûter quelques millions pour évacuer des rues du matériel fixe, coût qui n'a pas été intégré dans le PL 10989 »<sup>4</sup>.
- De plus, ce système se caractérise par un impact important en terme d'occupation du sol, à savoir « 40% de plus qu'un système libre ».
- Troisième inconvénient, « il est exposé au vandalisme : les vélos restent attachés à la station mais deviennent inutilisables après le passage des vandales ; de plus l'attache est souvent abîmée ».
- « Enfin, « le système est peu flexible et exige une gestion coûteuse. En effet, il y a une concentration des vélos en certains lieux, ce qui nécessite des moyens importants pour rééquilibrer les stations ».

Passant à une présentation du VLS de 4<sup>ème</sup> génération, en clair du Velospot (p. 5), « basé sur les nouvelles technologies », il mentionne que le vélo n'a pas besoin d'être attaché et qu'un cadenas avec lecteur de cartes suffit. « Il s'agit d'un cadenas électronique qui communique avec une station ». Il serait même possible d'imaginer qu'il n'y ait « plus de station du tout et que le vélo communique directement avec le serveur, via le cadenas électronique », une solution problématique pour le client, car celui-ci ne saurait pas où se trouve le vélo. Il note la courte distance entre le vélo et le serveur de la station. Cette station tient dans un boîtier de 30 cm par côté, qui « peut se fixer sur un poteau de signalisation existant ou sous un abri, par exemple » ; il permet aux vélos de communiquer avec la centrale de gestion de l'ensemble des vélos.

Les avantages de ce système sont ensuite décrits (p. 6).

- Le premier avantage est le coût réduit et maîtrisé des investissements « car le système ne nécessite pas d'infrastructures ». Plus précisément une infrastructure minimum, à savoir un boîtier d'une trentaine de centimètres de côté, contenant l'informatique et permettant la liaison avec les VLS de la station à laquelle ils sont attribués, fixée sur un

---

<sup>4</sup> Cette réflexion sur les coûts globaux est à rapprocher de celle qui est opposée aux exploitants des centrales nucléaires, auxquels on demande d'inclure les coûts de démontage des installations consécutifs à une fin d'exploitation (Note du rapporteur de majorité).

simple mât ou poteau existant ou encore sous un auvent, voire contre une paroi d'un bâtiment.

- C'est dire si ce système a peu d'impact sur le paysage urbain. C'est là son deuxième avantage.
- Troisième avantage, le système s'accommode aussi bien de stations dédiées uniquement aux VLS du système Velospot que de stations intégrées où parquent côte à côte des vélos privés et des VLS du système Velospot, qui se partagent ainsi le domaine public. Ce qui protège les VLS Velospot du vandalisme, « puisque les VLS sont des vélos conçus pour la ville et que, si quelqu'un veut voler un vélo, il opérera probablement pour un vélo privé, de meilleure qualité et qui n'est pas sous surveillance (électronique). A titre d'exemple, il dit qu'à Bienne, en 2012, 799 vélos ont été volés, dont aucun des 250 VLS (du système Velospot) ». Cette statistique ne nécessite pas d'autre commentaire.
- La flexibilité du système est son quatrième et probablement son plus grand avantage. « Comme les stations sont virtuelles, elles n'ont pas de capacité prédéfinie ». Il ajoute une critique au projet genevois : « pour 1500 vélos, (il) ne prévoit pas assez de stations (150). Le bon rapport est de 5 vélos pour une station. **Le projet genevois devrait avoir 300 stations et non 150** ». En effet, plus les stations sont nombreuses, plus elles sont proches. plus le client est capté. « De la sorte, l'utilisateur ne garde pas son vélo lorsqu'il se rend à un rendez-vous ou à un magasin (pour y faire des courses). En effet le VLS n'a pas pour but que le client garde son vélo lorsqu'il n'en a pas besoin, car de la sorte, il n'est pas disponible pour un autre client ». Avec le système genevois, les stations, moins nombreuses, sont donc plus grandes, « ce qui est au détriment du client et de l'exploitation : si une grande station est pleine, le client doit poser son vélo à une autre station, parfois éloignée, et il faut que l'exploitant vienne immédiatement « vider » la station pleine. Avec le système virtuel, il n'y a pas ce genre de problèmes. (...) Si une station a 8 vélos, l'exploitant doit en être informé afin qu'il l'observe et décide s'il faut transférer des vélos. Bienne a fixé la limite à 10 vélos : une alarme se déclenche alors et l'exploitant doit intervenir pour déplacer les vélos. L'alarme peut être mise à partir d'un autre seuil, en fonction de la situation, de l'emplacement et de l'heure ». En conclusion, il

considère que « pour que le système fonctionne, il faut une très forte densité de stations ». Ce qui permet de satisfaire la clientèle.

Des exemples de stations, première caractéristique du système biennois, sont ensuite présentés (p. 7). Les stations dédiées sont souvent installées en collaboration avec des entreprises qui achètent l'infrastructure d'une station, dont le service est assuré par l'exploitant<sup>5</sup>. Le périmètre de communication entre la station et les VLS est modulable, de 20 à 30 mètres. On remarque aussi qu'il n'est nul besoin d'infrastructure électrique, la borne (boîtier) fonctionnant avec une batterie, rechargée tous les 6 mois. « Il est ainsi facile de déménager une station en quelques heures »<sup>6</sup>. Ce qui représente « un gros avantage pour des villes comme Zurich ou Genève. Il est en effet possible d'imaginer que, durant des manifestations importantes, ils mettent 1500 places de VLS autour de ces manifestations puis les déplacent ».

Le choix de densité biennois est aussi indiqué (p. 8). « La densité idéale est d'avoir une station par rue. Un bouton rouge sur la borne permet au client de savoir que la station est pleine et qu'il lui faut déposer son vélo ailleurs, à la prochaine station qui est à environ 100 mètres ».

Le cadenas électronique, second composant du système Velospot qui permet la liaison avec le boîtier, fait aussi l'objet d'explications (p.9). Il est précisé qu'il a été développé par l'entreprise partenaire VOH SA<sup>7</sup>, une entreprise horlogère spécialisée. La pile du cadenas a une durée d'une année. Le module comprend un lecteur de carte-RFID et une antenne radio à ondes courtes. Son fonctionnement est intuitif, par LED, et l'expérience montre qu'il est d'un fonctionnement plus rapide qu'un vélo privé doté de son propre cadenas.

C'est aussi un élément important de l'accessibilité du système car « **si 10 clients arrivent en même temps à la station, tous peuvent prendre simultanément leur vélo, ce qui n'est pas le cas avec le système classique** (de 3<sup>ème</sup> génération), où il n'y a qu'une borne, par laquelle chacun doit passer

---

<sup>5</sup> Compte tenu de la modicité du coût d'une station (13 000 F), nombre de commerçants et propriétaires de PME y verront rapidement des avantages pour la bonne marche de leurs affaires ; il s'agit là d'une autre différence induite par le système Velospot d'avec le projet genevois qui, au vu du coût des stations (76 000 F), est quasi exclusivement pris en charge par les communes ou par quelques rares grandes entreprises (Note du rapporteur de majorité).

<sup>6</sup> Ainsi pour une manifestation villageoise, une station peut être installée à proximité de la salle communale le temps des festivités (Note complémentaire du Rapporteur de majorité (L)).

<sup>7</sup> Pour une présentation de l'entreprise, voir [www.voh.ch](http://www.voh.ch).

pour mettre sa carte et son code ». Ce cadenas a été prévu pour s'adapter à d'autres vélos que ceux du système Velospot. C'est ainsi que la ville de Neuchâtel va continuer d'utiliser les VLS qu'elle avait acquis pour un système de 3<sup>ème</sup> génération, en installant les cadenas du nouveau système.

Le vélo lui-même, troisième composante du système, après le boîtier et le cadenas, est aussi présenté (p.10). M. Kuonen indique qu'il a fait l'objet d'un appel d'offres européen et a été choisi par une commission d'experts composée de représentants de cyclistes, de Pro Vélo et d'ateliers de vélos. Sa caractéristique essentielle est d'être extrêmement robuste, outre que d'être d'un bon rapport qualité/prix et conçu pour le libre-service. D'une durée de vie estimée entre 3 et 5 ans, selon l'intensité de l'entretien, il a 7 vitesses, des freins à tambour et une lumière restant allumée. Il possède aussi des surfaces publicitaires. C'est dire s'il se distingue des vélos privés et est aisément repérable par les clients<sup>8</sup>. On peut anticiper sur la discussion et indiquer que le vélo fait l'objet d'un montage suisse, un autre avantage pour l'entretien et la disponibilité des pièces détachées.

Le système d'exploitation, quatrième élément du système, est conçu de telle manière que le client peut savoir où des vélos sont disponibles, via un smartphone ou un ordinateur, et procéder à une réservation, valable pendant seulement 5 minutes, « le temps de se rendre à la station ». Mais une fois la réservation faite, le système est ainsi fait que le nombre de vélos réservés à une station y soit bloqué le temps qu'arrivent les clients.

L'accès aux données du système d'exploitation se fait par internet (p. 11). L'exploitant peut aisément modifier le paramétrage du système en fonction de l'utilisation réelle du système (selon les parcours, les distances, les stations les plus utilisées, etc.).

L'exploitation elle-même inclut des vélos électriques avec remorque pour 3 vélos pour procéder au rééquilibrage des stations (p. 12). A Bienne, 4 personnes gèrent 40 vélos<sup>9</sup>. « Au moment de transporter les vélos, elles profitent de faire leur entretien ».

Une enquête de satisfaction de la clientèle a été réalisée (p. 13). Très peu de critiques ont été enregistrées.

---

<sup>8</sup> A l'inverse, en raison de ses caractéristiques de lourdeur, de couleur et de ses inscriptions publicitaires, il est peu intéressant pour les voleurs, comme le montrent les statistiques policières biennoises rappelées *supra* (Note du rapporteur de majorité).

<sup>9</sup> En respectant les mêmes proportions, ce sont 150 emplois de solidarité qu'il serait possible de créer à Genève.

Un rappel des composantes du système est ajouté (p. 14). Des services additionnels sur mesure sont possibles, en fonction des desiderata des villes partenaires, pour la conception comme pour la mise en œuvre.

Les coûts sont ensuite précisés (p. 15)<sup>10</sup>. Une offre détaillée est faite par le responsable de Velospot pour le canton de Genève ; elle compare les coûts du produit Bixi, retenu par les TPG, tel que présenté par les représentants du DIME à la commission des finances<sup>11</sup>, soit 21 900 000 F, avec le système Velospot dans une offre à basse densité (1500 vélos à 1000 F l'unité et 150 stations) correspondant au choix des experts des TPG, ce qui porte le Velospot à un prix de 11 450 000 F, et à haute densité (2000 vélos à 1000 F l'unité et 300 stations), mieux à même de satisfaire la clientèle selon le responsable biennois de Velospot, pour un coût de 14 400 000 F.

**Sur 5 ans, la différence en faveur de Velospot est d'au moins 7 500 000 F (21 900 000 F – 14 400 000 F), voire de 10 450 000 F (21 900 000 F – 11 450 000 F) selon le choix final quant à la densité.**

**Pire. En mettant le système genevois à la densité proposée par le représentant biennois de Velospot (300 stations, 2000 vélos), la différence explose à 20 230 000 F (34 630 000 F – 14 400 000 F).**

**Sur 10 ans, la différence passe au minimum à 11 950 000 F (densité basse de 150 stations et 1500 vélos), voire au maximum à 23 560 000 F (densité haute de 300 stations et 2000 vélos) en faveur du système biennois.**

Plusieurs modèles d'affaire sont possibles (p. 16). Celui qui a été proposé aux trois villes neuchâteloises (Neuchâtel, la Chaux-de-Fonds et Le Locle) est fait de deux entités. Une association des villes suisses utilisatrices est ainsi possible, permettant d'avoir un réseau ouvert aux clients des villes en question. Cette plate-forme est en mains publiques et « fournit les conseils aux villes pour installer le système ». A côté, il y a une société où se trouve le fabricant, avec des investisseurs privés. C'est ainsi que la Ville de Bienne va transférer ses droits et contrats à l'entreprise VOH SA.

<sup>10</sup> A noter qu'ils sont plus légèrement plus contenus qu'indiqué « sous réserve » par les responsables de Velospot lors de la rédaction du rapport 10989-A. La perspective de décrocher un nouveau marché n'y est peut-être pas étrangère... (Note du rapporteur de majorité).

<sup>11</sup> Voir PL 10989-A, pp. 52-53.



A une question posée par un commissaire (L), M. Kuonen répond que les bornes sont bel et bien des bornes wifi. Quant au rayon de 20 à 30 mètres, il s'agit bien de celui qui relie la borne et les vélos. La raison pour laquelle il n'y a que peu de vélos à déplacer pour rééquilibrer les stations tient au choix fait en faveur de stations à la fois petites et nombreuses. Des détails sont aussi donnés sur le système de réservation et le fait que les clients ne vont pas en vain à une station, car ils sont avertis de la disponibilité des vélos par l'interrogation de la banque de données avec leur smartphone ; ils choisissent donc la deuxième station la plus proche. Quant au temps d'utilisation moyen, il est d'une dizaine de minutes, pour 3 à 4 kilomètres, car les clients ne gardent pas des vélos qu'ils savent trouver presque partout. Le prix de l'abonnement est de 60 F/an, sans coût supplémentaire si l'utilisation n'atteint pas 30 minutes.

Le rapporteur de majorité (L) souhaite obtenir des informations sur le système allemand de VLS. Il lui est répondu que le système de 4<sup>ème</sup> génération, dit « call a bike » a d'abord été développé en Allemagne<sup>12</sup>. Les clients devaient appeler une centrale depuis une cabine de téléphone public ; munis alors d'un code, ils pouvaient prendre un vélo en ouvrant son cadenas. Une fois utilisé, ils devaient le déposer devant une autre cabine téléphonique et rappeler la centrale pour indiquer qu'ils n'avaient plus besoin du VLS. Plusieurs grandes villes ont développé ce système, dont Hambourg.

S'agissant de la fabrication des vélos, il lui est indiqué que les pièces sont européennes et assemblées en Suisse. Le délai de livraison est de 3 à 4 mois. Le délai entre la commande du système et son installation est de quelque 6 mois, l'installation des stations étant « très rapide », puisqu'à part la borne il n'y a pas d'infrastructure<sup>13</sup>.

A la question importante des contacts entre Velospot et les TPG et l'absence voire l'exclusion du premier de l'AIMP, le responsable biennois du Velospot explique avoir eu un contact avec les TPG qui se sont dits intéressés. Toutefois, **lorsque l'appel d'offres a été rendu public, il a constaté que « ce n'était pas un service, mais un système qui était décrit, impliquant que les vélos soient attachés aux stations ». Après appel du responsable de l'appel d'offres qui a exclu la présentation d'une variante, « Velospot a ainsi renoncé à soumissionner. Il aurait fallu que l'appel porte sur un service (à la population) et non sur un système, ce qui aurait laissé une possibilité pour les VSL de 4<sup>ème</sup> génération également ».**

---

<sup>12</sup> Pour plus d'informations, voir <http://www.callabike-interaktiv.de/>.

<sup>13</sup> Et donc pas d'autorisation de construire. (Note du rapporteur de majorité).

Osant une comparaison, le rapporteur de majorité (L) demande si le VLS de 3<sup>ème</sup> génération par rapport à celui de 4<sup>ème</sup> génération, « c'est un peu comme le PC de table par rapport au lap top ». Pour le responsable, « c'est une bonne image ».

Un commissaire (UDC) demande si le prix de 14,4 millions indiqué par Velospot peut évoluer à la baisse. Il lui est répondu que la question peut se régler contractuellement.

Pour un commissaire (Ve), la première question est de savoir à quel titre M. Kuonen est présent : représentant de la Ville de Bienne ou vendeur d'un système. Il lui répond que la Ville de Bienne a investi dans ce système via le département de l'urbanisme, qu'il dirige, afin d'avoir un système satisfaisant les besoins de ses habitants et dans l'espoir de l'étendre à d'autres villes suisses. Mais la Ville ne peut avoir ce type d'activités commerciales. D'où son idée de créer une association des membres suisses de Velospot dont le secrétaire est un ancien collaborateur du service de l'urbanisme, ancien chef du projet sur le plan municipal. La Ville aidera au démarrage de cette association jusqu'à fin mai 2013 « pour donner le maximum de chance au projet ».

Admettant que le système est flexible, le commissaire (Ve), en déplacement à Bienne, n'a pas trouvé les stations visibles. M. Kuonen lui réplique qu'il s'agit d'un souhait local de discrétion. Mais un smartphone permet de les repérer aisément. Arguant d'une utilisation majeure par des touristes à Genève, ce commissaire (Ve) s'entend répondre que Barcelone, qui a un système de VLS, ne l'a pas prévu pour les touristes, car d'autres services existent à leur attention. Comme, à Genève, Genève Roule qui loue des vélos à la journée.

Ce commissaire (Ve) note encore qu'à Montréal où le système Bixi a été installé, un démontage a lieu en hiver, en raison du climat. Ce que concède M. Kuonen, qui relève le coût considérable que cette opération implique et son aspect partiel, une partie du système restant fixe sur la chaussée.

Ce commissaire (Ve) souhaite encore savoir ce qu'il en a été de l'AIMP lancé par Bienne. Le problème ne s'est pas posé, car il s'agissait d'un nouveau système, sans AIMP. Les appels d'offre n'ont eu lieu que pour les composants, comme les vélos.

Quant au contact de Velospot avec Genève, M. Kuonen précise que le souhait exprimé de participer à l'AIMP a concerné le présent projet des TPG, et non le précédent lancé par la seule Ville.

Enfin, la raison de ne pas avoir recouru contre la conception de l'AIMP – dernier point sur lequel l'interroge ce commissaire (Ve) – tient à ce que

Genève a le droit de définir comme bon lui semble le système qu'il entend adopter ; un recours est donc impossible. En l'espèce, le nombre de systèmes fixes rendait l'appel d'offres logique et nécessaire. A l'inverse, vu le fait que Velospot est seul de son espèce à offrir son système qu'il a breveté, un appel d'offres aurait été impossible s'il n'avait été ouvert qu'aux systèmes sans attaches. C'est la raison pour laquelle M. Kuonen réitère son argument que l'appel d'offres aurait dû « porter sur un service et non sur un système ».

La question de la fiabilité du Velospot, sous l'angle des vols intéresse un commissaire (R). M. Kuonen répète que sur 799 vols de vélos à Bienne en 2012, aucun n'a concerné Velospot. « Il n'est pas certain qu'ils seraient arrivés au même résultat avec des stations fixes ».

La densité du système amène ce commissaire (R) à s'interroger sur la situation genevoise où l'espace public disponible est rare. Le responsable biennois de l'urbanisme lui répond que le même phénomène touche Bienne, raison supplémentaire pour laquelle de petites stations de 5 vélos ont été prévues. Pour 40 stations, Bienne n'a supprimé que 2 places de parc pour voitures.

Un commissaire (Ve), en l'occurrence rapporteur de minorité, ne croit pas que le système biennois soit exportable à Genève, en raison de la taille de la ville et de la nature de sa population, à quoi il faut encore ajouter la dimension touristique et internationale, qui exclut le système de l'abonnement. Pour M. Kuonen, qui lui répond, une carte journalière est aussi envisageable pour les congressistes et les touristes qui serait remise par les hôtels ; il s'agit là d'une simple question d'organisation. Mais il considère que l'essentiel des utilisateurs seraient des habitants, et qu'il n'est pas raisonnable de construire un système pour une minorité d'utilisateurs.

Ce commissaire (Ve) se réfère encore au système de VLS (roses) que Genève a connu et qui s'est soldé par la fin de ces vélos jetés dans le Rhône ou le lac. M. Kuonen considère que le risque n'est plus de même nature, car alors il s'agissait d'un système non pas de location, mais de mise à disposition gratuite, sans la moindre entrave. Or « tout ce qui est gratuit<sup>14</sup> ne vaut rien et, dès lors, peut être jeté ». A la différence des vélos roses, le Velospot est contrôlé, l'identité des utilisateurs est connue, et « il y a autant de sécurité dans ce système que dans le système attaché ». « Les deux systèmes ont des avantages et des inconvénients. Toutefois, si le vélo est détruit à la borne, la borne est souvent aussi abîmée dans le cas du système classique, ce qui engendre d'importants coûts d'intervention ». Plus précisément, en admettant 10 à 15% de vélos détruits par année, ce que font

---

<sup>14</sup> Et non contrôlé (Note du rapporteur de majorité).

les offres pour les VLS de 3<sup>ème</sup> génération (Bixi) et de 4<sup>ème</sup> génération (Velospot), on est face à un problème de gestion intégrée par les offres. Sur 1000 vélos, ce sont 150 vélos qu'il ne faut pas entretenir et qui sont remplacés par des vélos neufs.

Ce commissaire (Ve) poursuit en s'interrogeant sur la conséquence de la proximité des frontières, qui fait que « des gens débarquent avec une camionnette et embarquent 10 vélos, lesquels ne seront jamais retrouvés ». Et de s'attirer une réponse aisée de M. Kuonen qui se demande quel sera le voleur qui préférera voler des vélos lourds, peu performants, plutôt que des vélos individuels légers, plus performants.

Venant ensuite au manque de place, ce même commissaire (Ve) reconnaît que le Velospot a besoin de moins de place, mais craint la gabegie venant de 1500 vélos supplémentaires en ville. Tel ne devrait pas être le cas, selon M. Kuonen, qui rappelle qu'à Bienne, la réflexion était « totalement inverse, à savoir qu'il s'agissait de régler le problème des vélos privés via les vélos publics ». L'occasion serait rêvée de mettre de l'ordre dans le stationnement des vélos en augmentant la place pour les vélos privés et en y ajoutant les vélos publics.

Ce commissaire relève que ce qui est logique à Bienne peut être illogique à Genève... Et poursuit en souhaitant savoir si la possession d'un smartphone est indispensable pour trouver l'emplacement des stations. La réponse est la même, quel que soit le système, attaché ou libre. La recherche peut se faire par internet, smartphone ou de visu. Ou encore en appelant la centrale par téléphone.

Un commissaire (S), par ailleurs rapporteur de minorité, « admet que le système, tel que conçu au départ, doit être amené à évoluer dans le temps. Cela parle en faveur d'un système qui n'aurait pas d'attache ». Mais la question des vols lui semble sous-estimée par une partie de la commission. « Il n'y a pas que les beaux vélos qui se font voler à Genève ». De plus, la grandeur des stations est une question délicate pour savoir quel est l'espace à prévoir autour de la borne. M. Kuonen lui répond qu'effectivement, l'espace dépend de la capacité de la station qui peut ne pas être illimitée. « En revanche, le système permet de mettre des petites stations là où de grandes stations ne pourraient être installées ».

Le rapporteur de majorité (L) souhaite savoir où Velospot en est dans ses contacts avec la Ville de Zurich. La réponse est qu'une station-test sera installée vers mi-avril.

Ayant confirmation que le conseil municipal de la Ville de Bienne comprend des représentants verts et socialistes, il apprend que le projet

Velospot y a été adopté à l'unanimité. M. Kuonen ajoute, non sans malice, que si un combat gauche-droite y avait existé, « **la gauche aurait certainement voulu le système le plus avantageux financièrement parlant et la droite le système le plus sûr, soit exactement l'inverse de ce qu'il perçoit ici** ».

A la question du rapporteur de majorité (L), il confirme que **Pro Vélo est favorable au Velospot qui a obtenu le prix de reconnaissance de cette association en 2012.**

M. Kuonen répète à un commissaire (DC), au demeurant rapporteur de minorité, les inconvénients du système attaché :

- le fait d'avoir des infrastructures, et donc la difficulté et le coût de déplacer les stations ;
- en outre, le coût du démontage en cas de passage à une technologie plus avancée ;
- le nombre insuffisant de stations en raison de leur coût et donc une moindre attractivité ;
- l'encombrement en cas d'accès simultané par plusieurs clients à la même borne.

Et de conclure en pariant que dans 5 ans, plus aucun système de 3<sup>ème</sup> génération ne sera installé.

Ce même commissaire (DC), méfiant face à l'importance de la différence de coût, se demande s'il n'y a pas de coûts cachés. M. Kuonen lui répond par la négative.

La présidente (S) souhaite savoir ce qui se passe pour les personnes ne détenant pas d'abonnements. Il lui est répondu que cette variante est possible, avec des codes journaliers obtenus « en envoyant un sms au numéro figurant sur le vélo et en recevant en retour un code que (le client) introduit sur le vélo ».

A la demande de la présidente (S), il précise encore que le système biennois est basé sur une communication entre le vélo et la station, alors que d'autres systèmes semblables ont une communication entre le vélo et le serveur.

Quant au pourquoi d'une seule station-test à Zurich, elle a pour fonction de montrer à des clients-test comment fonctionne le système. « Velospot propose des tests dans chaque ville qui le demande, car c'est la meilleure manière de montrer le système ».

**I. 2. M. Michel Barro, ingénieur EPFL, ETICconsulting, confirme sur le fond l'audition de M. Kuonen ; son audition est suivie d'une étrange polémique**

Auditionné sur proposition du rapporteur de majorité (L), M. Michel Barro indique d'emblée être à la tête d'un bureau d'ingénieurs actif dans le domaine de la mobilité douce et du développement durable. Il ajoute très bien connaître les systèmes de VLS « car il participe au niveau européen à des réunions qui ont lieu chaque année ».

Prenant position sur le rapport du PL 10989-A, « il partage l'avis de certains qui se sont exprimés dans ce rapport : il faut faire des dépenses justifiées vis-à-vis des concitoyens, « surtout s'il est possible d'avoir un système bien plus performant que celui qui a été retenu. Ainsi, il sera possible d'offrir un meilleur service et de mettre plus de vélos à disposition. De plus, le système pourra être adapté et évoluer plus facilement, en fonction des saisons et des événements qui peuvent avoir lieu à Genève ». Et d'ajouter que « le choix de ce système est d'autant plus évident s'il permet, par rapport à celui prévu dans le PL, une économie de 19 millions sur 5 ans ».

A la remarque d'un commissaire (Ve) qui objecte que ce montant n'a pas été vérifié, M. Barro est convaincu d'une différence de 15 à 20 millions, tout en prenant en compte le vandalisme existant à Genève. Il considère en outre le coût de location du VLS genevois excessif, de même que celui de la construction des stations dont il souligne qu'elles ne sont ni déplaçables, ni modulables. Il recommande la construction de stations mixtes, comme Velospot le fait, ce qui protège les vélos publics. Il note que les TPG auraient pu faire une offre ouverte à différents systèmes.

Répondant à un commissaire (S), il indique que la majorité des villes ont des systèmes attachés, car la 4<sup>ème</sup> génération des VLS est récente. Mais le système avec attache a donné lieu à beaucoup de vandalisme en France.

Ce même commissaire lui demande s'il est membre du PLR. Réponse de l'intéressé : il intervient aujourd'hui en tant qu'ingénieur, et pas à titre partisan. Le rapporteur de majorité (L) intervient pour dire connaître l'auditionné, et note que le commissaire (S) peine à accepter que la mobilité douce ne soit pas ou plus une chasse gardée « des verts ou des rouges ». De plus, le point de vue d'un expert passionné vaut celui d'un froid technocrate indifférent aux finances publiques.

M. Barro souligne l'utilité d'avoir des VLS légers dans des villes avec dénivelé. A cet égard, « Genève Roule a choisi des vélos très performants ». Il ajoute qu'il serait bon d'avoir des pièces de rechange aisément disponibles et un software fait en Suisse, « cela représenterait un gros avantage pour la

pérennité du système ». La simplicité d'utilisation est aussi un critère à considérer.

Un commissaire (Ve) interroge M. Barro sur ses liens avec Velospot ou avec l'Etat. Réponse négative dans les deux cas.

La présidente (S) revient sur la question du vandalisme. M. Barro réplique qu'avec des stations mixtes, les premiers vélos volés seront les vélos privés.

Une discussion étonnante se poursuit après le départ de l'auditionné.

Un commissaire (Ve) note qu'après « le numéro de salon des arts ménagers lors de la première audition, elle est consternée par la 2<sup>ème</sup> audition ». Et de poser la question de la légitimité de la présence de cet expert. La présidente (S) lui réplique que la commission avait demandé au rapporteur de majorité (L), contacté par plusieurs personnes après son premier rapport, de lui faire des suggestions. Celui-là en a fourni plusieurs.

Un commissaire (MCG) se déclare « passablement outré » par la question d'un commissaire (S) sur l'appartenance politique de l'auditionné. Il rappelle en outre à l'autre commissaire (Ve) que l'audition de M. Barro figurait à l'ordre du jour, qui n'a pas été contesté ni après son envoi, ni en séance.

D'autres considérations sont émises par un commissaire (S) qui portent sur le rôle de la commission face à un marché public. Il pourrait faire de même, s'agissant de la traversée du lac, « en proposant des entreprises bien moins chères, basées en Chine »<sup>15</sup>.

Le rapporteur de majorité (L) rappelle avoir donné le nom d'un marchand de cycles lors de la séance consacrée à proposer des auditions. Ce qui lui avait valu une remarque ironique de la part du commissaire (Ve). Il avait la possibilité de soumettre d'autres noms de marchands de cycles, spécialistes jamais pris en compte par les TPG tout au long de leur propre procédure, mais a voulu éviter « la réaction pavlovienne de tous ceux qui se méfient des petits commerçants », pour ne pas prêter le flanc à la critique de favoriser des intérêts commerciaux individuels. D'où la proposition d'un ingénieur en mobilité douce, qui a le défaut de ne pas être du bon parti aux yeux du commissaire (S). En outre, il n'a jamais vu d'autres membres de la commission des finances demander aux auditionnés leur appartenance politique. Et, n'ayant pas d'autres auditions à demander, de prier la commission de vote aujourd'hui sur ce projet de loi.

---

<sup>15</sup> Il semble que ce commissaire, aveuglé par son idéologie, n'ait pas perçu qu'en l'occurrence, la proposition moins chère est suisse, et non pas étrangère, à savoir canadienne. (Note du rapporteur de majorité).

Pour un commissaire (Ve), la commission des finances fait partiellement le travail de la commission des transports. Il considère que seuls les aspects financiers doivent être traités par la commission des finances. Il est opposé à la remise en cause de l'AIMP concernant les VLS.

Un commissaire (UDC) est d'avis pour sa part que l'appel d'offres doit être fondé sur un service et non sur un système : « il ne faut pas imposer une technique ». Il relève que les compétences du premier auditionné sont incontestables, ce qu'ont corroboré les déclarations du second auditionné. Le système biennois est plus avantageux que celui que propose le PL 10989. « Il ne comprend pas que les spécialistes du DIME n'aient pas ouvert la porte à quelque chose de nouveau, rien que pour se renseigner ». Il est même fâché de cette attitude et estime que « *la défense que les verts font de leur ministre est absolument pathétique* ».

Un commissaire (L) pense que le procès d'intention fait à la droite de la commission est « totalement déplacé ». Il suffit de penser aux nombreuses auditions imposées par la gauche sur d'autres objets. Il regrette le manque de respect envers les auditionnés, « des remarques désagréables » d'un commissaire (S) aux rires sarcastiques d'autres commissaires (Ve). Il souligne qu'un commissaire (Ve) vient de mettre un commentaire sur face book relatif à la séance de ce jour. Constatant le blocage opposé par les verts à la remise en cause de leur système, il est aussi favorable à un vote ce jour.

### **I. 3. Les TPG comptent différemment les générations de VLS que le responsable de Velospot et ne lisent pas la presse canadienne**

La présidente (S) du conseil d'administration des TPG annonce une brève présentation<sup>16</sup>. Pour les TPG, le projet de vélibs est « important et central », car il s'inscrit « dans une démarche stratégique d'élargissement et de diversification de l'offre de transport à Genève, dans une perspective de multimodalité et de complémentarité des divers modes de déplacement ». Pour faire face à l'augmentation de 40% de la mobilité prévue à l'horizon 2030, « il est indispensable qu'une partie significative des déplacements soit assurée par des modes doux, plus particulièrement par le vélo ». A cet égard, « la clé de voûte de ce système est la carte de mobilité en gestation dans le cadre du projet national de billettique sans contact ».

---

<sup>16</sup> TPG, Projet de Vélos en Libre Service, 27 mars 2013, 11 p.



Le directeur des ventes, du marketing et de la promotion s'exprime ensuite, en rappelant que les TPG ont pris la tête de ce projet depuis 2007<sup>17</sup>.

Il s'exprime tout d'abord sur les objectifs d'un vélo en libre service (p. 3), puis sur les différentes structures de VLS (p. 4). Il fait état du benchmarking concernant 7 réseaux de VLS (p. 5) et d'analyses portant sur la faisabilité du système envisagé, à savoir une étude de l'Observatoire universitaire de la mobilité (OUM) de l'UNIGE qui a permis de déterminer les critères permettant de choisir les stations, de définir le périmètre de mise en œuvre et donc les communes concernées, de proposer une cartographie des stations, de vérifier les possibilités de les implanter (p. 5). Les recommandations de l'OBIS sont aussi listées (p. 6). Suit une présentation des facteurs-clés du succès d'un VLS (p. 7). A cet égard, le maillage du réseau est souligné, d'où le choix d'avoir une station tous les 300 mètres environ<sup>18</sup>. Sa simplicité en est un autre, de même que l'ergonomie, la maniabilité et la solidité du vélo. Il faut encore y ajouter la logistique garantissant une disponibilité des vélos par rééquilibrage des stations ; à cet égard, les mesures de protection contre le vol et le vandalisme (jusqu'à 30% à Paris à une certaine époque<sup>19</sup>). La tarification se doit encore d'être attractive, mais pas trop<sup>20</sup>, car les hausses de tarifs sont rarement bienvenues, et la promotion efficace (p. 10). La spécificité du projet genevois est soulignée en conclusion : fédérer de nombreux acteurs d'une agglomération (le canton, les TPG et un ensemble de 26 communes<sup>21</sup>) finançant, chacun pour un tiers ; il faut leur ajouter le sous-traitant Genève Roule qui entretiendra, réparera et gèrera le parc de vélos ; tous sont réunis

---

<sup>17</sup> On ne peut manquer de s'étonner et de regretter, en passant, qu'il ait fallu six ans aux TPG pour développer un projet qui a débouché sur un appel d'offres se concluant par la révocation par ces mêmes TPG, au début de 2013, de la société classée en tête. (Note du rapporteur de majorité).

<sup>18</sup> Si le même critère a été souligné par le responsable de Velospot, on notera que les TPG retiennent un maillage trois fois moins fin. (Note du rapporteur de majorité).

<sup>19</sup> Il serait intéressant de connaître le taux combiné de vol et de déprédation parisien depuis que le système d'attache y a été rendu plus solide. (Note du rapporteur de majorité).

<sup>20</sup> Selon des renseignements donnés en séance de commission, l'abonnement serait de 45 F/an pour les abonnés UNIRESO et de 70 F/an pour les autres, avec une première demi-heure gratuite, puis un tarif exponentiel, « le but du VLS étant d'avoir des vélos pour tous, tout le temps, mais pour peu de temps ». La carte journalière sera à 5 F par jour. A cela s'ajoute une caution pour les utilisateurs occasionnels

<sup>21</sup> Rappelons qu'au 20 décembre 2012, seules 4 d'entre elles avaient accepté le financement de leurs stations vélib et 11 devaient encore se prononcer à ce sujet. (Voir note 7 du rapport de majorité sur le PL 10989-A, p. 6).

dans un comité de pilotage (COFIL) (p. 8). Le modèle genevois de VLS peut alors être défini, qui est fait de 7 caractéristiques (p. 9)<sup>22</sup>.

Après cette présentation qui fait l'impasse sur l'avancement du projet (p. 11)<sup>23</sup>, le tour des questions est venu.

Pour sa part, le rapporteur de majorité (L) souhaite connaître la position du conseil d'administration (CA) des TPG et son degré d'information sur la société Bixi. La présidente du CA répond que la révocation de l'adjudication a récemment été entérinée par le CA « sur la base de renseignements reçus suite à une enquête menée sur sa situation financière et la vente de ses activités à l'étranger à une société encore<sup>24</sup> inconnue à ce jour ».

La responsable du service juridique des TPG indique que Bixi a recouru contre la décision de révocation, ce qui implique « une certaine réserve ». Et ce même si « les TPG ont obtenu une décision de non restitution de l'effet suspensif. Les TPG doivent déposer des conclusions d'ici le 8 avril prochain. Ils sont en attente d'une décision sur le fond ».

A ce stade, le rapporteur de majorité (L) s'abstiendra de commentaires sur le fait que les TPG n'aient pas été attentifs plus tôt aux problèmes de Bixi. « Ils ont certainement eu de bonnes raisons de préférer faire une adjudication en faveur d'une société qui était disqualifiée ».

La présidente du CA intervient pour demander de prendre en considération des éléments de chronologie. Le responsable du projet VLS ajoute que le système Bixi a fait l'objet d'un benchmarking « avant que les

---

<sup>22</sup> A ce sujet, il est intéressant de souligner qu'à l'exception de l'exigence d'attaches fixes pour les vélos, toutes les autres caractéristiques du modèle genevois sont compatibles avec le modèle biennois, y compris l'intégration avec les TPG, en vertu du dicton anglais « when there is a will, there is a way » (quand on veut, on peut).

<sup>23</sup> Probablement parce que l'adjudication du marché fournisseur pose problème et que le budget cantonal n'est toujours pas accordé.

<sup>24</sup> En fait « toujours » inconnue à ce jour.

La nouvelle de la vente date d'avril 2012, selon Radio Canada du 12 avril 2012 qui la présentait comme devant intervenir dans « les tout prochains mois » (<http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2012/04/12/006-montreal-bixi-vente-etranger.shtml>).

Lire toutefois un article très critique de Radio Canada sur de nouveaux problèmes pour Bixi, technologiques et financiers, et le fait que la vente n'était toujours pas intervenue en septembre 2012 (<http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2012/09/21/004-bixi-nouveau-deficit.shtml>).

Ajoutons que sur une cinquantaine de villes européennes, une seule, certes importante (Londres) a choisi Bixi. (<http://www.lapresse.ca/international/europe/201301/18/01-4612867-geneve-veut-prendre-le-virage-bixi.php>).

TPG ne se lancent dans le projet ». « C'est durant l'été 2012 qu'est paru un article faisant état du litige juridique qui opposait la société SVLS à la société 8D, fournisseur initial du système informatique Bixi. (...) Il n'y avait pas lieu de s'inquiéter outre mesure, sur la base de cet article, puisqu'il ne relatait que le litige juridique. En août 2012 est paru un deuxième article faisant état de la décision du ministre des affaires municipales du Québec de vendre les affaires internationales de SVLS. Les TPG étaient alors en phase de finalisation et avant l'appel d'offres<sup>25</sup> ». Et d'ajouter : « avant la finalisation de la note, rien ne permettait aux TPG de mettre la société SVLS à l'écart<sup>26</sup>. C'est au moment de l'adjudication qu'ils ont pris connaissance de ces éléments, mais comme ils étaient chargés d'évaluer tous les soumissionnaires sur la même base et sur les mêmes critères, il ont poursuivi ce cap et adjudgé le marché ». Toutefois, compte tenu des articles parus, les TPG « ont mandaté une société spécialisée pour mener une enquête financière sur SVLS, dans le but d'avoir une base solide pour pouvoir éventuellement entamer une action en justice. (...) Les réponses faites par SVLS ne les ont pas rassurés ; dès lors, ils ont entamé une procédure de révocation »<sup>27</sup>.

Réagissant à ces déclarations, le rapporteur de majorité (L) renvoie à une dépêche du 21 juin 2011 figurant à la page 27 de son rapport de majorité<sup>28</sup>. Il souhaite avoir des informations sur « call a bike », le système adopté par Deutsche Bahn. Le directeur des ventes, du marketing et de la promotion des TPG répond que les CFF souhaiteraient implanter ce système en Suisse, mais regrette qu'il ne relie que les gares entre elles. Le système existe avec ou sans rack d'attache. « Deutsche Bahn connaît un système sans rack et il n'existe alors pas, dans la ville, un système qui permet de prendre un vélo, de la poser et d'en reprendre un autre. Dès lors, ce système est complémentaire au VLS ; il ne s'agit pas de la même philosophie de déplacements et du même type de population visée ».

Notant que la densité du système a été présentée comme un facteur-clé de réussite, tant par Velospot que par les TPG, le rapporteur de majorité (L)

---

<sup>25</sup> L'article de Radio Canada cité ci-dessus date du 12 avril 2012, soit quatre mois plus tôt ! Et il faisait déjà état de la même décision du ministre des affaires municipales.

<sup>26</sup> Rien, si ce n'est une prise de connaissance des médias canadiens au moins par l'équipe des chargés d'information des TPG.

<sup>27</sup> On se plaint à souligner la pertinence, même si elle est tardive, de la révocation de la décision d'adjudication des TPG qui est une illustration de l'expression qui remonte au XVII<sup>e</sup> siècle « A beau mentir qui vient de loin ».

<sup>28</sup>

Voir

<http://www.geneve.ch/grandconseil/moteurPdf.asp?typeObj=PL&numObj=10989>,  
note 26.

demande si, « la densité du réseau VLS aurait, dans l'idéal, dû être supérieure à ce qui est proposé dans le PL ». Le même directeur lui répond que « ces questions sont à gérer ultérieurement, l'essentiel étant de faire naître le projet ». Le minimum commercial est de 90 stations ; « l'idéal est d'avoir 150 stations en tout ».

Le rapporteur de majorité (L) signale que, dans la région de la Côte, des communes se sont retirées du système prévu par la Ville de Nyon, la dernière en date étant Founex. Dans le cas genevois, y a-t-il des indications de retrait ou de non adhésion pour des raisons de coût ? Le responsable du projet VLS répond par la négative<sup>29</sup>. Pourtant, conteste le rapporteur de majorité (L), le représentant de l'ACG avait mentionné le facteur inhibiteur du coût: « D'autres communes (...) se sont retirées pour des raisons économiques »<sup>30</sup>.

A la question du rapporteur de majorité (L) des raisons pour lesquelles les TPG n'ont pas rédigé leur appel d'offres pour permettre au porteur de la technologie la plus récente d'y prendre part, le responsable du projet VLS pense qu'« il y a une méconnaissance, de la part des commissaires, du cahier des charges. En effet, rien n'empêchait les propriétaires du système Velospot de répondre à l'appel d'offres ». Et de mentionner, pour preuve, l'offre de la société FlexBike qui proposait un système sans bornes fixes. Le rapporteur de majorité (L) note que cette affirmation contredit celle du représentant de Velospot entendu ce même jour.

La responsable juridique des TPG souligne que Velospot aurait pu recourir, ce qui n'a pas été fait.

De plus, la présidente du CA précise que le système d'attaches fixes a été voulu par les communes, « afin de garantir la sécurité et la solidité du système ».

Au-delà de la question des coûts, le rapporteur de majorité (L) considère, en forçant le trait, que le système VLS des TPG est au Velospot ce que le 19<sup>ème</sup> siècle est au 21<sup>ème</sup>. Pour le responsable du projet VLS des TPG, leur système « n'est peut-être pas parfait, mais est le plus répandu, le plus utilisé et a fait ses preuves ». En revanche, « le système Velospot était en phase de

---

<sup>29</sup> Sur la non adhésion, ce responsable des TPG est mal renseigné, car en réponse à un questionnaire envoyé par le rapporteur de majorité (L) aux édiles PLR, au moins une commune, celle de Satigny, était défavorable au projet vélib en raison de son coût. Selon le mail reçu du maire de la commune, « le montant de l'offre TPG était beaucoup trop cher ; avec la nouvelle offre (Velospot), je ne doute pas de l'intérêt du Conseil administratif et de notre Conseil municipal ».

<sup>30</sup> Voir le rapport sur le PL 10989-A, p. 19,  
<http://www.geneve.ch/grandconseil/moteurPdf.asp?typeObj=PL&numObj=10989>.

test lors de l'élaboration du cahier des charges ». Et de mettre en garde contre le recours par Velospot à la technologie RFID<sup>31</sup> : « Si le système RFID (wifi) est peut-être moins coûteux en termes de génie civil, il est bien plus risqué en termes de technologie ».

De plus, il considère que les coûts du Velospot sont sous-estimés, car la rémunération de ses collaborateurs affectés à ce projet que la Ville de Bienne a prise à sa charge n'est pas connue<sup>32</sup>.

Pour un commissaire (R), l'appel d'offres était trop compliqué et trop genevois. Et de citer la réaction de Car Postal Suisse, qui a racheté Velopass, qu'il a consulté et qui lui a fait part de cette observation. La solution Velopass aurait été sensiblement moins chère, pour ne pas mentionner la solution biennoise. Le responsable du projet répète le processus d'élaboration de l'appel d'offres et l'insistance des communes pour un système avec attaches fixes. Le commissaire (R) lui réplique que les communes ne connaissent peut-être pas bien le système biennois, libre et sans vol, ni les vols et déprédations du système avec attaches de Paris. Le responsable du projet des TPG lui répond que certaines communes étaient bien informées ; en outre la Deutsche Bahn s'oriente vers un système avec attaches. Il ajoute que l'inconnue de l'avenir viendra de la combinaison du système VLS et du système de billettique national des CFF dont le coût n'est pas connu à ce stade.

Ce commissaire (R) revient sur la question du port du casque évoquée par un commissaire (UDC) à qui il avait été répondu qu'une campagne de sensibilisation serait menée le moment venu. Il trouve dangereux de ne pas prévoir des casques en raison des accidents nombreux (600 par an à Paris) pour les utilisateurs des VLS qui ne sont pas habitués à rouler à bicyclette.

Un commissaire (S) s'interroge sur la composition du groupe de travail qui a rédigé l'appel d'offres. La réponse donnée par le responsable du projet est qu'il était constitué de représentants des acteurs du projet (DIME, ACG et Ville de Genève)<sup>33</sup>.

---

<sup>31</sup> Une technologie auquel le système VLS des TPG recourt aussi. Cf. la présentation des TPG, p. 9.

<sup>32</sup> On répliquera, sur le même niveau, qu'il en va de même notamment pour la rémunération du responsable du projet VLS des TPG et de l'ingénieure chargée de ce projet auprès de la DGM, sans évoquer d'autres appuis internes, non connus et non chiffrés, aux TPG comme à la DGM. (Note du rapporteur de majorité).

<sup>33</sup> Les TPG auraient-ils été absents de ce groupe ou est-ce un oubli du responsable du projet VLS des TPG ? (Question du rapporteur de majorité (L)).

Sur la question des attaches fixes, ce dernier ajoute que les communes n'entendaient pas revivre l'expérience des vélos roses<sup>34</sup>.

Sur la suite de l'adjudication, ce commissaire (S) demande si la place de Bixi va être prise par le deuxième concurrent le mieux placé. La responsable juridique des TPG répond qu'«ne nouvelle adjudication devra être prise à l'issue de la procédure (en cours avec Bixi). Il n'y a pas d'automatisme avec en faveur du second lauréat, lequel serait toutefois pressenti ». Cette réponse lui permet de préciser que **la révocation « repose essentiellement sur le fait que Bixi-SVLS n'a, à un moment donné, plus présenté les garanties de bien-facture et de loyauté en affaires. Cette entreprise n'a pas spontanément communiqué une information essentielle, à savoir que ses activités internationales allaient être cédées à un repreneur encore inconnu à ce jour »**. La présidente du CA ajoute que « les usages veulent que le second lauréat soit retenu »<sup>35</sup>.

Ce commissaire (S) demande encore quelles seraient les conséquences pour les TPG d'une renonciation par ce Grand Conseil au projet vélib faisant l'objet du PL 10989. La présidente du CA répond que « les TPG étudieront les conséquences et les alternatives au moment où la décision du Grand Conseil tombera. Ils ne peuvent préjuger de l'engagement des différents partenaires.

Le responsable du projet VLS indique encore qu'il faut distinguer adjudication et signature du contrat. Cette dernière ne peut intervenir « qu'après avoir obtenu le financement initial ».

Un commissaire (Ve) aimerait savoir si les règles sur les marchés publics permettent de refaire un appel d'offres ouvert à Velospot. Le responsable du projet pense peu probable que les trois acteurs qui portent le projet en modifient la structure. Il est donc « fort possible que la nouvelle mouture du cahier des charges soit similaire à la première ». Mais rien n'empêcherait Velospot d'y participer, ajoute-t-il.

Le rapporteur de majorité (L) conteste cette assertion.

De même, il relève que la consultation d'internet aurait évité aux TPG une adjudication en faveur de Bixi car « il ne pense pas que les TPG soient des spécialistes en matière de connaissance de la solidité de leurs partenaires

---

<sup>34</sup> Il est peut-être utile de répéter ici ce qui distingue fondamentalement un système VLS de l'offre des vélos roses, à savoir dans ce dernier cas, l'absence de contrôle.

<sup>35</sup> On peut imaginer que la distance sur l'analyse multi-critères d'adjudication entre le premier lauréat et le second sera prise en considération. (Note du rapporteur de majorité).

potentiels d'Outre-Atlantique. Les TPG ont pris ce risque et Bixi s'avère un partenaire qui leur a explosé dans les mains ».

De son point de vue, si le financement du PL 10989 était refusé par la commission puis par ce Grand Conseil, « cela signifierait simplement que le financement ne serait pas assuré, que des partenaires pourraient se retirer, qu'il pourrait y avoir une dissolution de l'entreprise spin-off des TPG qui s'occupe des VLS et qu'une autre société pourrait être créée pour s'occuper des VLS<sup>36</sup>.

Il poursuit en rappelant la prédiction du responsable de Velospot sur la généralisation de la 4<sup>ème</sup> génération des VLS, sans attaches fixes, dans les 5 ans, et sur le coût de remplacement que la technologie actuelle aura imposé dans le domaine des infrastructures.

Mettant en cause la prédiction du responsable biennois de Velospot, le responsable du projet VLS des TPG a une autre interprétation de la chronologie des VLS :

- 1<sup>ère</sup> génération : les vélos roses mis gratuitement à disposition des usagers. Mort rapide par vol et vandalisme par les usagers. Absence de contrôle.
- 2<sup>ème</sup> génération : le système caddy. Une somme mise dans le vélo par l'utilisateur était censée l'inciter à restituer son vélo. Echec rapide par vol et vandalisme par les usagers.
- 3<sup>ème</sup> génération : le système des VLS avec stations en dur et bornes d'accrochage. Caution et identification des utilisateurs. Mais vol et vandalisme extérieur.
- 4<sup>ème</sup> génération : système d'attache rendu plus solide, cassant le cadre du vélo pour empêcher le voleur de partir avec son « trophée ». Chute considérable des vols et du vandalisme.

De son point de vue, le système biennois est trop jeune pour faire l'objet d'une évaluation en termes de vol et de vandalisme. Le rapporteur de majorité (L) lui répond en indiquant les statistiques de vol après six mois seulement d'utilisation. Il regrette que l'expérience allemande, sans attaches fixes, n'ait pas été mieux étudiée par les TPG. Tel n'a pas été le cas, lui réplique le responsable du projet VLS, qui s'est notamment appuyé sur les rapports OBIS expliquant les raisons du passage aux systèmes fixes. Il admet toutefois que « si l'on met en opposition un système léger et un système

---

<sup>36</sup> Pour autant, évidemment, qu'il y ait une volonté politique d'aboutir pour offrir un nouveau service à la population, et non un système basé sur des attaches fixes, à l'exclusion de toute autre solution. (Note du rapporteur de majorité).

lourd, il est effectivement possible de parler d'une différence de coût ». En revanche, « s'ils ne comparent que des systèmes lourds, le projet genevois est au-dessous des coûts pratiqués aujourd'hui en Europe. Sur un contrat de 10 ans, en prenant en considération l'investissement et l'exploitation, les coûts sont entre 2000 et 3000 €/vélo/an en moyenne, alors qu'avec le système que les TPG souhaitent mettre en place à Genève, le coût est de 1750 €/vélo/an », soit environ 2100 F. Le rapporteur de majorité (L) conteste ces chiffres qui ne correspondent pas à ceux que le DIME a fournis<sup>37</sup>.

Un commissaire (L) est d'avis qu'une offre publique n'est valable que si le Grand Conseil vote le crédit nécessaire. « L'acceptation ou le refus de cette dépense ne tue pas forcément le projet, mais uniquement la partie publique du financement.(...) Si le Grand Conseil refuse de financement public, rien n'empêche les TPG de chercher et de trouver un autre mode de financement. Si le Grand Conseil estime que ce projet est trop cher, il peut également suggérer qu'un nouvel appel d'offres soit fait ».

Un commissaire (Ve) « trouve étrange que le Grand Conseil refuse de participer à ce projet, au motif qu'il n'est pas d'accord sur la manière dont les communes veulent dépenser l'argent pour les investissements ». Elle considère ce projet « remarquable » car il a réussi à fédérer de nombreux acteurs. Par ailleurs, le système biennois fait augmenter les coûts de fonctionnement et donc le coût à la charge de l'Etat<sup>38</sup>. Ce commissaire (Ve) considère que des informations sont manquantes sur le nombre de personnes nécessaires pour faire fonctionner le système biennois et en appelle à la prudence de ce Grand Conseil. Et de noter la différence de contexte social entre Bienne et Genève. Selon ce commissaire, personne ne peut prédire ce que sera le système des VLS à l'avenir. Et de poser une question sur l'incidence des débats genevois dans la procédure judiciaire en cours avec Bixi. La responsable juridique des TPG répond qu'ils ont été relevés par cette société.

Un commissaire (R) revient sur la question des tarifs, qualifiés d'élevés par les TPG. Selon le directeur des ventes, du marketing et de la promotion des TPG, il convient de diminuer les risques financiers et de prendre en compte la difficulté de relever les tarifs initiaux.

---

<sup>37</sup> Voir p. 15 & pp. 52-53 du rapport sur le PL 10989-A <http://www.geneve.ch/grandconseil/moteurPdf.asp?typeObj=PL&numObj=10989>.

<sup>38</sup> Le tableau p. 15 de l'ann. 1 démontre la fausseté de cette affirmation. (Note du rapporteur de majorité).



L'étude du système Velospot par la Ville de Zurich est soulignée par un commissaire (UDC). « La fait qu'une ville comme Zurich essaie un système de vélos sans attache est un signal important et positif ».

La présidente (S) note qu'on ne peut reprocher aux TPG de ne pas avoir connu le taux de vol de Bienne lors du dépôt du PL 10989, le système biennois étant entré en service après ledit dépôt.

Un commissaire (S) ne comprend pas si l'opposition de la droite au PL 10989 vient de son coût pour les communes ou de la technologie choisie par les TPG<sup>39</sup>. Si cette hypothèse était la bonne, il faudrait que les TPG retournent dans les communes expliquer les avantages d'un système sans attaches fixes. Cette démarche serait probablement suivie par les TPG devant une assemblée générale de l'ACG, indique son directeur des ventes, du marketing et de la promotion. En outre, celui-ci ne sait indiquer quel a été, pour les TPG, le coût de l'étude du système VLS depuis 2009, première année d'implication dans ce projet.

Le rapporteur de majorité (L) conclut sur les coûts tels qu'énoncés par le DIME et rapportés en pp. 14 et 15 de son rapport de majorité, soit 4200 F/vélo/an. Ils diffèrent d'un facteur deux des indications données par le responsable du projet VLS des TPG (2100 F/vélo/an) ! Il considère qu'un projet moins cher intéressera davantage de communes et de PME.

En outre, « si la Ville de Zurich devait adopter le système Velospot alors que Genève irait vers une adoption du système VLS, il pense que le tableau des *Genfereien* pourrait être sérieusement augmenté ».

Il regrette enfin que les TPG n'ait pas fait un travail « d'investigation concernant l'absence de solidité de la société Bixi ».

#### **I. 4. Le DIME privilégie une technologie lourde et moins susceptible de vols et de déprédations, selon lui, au détriment d'économies pour les communes**

Un commissaire (PDC) pose d'emblée la question de la compatibilité des systèmes de VLS en Suisse romande. La réponse a dû aller au-delà de ses espérances, puisque la conseillère d'Etat l'informe que le choix par les CFF d'un type de puce RFID pour leurs cartes multitransports (1/2 tarif, Mobility, accès parking, VLS, etc.) sera valable pour toute la Suisse. Les TPG sont tout à fait compatibles. Le système sera opérationnel en 2015. Un secrétaire

---

<sup>39</sup> La technologie sans attaches influence le coût, comme cela a été noté dès le départ de cette discussion. (Note du rapporteur de majorité).

général adjoint précise que Velopass, présent dans 11 villes, est compatible dans ces 11 villes. Mais seuls 100 clients ont acheté la carte multi-ville.

Passant des CFF à la Deutsche Bahn, le rapporteur de majorité (L) se demande si l'interopérabilité ne pourrait pas être étendue au réseau de la DB. La conseillère d'Etat répond que la DB est en train de faire marche arrière par rapport aux vélos libres pour adopter un système avec rack. Elle cite l'exemple de Berlin qui entend ainsi lutter contre le vol et le vandalisme. Et à Hambourg, qu'en est-il ? Elle avoue ne pas connaître le choix de la ville hanséatique, mais tient à disposition un communiqué de presse récent de la DB. Le secrétaire général adjoint complète en expliquant que « Call a bike » existe dans les grandes villes allemandes (Berlin, Stuttgart, Hambourg, Munich et Cologne). Selon un test<sup>40</sup> fait en Allemagne et en Europe sur la qualité des systèmes VLS, le vainqueur est le VLS lyonnais et les systèmes à stations fixes sont meilleurs que ceux à stations flexibles. La DB a indiqué vouloir en tenir compte pour le futur<sup>41</sup>.

Le rapporteur de majorité (L) demande à la conseillère d'Etat à quel moment le DIME a eu connaissance des problèmes financiers et technologiques de Bixi. C'était deux ou trois jours après le lancement de l'appel d'offres, assez tôt en 2012, « avant même que les commissaires n'en aient eu vent »<sup>42</sup>. Le rapporteur de majorité (L) s'étonne que ces informations n'aient pas été connues plus tôt du DIME. La conseillère d'Etat admet que les TPG, qui sont responsables des appels d'offres, « ne lisent pas la presse mondiale tous les jours ». D'autant que Londres avait jeté son dévolu sur Bixi au même moment. Pourtant, duplique-t-il, New York et Chicago ont rencontré des problèmes avec Bixi. Elle considère que les problèmes n'étaient pas avec Bixi, mais relevaient plutôt des relations parfois difficiles entre Etats-Unis et Canada.

---

<sup>40</sup> Test dont la référence n'est pas fournie (Note du rapporteur de majorité).

<sup>41</sup> Selon d'autres indications dont dispose le rapporteur de majorité (L), la DB est en contact avec Velospot.

<sup>42</sup> On peut regretter que ces problèmes n'aient pas été portés à la connaissance de la commission des finances.

En ce qui concerne le rapporteur de majorité (L), celui-ci a appris les problèmes de Bixi après que Bixi se fut vanté d'avoir été retenu comme finaliste de l'appel d'offres genevois (cf. l'art. de *La Presse* de Montréal du 17 août 2012, note 26, rapport de majorité, PL 010989-A, p. 26,

<http://www.geneve.ch/grandconseil/moteurPdf.asp?typeObj=PL&numObj=10989>.

Les noms du finaliste et des autres concurrents avaient en effet été tenus secret par les TPG, comme il se doit en pareille occurrence.

La discussion passe ensuite au coût unitaire de Bixi. Le rapporteur de majorité (L) rappelle les propos de l'ingénieure chargée de la mobilité douce au sein du DIME faisant état, pour Genève, d'un coût de 4200 F/vélo/an et demande si ce chiffre est maintenu. La conseillère d'Etat répond que l'ingénieure a considéré les durées d'amortissement légales pour les stations, soit 5 ans, et pour les vélos une durée de vie de 3 ans. L'ingénieure précise que la durée de vie retenue pour les vélos était de 5 ans. Il s'agit donc, selon la conseillère d'Etat, d'« un poste comptable, pas forcément réel ».

Le rapporteur rappelle aussi que, selon l'ingénieure, « l'Etat ne paie qu'un quart du prix global de 4200 F par an par vélo ». « Il ne s'agit même pas d'un quart », sous-enchérit la conseillère d'Etat qui souligne que l'Etat ne paie rien pour l'investissement, « ce sont les communes » (qui en assument la charge). Le total pour le fonctionnement est pourtant bien d'un million, ce qu'admet la conseillère d'Etat, car les TPG sont subventionnés à moitié de leurs besoins par l'Etat. Pour la conseillère d'Etat, la part des TPG pour les vélib proviendra des recettes publicitaires de TPG-Pub ainsi que de recettes encore non calculées.

S'agissant du type de clientèles pour les vélib, la conseillère d'Etat en voit plusieurs, et notamment les pendulaires et les touristes.

Un commissaire (R) fait une intervention où il mentionne plusieurs problèmes : la confusion faite par les communes entre les fameux vélos roses et les VLS non attachés à des racks, la complication de l'appel d'offres qui a découragé Velopass, pourtant présent dans 11 villes suisses et au CERN, l'exigence d'un système de vélos avec attaches, amenant la société biennoise à ne pas concourir. Et de suggérer un essai avec le système biennois. La conseillère d'Etat n'y est pas favorable, car le vélib attaché à des racks « est un système éprouvé et robuste, dont les stations ne péjorent (sic !) pas l'espace public (contrairement au système biennois qui implique un foisonnement de vélos) ». Elle ajoute que « ces vélos sont deux fois plus chers »<sup>43</sup>. Au vu du nombre de vols et de déprédations, un système solide est

---

<sup>43</sup> Cette affirmation, malheureusement répétée en séance plénière du Grand Conseil ([http://www.ge.ch/grandconseil/memorial/data/570404/20/570404\\_20\\_complete.asp](http://www.ge.ch/grandconseil/memorial/data/570404/20/570404_20_complete.asp)), ce qui ne la rend pas plus vraie pour autant (« Le vélo biennois coûte 2 000 F, le type de vélo qu'on a choisi coûte 1 000 F. Donc c'est assez simple, c'est un système qui coûte le double à l'Etat de Genève ! »), est une pure invention, et est donc contraire à la réalité. Le prix des VLS de Bixi comme celui des VLS de Velospot est égal et est de 1000 F l'unité.

L'explication de cette erreur vient peut-être d'une lecture un peu trop rapide de l'offre de Velospot, car la ligne précédente mentionne le chiffre de 2000, mais il s'agit alors du nombre de vélos... (Voir l'offre de Velospot, ann. 1, p. 15).

préférable ; c'est en tout cas l'opinion des communes. La Ville de Paris a vu sur ce point sa situation s'améliorer après avoir rendu son système plus robuste.

Un commissaire (R) a eu le même souci, mais a changé d'avis après avoir pris connaissance de l'expérience biennoise, et des statistiques fournies. Qui volerait au demeurant un vélo aussi « moche » ?

Le secrétaire général adjoint explique la raison du succès, sans appel d'offres, de Velopass<sup>44</sup> en Suisse romande, car lié à Car Postal. Or un appel d'offres était impératif à Genève ; si Velopass n'a pas postulé, c'est probablement en raison de son inexpérience en matière de gestion de réseau. La conseillère d'Etat ajoute que l'appel d'offres a débouché sur 5 postulations, devenues 4 en raison d'un renoncement d'une entreprise genevoise.

Le secrétaire général adjoint précise que Velopass, comme Velospot, aurait pu postuler, ce qu'a fait Publibike. Quant à l'entreprise genevoise, il s'agissait d'une PME qui ne pouvait assumer le risque du développement d'un système de VLS.

Le commissaire (R) en vient aux tarifs, présentés par les TPG comme parmi les plus chers d'Europe. Et de poser la question du soutien de la Ville à pareille politique tarifaire. La discussion a déjà eu lieu avec la Ville, au sein du COPIL, informe la conseillère d'Etat, qui ajoute que Londres va substantiellement augmenter ses propres tarifs. Quant aux tarifs prévus pour Genève, après la première demi-heure gratuite, la deuxième demi-heure coûte 1 F, la troisième 3 F, la 4<sup>ème</sup> 6 F. Le rapporteur de majorité (L) précise que le système londonien « est totalement privé ».

Le commissaire (R) passe au danger de circuler sans casque. La conseillère d'Etat le renvoie à la mise en œuvre de l'IN 144 sur la mobilité douce. Et précise qu'il est « impossible de fournir des casques. (...) Les accidents sont inévitables. (...) le système n'est pas prévu pour des débutants ».

Sur la question des vols, un commissaire (S) considère que son collègue (R) ne connaît pas le problème des vols de vélos. Car « depuis qu'il y a des arceaux, les vols ont drastiquement diminués ». Pour prendre une décision objective, il suggère de modifier le PL plutôt que de le refuser en bloc. Il considère aussi qu'il n'est « pas sérieux de comparer Genève à Bienne ». Il

---

<sup>44</sup> Ne s'agit-il pas plutôt de Publibike ? Son site<sup>44</sup> informe que Car Postal est partenaire de cette entreprise. (Question du rapporteur de majorité (L))

suggère une audition de l'ACG pour savoir le délai supplémentaire qu'entraînerait le passage à un système non attaché<sup>45</sup>.

Le rapporteur de majorité (L) est favorable à un vote à l'issue de cette séance, pour permettre au Conseil d'Etat d'être fixé le plus rapidement possible. Il désire un autre projet, prévoyant un autre système que celui, obsolète à ses yeux, prôné par le PL 10989.

Un commissaire (MCG) se déclare favorable au système Velospot qui ne connaît pas de vols et qui implique plus de vélos et de stations pour un coût moindre. Car il est « soucieux des finances des communes » et pense que « le projet doit être revu avec ces dernières ». Elles attendent la décision du Grand Conseil qui doit intervenir rapidement.

Pour un commissaire (Ve), « dire non au projet (du Conseil d'Etat), c'est dire non aux TPG et aux communes. Et d'indiquer le soutien des Verts à ce projet. Un autre commissaire (Ve) émet des doutes sur le coût du projet biennois, estimant qu'il y a des coûts cachés dans le domaine du fonctionnement.

Un commissaire (UDC) estime que « l'étude des TPG était bien faite, mais qu'il y a de nouveaux éléments ». Il estime que sur un projet de 14,4 millions, il ne peut y avoir « 20 millions cachés ». Il ne votera donc pas en faveur du PL 10989.

Du côté du PDC, un commissaire a trouvé l'audition biennoise intéressante, mais pas concluante, compte tenu du fait qu'il y a peu de recul. Ce commissaire est aussi favorable à une réflexion sur les coûts cachés.

Un commissaire (Ve) reprend la parole pour dire que la commission a la volonté de « prendre des risques, ce qui impliquerait des coûts au cas où l'expérience ne marcherait pas »<sup>46</sup>. Elle note aussi les retours en arrière en Allemagne. De son point de vue, il ne s'agit pas de choisir un système, ce choix ayant été fait par les communes et les experts, mais de donner un signal à la population qui ne soit pas négatif, tel un report de 2 à 3 ans de la réalisation du projet. De son point de vue, un autre AIMP n'est pas possible, car les circonstances n'ont pas assez changé. Elle indique le recours en cours, « car des débats politiques auraient pollué la décision »<sup>47</sup>. Et de souhaiter des

---

<sup>45</sup> On peut d'ores et déjà affirmer qu'il n'y aurait plus besoin d'autorisation de construire pour les stations. (Note du rapporteur de majorité).

<sup>46</sup> Le même commissaire (Ve) ne s'interroge pas sur le coût de l'assurance, qui est un multiple du coût de la solution biennoise. (Note du rapporteur de majorité).

<sup>47</sup> Ce commissaire (Ve) a un sens particulier de la causalité. L'évocation dans le rapport du PL 10989-A des problèmes financiers et technologiques de Bixi ne les a pas créés. Sauf à penser que la dénonciation de l'adjudication par le CA des TPG au

éléments chiffrés plus précis de la part de Bienne. Mais attention : « dire non au projet ne signifie pas dire oui au projet biennois » !

Pour le rapporteur de majorité (L), trois villes neuchâteloises ont adopté le système Velospot ; il est possible que Zurich les suive. Un autre AIMP est possible, car « celui qui a été signé faisait dépendre son entrée en vigueur d'un vote parlementaire ». Il reconnaît que ce projet de loi est discuté en année électorale, ce qui n'est pas indifférent pour le PLR<sup>48</sup>. La conseillère d'Etat relève que cette coïncidence n'est pas de son fait « puisqu'elle avait déjà commencé des discussions en 2009 ». Elle reconnaît toutefois que, au total, « les vélos coûtent le double avec le système fixe ». La seule façon de tirer les choses au clair, selon elle, est de passer par un AIMP. De son point de vue, la commission n'a pas à se prononcer sur la part des autres acteurs que le canton. Un mécène et des sponsors attendent. La commission n'a pas à choisir le système ; « c'est l'appel d'offres qui remplit cette fonction ». Or Bienne « n'a pas souhaité y répondre ». Et d'ajouter qu'avec un nouvel appel d'offres, « il n'est pas sûr que Bienne gagne, car cela ne correspond pas au système choisi par les communes ».

Un commissaire (R) précise que si son groupe n'est pas favorable au projet de loi, c'est « uniquement pour des raisons économiques » et non politiques.

Un commissaire (S) prend acte, avec satisfaction, de cette clarification. Et de demander s'« il existe une trace écrite de la sollicitation de Bienne ». L'ingénieure de la GGM lui répond qu'« il s'agissait de discussions orales, avec le chef du projet de Bienne, lors d'une journée de discussions techniques ».

En définitive, pour un commissaire (L), il ne s'agit que d'une question financière, et non pas de requalifier un AIMP.

---

début de 2013 ait été provoquée par la publication du rapport de majorité, ce qui est lui prêter beaucoup d'influence.

<sup>48</sup> Cela joue un rôle pour la plupart des partis, mais notamment pour les Verts, comme l'a aussi relevé lors des débats en commission un commissaire (UDC) : « la défense que les verts font de leur ministre est absolument pathétique ».

La déclaration du commissaire (L) en séance plénière du Grand Conseil l'illustre aussi : « (Ce) dossier (...) est devenu une véritable obsession pour les Verts, les socialistes ou le département, qui veut quelque chose à mettre à son palmarès et allumer un contre-feu aux nombreuses critiques dont il est victime ».

## II. Votes

**La présidente (S) met aux voix le principe d'un vote.**

**Par 10 voix pour (2 Ve, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG),**

**avec 5 abstentions (2 S, 1 Ve, 2 PDC),**

**le principe du vote est accepté.**

**La présidente (S) met ensuite aux voix l'entrée en matière sur le PL 10989.**

**Par 7 voix pour (2 S, 3 Ve, 2 PDC) et**

**8 voix contre (2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG),**

**l'entrée en matière est refusée.**

Un débat libre est proposé par la commission des finances.

## III. Résumé, appréciation personnelle et conclusion

Les diverses auditions ont permis de mettre en évidence les avantages et les désavantages, selon les points de vue, des VLS à la sauce TPG et du système Velospot, en plus que de mettre en évidence la « cacade » de l'adjudication par les TPG à Bixi et la volonté des communes d'avoir un système sûr.

Successivement, l'audition de M. Kuonen et la discussion qui l'a suivie ont mis en évidence que le système Velospot, sans attaches fixes, est

- moins cher en infrastructure pour les communes, notamment si des besoins de déplacer les stations s'avèrent nécessaires ;
- d'une conception plus légère et plus souple permettant rapidement et avec un minimum de frais d'adapter la taille des stations ;
- caractérisé par des stations plus discrètes ;
- correspondant à une quatrième génération de VLS ;

- plutôt développé en Europe du Nord, notamment en Allemagne par DB, même si le système « Call a bike » de la DB est différent ;
- se prêtant mieux à une intégration dans le paysage urbain grâce à sa moindre complexité ;
- moins susceptible de vandalisme, notamment grâce aux stations mixtes que les VLS excluent par nature, ce qui signifie un univers intégré de vélos ;
- autorisant un rééquilibrage plus rapide, plus facile et plus efficace ;
- plus dense, donc plus proche du client grâce à un nombre plus élevé de stations ;
- plus accessible à davantage de clients en même temps et donc plus rapide à les satisfaire ;
- basé sur une flotte de vélos assemblés en Suisse et pas à l'étranger (même si les vélos assemblés à l'étranger ne sont pas nécessairement moins solides), ce qui facilite et accélère l'entretien par la disponibilité plus rapide des pièces détachées ;
- différent du système des vélos roses qui étaient gratuits et non contrôlés ;
- certes un système jeune, sans guère de recul – à témoin à décharge les statistiques de vol de cycles de Bienne en 2012 ;
- comparable à un lap top, alors que les VLS sont plutôt des PC de table ;
- orienté sur les habitants d'abord plutôt que sur les pendulaires, les frontaliers, les congressistes et les touristes, même s'il ne les exclut pas, par le biais de cartes journalières offertes par les hôtels ;
- susceptible de désordre dans le rangement des vélos, un désordre tout relatif avec des stations de 5 vélos en moyenne, contrairement à la garantie d'ordre des VLS emprisonnés dans leurs racks.

Il a aussi relevé que

- à Bienne, la gauche a privilégié une solution peu chère, alors qu'à Genève, elle préfère un modèle étranger éprouvé à une solution suisse innovante, jeune et surtout beaucoup moins chère ;
- ProVelo Bienne soutient le Velospot, alors que ProVelo Genève soutient la solution des TPG ;



- certes Genève n'est pas Bienne, mais quid pour Genève si Zurich adopte le système de Bienne ?
- l'AIMP était conçu pour un système prédéfini avec les racks, pas en fonction d'un service ouvert sur le plan technologique qui aurait pu inclure aussi bien les racks que leur absence.

L'audition successive de M. Barro a permis à cet ingénieur spécialiste de la mobilité douce d'insister, à propos de Velospot dont il est un partisan déclaré et passionné, sur

- la meilleure qualité du service qu'offre Velospot, notamment son adaptabilité ;
- le montage en Suisse des vélos ;
- son prix inférieur grâce à la légèreté de l'infrastructure ;
- le plus grand nombre de vélos qu'il suppose ;
- sa souplesse et sa capacité d'évoluer ;
- la mixité des stations ;
- son appartenance à une 4<sup>ème</sup> génération de VLS.

L'audition des TPG et la discussion qu'elle a permise ont tourné autour de

- l'adjudication révoquée à Bixi et ses raisons découvertes tardivement (absence des garanties de bien-facture et de loyauté) qui jettent le doute sur la capacité des TPG à s'informer sur et à jauger de la fiabilité de partenaires lointains ;
- la chronologie contestée de la découverte tardive de problèmes vécus par Bixi du côté des TPG ;
- du désaccord quant à la densité idéale du nombre de stations (150 pour les TPG, 300 pour Velospot) ;
- l'attachement des communes genevoises (mais pas de toutes les communes) à un système avec... attaches, pour des raisons de sécurité suscitées par le mauvais souvenir des vélos roses, rapidement comparés aux vélos du Velospot, et ce sans connaissance des statistiques de vol à Paris qui possède un système à attaches ;

- la mention de l'évolution de DB vers un système avec attaches, sans présenter les différences historiques de conception entre « Call a bike » et Velospot ;
- la conséquence en termes de coût de choisir un système éprouvé, présenté comme plus sûr, dont la prime d'assurance équivaut toutefois quasiment au prix du système ;
- du reproche fait à Velospot de ne pas inclure le coût de son développement et de sa promotion dans ses coûts, sans prendre en considération que les TPG et le DIME ont fait la même chose ;
- la contestation d'avoir procédé à un AIMP fermé et exclusif, compliqué et « genevois », comme l'ont prétendu certaines entreprises de VLS ;
- l'absence de mise à disposition de casques pour des cyclistes peu avertis ;
- l'affirmation que les attaches étaient sans conteste plus sûres et plus solides – la vraie caractéristique de la 4<sup>ème</sup> génération, selon les TPG – sans considérer les coûts des déprédations des stations par les vandales voulant s'emparer des vélos attachés ;
- l'affirmation contestée que pour un système dit lourd, le choix genevois était en réalité moins cher que ce que prétend le DIME, mais trop peu attractif pour les PME ;
- l'affirmation que le système biennois n'offre pas de recul, sans prendre en considération des statistiques démentant les hypothèses de vols imaginées par les TPG.

La question des conséquences d'un refus par le Grand Conseil a aussi été sujette à diverses interprétations dont le fait que :

- compte tenu de l'attachement des communes aux... attaches, une ouverture par un nouvel AIMP vers un système libre comme Velospot était peu probable, alors que les partisans de Velospot souhaite un nouvel AIMP d'une teneur ouverte ;
- le Grand Conseil n'a pas à se préoccuper des coûts pour les communes, mais uniquement de la part dévolue à l'Etat, ce qui est formellement correct, mais contesté sur le fond par les partisans du système Velospot qui prennent en considération le coût global de la mise à disposition des Genevois et assimilés de 1500 à 2000 vélos, selon la densité de service imaginées par les offres, et souhaitent que

les communes soient informées du système Velospot par une présentation organisée par leur association faitière, auquel cas elles pourraient être plus nombreuses à opter en faveur de Velospot que d'un VLS de 3<sup>ème</sup> génération. ;

- d'autres partenariats sont possibles que celui du canton<sup>49</sup>.

Enfin, l'audition du DIME a

- insisté sur l'évolution de DB vers un système avec attaches, sans informer sur les raisons de ce choix, ni sur les différences de conception entre « Call a bike » et Velospot ;
- démontré que les TPG ne sont pas des spécialistes de la détection de problèmes affectant des partenaires lointains ;
- n'a pas pu prouver que les TPG aient été consultés ou non par Velospot avant le lancement de l'appel d'offres ;
- buté sur la question du coût unitaire des VLS ;
- montré que le coût surestimé d'un Velospot ne correspondait pas à l'offre reçue ;
- mis en évidence que les communes veulent un système sûr - quitte à payer une prime d'assurance d'un montant inconnu dans le monde des assurances - et optent de ce fait pour une solution présentée comme éprouvée, même si elles ne sont pas informées de la sécurité caractérisant Velospot ni des statistiques de vols à Bienne et à l'inverse à Paris ;
- montré que la question de la sécurité des utilisateurs n'a pas été prise en considération ;
- montré, comme dans l'audition précédente, une opposition de certains à un nouvel AIMP, considéré comme « impossible » ;
- mis en évidence que pour certains, Genève n'est pas Bienne, sans se préoccuper d'un choix en faveur de Velospot que pourrait faire Zurich ;
- rappelé que la commission doit limiter son champ d'intervention à la teneur stricto sensu des projets de loi qui lui sont soumis, sans donc se préoccuper de leurs effets globaux sur les finances publiques des collectivités publiques cantonales.

---

<sup>49</sup> On pourrait aussi imaginer que d'autres partenariats soient possibles entre le canton et les communes, sans les TPG, mais avec Velospot.

Au terme de ce rapport, et même si *a priori* il aurait préféré une solution purement communale ou intercommunale, le rapporteur de majorité (L) aimerait souligner son intérêt pour le développement d'un système de VLS dans le canton de Genève<sup>50</sup>.

Mais pas à n'importe quel prix et à n'importe quelles conditions. A cet égard, les biais en matière d'information au sujet de Velospot et ceux qui ont entouré la procédure se terminant piteusement par la révocation de l'adjudication à la société Bixi ne sont pas acceptables.

Les auditions ont aussi montré que la technologie innovante avait peu d'attrait pour certains commissaires. Des préjugés à la limite sinon du mépris, du moins de l'ignorance sont apparus envers la ville de Bienne, pour ne pas évoquer l'ignorance de la valeur du choix des trois villes neuchâteloises. On peut se demander ce qu'il en sera quand la Ville de Zurich se déterminera en faveur du système Velospot...

Le conservatisme technologique et l'amour pour des solutions lourdes financièrement, car impliquant des travaux d'infrastructure importants, ne sont pas compréhensibles, de son point de vue, de la part d'un parti se faisant volontiers le barde des technologies renouvelables créatrices d'emploi en Suisse.<sup>51</sup>

Certes, une discussion politique n'est jamais sans retournements audacieux. Même s'ils ne sont pas toujours compréhensibles<sup>52</sup>. On peut toutefois espérer que ce Grand Conseil se laissera guider par l'intérêt général et une ouverture envers l'avenir en refusant le PL 10989, suivant en cela le vote de la majorité de la commission des finances.

---

<sup>50</sup> Inutile d'insister sur le fait qu'il préférerait un système innovant, suisse et économique pour les finances publiques.

<sup>51</sup> Il est possible que le fait que le système de Velospot ait été indiqué au rapporteur de majorité par un parti vert concurrent, mais libéral d'inspiration, y soit pour quelque chose...

<sup>52</sup> Ainsi de la position d'un commissaire (PDC) : « Pierre Weiss m'avait convaincu lors du premier vote. Mais aujourd'hui il a été établi que la différence financière entre les deux systèmes n'est pas énorme". Il serait bon de savoir quel est le seuil de l'« énormité de la différence » pour ce commissaire. Et surtout quand le rapporteur de majorité (L) avait réussi à le convaincre. Sauf erreur de sa part, ce commissaire (PDC) était absent de la commission lors du premier vote !

## **Projet de loi (10989)**

**accordant une indemnité à TPG Vélo S.A. dans le cadre du contrat de prestations qui la lie à l'Etat de Genève portant sur la prestation de vélos en libre-service pour les années 2013 et 2014**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

### **Art. 1 Contrat de prestations**

<sup>1</sup> Le contrat de prestations conclu entre l'Etat et le bénéficiaire est ratifié.

<sup>2</sup> Il est annexé à la présente loi.

### **Art. 2 Indemnité**

<sup>1</sup> L'Etat verse à TPG Vélo S.A. : (ci-après : TPG Vélo) un montant de 1 345 000 F, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005 (ci-après : LIAF).

<sup>2</sup> Dans la mesure où l'indemnité n'est accordée qu'à titre conditionnel au sens de l'article 25 LIAF, son montant fait l'objet d'une clause unilatérale du contrat de prestations. Cette clause peut être modifiée par décision du Conseil d'Etat dans les cas visés par l'article 8, alinéa 2.

### **Art. 3 Rubrique budgétaire**

Cette indemnité figure sous le programme J01 Transports et Mobilité et la rubrique 06.03.50.00 – 363.0 0125 du budget annuel voté par le Grand Conseil.

### **Art. 4 Durée**

Le versement de cette indemnité prend fin à l'échéance de l'exercice comptable 2014. L'article 8 est réservé.

### **Art. 5 But**

Cette indemnité doit permettre la mise en œuvre de la prestation de mise à disposition du public d'un réseau performant de vélos en libre-service sur le territoire du Canton de Genève.

**Art. 6 Prestations**

L'énumération, la description et les conditions de modifications éventuelles des prestations figurent dans le contrat de droit public.

**Art. 7 Contrôle interne**

<sup>1</sup> Le bénéficiaire de l'indemnité doit respecter les principes relatifs au contrôle interne prévus par la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques publiques, du 19 janvier 1995.

<sup>2</sup> L'entité dont les comptes sont consolidés avec ceux de l'Etat doit mettre en œuvre un système de contrôle interne conforme aux normes et principes édictés dans le manuel du contrôle interne de l'Etat.

**Art. 8 Relation avec le vote du budget**

<sup>1</sup> L'indemnité n'est accordée qu'à la condition et dans la mesure de l'autorisation de dépense octroyée par le Grand Conseil au Conseil d'Etat dans le cadre du vote du budget annuel.

<sup>2</sup> Si l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou qu'elle ne l'est que partiellement, le Conseil d'Etat doit adapter en conséquence le montant de l'indemnité accordée, conformément à l'article 2, alinéa 2.

**Art. 9 Contrôle périodique**

Un contrôle périodique de l'accomplissement des tâches par le bénéficiaire de l'indemnité est effectué, conformément à l'article 22 LIAF, par le département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement.

**Art. 10 Lois applicables**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993, ainsi qu'aux dispositions de la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques publiques, du 19 janvier 1995.

## CONTRAT DE PRESTATIONS

TPG Vélo  
S.A.**Contrat de prestations  
2013-2014**

- **La République et canton de Genève (ci-après : l'Etat de Genève)**

représentée par

Madame Michèle Künzler,

Conseillère d'Etat chargée du département de l'intérieur et de la mobilité (ci-après : le département),

d'une part

et

- **TPG Vélo S.A. (ci-après : TPG Vélo)**

représentée par

Monsieur Patrice Plojoux

Président du conseil d'administration

et

Monsieur Roland Bonzon

Administrateur

d'autre part

1 MK  
R

**TITRE I - Préambule***Introduction*

1. Conformément à la loi sur les indemnités et les aides financières du 15 décembre 2005 (LIAF), le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève, par voie du département de l'intérieur et de la mobilité, entend mettre en place des processus de collaboration dynamiques, dont les contrats de prestations sont les garants. Le présent contrat de prestations est établi conformément aux articles 11 et 21 de la LIAF.

*But des contrats*

2. Les contrats de prestations ont pour but de :

- déterminer les objectifs visés par l'indemnité;
- préciser le montant et l'affectation de l'indemnité consentie par l'Etat de Genève ainsi que le nombre et l'échéance des versements;
- définir les prestations offertes par TPG Vélo ainsi que les conditions de modification éventuelles de celles-ci;
- fixer les obligations contractuelles et les indicateurs de performance relatifs aux prestations.

*Principe de proportionnalité*

3. Les parties tiennent compte du principe de proportionnalité dans l'élaboration du contrat en appréciant notamment :

- le niveau de financement de l'Etat de Genève par rapport aux différentes sources de financement de TPG Vélo;
- l'importance de l'indemnité octroyée par l'Etat de Genève ;
- les relations avec les autres instances publiques.

*Principe de bonne foi*

4. Les parties s'engagent à appliquer et à respecter le présent contrat et les accords qui en découlent avec rigueur et selon le principe de la bonne foi.



## TITRE II - Dispositions générales

### Article 1

*Bases légales et conventionnelles*

Les bases légales et conventionnelles relatives au présent contrat de prestations sont :

- la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01), et son ordonnance d'exécution, du 13 novembre 1962 (OCR - RS 741.11);
- l'ordonnance sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR - RS 741.21);
- la loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée, du 2 septembre 1999 (LTVA - RS 641.20) ;
- la Constitution de la République et Canton de Genève, du 24 mai 1847 (Cst -GE - rsGE A 2 00);
- la loi sur les transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (LTPG - rsGE H 1 55);
- la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (LRéseau - rsGE H 1 50);
- la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable, du 23 mars 2001 (Agenda 21 - rsGE A 2 60);
- la loi instituant deux fonds pour le développement des énergies renouvelables et les économies d'énergie, du 20 novembre 1998 (LFDER - rsGE L 2 40);
- le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des transports publics genevois, du 14 décembre 1987 (CCTPG - rsGE H 1.55.04);
- le plan directeur 2011-2014 du réseau des transports collectifs adopté le 23 juin 2010 par le Conseil d'Etat;
- le plan directeur de la mobilité douce adopté le 31 mars 2011 par le Conseil d'Etat;
- la déclaration environnementale du Conseil d'Etat (FAO du 18 janvier 2002);
- la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005 (LIAF - rsGE D 1 11) et son règlement d'application, du 31 mai 2006 (RIAF - rsGE D 1 11.01);
- la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques publiques, du 19 janvier 1995 (LSGAF - rsGE D 1 10).

### Article 2

*Cadre du contrat*

Le présent contrat s'inscrit dans le cadre de la prestation de mise à disposition de la population de transports publics consistant en un réseau de vélos en libre service sur le territoire cantonal genevois offrant une véritable alternative au transport privé, et assurant à l'entreprise bénéficiaire une autonomie de gestion.

Dans ce but, TPG Vélo vise en particulier à développer

son offre en fonction des besoins des usagers, à maintenir des tarifs accessibles au plus large public et à améliorer le transfert modal dans le Canton de Genève, cela dans le respect et la sauvegarde de l'environnement.

### Article 3

#### *Bénéficiaire*

TPG Vélo, en tant que société anonyme, a pour but statutaire, l'exploitation, la gestion et la maintenance d'un système de vélos en libre-service, ainsi que la vente de divers produits et services liés au but.

Elle peut effectuer, soit pour son compte, soit pour le compte de tiers, toutes opérations commerciales, administratives, industrielles et financières se rattachant directement ou indirectement, en tout ou partie, à son but ou de nature à en faciliter la réalisation.

Elle peut sous-traiter l'exploitation et la maintenance (cf. annexe 1).

## Titre III - Engagement des parties

### Article 4

#### *Prestations attendues du bénéficiaire*

1. En vertu du présent contrat, TPG Vélo doit fournir la prestation de mise à disposition du public d'un réseau performant de vélos en libre service, sur le territoire cantonal genevois et assurer son exploitation, en recourant à de la sous-traitance, celle-ci étant décrite à l'article 5.

L'offre en matière de vélos en libre service (ci-après : l'offre) est décrite dans les différents accords conclus avec les communes genevoises liée par le projet, au sens de l'article 8 du présent contrat.

L'Etat peut commander des prestations particulières à l'occasion de grands événements (mise à disposition de stations mobiles), lorsque l'organisateur ne prend pas les mesures nécessaires. L'Etat paie lesdites prestations sur présentation des factures de TPG Vélo. Ces prestations particulières ne font pas partie de l'offre décrite dans les différents accords conclus avec les communes genevoises liées par le projet.

#### *Objectifs, indicateurs, tableau de bord*

2. Afin de mesurer si la prestation définie ci-dessus est conforme aux attentes du département, des objectifs et des indicateurs de performance ont été préalablement définis et figurent dans le tableau de bord annexé au

4 MK  
D. P.

présent contrat (cf. annexe 2).

Les objectifs définis et intégrés au tableau de bord sont de nature quantitative et qualitative.

TPG Vélo poursuit également les objectifs fixés dans le plan directeur de la mobilité douce.

Lorsqu'il ressort des indicateurs que TPG Vélo ne respecte pas les objectifs fixés dans le tableau de bord annexé au présent contrat, le département lui en fait sans tarder l'observation, soit à l'occasion d'une séance de coordination, soit par écrit.

TPG Vélo devra alors immédiatement prendre toutes les mesures nécessaires pour se conformer au présent contrat.

*Cas fortuits et de force majeure*

3. TPG Vélo n'est pas tenue d'atteindre les valeurs cibles prévues dans l'offre lors de la survenance de cas fortuits ou de force majeure (ex. pandémie). Il en va de même en cas de grève. TPG Vélo doit néanmoins prendre toutes les mesures utiles afin d'assurer une exploitation conforme au présent contrat.

#### Article 5

*Sous-traitance*

L'exploitation du réseau de vélos en libre service est assurée par TPG Vélo, qui recourt à de la sous-traitance.

Une fois le contrat de sous-traitance conclu avec l'adjudicataire, TPG Vélo devra le remettre au département.

TPG Vélo répond de la bonne et fidèle exécution du contrat par le sous-traitant.

TPG Vélo n'est pas liée par les ratios de sous-traitance prévus à l'article 1<sup>er</sup> alinéa 5 in fine LTPG.

#### Article 6

*Coûts et tarifs*

TPG Vélo s'engage à une maîtrise des coûts, ainsi qu'à une utilisation judicieuse des ressources tendant à une productivité optimale permettant de garantir des prestations de qualité au meilleur prix.

Les tarifs de l'offre appliqués par TPG Vélo sont fixés à l'annexe 3.

5 JK  
Q dt

**Article 7***Engagements financiers de l'Etat*

L'Etat de Genève, par l'intermédiaire du département, s'engage à verser à TPG Vélo une indemnité, sous réserve de l'accord du Grand Conseil dans le cadre de l'approbation annuelle du budget. Cette indemnité recouvre tous les éléments de charge en lien avec l'exécution de la prestation d'offre de transport prévue par le présent contrat.

L'indemnité n'est accordée qu'à titre conditionnel (art. 25 LIAF). Les montants inscrits peuvent être modifiés par décision du Conseil d'Etat si, dans le cadre du vote du budget annuel, l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou ne l'est que partiellement.

Les montants engagés sur deux années sont les suivants :

Année 2013	:	697'000 F
Année 2014	:	648'000 F

Le versement des montants ci-dessus n'intervient que lorsque la loi de ratification est exécutoire.

L'indexation décidée par le Conseil d'Etat donne également lieu à une augmentation de l'indemnité. Ce complément est calculé sur la masse salariale de l'entité et est couvert entièrement par l'Etat, celui-là étant déterminé sur la base des derniers états financiers approuvés ou, en cas de changement important, sur la base du dernier budget élaboré.

**Article 8***Suivi des recommandations de l'ICF*

TPG Vélo s'engage à respecter les recommandations figurant dans les rapports de l'inspection cantonale des finances et à mettre en œuvre dans le délai indiqué par le département de tutelle les mesures correctrices qui ne sont pas contestées ou qui ont fait l'objet d'une décision au sens de l'article 22 LSGAF.

**Article 9***Engagements des communes*

TPG Vélo fixe, par accords séparés avec les communes liées par le projet de vélos en libre service, l'offre, ainsi que les contributions (investissement et fonctionnement) qu'elles sont tenues de verser. (cf. annexes 4 et 5).

**Article 10***Concession*

Le présent contrat vaut octroi par le Conseil d'Etat d'une concession d'utilisation du domaine public en faveur de TPG Vélo.

Cette concession est octroyée pour la durée du présent contrat et prendra fin aux mêmes conditions que celui-ci.

Elle a pour objet de permettre à TPG Vélo d'accomplir les prestations confiées selon le présent contrat.

En vertu des articles 7 LTPG et 3 litt. d CCTPG, la présente concession est octroyée à titre gratuit.

Pour le surplus, les modalités de cette concession, (les emplacements concédés, les conditions d'entretien, les modalités de restitution, les consommations, etc.) seront fixées dans les accords conclus avec les communes au sens de l'article 9 du présent contrat.

TPG Vélo est tenue de faire respecter les conditions de cette concession au sous-traitant qu'elle désignera pour l'exploitation du système de vélos en libre service.

**Article 11***Plan financier  
pluriannuel*

Un plan financier pluriannuel pour l'ensemble des activités/prestations de TPG Vélo figure à l'**annexe 6** du présent contrat. Ce document fait ressortir l'intégralité des sources de financement, qu'elles soient publiques ou privées, ainsi qu'un budget des investissements et un budget de fonctionnement.


Ce plan doit notamment permettre la détermination de l'indemnité versée par l'Etat à TPG Vélo et ses différentes tranches annuelles pour l'offre de vélos en libre service développée.

**Article 12***Rythme de versement  
de l'indemnité*

Un douzième de la tranche annuelle est versée mensuellement, au plus tard le 10 de chaque mois.

En cas de refus du budget annuel par le Grand Conseil, les échéances de paiement sont respectées en conformité avec la loi autorisant le Conseil d'Etat à pourvoir aux charges du budget de fonctionnement ainsi qu'aux dépenses du budget d'investissement jusqu'à promulgation du budget administratif de l'Etat de Genève (loi dite des "douzièmes provisoires").

7 MK

D. 

**Article 13**

*Infrastructures  
mobilières et  
immobilières*

TPG Vélo est propriétaire des vélos et des stations de vélos (bornes et bornes d'accrochage) en vertu de l'article 6 alinéa 2 CCTPG.

TPG Vélo assure l'entretien courant des stations de vélos (bornes et bornes d'accrochage) et des vélos (nettoyage, maintien en état de fonctionnement et remplacement au besoin). L'entretien courant pourra être confié à un sous-traitant. Elle s'engage à contracter une assurance chose ainsi qu'une assurance responsabilité civile couvrant l'ensemble des stations vélos et des vélos.

TPG Vélo assume seule l'acquisition et les charges des nouveaux immeubles et équipements nécessaires à son exploitation, sauf si ceux-ci devaient être acquis à la suite d'une augmentation de l'offre de TPG Vélo sollicitée par l'Etat, non comprise dans le présent contrat, et ayant pour conséquence l'engagement de nouvelles charges d'immeubles et d'équipement. Dans ce cas, l'article 25 ch.3 du présent contrat est applicable.

**Article 14**

*Plan directeur de la  
mobilité douce*

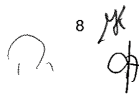
L'Etat de Genève s'engage à associer TPG Vélo à la mise en œuvre du plan directeur de la mobilité douce, et à prendre toutes les dispositions nécessaires permettant à TPG Vélo de réaliser ses objectifs.

L'Etat de Genève associe pleinement les communes à son action, en s'assurant qu'elles procèdent aux aménagements nécessaires et au contrôle des conditions de circulation sur leur territoire.

**Article 15**

*Offre complémentaire*

L'offre fournie par TPG Vélo, en complément de l'offre au sens du présent contrat, fait l'objet de contrats séparés conclus entre TPG Vélo et les intéressés (collectivités publiques françaises ou autres, établissements publics, associations, entreprises, etc.). L'Etat de Genève ne procède à aucune indemnisation envers TPG Vélo pour cette prestation d'offre complémentaire.

8 

**Article 16***Conditions de travail*

TPG Vélo est tenue d'observer les lois, règlements et les éventuelles conventions collectives applicables en matière notamment de salaire, d'horaire de travail, d'assurance et de prestations sociales.

TPG Vélo tient à disposition du département son organigramme, le cahier des charges du personnel ainsi qu'une description de ses conditions salariales et de travail, conformément à l'article 12 de la LIAF.

TPG Vélo doit veiller au bon respect des obligations citées dans les précédents paragraphes du présent article par le sous-traitant. Le contrat de sous-traitance y fait référence.

**Article 17***Développement durable*

TPG Vélo s'engage à ce que les objectifs qu'elle poursuit et les actions qu'elle entreprend s'inscrivent dans une perspective de développement durable, conformément à la loi sur l'Agenda 21, du 23 mars 2001.

La conception du contrat, son interprétation et son application s'entendent dans le respect des principes de développement durable.

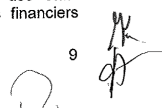
Dans cette optique, TPG Vélo doit privilégier l'engagement de personnel en formation, apprentissage ou en réinsertion sociale.

**Article 18***Système de contrôle interne*

TPG Vélo doit maintenir un système de contrôle interne conforme aux normes et principes édictés dans le manuel du contrôle interne de l'Etat de Genève.

**Article 19***Reddition des comptes et rapports*

TPG Vélo, en fin d'exercice comptable mais au plus tard le 21 mars de l'année suivant la date de clôture du dernier exercice, fournit au département ses états financiers établis et révisés conformément aux normes internationales pour le secteur public (IPSAS) en application du règlement sur l'établissement des états financiers, du 15 décembre 2010. Les états financiers



comprennent un bilan, un compte d'exploitation, un tableau de financement, un tableau de variation des fonds propres ainsi que des annexes explicatives. A des fins de comparaison, les comptes de l'année n seront présentés pour chaque rubrique, en regard du plan financier n.

Au 31 mars de l'année suivant la date de clôture du dernier exercice, TPG Vélo rend un pré-rapport de réalisation de l'offre reprenant les objectifs et les indicateurs de performance figurant dans le tableau de bord, le rapport définitif étant attendu pour le 10 avril au plus tard.

Au 31 juillet de l'année précédent le prochain exercice comptable, TPG Vélo devra remettre au département un pré-budget, le budget étant attendu pour le 30 septembre.

## Article 20

### *Traitement des bénéfices et des pertes*

Au terme de l'exercice comptable, pour autant que les prestations financées aient été fournies conformément au contrat, le résultat annuel établi conformément à l'article 19 est réparti entre l'Etat de Genève, TPG Vélo et les communes liées par le projet de vélos en libre service selon la clé figurant à l'alinéa 4 du présent article.

Deux créances reflétant les parts restituables à l'Etat de Genève et aux communes liées par le projet de vélos en libre service sont constituées dans les fonds étrangers de TPG Vélo. Elles s'intitulent respectivement « Subventions Etat de Genève non dépensées à restituer à l'échéance du contrat » et « Subventions communales non dépensées à restituer à l'échéance du contrat ». La part conservée par TPG Vélo est comptabilisée dans un compte de réserve spécifique intitulé « Part de subvention non dépensée » figurant dans ses fonds propres.

Pendant la durée du contrat, les éventuelles pertes annuelles sont également réparties selon la clé figurant à l'alinéa 4 du présent article et sont déduites de la créance jusqu'à concurrence du solde disponible et du compte de réserve spécifique.

TPG Vélo conserve un tiers de son résultat annuel. Les deux tiers restant étant répartis de manière égale entre l'Etat de Genève et les communes liées par le projet de vélos en libre service.

A l'échéance du contrat, TPG Vélo conserve définitivement l'éventuel solde du compte de réserve spécifique, tandis que l'éventuel solde de la créance est restitué pour moitié à l'Etat de Genève et aux communes liées par le projet de



vélos en libre service.

A l'échéance du contrat, TPG Vélo assume ses éventuelles pertes reportées.

#### Article 21

*Bénéficiaire direct* Conformément à l'art. 14 al. 3 de la LIAF, TPG Vélo s'engage à être la bénéficiaire directe de l'indemnité.

#### Article 22

*Communication* Toute publication, campagne d'information visée ci-dessous, propre à TPG Vélo auprès du public ou des médias en relation avec la prestation définie à l'article 4, doit faire mention de la République et canton de Genève en tant que subventionneur.

Les supports visés sont les suivants :

- **Rapport annuel de gestion** : Mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2<sup>ème</sup> de couverture.
- **Faits marquants et chiffres clés** : Mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2<sup>ème</sup> de couverture.
- **Documents relatifs au développement du réseau et aux inaugurations** : Mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2<sup>ème</sup> de couverture.

Le présent article définit les conditions particulières applicables à TPG Vélo, l'**annexe 7** fixant les conditions générales d'utilisation du logo.

Le logo se situera en 2<sup>ème</sup> ou 3<sup>ème</sup> de couverture.

Le département aura été informé au préalable des actions envisagées.

### Titre IV - Suivi et évaluation du contrat

#### Article 23

*Objectifs, indicateurs, tableau de bord*

1. La prestation définie à l'article 4 du présent contrat est évaluée par le biais d'objectifs et d'indicateurs de

11

*MK*  
*gt*

performance.

Ces indicateurs de performance mesurent le nombre de prestations rendues, leur qualité (satisfaction des destinataires), leur efficacité (impact sur le public-cible) ou leur efficience (amélioration de la productivité).

Dans le respect du principe de proportionnalité, les indicateurs définis sont utiles, facilement mesurables et établis en lien avec la pratique de terrain.

Le tableau de bord, établissant la synthèse des objectifs et indicateurs, figure en **annexe 2** du présent contrat. Il est réactualisé chaque année d'entente entre les parties.

*Rapport d'exécution  
trimestriel et  
renseignements*

2. TPG Vélo fournit au département un rapport d'exécution trimestriel de ses activités en matière de vélos en libre service dont le rapport du 4<sup>ème</sup> trimestre doit présenter la synthèse annuelle de l'activité (cf. **annexe 8**).

TPG Vélo s'engage à communiquer sur requête du département, dans un délai de 48 heures, des informations relevant du contrôle de la bonne exécution de la prestation.

#### Article 24

*Suivi et évaluation du  
contrat*

1. Les parties au présent contrat mettent en place un dispositif de suivi du contrat afin de :
  - veiller à l'application du contrat;
  - évaluer les engagements par le biais du tableau de bord et du rapport d'exécution annuel établi par TPG Vélo;
  - permettre l'adaptation, la réorientation ou la redéfinition des conditions du contrat et de son tableau de bord.
2. Ce dispositif est indépendant du processus de contrôle périodique prévu à l'art. 22 de la LIAF.

#### Article 25

*Modification du contrat*

1. Toute modification au présent contrat doit être négociée entre les parties sous réserve des dispositions de l'article 7 "Engagements financiers de l'Etat", et sous réserve des dispositions de la loi de ratification qui ne peuvent être modifiées.

En cas d'événements exceptionnels et prétérissant la poursuite des activités de TPG Vélo ou la réalisation du présent contrat, les parties s'accordent sur les actions à entreprendre.

Ces événements doivent être signalés dans les plus

brefs délais au département.

*Altération et modification de l'offre* 2. Tout événement pouvant conduire à une dégradation ou une diminution sensible de l'offre doit faire l'objet d'une communication écrite immédiate de TPG Vélo au département.

Dans ce cas, et si les causes de l'inexécution de l'offre sont propres à TPG Vélo, le département est en droit de réduire sa contribution financière.

Toutes prestations supplémentaires décidées par TPG Vélo dépassant l'offre contractuelle ne peuvent donner lieu à aucune prétention financière de TPG Vélo envers l'Etat de Genève.

*Modification de l'offre demandée par le département*

3. Le département peut demander une modification de l'offre. La contribution financière due par le département à TPG Vélo est dans cette hypothèse adaptée en conséquence d'entente entre les parties sur la base des principes appliqués pour définir la contribution forfaitaire fixée à l'article 7 du présent contrat.

Si, à la suite d'une diminution de l'offre demandée par l'Etat en cours de contrat, TPG Vélo est contrainte de résilier des contrats (y compris avec le personnel) ou d'aliéner des actifs tels que véhicules ou équipements, à un prix inférieur à leur valeur comptable (prix d'achat moins amortissement), l'Etat de Genève indemnise TPG Vélo de la totalité du préjudice subi.

**Article 26***Adaptation de la subvention*

Les cas nécessitant une adaptation de la subvention sont les suivants :

- a) En cas d'accord entre les parties, une adaptation de la subvention pourra intervenir dans des situations, telles que la nécessité pour TPG Vélo de disposer de moyens supplémentaires afin d'assurer l'implémentation de dispositions de droit fédéral ou cantonal.
- b) En cas d'accord entre les parties, une adaptation de la subvention pourra intervenir dans les autres situations suivantes :
  - des coûts de fonctionnement du fournisseur (vélos et stations vélos) inférieurs ou supérieurs de 10 % par rapport aux montants prévus dans le plan financier pluriannuel ;
  - des coûts de fonctionnement du sous-traitant (prestataire entretien) inférieurs ou supérieurs de 10 % par rapport aux montants prévus dans le plan financier pluriannuel ;
  - une défaillance technique durable du système de vélos en libre service rendant impossible l'exécution par TPG Vélo des prestations définies à l'article 4 du présent contrat. On entend par défaillance technique durable du système de vélos en libre service, un ou plusieurs défauts techniques affectant durant 60 jours au minimum des éléments substantiels du système de vélos en libre service tels que le système de paiement de la prestation, la conception des stations vélos et/ou les vélos non imputables à TPG Vélo. La preuve de la non-imputabilité devra être apportée par TPG Vélo, notamment en démontrant qu'elle a pris toutes les précautions nécessaires et utiles à la non-survenance de la défaillance technique.

**Titre V - Dispositions finales****Article 27***Règlement des litiges*

Les parties s'efforcent de régler à l'amiable les différends qui peuvent surgir dans l'application et l'interprétation du présent contrat.

En cas d'échec, elles peuvent recourir d'un commun accord à la médiation.

A défaut d'un accord ou en cas d'échec de la médiation, le litige peut être porté devant la Chambre administrative de la Cour de justice du canton de Genève.

#### Article 28

##### *Résiliation du contrat*

Le Conseil d'Etat peut résilier le contrat et exiger la restitution de tout ou partie de l'indemnité lorsque:

- a) l'indemnité n'est pas utilisée conformément à l'affectation prévue;
- b) TPG Vélo n'accomplit pas ou accomplit incorrectement ses tâches malgré une mise en demeure;
- c) l'indemnité a été indûment promise ou versée, soit en violation du droit, soit sur la base d'un état de fait inexact ou incomplet.

La résiliation s'effectue par écrit dans un délai de deux mois, pour la fin d'un mois.

#### Article 29

##### *Entrée en vigueur, durée du contrat et renouvellement*

Le contrat entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2013, dès que la loi qui l'approuve devient exécutoire. Il est valable jusqu'au 31 décembre 2014.

Les parties conviennent d'étudier les conditions de renouvellement éventuel du contrat au moins douze mois avant son échéance.

Pour la République et canton de Genève

représentée par

**Michèle Künzler**

Conseillère d'Etat chargée du département de l'intérieur et de la mobilité

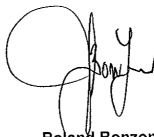
Date : 31 mai 2012

Signature



Pour TPG Vélo S.A.

représentée par



**Patrice Plojoux**  
Président du conseil d'administration

**Roland Bonzon**  
Administrateur

Date :

Signature

Date :

Signature





velospot

# Vélos libre service (VLS) 4ème génération

François Kuonen

GENEVE

27 mars 2013

Powered by

**VOH SA & INTERMOBILITY SA**

1

## VLS – un succès international... Qui vient de commencer.



Source: The Bike Sharing Blog



powered by **VOH SA & INTERMOBILITY SA** 2

## Facteurs de succès / Réalité

Politiquement soutenu  
 Modèle économique éprouvé  
 Succès auprès de la clientèle  
 Système garantissant l'exploitation



Coûteux  
 Peu flexible  
 Intégration urbaine difficile  
 Exposé au vandalisme



powered by **VOH SA & INTERMOBILITY SA** <sup>3</sup>

## Désavantages des systèmes conventionnels



Abbildung 53: Tiefbauarbeiten für Barclays Cycle Hire 2 (Fotos: TfL)

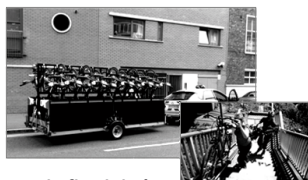
Hauts investissements



Impact important



Exposé au vandalisme



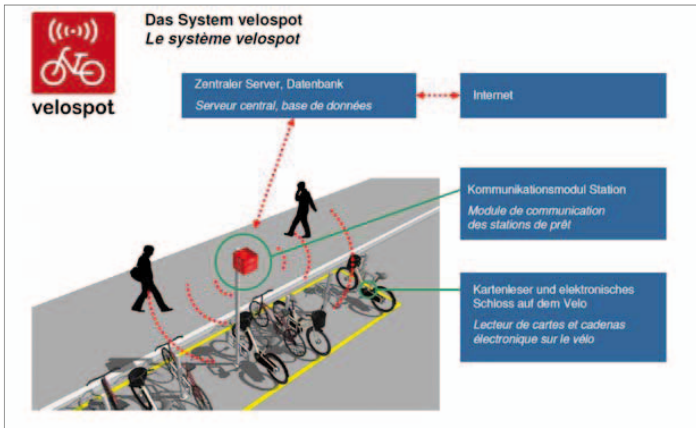
Peu de flexibilité  
 -> gestion coûteuse



powered by **VOH SA & INTERMOBILITY SA** <sup>4</sup>



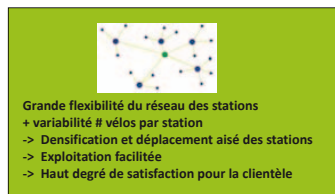
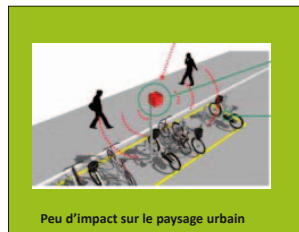
# VLS, de 4ème génération:



powered by **VOH SA & INTERMOBILITY SA**

5

## Les avantages



powered by **VOH SA & INTERMOBILITY SA**

6

## Détail des éléments techniques: Station



Die velospots  
Les velospots



### Eigenschaften

- Kommunikationsperimeter: 20 – 30 Meter
- Kombinierbar mit allen denkbaren Veloparkierungsinfrastrukturen
- Montage: an Wand, Unterstand oder Pfeiler
- Batterieleistung: ungefähr 6 Monate

### Caractéristiques

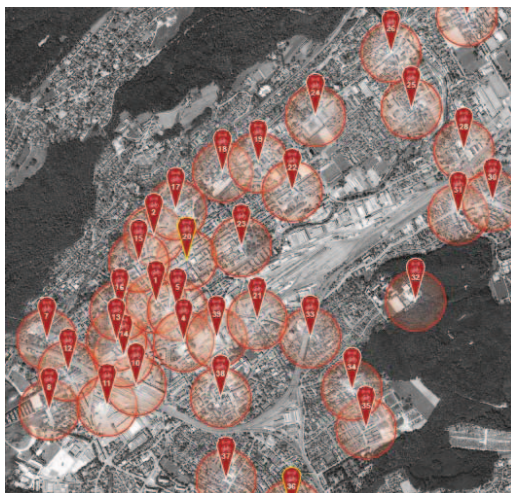
- *Perimètre de communication: 20 – 30 mètres*
- *Combinable avec n'importe quelle infrastructure de stationnement vélos*
- *Montage: contre un mur, abri ou pylône*
- *Autonomie de la batterie: environ 6 mois*



powered by VOH SA & INTERMOBILITY SA

7

## Détail des éléments techniques: Densité des stations



powered by VOH SA & INTERMOBILITY SA

8

## Détail des éléments techniques : Cadenas



**velospot**

**RFID-Kartenleser und elektronisches Schloss**  
**Lecteur RFID et cadenas électronique**

- Bedienungsmodul mit Kartenleser und Kurzstreckenfunk-Antenne
- RFID-Kompatibilität auf Basis ISO-15693, ISO-14443 und ISO-18000
- Batterien (Autonomie: ungefähr 1 Jahr)
- Kommunikation vis-à-vis Benutzer durch LED
- Elektronisches Rahmenschluss

- *Module avec lecteur de carte-RFID et antenne radio à ondes courtes*
- *Compatibilité RFID sur la base des standards ISO-15693, ISO-14443 und ISO-18000*
- *Piles (autonomie: environ 1 année)*
- *Communication vis-à-vis de l'utilisateur par LED*
- *Cadenas électrique fixé au cadre*






powered by **VOH SA & INTERMOBILITY SA**

9

## Détail des éléments techniques: Vélos



**Die Leihvelos**  
**Les vélos en libre service**

**velospot**

**Paper Bicycle, Sempel GmbH**

- CroMo-Stahlrahmen
- 7-Gang-Nabenschaltung, Rollerbrake-Bremsen
- Verstärkte Scheinwerfer und Schutzbleche
- Werbefläche auf Kettenschutz und Lenkerkorb

**Paper Bicycle, Sempel Sàrl**

- Cadre CroMo en acier
- Transmission intégrée au moyeu 7 vitesses, freins Rollerbrake
- Phares et garde-boues renforcés
- Surface publicitaire sur protége-chaîne et corbeille fixée au guidon





powered by **VOH SA & INTERMOBILITY SA**

10

# Détail des éléments : programme d'exploitation



**velospot**

## Das Betriebsmanagement

Internetseite mit Benutzerinfos, Velovorfügbarkeit und Benutzerkonto



Betriebsplattform mit Systemübersicht, Betriebslage, Ticketsystem für Interventionen, Datenbank für Kunden, Velos und Stationen



Filtre (nd)		Afficher / Masquer		Date		Sélectionner la station					
Client	Date de départ*	Heure de départ	Date d'arrivée	Heure d'arrivée	Station de départ	Station cible	No du vélo				
1	LR82	01-05-2011	09:38:00	01-05-2011	09:37:00	Place Jactin-Rousse	Place Jactin-Rousse	4217	00:00:12	Terminé	10037
2	LR82	01-05-2011	09:38:30	01-05-2011	09:38:43	Place Jactin-Rousse	Place Jactin-Rousse	4220	00:00:13	Terminé	10030


# Etude de cas Biel/Bienne: Exploitation





**velospot**

## Das Flottenmanagement

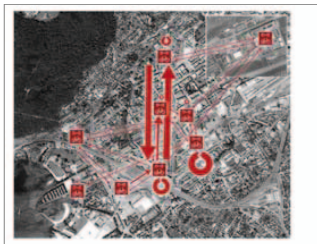




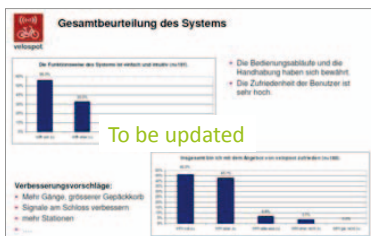
Flottenmanagement, Velosparke zwischen der Station



Reparatur Station



## Etude de cas Biel/Bienne: Données expérimentales



powered by **VOH SA & INTERMOBILITY SA**

13



powered by **VOH SA & INTERMOBILITY SA:**

## Produit offert:

Élément principaux:

- Vélos & cadenas
- Stations
- Programme d'exploitation (gestion vélos)
- Programme interface clients (gestion clients) - internet

Services additionnel (selon demande, sur mesure):

- Conseil pour la conception et la mise en oeuvre
- Intégration de composants existants



powered by **VOH SA & INTERMOBILITY SA**

14

**Projet genevois**  
 powered by  
**VOH SA**  
**INTERMOBILITY SA**

**Proposition**  
 velospot pour un  
 service performant  
 Exploitation 5 ans

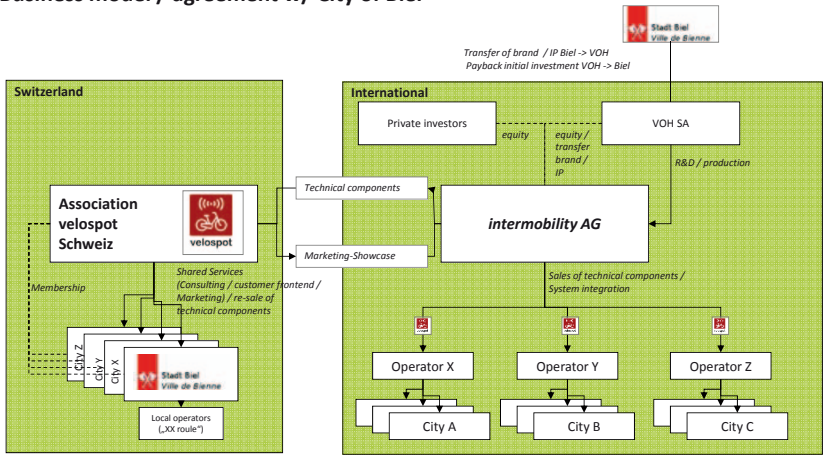
**Scenario**  
 «Bixi»  
 «VELOSPOT»  
 «Bixit +»

Comparaison d'offres Bixi vs. velospot pour scénario "Agglo":  
 Toute agglomération, 2000 vélos, 300 Stations

Opérations	Explications		Coûts		
	Bixi	velospot	Bixi (offre base)	velospot	Bixi (+)
Coûts					
Maitre de projet	Villes / IPH	Villes / Association velospot	700'000	300'000	700'000
Services opérationnelles / logistique	Association Genève Roule	Association Genève Roule	2'300'000	2'500'000	2'900'000
Software		Licence intermobility SA	-	200'000	-
Amortissement vélos	CHF 1'000 / Ex., sur 3 ans	CHF 1'000 / Ex., sur 3 ans	500'000	700'000	660'000
Total			3'500'000	2'700'000	4'260'000
Recettes					
Abonnements / tickets			600'000	800'000	800'000
Sponsoring			800'000	1'000'000	1'000'000
participation privée aux infras				300'000	-
Total			1'400'000	2'000'000	1'800'000
Coûts opérationnels net à la charge de la main publique			2'100'000	1'700'000	2'360'000
Investissements					
Stations: Nombre	150	300			
Stations: Prix par pièce: Hardware	50'000	7'000			
Stations: Prix par pièce: construction	20'000	6'000			
Stations: Coûts			11'400'000	3'900'000	22'800'000
Vélos: Nombre	1'500	2'000			
Vélos: Prix par pièce	1'000	1'000			
Vélos: Coûts	amortis dans les comptes annuels	amortis dans les comptes annuels			
Cadenas: Nombre	-	2'000			
Cadenas: Prix par pièce	-	1'000			
Cadenas: Coût	-	2'000'000			
Total Investissement			11'400'000	5'900'000	22'800'000
Coût total pour 5 ans			21'900'000	14'600'000	34'660'000

 powered by **VOH SA & INTERMOBILITY SA** 15

**Business model / agreement w/ City of Biel**



Business model focus: One-stop service provider for the set-up of local bike-sharing-offerings incl. resale of technical components and co-use of nationwide frontend-platform together with nationwide brand promotion for 'velospot'. Customers are cities and the respective local operators.

Business model focus: Distribution of the complete technical system 'velospot':

- Locks / Stations
- Backend-Software
- (If needed) Front-End-Software
- System integration Backend <-> Frontend



stpg

## Projet de Vélos en Libre Service

---

Commission des finances - 27 mars 2013

---

**Anita Frei** Présidente du Conseil d'Administration

**Eric Forestier** Directeur Ventes, Marketing & Promotion

**Vincent Sabatier** Responsable des projets clients

**Marie-Paule Bruynooghe** Responsable service juridique

- **Répondre** à la demande de déplacement
- **Contribuer** à la fluidité du trafic
- **Améliorer** la part modale du vélo
- **Encourager** le développement des infrastructures cyclables
- **Créer** des opportunités d'emploi
- **Réduire** les émissions de CO<sub>2</sub>
- **Augmenter** l'attractivité pour les touristes
- **Donner** une image positive de la ville

- **Les afficheurs**  
(JC Decaux, Clearchannel, ...)
- **Les opérateurs**  
(Kéolis, Véolia, Deutsche Bahn, ...)
- **Les institutions**  
(Villes, agglos, communautés de communes, ...)
- **Les associations**  
(Genèveroule, ...)



- **Benchmarking**

Analyse détaillée de 7 réseaux de vélos en libre-service: Bruxelles, Lausanne, Montpellier, Montréal, Nice, Orléans, Paris, Rennes et le système de la Deutsche Bahn

- **Etude de faisabilité**

Observatoire Universitaire la Mobilité (UNIGE)

→ **déterminer** les critères permettant de choisir les emplacements adéquats

→ **définir** le périmètre de mise en œuvre et les communes susceptibles d'être impliquées

→ **proposer** une cartographie des lieux pressentis pour la mise en place des stations

→ **vérifier** les possibilités physiques d'implantation des stations

- **Etude** de faisabilité du projet
- **Interopérabilité** avec les transports publics
- **Développement** des infrastructures cyclables
- **Adaptation** du système à l'échelle du projet (concept, matériel et technologie)
- **Elaboration** d'un business plan
- **Planification** des stations
- **Soutien** des politiques
- **Lancement** d'un appel d'offres

- **Maillage** du réseau  
(couverture territoriale, distances inter-stations, capacité des stations)
- **Simplicité** d'utilisation  
(simplicité d'accès pour les occasionnels, rapidité d'accès pour les abonnés)
- **Ergonomie** et maniabilité des vélos
- **Disponibilité** du système (stations, vélos, périodes d'accès)
- **Protections** contre le vol et le vandalisme
- **Tarifcation** attractive
- **Promotion** du projet

- **Le canton**  
Financement d'un tiers du fonctionnement
- **Les communes**  
Financement des stations et du génie civil, financement d'un tiers du fonctionnement
- **Les tpg**  
Gestion du projet, financement d'un tiers du fonctionnement, gestion des appels d'offres et des contrats
- + **Genèveroule**  
Exploitation et maintenance du système, rééquilibrage du parc, gestion du stock de consignation

Les décisions stratégiques sont prises par le **COPIL**, composé des acteurs du projet.

- Périmètre cantonal  
(Canton, communes, tpg, intérêts des entreprises et des communes frontalières)
- Maillage du système optimisé (étude de l'OUM)
- Interopérabilité et intégration avec les tpg  
(interconnexion avec les arrêts, intégration système de vente et billettique)
- Accessibilité simplifiée (carte RFID, carte bancaire pour les occasionnels)
- Disponibilité des vélos et des stations  
(maintenance, rééquilibrage, informations en temps réel, systèmes d'alerte)
- Sécurisation du système  
(attaches fixes pour les vélos, sécurisation des données, systèmes d'alerte)
- Modèle social  
(plan de formation pour la réintégration sociale et professionnelle)

## Accès

**70 chf** pour un abonnement annuel VLS seul

**45 chf** pour un abonnement annuel VLS si couplé à un abonnement unireso

**5 chf** par jour pour une utilisation occasionnelle

## Utilisation

1<sup>ère</sup>  
demi-heure :  
**GRATUITE**

2<sup>ème</sup>  
demi-heure :  
**1 CHF**

3<sup>ème</sup>  
demi-heure :  
**3 CHF**

4<sup>ème</sup>  
demi-heure :  
**6 CHF**

- **Fait**

- Benchmark, analyse de faisabilité

- Cahier des charges fournisseur, appel d'offres

- Elaboration du plan financier pluriannuel

- Elaboration des conventions et des contrats:

- (Contrat de prestations, convention tpg/communes, contrat Genève-roule)*

- Création de tpg vélo SA

- **En cours**

- Analyse des réseaux pour le raccordement des stations

- Dépose des dossiers de demande d'autorisation de construire

- Conception d'une identité visuelle et d'une charte graphique (HEAD)

- **En attente**

- Adjudication du marché fournisseur

- Obtention du budget du Canton

- Obtention du budget des communes

*Date de dépôt : 16 avril 2013*

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

### **Rapport de M. Guy Mettan**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Contrairement à ce qu'on a pu entendre ou lire ici et là, le PDC a toujours été favorable au principe d'un système de vélo en libre-service (VLS) à Genève.

Adeptes de la complémentarité des transports, partisan de l'IN 144 sur l'aménagement de voies pour la mobilité douce, le PDC s'est également prononcé pour le projet genevois de VLS développé par les TPG et les communes. Refusé par 7 voix contre 7 dans un premier temps, le PDC, lors de l'examen de ce projet en plénière, avait accepté de le renvoyer en commission d'une part parce qu'il y avait des raisons sérieuses d'examiner la variante biennoise Vélospot, présentée comme aussi efficace mais beaucoup moins chère, et d'autre part parce que, une fois cet examen fait, le Grand Conseil pourrait se prononcer rapidement sur le projet. Alors qu'un rejet en plénière aurait définitivement coulé le projet de loi.

Il aurait été sot et contraire à l'intérêt public de négliger un projet qui aurait eu les mêmes performances que le projet TPG mais pour un coût moindre. C'est donc avec attention que nous avons suivi les explications données par les divers protagonistes auditionnés à la Commission des finances.

A l'issue de celles-ci, nous avons été convaincus que les deux options mises en concurrence ne présentaient pas de différences notables en termes de coûts pour les contribuables et de performances pour les usagers. Malgré notre grande estime pour le rapporteur de majorité, il nous a semblé que celui-ci s'enfermait dans une logique qui l'empêchait de voir les avantages du système genevois et les inconvénients du système biennois.

## Les arguments

### *1/ Diversification de l'offre de transports publics*

Le projet de VLS s'inscrit dans une démarche stratégique d'élargissement et de diversification de l'offre de transport à Genève, dans une perspective de multimodalité et de complémentarité des divers modes de déplacement. Les TPG ne pourront en effet faire face à l'augmentation prévue de la mobilité, estimée à 40% supplémentaires à l'horizon 2030, même s'ils ont largement augmenté leur offre ces dernières années. Pour faire face à cette augmentation prévue, il est indispensable qu'une partie significative des déplacements soit assumée par les modes doux, plus particulièrement par le vélo. Il s'agit, pour les TPG, de se donner les moyens d'améliorer la part modale du vélo. Le VLS est un élément clé de cette stratégie, dans une logique multimodale. Les futurs utilisateurs d'un système de VLS sont aussi des usagers des transports publics ou sont fortement susceptibles de le devenir. Le VLS et les transports publics sont ainsi des modes complémentaires, qui existent dans le cadre de la communauté tarifaire genevoise.

### *2/ Un réseau dense de stations*

L'Observatoire universitaire de la mobilité (OUM) a fait une première étude de faisabilité. Elle visait à savoir où pourraient être implantées des stations et les critères d'implantation de ces stations, au nombre desquels figurent la proximité des transports publics, la complémentarité et les pôles d'échange, ainsi que les bassins d'emploi et de population. Cette étude a aussi permis de dimensionner le nombre idéal de stations. Le maillage du réseau est un facteur clé de succès d'un tel système. Il faut pouvoir avoir une station tous les 300 mètres environ. Le dimensionnement minimum est de 90 stations à Genève. En dessous, le système n'est pas viable ; l'idéal serait d'avoir 150 stations en tout.

La simplicité du système est également importante. Nombre de systèmes VLS ne sont pas accessibles à des utilisateurs occasionnels, par exemple à Barcelone, qui ne connaît qu'un système d'abonnement pour les usagers de son système VLS. Or, le but d'un système de VLS est que les gens redécouvrent le vélo et puissent voir qu'il est possible de se déplacer à vélo en ville. L'ergonomie et la maniabilité du vélo, ainsi que sa solidité, sont essentielles.

La disponibilité du système et la gestion du parc sont le problème commun à tous les réseaux. Il faut savoir comment gérer les flux aux heures de pointe et comment rééquilibrer le plus rapidement possible un parc, de sorte à ce qu'il soit toujours disponible. Il ne faut pas que l'utilisateur n'ait pas

de vélo à disposition ou, pire encore, qu'il ne soit pas en mesure de rendre son vélo car toutes les stations sont pleines.

Il explique que le vol et le vandalisme ont généré des problèmes sur certains réseaux, notamment à Paris, qui a connu un taux de déprédation supérieur à 30% à un moment donné, ce qui lui a coûté cher. La sécurisation du vélo sur la borne n'était pas assez solide. Ce problème a, depuis lors, été résolu et l'on a pu observer une baisse du taux de vols et de déprédations.

### ***3/ Une promotion efficace basée sur un grand nombre d'acteurs***

Un des facteurs clé du succès est la promotion du projet. Les TPG ont réussi à fédérer diverses parties prenantes autour de ce projet. Ce n'est pas le projet d'une ville ou d'une commune, mais un projet à périmètre cantonal, ce qui est, selon lui, unique au monde. Aucune ville n'a été capable d'implémenter un projet de VLS en tenant compte des besoins des communes ou des villes environnantes. Les parties prenantes de ce projet sont le canton, 26 communes, les TPG en tant que gestionnaire du projet et opérateur, ainsi que Genève-roule, qui sera le sous-traitant. Cette association entretiendra et réparera les vélos ; elle gèrera le parc. Grâce à ces 4 acteurs majeurs, le projet concerne plusieurs communes. Il a un périmètre intéressant et permettra aux Genevois d'utiliser un VLS de manière performante.

### ***4/ Une billettique nationale, suisse-compatible***

La billettique a été pensée dans le cahier des charges et dans le projet.

Le système choisi peut être compatible, maintenant que les CFF ont choisi le type de puce RFID qu'ils souhaitent mettre dans leurs cartes multitransports. C'est cette puce qui sera validée pour toute la Suisse, puisque l'opérateur mobilité majeur de la Suisse est les CFF. Il sera possible d'avoir sur une seule et même carte l'abonnement ½ tarif, Mobility, accès parking, VLS, etc. Les TPG sont tout à fait compatibles, car ils attendaient ce choix de la part des CFF.

Les TPG attendaient depuis longtemps cette carte permettant d'avoir un seul système compatible dans toute la Suisse. Il va s'imposer à tout le monde, y compris Velospot, et les TPG vont l'adopter. Il ajoute que l'attente de cette technologie explique que les TPG ont du retard dans le cadre de l'application de la technologie sans contact sur les distributeurs automatiques de titres de transports. Elle sera en place partout en Suisse d'ici à 2015.

### ***5/ Des tarifs sociaux***

Le modèle prévu à Genève comporte un aspect social. Un système de VLS coûtait de 2 000 € à 3 000 €/vélo/an. Ces chiffres sont justes. A Genève,

le coût unitaire est inférieur, car c'est un modèle social. Concernant les tarifs d'accès et abonnements, l'objectif est d'avoir un système qui soit le plus simple possible en ayant peu de tarifs différents. Ce qui est compliqué n'est souvent pas la machine, mais le nombre de tarifs différents.

Il y aura un abonnement annuel et une carte journalière. L'abonnement annuel connaît deux tarifs, 45 F/an pour les abonnés UNIRESO et 70 F/an pour les autres. La 1<sup>re</sup> demi-heure de « location » est gratuite, puis les tarifs sont exponentiels, le but du VLS étant d'avoir des vélos pour tous, tout le temps mais pour peu de temps. La carte journalière sera à 5 F/jour. Ce prix est plus élevé que celui pratiqué dans d'autres villes, mais va permettre de mieux couvrir les charges.

### ***6/ Des coûts comparables***

Si l'on met en opposition un système léger et un système lourd, il est effectivement possible de parler d'une différence de coût. La principale différence vient du fait qu'un système fixe exige des investissements plus grands pour construire les stations. Mais, à Genève, ce sont les communes qui ont voulu ce système et qui le paient. En revanche, au niveau de l'exploitation, les frais sont moindres car l'achat des vélos, par exemple, est meilleur marché. Les vélos biennois sont deux fois plus chers, ce qui coûte deux fois plus à l'Etat, puisqu'il prend en charge le fonctionnement (le vélo ordinaire coûte 1 000 F, le vélo « biennois » 2 000 F). L'Etat n'a aucun intérêt à payer le double.

Si l'on ne compare que des systèmes lourds, le projet genevois est en dessous des coûts pratiqués aujourd'hui en Europe. Et sur un contrat de 10 ans, en prenant en compte l'investissement et l'exploitation, les coûts sont entre 2 000 € et 3 000 €/vélo/an en moyenne alors que, avec le système que les TPG souhaitent mettre en place à Genève, le coût est de 1 750 €/vélo/an. Ce chiffre inclut l'infrastructure.

### ***7/ Une meilleure performance***

On a fait des comparaisons entre systèmes au niveau européen. Le système Call a Bike est présent à Berlin, Stuttgart, Hambourg, Munich et Cologne. Un test a été fait en Allemagne et en Europe sur la qualité des systèmes de VLS et le vainqueur est le système VLS lyonnais. Un élément ressortant des évaluations est que les systèmes à stations fixes sont meilleurs que ceux à stations flexibles. Le point principal est toujours la qualité du vélo. Le responsable de Call a Bike et de la Deutsche Bahn, qui a pris connaissance de ces tests, a dit qu'il en tiendrait compte et que, dans le développement futur du système, il allait aussi tenir compte du système lié à



une station ; c'est déjà le cas notamment à Berlin. Deutsche Bahn est en train de revenir en arrière et d'adopter la station fixe.

De plus, c'est un système éprouvé et robuste, dont les stations ne péjorent pas l'espace public (contrairement au système biennois, qui implique un foisonnement des vélos). Vu le nombre de déprédations et de vols, un système solide est ce que souhaitent les communes. La ville de Paris avait un tiers de vélos abîmés, mais beaucoup moins après avoir changé le système en le rendant plus robuste. Mettre des vélos accrochés avec un simple cadenas est trop risqué, ce qui a convaincu les communes. La majorité des magistrats communaux voient partout des vélos en libre-service (ex. Dublin, où ils se sont rendus l'an passé) et en sont convaincus.

### ***8/ Le système biennois est trop récent pour être évalué***

Le système biennois a été inauguré le 26 septembre 2012, donc récemment. A ce jour, il n'y a eu aucun retour sur ce système, s'agissant des coûts, des vols, du vandalisme, du nombre d'utilisateurs, etc. Il ne s'agit pas, pour les TPG, d'exclure ce système. Il y a, en Europe et dans le monde, un certain nombre de fournisseurs qui ont déjà équipé des réseaux, depuis plusieurs années, sur lesquels il y a un retour sur le matériel, sur l'utilisation, sur la fréquentation, etc., et qui utilisent aujourd'hui des technologies de pointe. Comme Velospot, ils utilisent le système de carte à puce RFID. Il existe aujourd'hui des sociétés qui sont à la pointe en matière de VLS.

### ***9/ La solidité de Bixi et des autres fournisseurs***

Beaucoup de reproches ont été adressés au projet VLS à cause de la société Bixi, qui a remporté l'appel d'offres et dont la solidité financière aurait été sujette à caution.

L'appel d'offres a été lancé le 6 mars 2012, selon les règles AIMP auquel le canton est soumis. Certaines villes ont adopté des systèmes de VLS sans faire d'AIMP, mais ce n'est pas possible à Genève. On a volontairement laissé courir l'appel d'offres sur plus de 40 jours et ont commencé à analyser les offres en mai. C'est durant l'été 2012 qu'est paru un article faisant état du litige juridique qui opposait la société SVLS à la société 8D, fournisseur initial du système informatique Bixi. Lorsque de la postulation de SVLS pour remporter les marchés américains, de New York et Chicago notamment, SVLS a dû se séparer de la société 8D au profit d'une société informatique américaine, la société 8D étant une société canadienne. Il s'agit d'un litige juridique provoqué par le souhait des Américains d'assurer eux-mêmes l'exploitation du système.

Quoiqu'il en soit, les TPG ont récemment entériné la révocation de l'adjudication du mandat confié à la société Bixi, sur la base des renseignements reçus suite à une enquête menée sur sa situation financière et la vente de ses activités à l'étranger à une société encore inconnue à ce jour.

Il y a eu un recours de la part de la société Bixi. Une procédure judiciaire est ainsi en cours, laquelle nécessite d'avoir une certaine réserve. Les TPG ont obtenu une décision favorable de non-restitution de l'effet suspensif.

La société Bixi estime en effet que les TPG n'avaient pas de raison de révoquer leur offre et que leur racheteur éventuel, un professionnel de la branche, ne menace en aucun cas la pérennité de l'entreprise.

A ce propos, la situation est d'ailleurs un peu la même à Bienne, dont le système passe à travers diverses sociétés dont les liens et l'actionnariat ne semblent a priori pas très clairs. On ne sait pas qui détient les brevets d'exploitation ; le système biennois transite à travers toute une série de sociétés publiques et privées dont on ne sait pas très bien à qui elles appartiennent et qui les dirige vraiment. C'est assez logique puisque le projet est tout nouveau et que son exploitation commerciale ne peut pas encore faire l'objet d'un bilan. Mais ceci explique cela, et de ce point de vue les garanties données par Vélospot demanderaient à être soigneusement vérifiées avec les mêmes scrupules que Bixi en cas de choix du projet biennois.

En conclusion, cet élément ne saurait en tout cas servir d'argument pour contester le système choisi par Genève.

### *10/ Le respect de la volonté populaire*

L'IN 144 sur la mobilité douce a été acceptée par le peuple. Cette initiative prévoyait la mise en place d'un plan de la mobilité douce, et donc du vélo comme moyen de transport, à travers tout le canton de Genève. Le projet VLS proposé par les TPG, les communes et le Conseil d'Etat ne fait que refléter et respecter cette volonté populaire en réalisant les buts de l'initiative dans un délai raisonnable. Refuser ce projet, aujourd'hui, au nom d'arguments qui n'ont rien de décisifs, ne ferait que bafouer le vote populaire. Ce n'est pas ce que le PDC préconise.

C'est pourquoi, au vu de tous ces arguments, le présent rapporteur vous prie, Mesdames et messieurs les députés, d'accepter ce projet de loi.

Date de dépôt : 30 avril 2013

## RAPPORT DE LA DEUXIÈME MINORITÉ

### Rapport de M. Roger Deneys

Mesdames et  
Messieurs les députés,

**« On ne saurait faire boire un âne qui n'a pas soif ».**

... Ainsi en ira-t-il certainement de même pour ce projet de loi assumant la part cantonale du financement du système de vélos en libre-service mis sur pied en partenariat, avec intelligence, entre TPG Velo SA, les communes genevoises et le département de Mme la Conseillère d'Etat Michèle Künzler...

**Les Socialistes sont en faveur de la mise sur pied rapide d'un système de vélos en libre-service à Genève et ne veulent pas faire traîner un projet qui associe les communes, y compris en termes de financement, pour un montant de l'ordre de 700'000 francs. Nous espérons que le Grand Conseil, dans un sursaut de sagesse, malgré le contexte électoral de cet automne, saura prendre ses responsabilités et donner aux Genevois-es, aux touristes et autres visiteurs, un outil de mobilité moderne et courant dans les autres grandes villes internationales en acceptant ce projet de loi.**

A l'issu des premiers travaux de la commission des finances et du premier débat en séance plénière<sup>53</sup>, plusieurs « arguments » furent avancés pour ne pas accepter le projet de loi.

En fait il s'agissait déjà de prétextes plus que d'arguments.

Ainsi, le rapporteur de majorité (R. de M. dans la suite de ce rapport) indiquait à la page 2 de son rapport<sup>54</sup> PL10989-A, rendu, comme par hasard, fort tardivement :

*« Mais la Commission des finances ayant refusé d'entrer en matière sur le projet VLS (vélos en libre-service) du Conseil d'Etat, et dans l'attente*

---

<sup>53</sup> [http://www.ge.ch/grandconseil/memorial/data/570404/20/570404\\_20\\_partie18.asp](http://www.ge.ch/grandconseil/memorial/data/570404/20/570404_20_partie18.asp)

<sup>54</sup> <http://www.ge.ch/grandconseil/data/texte/PL10989A.pdf>

*qu'une majorité de ce Grand Conseil estime, comme le rapporteur de majorité, que ce nouveau service de mobilité douce à la population mérite une étude complète et sans oeillères, la question est appelée à se transformer. Au point de devenir une opération gagnant-gagnant. En effet, le progrès technologique en matière de vélibs offre d'autres choix que celui retenu initialement.*

***Il est un système, en particulier, mis en oeuvre à Bienne grâce à l'appui d'une importante entreprise horlogère genevoise active dans la capitale du Seeland, dont on peut se demander s'il n'est pas d'ores et déjà meilleur technologiquement et qui est en tout cas meilleur marché pour les finances des communes genevoises pour lesquelles l'Etat agit ici à titre subsidiaire.***

*C'est fort de cette conviction que le rapporteur de majorité présentera dans la partie conclusive de ce rapport consacrée à ses réflexions et propositions personnelles<sup>1</sup> la synthèse de ses entretiens avec le service de l'urbanisme de la Ville de Bienne, écarté de facto de l'appel d'offres<sup>2</sup>. Il le fera dans l'espoir que ce Grand Conseil renvoie ce projet de loi en Commission des finances afin d'en reprendre l'étude dans un esprit ouvert et positif. Car, sauf à vouloir ajouter une « genevoiserie » à un tableau de chasse cantonal déjà largement garni, pourquoi dépenser plus de 31,5 millions de francs en cinq ans pour 1500 vélos et 150 stations (dont 100 en Ville de Genève) quand on peut dépenser moins de 12,5 millions, soit une différence de 19 millions en faveur des contribuables ? Ce pourrait même être une genevoiserie au carré si le fournisseur canadien qui se présente comme finaliste mais dont la solidité financière est mise en cause, était retenu... »*

Si l'on comprend bien le R. de M. - à l'expertise internationalement reconnue en matière de vélos en libre-service...- il s'agissait surtout - en paroles - de s'assurer qu'un autre système de vélos en libre-service devait être choisi : un système sans bornes fixes car « meilleur technologiquement » et « meilleur marché ».

Soit.

Et le R. de M. d'appeler au renvoi en commission des finances car « ce nouveau service de mobilité douce à la population mérite une étude complète et sans oeillères, la question est appelée à se transformer. Au point de devenir une opération gagnant-gagnant »

Soit.

**On notera cependant à ce stade 2 choses :**

- le choix d'un système avec bornes fixes résulte d'une volonté des communes genevoises de ne pas récidiver l'expérience ancienne des « vélos roses » qui ont tous disparus ;
- le choix de l'entreprise lauréate résulte d'un appel d'offres public et pas de la volonté de Tartempion ; revenir sur ce choix au prétexte qu'il déplaît à un député X ou Y qui a « vu mieux ailleurs » n'est définitivement pas très sérieux et en tout cas pas conforme avec le système de désignation du vainqueur d'un appel d'offres de marché public.

Or donc, l'appel du R. de M. a été entendu en séance plénière et le PL10989 est donc revenu, « en deuxième semaine », à la Commission des finances.

On pouvait s'attendre, selon les écrits du R. de M., à « *une étude complète et sans œillères* »...

Il n'en fût rien.

Lors de son unique séance du 27 mars dernier, la Commission des finances a procédé à 4 auditions – au contenu d'ailleurs parfois assez particulier - à la suite les unes des autres... et a voté ! Quelle belle façon d'envisager «*une étude complète et sans œillères*» ! Nous sommes décidément gâtés dans cette République...

Et ces auditions furent elles aussi édifiantes car elles ont permis de mieux comprendre encore qu'il s'agissait, pour le PLR, l'UDC et le MCG, d'empêcher la réalisation de ce projet au prétexte qu'il serait à porter au crédit de la Conseillère d'Etat Michèle Künzler !

**Le travail des communes, des conseils municipaux, de la DGM, les offres des entreprises, etc., tous ces efforts auront été vains et toutes ces dépenses inutiles pour des raisons purement électoralistes !**

**Quel gaspillage des deniers publics ! Quel manque de respect de nos contribuables ! Cette vision de la politique, réduite aux manœuvres de la politique politicienne, n'est définitivement pas celle des Socialistes !**

Pour mieux rendre l'état d'esprit totalement négatif des députés d'une majorité PLR-UDC-MCG de la Commission des finances, je donne ici l'extrait exhaustif de procès-verbal relatif au traitement de cet objet. Chacun pourra y trouver les explications nécessaires à la compréhension de la motivation profonde des opposants à ce projet.

On regrettera aussi le manque de sérieux – même pas une ou deux semaines pour faire le point entre les auditions et la décision à prendre – du travail de la Commission des finances suite à la décision des mêmes

opposants PLR-UDC-MCG de ne pas prendre ce temps nécessaire et somme toute bien modeste au regard du risque d'abandon définitif du projet ou de son report de plusieurs années.

**A titre personnel et devant une telle mauvaise foi de la majorité populiste PLR-UDC-MCG, j'invite encore le Conseil d'Etat et en particulier la Conseillère d'Etat en charge de ce dossier, à aller immédiatement de l'avant avec ce projet en compensant le manque de financement cantonal par une autre solution.**

### **Audition de M. François Kuonen, représentant de la Ville de Bienne**

M. Kuonen procède à une présentation Powerpoint (annexe 1 au procès-verbal) concernant les vélos en libre service (VLS) de 4ème génération.

Il va présenter le système de VLS qu'a développé la Ville de Bienne. Il indique que la Ville de Bienne est en train de transmettre le projet à des entreprises privées, avec lesquelles elle a développé le système.

En page 2 : il signale que ce système de VLS de 4ème génération est celui qui est en train de se développer en Europe, surtout dans les pays du nord, qui ont été les précurseurs dans le domaine du VLS et qui ont vu les imites des systèmes avec de grosses infrastructures.

Le VLS, connu dans de nombreuses villes d'Europe, est essentiellement basé sur des systèmes fixes avec des stations, à part en Allemagne.

Lorsque ces systèmes ont été proposés, la question du financement s'est posée. Les villes ont généralement basé le financement sur la publicité. Dès lors, le critère financier n'en a jamais été un pour ces villes, puisqu'elles n'ont jamais dû sortir l'argent pour financer ce système.

En page 3 : il évoque les facteurs du succès.

Il indique que ces projets sont souvent politiquement soutenus, mais que le frein est généralement économique. Lorsque le système fonctionne avec la publicité, il n'y a pas de problème économique. Or, de plus en plus, les villes veulent délier les revenus de la publicité de l'exploitation du système, afin d'avoir une meilleure transparence des coûts. En effet, des maisons comme JC Decaux et Clear Channel ne fournissent pas les coûts réels d'exploitation. Il y a un certain flou et la plupart des villes françaises souhaitent sortir de ce genre de système.

Le succès auprès de la clientèle existe, du moins en France, où le système existe dans des villes dans lesquelles les gens achètent peu de vélos, ce qui les différencie de villes de Suisse ou d'Allemagne. La demande de la

clientèle peut être constatée par le nombre de demandes de locations quotidiennes.

Il indique que les systèmes lourds ont fait leur preuve au niveau de l'exploitation ; ils verront ultérieurement qu'ils ont toutefois également des inconvénients. En effet, parmi les points négatifs peuvent être relevés le fait que ces systèmes lourds sont coûteux et peu flexibles ; leur intégration urbaine est difficile et ces systèmes sont exposés au vandalisme. Ils verront ultérieurement que, contrairement à ce que d'aucuns peuvent penser, un vélo attaché n'est pas forcément plus sûr qu'un vélo qui ne l'est pas. Il note que la ville qui connaît le plus de déprédation est Paris, alors même qu'elle a un système avec des vélos attachés.

En page 4 : il poursuit la présentation des désavantages du système actuel, à savoir notamment les hauts investissements. Il nécessite des travaux relativement importants sur la voie publique, lesquels ne sont jamais très économiques. Il note que, si Genève veut passer à un système de 4ème génération d'ici quelques années, cela va lui coûter quelques millions pour évacuer les rues du matériel fixe, coût qui n'a pas été intégré dans le PL 10989. Si cela n'est pas prévu, l'Etat se trouve lié à un seul prestataire, ce qui est une problématique connue par nombre de villes françaises, qui souhaitent sortir du système.

Ce système a un impact important ; il occupe un tiers à 40% de plus de surface qu'un système libre. Il est exposé au vandalisme ; les vélos restent attachés à la station mais deviennent inutilisable après le passage des vandales ; de plus, l'attache est souvent également abîmée. Enfin, le système est peu flexible et engendre une gestion coûteuse. En effet, il y a une concentration de vélos en certains lieux, ce qui nécessite des moyens importants pour rééquilibrer les stations.

En page 5 : il évoque le VLS de 4ème génération, lequel est basé sur les nouvelles technologies. Il est admis que le vélo n'a pas besoin d'être attaché et qu'un cadenas suffit. Il s'agit d'un cadenas électronique qui communique avec une station. C'est le système a été adopté par la Ville de Bienne. Il serait possible d'imaginer qu'il n'y ait plus de station du tout et que le vélo communique directement avec le serveur, via le cadenas électronique. Il pense toutefois qu'au niveau de l'exploitation, il est problématique que le client n'ait plus de station ; il ne saurait pas où trouver un vélo et il n'y aurait pas d'emplacement dédié pour les vélos.

Dans le système Velospot, adopté par Bienne, il y a une relation à courte distance entre le vélo et la station. Les vélos communiquent avec un module d'une dimension de 30 cm/30 cm/30 cm, qui est le seul élément à la station.

Ce module peut se fixer sur un poteau de signalisation existant ou sous un abri, par exemple. Il communique avec les vélos et le système de gestion, soit un serveur placé au niveau de l'administration ou chez un privé, lequel va gérer l'ensemble du système. Ce serveur va être relié à l'ensemble de l'interface clients et exploitant. Tous les services se font sur cette plateforme internet ; l'exploitant utilise aussi cette plateforme internet, avec un code confidentiel.

En page 6 : il décrit les avantages du système. Les investissements sont réduits car le système ne nécessite pas d'infrastructures, si ce n'est celles qui existent déjà et qui sont utilisées pour fixer le module, lequel n'a que peu d'impact sur le paysage urbain. Ce système comporte deux types de stations, à savoir la station dédiée et la station intégrée. Dans ce dernier cas, les vélos publics utilisent le même emplacement que les vélos privés. En introduisant le système VLS dans une ville, on crée un certain nombre de stations supplémentaires, lesquelles peuvent être utilisées pour les vélos privés également, ce qui représente un avantage. Ce système de stations « mixtes » protège les VLS du vandalisme puisque les VLS sont des vélos conçus pour la ville et que, si quelqu'un veut voler un vélo, il optera probablement pour un vélo privé, de meilleure qualité et qui n'est pas sous surveillance. A titre d'exemple, il dit qu'à Bienne, en 2012, 799 vélos ont été volés, dont aucun des 250 VLS. Cette statistique parle en faveur d'un tel système.

Il admet qu'il y a eu quelques perçages de pneus, au moment où ils sont passés du système gratuit, soit la phase d'essai, au système payant. Une trentaine de vélos se sont faits crever les pneus, dans 3 stations, ce qui fait clairement penser à l'acte d'un client mécontent de ce changement.

Il estime que le plus grand avantage de ce système est sa flexibilité. Comme les stations sont virtuelles, elles n'ont pas de capacité prédéfinie. Le coût pour les stations est bas. Il signale que, selon les concepteurs de ce système qu'il représente, le projet genevois, pour 1 500 vélos, ne prévoit pas assez de stations (150). Ils pensent que le bon rapport est de 5 vélos pour une station.

Le projet genevois devrait avoir 300 stations et non 150.

Il dit que, plus les stations sont proches, plus le client est capté, raison pour laquelle ce système vise à avoir des stations tous les 150 à 200 mètres. De la sorte, l'utilisateur ne garde pas son vélo lorsqu'il se rend à un rendez-vous ou à un magasin. En effet, le VLS n'a pas pour but que le client garde le vélo lorsqu'il n'en a pas besoin car, de la sorte, il n'est pas disponible pour un autre client.



S'il y a moins de stations, elles sont nécessairement plus grandes, ce qui est au détriment du client et de l'exploitation. Si une grande station est pleine, le client doit poser son vélo à une autre station, parfois éloignée, et il faut que l'exploitant vienne immédiatement « vider » la station pleine.

Avec le système virtuel, il n'y a pas ce genre de problèmes. Ils considèrent que chaque station a 5 vélos. Si elle en a 8, l'exploitant doit être informé afin qu'il l'observe et décide s'il faut transférer des vélos. Bienne a fixé la limite à 10 vélos : une alarme se déclenche alors et l'exploitant doit intervenir pour déplacer des vélos. L'alarme peut être mise à partir d'un autre seuil, en fonction de la situation, de l'emplacement et de l'heure. L'exploitant peut voir comment chaque station fonctionne et peut gérer le système en fonction de cela.

Il pense que, pour que le système fonctionne, il faut une très forte densité de stations.

En page 7 : il montre des exemples de stations de Velospot. Il y a des stations dédiées à Velospot et des stations mixtes. Les stations dédiées sont souvent installées en collaboration avec des entreprises, qui achètent l'infrastructure d'une station, dont le service est assuré par l'exploitant.

Il explique que le périmètre de communication est modulable.

Il n'y a aucune infrastructure électrique au sol des stations. La borne fonctionne avec une batterie, laquelle est rechargée tous les 6 mois. Il est ainsi facile de déménager une station en quelques heures.

Il estime que cette flexibilité représente un gros avantage pour des villes comme Zurich ou Genève. Il est, en effet, possible d'imaginer que, durant des manifestations importantes, ils mettent 1 500 places de VLS autour de ces manifestations puis les déplacent. Il serait aussi possible de mettre plus de places au bord du lac durant l'été.

En page 8 : Il dit que la densité idéale est d'avoir une station par rue. Un bouton rouge sur la borne permet au client de savoir que la station est pleine et qu'il lui faut déposer son vélo ailleurs, à la prochaine station qui est à environ 100 mètres.

En page 9 : Il explique ce qu'est le cadenas électronique, lequel a été développé par le partenaire VOH SA, une entreprise spécialisée dans le domaine de l'horlogerie. La pile de ce cadenas a une autonomie d'une année. Il donne des signaux acoustiques et lumineux, qui permettent à son utilisateur de comprendre intuitivement le fonctionnement du système. Ce système est plus rapide que le fait d'avoir son propre vélo avec un cadenas, ce qui constitue un gros avantage pour les clients. C'est un système fort accessible et, si 10 clients arrivent en même temps à la station, tous peuvent prendre

simultanément leur vélo, ce qui n'est pas le cas avec le système classique où il n'y a qu'une borne, par laquelle chacun doit passer pour mettre sa carte et son code.

Il ajoute qu'ils ont conçu le cadenas de sorte à ce qu'il s'adapte à d'autres vélos. La Ville de Neuchâtel a acquis ce nouveau système, qui sera mis en place au mois de mai 2013 ; elle avait déjà un système classique (Neuchâtel Roule) ; elle va pouvoir utiliser les vélos qu'elle avait déjà et y mettre les cadenas du nouveau système.

En page 10 : il explique que le vélo doit être singulier. Le choix de ce vélo a fait l'objet d'un appel d'offres européen. La commission d'experts était composée de cyclistes, de représentants de PRO VELO et de personnes travaillant dans les ateliers de vélos. Le vélo choisi a un bon rapport qualité/prix et a été conçu pour le libre service. Il est extrêmement robuste. Sa durée de vie est estimée entre 3 et 5 ans, selon les sommes consacrées aux frais d'entretien. Ce vélo a 7 vitesses, une lumière continue et des freins à tambour. C'est un vélo solide, stable et sûr.

Le vélo a des surfaces publicitaires sur le panier, sur le garde-boue et le garde-chaîne.

Le fait d'avoir un vélo singulier permet de le différencier des vélos privés et le mélange entre vélos privés et VLS dans des stations mixtes.

En page 11 : il parle du système d'exploitation. Le client peut, via son smartphone ou un ordinateur, voir où sont les stations et si un vélo est disponible ; il peut faire une réservation, qui n'est valable qu'environ 5 minutes, le temps de se rendre à la station. Dans ce cas, si des vélos quittent la station, le système fait en sorte qu'il en reste le nombre qui a été réservé.

Le système d'exploitation accède par internet à toutes les données. Toutes les statistiques peuvent être obtenues (parcours, distances, stations les plus utilisées, etc.). L'exploitant peut aisément modifier la taille d'une station au gré des besoins.

En pages 12 et 13 : Le rééquilibrage des vélos se fait par un vélo électrique avec une remorque permettant de transporter 3 vélos. A Bienne, 4 personnes gèrent 40 stations. Ces personnes profitent, au moment de transporter les vélos pour le rééquilibrage, de faire leur entretien. Certains usagers n'utilisent d'ailleurs plus leur vélo privé et préfère un vélo Velospot, car il est toujours en parfait état.

Comme indiqué précédemment, le système permet de voir les parcours les plus fréquents et de modifier en conséquence la grandeur et l'emplacement des stations.

Ils ont fait une étude de satisfaction après la phase test. Il y a eu très peu de critiques sur le système.

En page 14 : il indique que le produit offert comporte les vélos, les cadenas, les stations, le programme d'exploitation pour la gestion des vélos et le programme d'interface clients pour la gestion des clients. Il existe des services additionnels sur demande, et donc sur mesure ; il y a des conseils pour la conception et la mise en œuvre, ainsi qu'une intégration des composants existants.

En page 15 : Il évoque les coûts. Pour 5 ans d'exploitation, avec le système Bixi, le coût serait de quelque 22 mios. Il faut compter environ 11.4 mios pour les stations et 2.1 mios de déficit à assurer selon le businessplan prévu.

Il répète que le projet de Genève ne prévoit pas assez de stations. Cela dit, avec le système Velospot, en payant 11.4 mios, l'exploitation est gratuite pendant 3 ans. En d'autres termes, avec Velospot, en payant le coût de l'infrastructure, on peut avoir tout le système sans déficit de garantie pendant 3 ans.

La 2ème colonne du tableau a trait à ce qu'ils proposent pour Genève, à savoir 300 stations et 2 000 vélos, pour 14.4 mios.

Enfin, la 3ème colonne concerne ce que coûterait un système fixe avec 300 stations et 2 000 vélos, en demandant une offre à Bixi, soit 34 mios. En conséquence, pour l'offre proposée à Genève (300 stations pour 2 000 vélos), il y a environ 20 mios de différence entre le système fixe et le système Velospot.

En page 16 : il explique comment ce système est offert aux villes. Il explique le business model tel qu'il a été offert à Neuchâtel, la Chaux-de-Fonds et le Locle. Il y a deux entités. Il y a une association des villes suisses qui utiliseraient le système Velospot. L'idée est d'avoir un réseau et que les clients de Neuchâtel puisse aller à Bienne ou ailleurs et vice versa. Cette association gère la plateforme Velospot, soit toute la relation avec le client, le ticketing, etc.. Cette plateforme est en main publique. Elle fournit les conseils aux villes pour installer les systèmes.

A côté de cette association il y a une société, le fabricant, avec des investisseurs. La Ville de Bienne va transférer tous ses droits et contrats à VOH, laquelle va gérer la mobilité.

Une fois le système mis en place, le partenaire est l'association Velospot suisse, qui va créer le contact entre les villes et gérer le système.

**Un député PLR** comprend que les bornes (cubes rouges) sont des bornes wi-fi. Cela lui est confirmé.

**Le député PLR** demande si le rayon de communication évoqué précédemment par M. Kuonen est celui qu'il y a entre le vélo et la borne. Cela lui est confirmé.

**Le député PLR** demande s'il est exact qu'ils n'ont jamais plus que quelques vélos à bouger à Bienne, pour rééquilibrer les stations.

M. Kuonen dit qu'avec un système comportant beaucoup de stations décentralisées, il n'y a que peu de vélos à bouger.

**Le député PLR** en vient à la réservation que l'utilisateur peut faire pour bloquer un vélo durant 5 à 10 minutes. Il aimerait savoir ce qui se passe s'il ne reste qu'un vélo à une station, qu'il est réservé par un tiers et que le client qui se présente ne peut prendre de vélo.

M. Kuonen explique que l'exploitant va être averti, s'il y a des vélos réservés dans une station et qu'à part ceux-ci il ne reste qu'un ou deux vélos. Il devra intervenir.

**Le député PLR** demande s'ils n'ont jamais le problème d'un client qui voulait prendre un vélo dans une station, mais n'a pu le faire car celui ou ceux qui restaient étaient réservés.

M. Kuonen dit que tel n'a jamais été le cas. Il ajoute que le client ne viendra pas à la station s'il ne reste qu'un vélo qui est réservé, puisqu'il le saura. En effet, une lumière rouge sur la borne indique que la station est complète ou qu'il n'y a plus de vélo disponible. Au vu de la densité des stations, il n'est pas problématique pour le client de se rendre à la prochaine station, qui est proche.

**Le député PLR** aimerait connaître le temps moyens d'utilisation par vélo.

M. Kuonen dit qu'il est de 9 à 10 minutes à Bienne. L'objectif du système est précisément que les gens ne gardent pas un vélo longtemps, mais le reposent dès qu'ils ont fait le trajet voulu.

Il explique qu'à Bienne, il y a un abonnement de 60 F/an et pas de coût supplémentaire tant que l'utilisation est en deçà de 30 minutes.

**Le député PLR** demande si ce temps moyen de 9 minutes est invariable le jour, le soir, la semaine, le week-end, etc..

M. Kuonen répond que les temps d'utilisation varient peu, puisque le but est toujours de se déplacer d'une station à l'autre. Il est rare que les clients fassent plus de 3 ou 4 km. Il est possible que les vélos soient utilisés sur des

parcours un peu plus longs le soir, mais il n'a pas l'information à ce sujet avec lui.

**Le R. de M.** remarque que M. Kuonen a évoqué l'Allemagne, où des villes ont le système VSL de 4ème génération. Il aimerait obtenir des informations à ce sujet.

M. Kuonen indique que les Allemands ont été les premiers à avoir un système de 4ème génération, qui a plus de 15 ans. Ce système s'appelait « call a bike ». Les gens devaient appeler un numéro depuis un téléphone public, ils recevaient un code puis ils pouvaient prendre un vélo. Une fois utilisé, ils devaient le reposer près d'une cabine téléphonique et rappeler pour aviser qu'ils avaient reposé le vélo.

La Deutsche Bahn a désormais développé un système similaire à celui connu à Bienne. Plusieurs villes d'Allemagne connaissent un système avec VLS non attachés aux stations, la plus grande étant Hambourg.

**Le R. de M.** aimerait connaître le coût par station, puisque l'un des problèmes est d'intéresser les entreprises.

M. Kuonen répond que les prix varient entre 15 000 F et 30 000 F, selon la grandeur de la station et la configuration des lieux. Ce sont les prix actuel pour Bienne, dans les contrats qu'ils ont avec des entreprises, pour les stations. Ce prix comprend la station et 5 vélos.

**Le R. de M.** demande où sont fabriqués les vélos.

M. Kuonen explique que les différentes pièces viennent de toute l'Europe et sont rassemblées en Suisse. Le délai de livraison est de 3 à 4 mois environ. Entre la commande et l'installation du système, il estime qu'il faut compter quelque 6 mois. Il ajoute que l'installation des stations est très rapide, puisqu'il n'y a pas d'infrastructure à proprement parler, mais uniquement la borne.

Il signale que la fourniture des pièces détachées est garantie. C'est l'exploitant qui gère cela et non l'Etat. Il s'agit de voir ce qui a été décidé dans le contrat ; le risque peut être gardé par la Ville ou l'Etat ou délégué à l'entreprise exploitante.

**Le R. de M.** aimerait que M. Kuonen explique quels ont été les contacts de Velopsot avec les TPG et comment Velospot a été exclu de l'AIMP.

M. Kuonen explique qu'à Velospot, ils ont eu un contact avec les TPG. Ils se sont dits intéressés mais, lorsque l'appel d'offres est sorti, ils ont vu que ce n'était pas un service mais un système qui était décrit, impliquant que les vélos soient attachés aux stations. Ils ont appelé le responsable des dossiers

pour lui demander s'il était possible de proposer une variante, ce que ce dernier a exclu. Velospot a ainsi renoncé à soumissionner.

Il aurait fallu que l'appel porte sur un service et non un système, ce qui aurait laissé une possibilité pour les VSL de 4ème génération également.

**Le R. de M.** demande s'il est possible de dire que la 3ème génération par rapport à la 4ème génération de VLS c'est un peu comme le PC de table par rapport au laptop.

M. Kuonen dit que c'est une bonne image.

**Un député UDC** remercie M. Kuonen pour cette présentation, frappée au coin du bon sens. Il demande si le coût de 14.4 mios inclut déjà des stations vendues à des entreprises ou s'il s'agit d'un prix brut, qui ne peut que baisser si des stations sont vendues.

M. Kuonen dit que le management des stations a un prix et qu'une partie des frais de ce management peut être couvert par la vente de stations. Cela peut être réglé contractuellement.

**Une députée Verts** remercie M. Kuonen pour sa présentation. Elle demande à quel titre il est présent en Commission des finances aujourd'hui. Elle croyait que les commissaires allaient auditionner un représentant de la Ville de Bienne pour présenter le système biennois, mais a l'impression qu'il est plutôt là pour vendre quelque chose.

M. Kuonen explique que la Ville de Bienne a investi dans Velospot, via le Département de l'urbanisme. Les politiques voulaient un système de VLS et ont analysé les différents systèmes possibles. Comme le système qu'ils souhaitaient n'existait pas, ils ont conçu un système sur mesure pour la Ville de Bienne, en imaginant que ce système serait approprié pour les villes suisses en général. La Ville a investi et pris des partenaires. Nombre de villes souhaitent aujourd'hui avoir des offres et installer un tel système, notamment Neuchâtel, Yverdon et la Chaux-de-Fonds. La Ville de Bienne ne peut faire cela et veut remettre cette activité à quelqu'un qui pourra s'en occuper. Pour ce faire, elle va créer l'association Velospot suisse, laquelle va réunir les différentes villes ayant adopté ce système. Le secrétaire de cette association va être son ancien collaborateur de la Ville de Bienne, qui a démissionné de ses fonctions pour mettre en œuvre cette association.

La Ville de Bienne donne un coup de main dans le montage de cette association. D'ici la fin du mois de mai au plus tard, la Ville de Bienne n'aura plus rien à voir dans cela.

Aujourd'hui, il défend les intérêts de la Ville de Bienne ; cela va également dans l'intérêt de l'entreprise. La Ville souhaite que ce système se

développe ailleurs. Elle fait ainsi du démarchage, pour donner le maximum de chance au projet.

**La députée Verts** admet que le système biennois est flexible. Elle était à Bienne récemment et n'a pas trouvé que les stations étaient très visibles. Elle aimerait avoir l'avis de M. Kuonen sur ce point.

M. Kuonen répond que c'est un souhait que les stations soient discrètes. Il ajoute que les stations peuvent être repérées sur internet et avec un smartphone. Il relève que le système est utilisé majoritairement par des personnes qui habitent la ville et connaissent donc assez vite l'emplacement des différentes stations.

**La députée Verts** note que Genève aura probablement plus de touristes, parmi les potentiels utilisateurs.

M. Kuonen admet cela mais note qu'à Barcelone par exemple, qui est une ville très touristique, le système VLS n'est pas prévu pour les touristes, qui ne peuvent y accéder.

Il estime que le VSL n'est pas destiné aux touristes, pour lesquels il existe d'autres services comme Genève Roule, qui loue des vélos à la journée.

**La députée Verts** dit que le système qui a été choisi en premier par le canton de Genève, Bixi, a aussi été choisi par Montréal. Or, il lui semble que ce système VLS est démonté pour l'hiver, ce qui lui fait penser qu'une certaine flexibilité existe tout de même avec ce système fixe.

M. Kuonen explique que toutes les bornes se démontent, certes, mais que là n'est pas l'objectif car cela engendre un coût considérable. Il ajoute que le démontage de ces stations n'est que partiel, une partie restant fixe. Ainsi, démonter une station ne signifie pas qu'elle peut, sans autre, être montée ailleurs.

**La députée Verts** imagine que les accords internationaux pour les marchés publics sont respectés à Bienne. Elle aimerait savoir quel cahier des charges a été donné par Bienne, s'il y a eu plusieurs offres et s'il y a eu des contestations quant au résultat de l'AIMP.

M. Kuonen dit qu'il n'y a pas eu ce problème ; s'agissant du développement d'un nouveau système, le marché n'était pas soumis à l'appel d'offres. La Ville a fait des appels d'offres pour les composants, mais chacun d'eux n'était jamais dans le montant nécessitant de passer par un appel d'offres. Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds sont aussi dans les normes ne nécessitant pas un appel d'offres. La situation est quelque peu différente pour les grandes villes, mais il n'estime pas que ce soit un problème de devoir faire un appel d'offres.

**La députée Verts** a entendu M. Kuonen dire que Velospot avait été en contact avec Genève. Elle se demande si cela concernait l'ancien appel d'offres.

M. Kuonen répond qu'il y a eu un premier appel d'offres il y a 4 ans déjà, mais que celui qu'il a précédemment évoqué est l'appel d'offres relatif au projet actuel, soit un autre appel d'offres bien plus récent.

**La députée Verts** relève que, si Velospot avait considéré que le cahier des charges était trop restrictif, elle aurait pu recourir.

M. Kuonen rétorque que l'Etat de Genève a le droit de définir son appel d'offres comme il l'entend. Il n'est pas possible de faire recours contre cela. Il est possible de faire un appel d'offres pour avoir une voiture rouge ; celui qui ne fournit pas de voiture rouge ne pourra y répondre. Puisqu'il existe un certain nombre de systèmes fixes sur la planète, l'appel d'offres ne portant que sur des systèmes fixes n'était pas problématique. A l'inverse, si un appel d'offres ne portait que sur un système sans station, cela pourrait poser un problème puisque Velospot a un brevet en Suisse et est la seule société à pouvoir offrir un tel produit. Un tel appel d'offres serait trop restreint, raison pour laquelle il devrait porter sur un service et non un système.

L'appel d'offres fait par TPG Velos SA portait sur un système fixe uniquement et ne pouvait donc inclure un système non attaché, raison pour laquelle Velospot a demandé à pouvoir présenter une variante à ce qui était prévu dans l'appel d'offres, ce qui lui a toutefois été refusé.

**Un député PLR** explique que l'une des interrogations que nombre de commissaires avaient au sujet du système biennois portait sur la fiabilité de celui-ci, relativement au vol. Il aimerait savoir ce qu'il en est à Bienne.

M. Kuonen répond que Bienne est une ville qui connaît beaucoup de délinquance. En 2012, 799 vélos ont été déclarés volés à Bienne, dont aucun de Velospot ; il n'y a pas non plus eu de déprédation sur les VLS, ce qui montre qu'ils ont certainement fait le bon choix. Il n'est pas certain qu'ils seraient arrivés au même résultat avec des stations fixes.

**Le député PLR** aime l'idée de pouvoir déplacer les stations. Or, en adoptant le système Velospot, il se demande comment il serait possible de mettre tant de stations sur le domaine public de Genève, qui manque d'espace.

M. Kuonen répond qu'ils ont conçu le système de la sorte, précisément car ils considéraient n'avoir pas beaucoup d'espace à Bienne. Il faut concevoir une station pour 5 vélos, laquelle peut aisément être installée presque n'importe où. A Bienne, pour installer 40 stations ils n'ont supprimé que 2 places de parking.



**Une députée Verts** remercie M. Kuonen pour ses explications. Elle estime que Bienne a su développer un système qui correspond à la Ville de Bienne. Elle n'est pas certaine que ce système soit exportable à Genève, qui est une ville plus grande, plus encombrée et qui ne comporte pas la même population. De plus, il y a beaucoup de touristes à Genève et le VLS est un argument touristique de poids. Elle ajoute que beaucoup de congressistes se rendent à Genève, via les Nations Unies. Dès lors, un système à abonnement se prête mal à ce type de population.

M. Kuonen rétorque que la carte journalière est aussi envisageable. Le congressiste pourrait recevoir une carte avec les documents du congrès. De plus, il serait possible d'accéder au système en entrant un code sur le cadenas, que l'organisateur du congrès pourrait fournir aux congressistes.

Il imagine que, même à Genève, le VLS ne serait pas essentiellement fait pour les touristes. Il pense que 80% des utilisateurs seraient des habitants de Genève et, de ce fait, considère qu'il ne faut pas construire un système pour le 20% restant.

**La députée Verts** note que l'accès des congressistes ou des touristes aux VLS implique un autre type d'organisation.

M. Kuonen relève que l'hôtel pourrait fournir les cartes à ses clients. C'est une question d'exploitation.

**La députée Verts** évoque le système de VLS que Genève a connu il y a quelques années, en disant que tous les vélos ont fini dans le lac et le Rhône. Elle lui demande si, avec ce système de VLS non fixés, il n'y aurait pas un risque que le même problème se reproduise.

M. Kuonen précise qu'il ne s'agissait pas de vélos en libre service mais de vélos gratuits. Or, tout ce qui est gratuit ne vaut rien et, dès lors, peut être jeté.

Le système Velospot est contrôlé. Il est possible de savoir qui utilise quel vélo ; les vélos ne sont pas laissés dans la nature et il y a autant de sécurité dans ce système que dans le système attaché. Il relève que les deux systèmes ont des avantages et inconvénients. Il remarque toutefois que si le vélo est détruit à la station, la borne est souvent aussi abîmée dans le cas du système classique, ce qui engendre d'importants coûts d'intervention.

Il signale que l'exploitant admet qu'il y a entre 10% et 15% de vélos détruits par année. Or, à Bienne, il n'y en a pas eu un seul à ce jour, ce qui lui laisse une certaine marge. Dans le prix avancé précédemment, cette problématique est intégrée. Il faut admettre que, sur 1 000 vélos, 150 sont volés par année. Cela fait partie du prix de gestion. Il remarque que cela représente alors également 150 vélos qu'il ne faut pas entretenir et qui sont

remplacés par des vélos neufs, ce qui constitue d'autres avantages. Il conclut en disant que ce n'est pas du tout un problème financier.

**La députée Verts** s'interroge sur les conséquences de la proximité de Genève avec des frontières. Elle pense qu'il est facilement imaginable que des gens débarquent avec une camionnette et embarquent 10 vélos, lesquels ne seront jamais retrouvés.

M. Kuonen réplique qu'il se demande bien qui va voler ce genre de vélo, soit un vélo de ville lourd, qui n'est pas fait pour les longues balades. Ceux qui viennent voler des vélos avec une camionnette vont voler d'autres vélos, plus performants que les VLS.

**La députée Verts** estime que Genève connaît essentiellement un problème de place. L'avantage des stations est qu'ils sont obligés de libérer de la place sur la voie publique pour les vélos. Actuellement, les vélos sont entassés n'importe comment en ville de Genève, car il n'y a pas assez de place. Elle considère que l'incitation à créer de la place est bien moindre pour un VLS non attaché que s'il nécessite l'installation d'une véritable station fixe. Elle craint que s'ils mettent 1 500 vélos de plus en ville, cela amène vite à une gabegie.

M. Kuonen ne pense pas que c'est en créant des emplacements pour des VLS fixes en ville et en ne réglant pas le problème des emplacements pour les vélos privés qu'ils vont avoir un meilleur aménagement de la ville. Il serait choquant de ne s'occuper que des VLS et de laisser le problème relatif au stationnement des vélos privés perdurer. Velospot considère qu'à Genève, l'installation d'un tel système serait l'occasion de créer bien plus d'emplacements pour les vélos privés, de mettre de l'ordre dans le stationnement des vélos et d'y intégrer les vélos publics. Cela serait la démarche logique.

Il est quelque peu surpris par ce discours car, à Bienne, il était totalement inverse, à savoir qu'il s'agissait de régler le problème des vélos privés via les vélos publics.

**La députée Verts** remarque qu'à Genève, la logique des politiques n'est pas toujours très cohérente en termes de mobilité douce. Elle constate que les fonctionnaires semblent être plus compétents à Bienne qu'à Genève.

Elle demande si le client est obligé d'avoir un smartphone pour trouver l'emplacement des stations.

M. Kuonen répond que la problématique est la même avec tous les systèmes. Cette recherche peut se faire par internet, smartphone ou de visu. Il est aussi possible d'appeler la centrale par téléphone.

**Un député Socialiste** remercie M. Kuonen pour sa présentation. Il n'a pas de religion faite par rapport à la taille des stations. Il admet que le système, tel que conçu au départ, doit être amené à évoluer dans le temps. Cela parle en faveur d'un système qui n'aurait pas d'attache, certes, mais il est assez convaincu malgré tout qu'une partie des membres de cette Commission sous-estime la problématique du vol des vélos ; contrairement à ce que dit M. Kuonen, il n'y a pas que les beaux vélos qui se font voler à Genève.

Il demande s'il est bien juste que M. Kuonen est un collaborateur de la Ville de Bienne. Cela lui est confirmé par ce dernier.

Il a cru comprendre que Neuchâtel, la Chaux-de-Fonds et le Locle n'ont pas fait d'appel d'offres public. Cela lui est également confirmé.

M. Kuonen a évoqué le fait que les stations étaient facilement adaptables en taille. Cela pose tout de même la question de l'espace dévolu autour de la borne.

M. Kuonen admet cela ; l'espace dévolu est réglé avec la capacité de la station. Il n'y a donc pas une flexibilité et une possibilité d'agrandir la station dans tous les cas. En revanche, le système permet de mettre des petites stations là où de grandes stations ne pourraient être installées. La question de la densité doit être étudiée avec la ville considérée, avec laquelle doivent être choisis les emplacements appropriés.

**Le député Socialiste** se demande comment un client peut savoir, lorsqu'il ramène le vélo, si une station est pleine.

M. Kuonen répond qu'une lumière rouge sur la borne indique que la station est pleine.

**Le R. de M.** demande où Velospot en est de ses contacts avec la Ville de Zurich.

M. Kuonen répond que Velospot installera la première station-test dans cette ville dans 15 jours.

**Le R. de M.** demande si Velospot a des informations concernant la situation financière actuelle de Bixi.

M. Kuonen répond par la négative.

**Le R. de M.** demande s'il y a des partis verts et socialistes à Bienne.

M. Kuonen répond par l'affirmative. Il ajoute que la majorité, au Conseil municipal, est rose-verte.

**Le R. de M.** demande si le projet de VLS a été adopté à l'unanimité, au sein du Parlement de la Ville de Bienne.

M. Kuonen indique qu'à son souvenir, aucun parti n'a été opposé à ce projet. Il n'y a pas eu ce combat gauche-droite, rencontré à Genève. Il ajoute que, si ce combat avait existé, la gauche aurait certainement voulu le système le plus avantageux financièrement parlant et la droite le système le plus sûr, soit exactement l'inverse de ce qu'il perçoit ici. Il dit que c'est la première fois qu'il constate, au gré de ses présentations du système à différentes collectivités publiques, que la gauche veut le système le plus cher et le plus sûr.

La Présidente relève qu'il y avait d'autres enjeux politiques, qui ont dû lui échapper.

**Le R. de M.** demande si PRO VELO est favorable à ce système.

M. Kuonen répond par l'affirmative. Il ajoute que, pour ce système, Velospot a obtenu la distinction suisse délivrée par PRO VELO (prix de reconnaissance en 2012).

**Un député PDC** a entendu M. Kuonen évoquer les inconvénients du système attaché. Il aimerait qu'il revienne sur ce point.

M. Kuonen dit que le principal inconvénient est le fait de devoir avoir des infrastructures. Le manque de flexibilité joue aussi un rôle ; une fois qu'il y a une infrastructure, il est difficile de déplacer une station ou d'en réduire la taille sans lourdes conséquences financières. Si une ville ne veut plus travailler avec le fournisseur X, elle doit tout démonter et monter un autre système. Comme c'est un système cher, peu de stations sont installées alors que les clients en demandent beaucoup. Ainsi, en raison du coût du système, il n'y a pas d'adaptation au marché. Il évoque encore l'accessibilité ; il n'y a qu'une borne d'accès et, de ce fait, si plusieurs clients arrivent en même temps, ils ne peuvent prendre tous un vélo au même moment ; ce sera à chacun son tour

Il conclut en disant qu'il parie que, d'ici 5 ans, plus un système fixe ne sera installé.

**Le député PDC** demande s'il n'y a pas de coûts cachés dans ce système. En effet, de telles différences de prix suscitent un peu la méfiance.

M. Kuonen dit qu'il n'y a pas d'autres dépenses que celles qu'il a présentées.

**Une députée Socialiste** demande ce qui se passe si une personne n'a pas d'abonnement.

M. Kuonen dit qu'il est possible d'imaginer un système sans abonnement. C'est la collectivité installatrice qui décide. Il est possible d'avoir un système

par lequel le client envoie un sms au numéro figurant sur le vélo et reçoive alors en retour un code qu'il introduit sur le vélo.

**Une députée Socialiste** a compris que Bienne avait un système unique mais, en même temps, M. Kuonen a dit que d'autres villes d'Europe avaient un système semblable.

M. Kuonen explique que Bienne connaît un système unique, du fait de la communication entre le vélo et la station, alors que les autres systèmes semblables ont une communication entre le vélo et le serveur.

Il conclut son propos en disant que Genève doit choisir le système qui lui convient le mieux, financièrement et techniquement parlant, ainsi que par rapport aux besoins réels.

Maintenant qu'ils connaissent le système biennois, les commissaires pourront décider en connaissance de cause.

**Une députée Socialiste** demande à quoi sert de faire un test avec une seule station à Zurich.

M. Kuonen répond qu'ils auront des clients-test pour voir comment le système fonctionne. Il est possible que ce soit l'administration qui teste le système. Velospot propose des tests dans chaque ville qui le demande, car c'est la meilleure manière de montrer le système.

### **Audition de M. Michel Barro, Ingénieur EPFL, ETIC Consulting**

La présidente salue M. Barro. Elle signale qu'il vient sur proposition du R. de M.. Elle suggère qu'il précise à quel titre il va s'exprimer aujourd'hui et quelles sont ses compétences dans le domaine.

M. Barro explique qu'il a un bureau d'ingénieur dans le domaine de la mobilité douce et du développement durable à Genève. Il connaît très bien le tissu économique genevois et tous les systèmes de VLS car il participe, au niveau européen, à des réunions qui ont lieu chaque année, auxquelles se rendent tous les responsables de systèmes VLS pour partager leurs expériences et soucis. Il est passionné par le monde de la mobilité urbaine, par la micromobilité, par l'intermodalité des transports et par les nouveaux modes de déplacements urbains. Il est en train de réaliser un gros projet pour le DETEC à Berne sur le sujet.

Il évoque le PL 10989-A. Il partage l'avis de certains, qui se sont exprimés dans ce rapport : il faut faire des dépenses justifiées vis-à-vis des concitoyens, surtout s'il est possible d'avoir un système bien plus performant que celui qui a été retenu. Ainsi, il sera possible d'offrir un meilleur service et de mettre plus de vélos à disposition ; de plus, le système pourra être

adapté et évoluer plus facilement, en fonction des saisons et des événements qui peuvent avoir lieu à Genève. De pouvoir réaliser un projet de cette ampleur peut également être une référence importante pour le canton et un modèle pour d'autres villes suisse et européennes. Pour ce faire, le système doit être performant et innovant, indépendamment du coût. Le choix de ce système est d'autant plus évident s'il permet, par rapport à celui prévu dans le PL, une économie de 19 millions sur 5 ans, comme cela a été indiqué dans le rapport.

**Une députée Verts** relève que ces chiffres n'ont pas été vérifiés.

M. Barro poursuit en disant qu'il peut certifier une économie de 15 millions à 20 millions. Il ajoute que cette économie dépend de différents facteurs propres à la ville concernée, notamment le vandalisme.

En page 6 du rapport sont évoquées les propositions de tarifs du VLS, qui l'ont choqué. À ce prix, personne ne voudra utiliser les VLS. En effet, le prix de 5 F/jour plus 6 F/2h revient à 11 F/jour, ce qui est énorme. A ce prix, on peut louer une voiture à Paris et dans la plupart des pays d'Europe. Il ne comprend pas comment la Commission des finances a pu accepter un prix pareil, sachant qu'il est possible, en nombre d'endroits à Genève, de louer un vélo à 5 F/jour.

Il note que la base d'un système de VLS dans une ville comme Genève est de promouvoir le vélo et que, petit à petit, les gens en viennent à acheter leur propre vélo. Le but d'un système subventionné est qu'il soit incitatif. Or, avec les tarifs proposés dans le projet, ce système n'est pas incitatif. D'autres tarifs devraient être revus à Genève, pour être incitatifs ; cela faciliterait nettement les problèmes de circulation en Ville de Genève, mais ceci est un autre sujet.

Il a lu, dans le rapport relatif au PL 10989-A, que les stations coûteraient entre 60 000 F et 70 000 F. Une fois construites, si elles sont trop petites ou trop grandes ou si elles doivent être déplacées, cela coûtera cher. Elles ne sont pas modulables, alors que les besoins en vélos varient au gré des saisons, des moments et des lieux.

Il dit que les stations fixes incitent les gens à faire du vandalisme. Le bon système serait d'avoir des stations mixtes. Le système policier actuel à Genève incite les gens à ne plus garer les deux-roues sur les trottoirs. Il faut créer des places de stationnement pour ceux-ci ; avoir des stations mixtes, couvertes, est la solution. De telles stations rassemblent des populations différentes et protègent les vélos. En effet, la personne qui vient voler un vélo, volera plutôt celui d'un privé qu'un VLS, ce dernier ayant divers systèmes de protection en empêchant l'usage après le vol. Offrir des stations

mixtes permet d'offrir un service à l'ensemble de la population et non qu'aux VLS. Enfin, le fait que les vélos soient protégés de la pluie permet de prolonger la durée de vie du matériel.

Il lit, dans le rapport relatif à la loi, en rapport avec la LGAF, que les dépenses doivent être supportables. Il pense que cela est juste.

Se référant au système actuellement retenu, soit le système Bixi, et à son coût, il relève qu'il serait possible d'avoir un système beaucoup plus performant, par exemple un système qui combinerait autolib et vélib pour le même prix.

Il explique que les TPG ont été chargés d'établir le cahier des charges. Ils ont été incités, par différentes personnes, à faire un cahier des charges ouvert sur des systèmes modernes et plus économiques, de plus de conception suisse. Il note que le DETEC a remis un prix au système de Bienne, pour sa mobilité novatrice. C'est une référence qu'il faut souligner.

Il en a terminé de ses remarques et est prêt à répondre à toutes les questions que les commissaires pourraient avoir.

**Un député Socialiste** remercie M. Barro pour sa présentation. Il aimerait savoir combien de villes ont des systèmes, respectivement avec et sans attaches.

M. Barro répond que la majorité des villes connaissent un système avec attaches ; les systèmes sans attache existent depuis peu seulement. Les systèmes avec attache sont intéressants pour des villes comme Lausanne où un parc mixte de vélos électriques et vélos traditionnels pourrait être imaginé et où l'attache aurait du sens, pour recharger les vélos. Il note toutefois qu'un système de vélos électriques sans attaches existe aussi.

En France, le système avec attaches a donné lieu à beaucoup de vandalisme.

Le système a été développé et, si l'on essaye de forcer le vélo, il se cassera à l'endroit de l'attache, pour être certain que les gens ne prennent pas ces vélos. Il ajoute que ce système d'attaches est assez dangereux, notamment si l'on rentre dedans, puisqu'il est solidement ancré dans le sol.

**Le député Socialiste** réplique que cela est logique. Il demande si le système avec attaches était un paramètre du cahier des charges, pour les projets d'autres grandes villes.

M. Barro répond par la négative, en précisant que les autres systèmes n'existaient pas à l'époque.

**Le député Socialiste** demande à M. Barro à quel titre il est aujourd'hui auditionné.

M. Barro répond qu'il a un bureau d'ingénieur en mobilité douce et développement durable à Carouge. Ce bureau n'offre pas des solutions de systèmes de VLS. Ce bureau prépare des cahiers des charges et autres AIMP.

**Le député Socialiste** lui demande s'il est membre du PLR.

M. Barro dit qu'il est membre d'un parti et fait de la politique, comme c'est son droit de le faire. Il n'intervient aujourd'hui pas au nom d'un parti politique, mais en tant qu'ingénieur.

**Le R. de M.** signale qu'il connaît M. Barro et que c'est lui-même qui lui a proposé de venir. Cela montre au député Socialiste que la mobilité douce n'est pas une chasse gardée des verts ou des rouges. Il pense qu'il vaut la peine d'avoir le point de vue d'un expert passionné par cette question, plus que celui de simples technocrates qui ne se soucient pas de l'évolution de la technologie et des avantages que cette évolution peut avoir sur les finances publiques. Il assume donc d'avoir proposé à M. Barro de venir ce jour, d'avoir suggéré son nom à la présidente, qui l'a retenu. Il vaut mieux auditionner des personnes compétentes que des personnes dont les compétences sont plus discutables.

Il demande si l'analogie qu'il fait, pour dire que les technologies VLS avec et sans attaches sont un peu comme les PC de table et les laptops ou iPad, est juste. En d'autres termes, il oppose le lourd et cher au souple, flexible et peu cher.

M. Barro indique que les vélos de Lyon ou Paris sont très lourds, ce qui peut constituer un sacré défaut dans une ville où il y a passablement de dénivelé, comme à Genève. Il convient donc de choisir des vélos légers et performants. Il ajoute que Genève Roule a choisi des vélos très performants.

Il évoque la qualité des vélos. Il relève que, dans d'autres domaines, des sociétés ont disparu notamment en raison de leur difficulté à trouver des pièces de rechange. Bixi rencontre aujourd'hui ce problème, car il n'arrive pas à obtenir le software. S'agissant des VLS, si la solution software était faite en Suisse, cela représenterait un gros avantage pour la pérennité du système.

Dans le système sans stations fixes, la simplicité d'utilisation est un avantage important. Le système de Bienne est facile à utiliser, même pour les touristes. Ceux qui ont créé ce software viennent du milieu de l'industrie ; ce sont ceux qui ont développé tout le système de gestion des poubelles et des taxes poubelles à Bienne. Il faut que le service après-vente soit garanti et s'assurer que le software sera entretenu et compatible avec les évolutions des logiciels des grands fournisseurs de logiciels.



**Le R. de M.** relève que le vélo biennois est relativement lourd, alors que M. Barro vient de dire que cela pourrait être un inconvénient. Il demande si les systèmes de Paris ou Lyon sont nettement plus légers.

M. Barro évoque l'« incompétence » de la personne qui a préparé le cahier des charges, comme cela a été relevé dans le rapport. Il ne pense pas que ce soit un bureau d'ingénieurs habilité et expérimenté dans ce domaine qui l'a rédigé. Ceci constitue à son sens une grave erreur. Dans le cahier des charges, il est possible de mettre une note au facteur poids du vélo, tout comme au facteur réglage de la selle selon la taille de la personne, etc.. Ces notes peuvent être pondérées en fonction de la ville considérée. Il indique encore que le système de Biemme n'est pas lié au vélo, dans le sens qu'il est possible de mettre n'importe quel vélo avec ce système. Ce système est constitué tout simplement d'un cadenas programmable et d'une borne, ainsi que du software qui va avec.

**Une députée Verts** demande si, dans le cadre de son bureau d'ingénieur, M. Barro travaille avec l'Etat de Genève ou avec l'entreprise biennoise qui a développé ces VLS.

M. Barro dit qu'il ne travaille pas avec cette entreprise biennoise. Son bureau essaie de travailler avec le DIME, en particulier la DGM, mais cela est difficile. Son bureau aimerait travailler avec la DGM ; il a fait des présentations à ces collaborateurs, mais n'a pas encore réussi à les convaincre totalement.

**Une députée Socialiste** signale que le vandalisme est l'inquiétude de nombre de commissaires. Elle aimerait savoir quel risque il y a à Genève, en termes de vandalisme, si les VLS ne sont pas attachés.

M. Barro annonce avoir beaucoup travaillé et travailler encore sur la sécurité des deux-roues. Il existe des systèmes efficaces pour protéger les deux-roues, qui ne sont pas encore en œuvre dans des villes comme Genève. S'il y a des stations mixtes, ce seront probablement les vélos traditionnels qui seront d'abord volés, car ils sont plus facilement négociables sur le marché des vélos volés. Il admet que, s'ils sont lourds, les VLS sont négociables sur le marché de la ferraille. Il explique que les voleurs utilisent désormais une bombe d'azote liquide pour voler les vélos. Le vrai système de protection se base sur un effet collaboratif : le propriétaire de vélo qui observe du vandalisme va le signaler. Il faut aider les autorités à lutter contre ce vandalisme, pour autant qu'elles le veuillent.

Il est convaincu qu'il y a moins de vols et vandalisme de vélos dans les stations mixtes (VLS et vélos privés) que dans les stations qui n'ont que des VLS.

La présidente remercie et libère M. Barro.

Elle rappelle à une députée Verts que lorsqu'ils avaient traité des VLS il y a quelques semaines en Commission, le R. de M. avait indiqué qu'il avait été contacté par diverses personnes et dit qu'il donnerait des noms de potentiels futurs auditionnés. Il lui en a envoyés 5 ou 6 la semaine dernière et elle lui a suggéré d'en retenir un, ce qu'il a fait en proposant M. Barro, raison pour laquelle ce dernier est venu ce jour.

**La députée Verts** dit qu'après le numéro de salon des arts ménager auquel ont eu droit les commissaires lors de la première audition, elle est consternée par la 2ème audition. Les commissaires ne savent pas qui est cette personne et quelle est sa légitimité. Elle ajoute que son audition n'a pas été décidée en Commission par un vote. Ce n'est pas une manière de faire de la politique.

Elle relève que M. Barro a dit vouloir travailler avec la DGM, mais que la DGM ne lui confiait pas de mandat, ce qui met tout de même un peu en doute son objectivité.

Elle estime que, dans ce dossier, les commissaires font tout à l'envers, notamment en remettant en cause les AIMP et en ayant une audition décidée par une seule personne, donc la qualité est franchement douteuse.

La présidente rappelle que la Commission avait discuté des propositions d'auditions du R. de M. et que ce dernier avait dit qu'il transmettrait des noms, ce qu'il a fait.

**Un député MCG** se dit passablement outré par rapport à la question du député Socialiste, candidat au CE. Lorsque la Commission auditionne une personne, le moindre des respects est de ne pas lui demander sa couleur politique. Il rappelle à une députée Verts que l'audition de M. Barro figure à l'ordre du jour ; de ce fait, elle aurait pu s'interroger avant sur qui il était.

Lorsqu'il voit quel ramassis les bancs de la gauche font venir en commissions pour des auditions, il estime qu'elle ne manque pas de toupet en reprochant à une personne, qui est un expert dans le domaine, de venir fournir des explications techniques.

Il a trouvé cette audition très intéressante, laquelle ne va bien sûr pas dans le sens de ce que la députée Verts aimerait entendre, raison pour laquelle elle ne lui plaît pas. Si tel est le cas, elle n'a qu'à quitter la salle.

Il conclut en disant qu'il n'est pas normal d'interpeler une personne auditionnée sur sa couleur politique.

**Le député Socialiste** remarque que cette Commission a, pour le moment, refusé d'auditionner des associations, Centre de Contact Suisses-Immigrés et

Camarada, pour lesquelles il y a des mises en cause sur les contrats de prestations et subventions et dont l'appartenance politique des membres du comité a été soulevée.

Il explique avoir posé cette question sur la couleur politique de l'auditionné, pour tenter de mieux cerner le profil de cette personne. Il est fort bien que le R. de M. veuille proposer dix noms de personnes à auditionner. Il estime toutefois que les commissions ont la légitimité de s'interroger collectivement sur la pertinence ou non de faire des auditions. Il aimerait qu'à l'avenir, ils procèdent ici comme cela se fait dans les commissions d'habitude, à savoir que les auditions se décident collectivement et non en bilatéral entre un député et la présidente.

La présidente rétorque qu'elle vient d'expliquer que cela n'a pas été fait en bilatéral.

**Le député Socialiste** réplique que là n'est pas la question. Il faut savoir qui est auditionné, avec quelle légitimité.

Pour lui, le vélo est ni de gauche, ni de droite. C'est une obsession de certains milieux de droite de catégoriser le vélo comme étant quelque chose de gauche. C'est une absurdité totale, mais libre à chacun d'en faire le combat qu'il veut.

Il n'a pas de dogme en matière de choix du système, mais s'interroge sur la méthode. Il trouve très discutable que la Commission des finances se mêle de l'élaboration de cahiers des charges et remette en cause des marchés publics. Il pourrait faire de même, s'agissant de la traversée du lac, en proposant des entreprises bien moins chères, basées en Chine.

Il faut se rendre compte de l'absurdité de cette démarche consistant à remettre en cause une partie de travail, qui n'est pas celui de la Commission des finances et sur lequel elle n'a pas de compétences.

Il note que M. Barro n'a pas de compétences universelles en matière de VLS. Il a un vrai problème avec cette 2ème audition. La 1ère audition a également été problématique, puisque les commissaires ne savaient pas trop à quel titre M. Kuonen était présent, s'il était le vendeur des vélos ou un représentant de la Ville de Bienne.

La présidente répète que la Commission avait accepté le principe que le R. de M. donne le nom d'une ou plusieurs personnes à auditionner. Le R. de M. en a donnés plusieurs, puis elle lui a demandé d'en retenir un, soit celui de la personne qui lui semblait la plus intéressante. Il a retenu M. Barro, un ingénieur en mobilité douce.

**Le R. de M.** rappelle que, lors de la dernière séance au cours de laquelle les commissaires ont traité des VLS et évoqué les auditions, il avait donné le nom d'un marchand de cycles. Une députée Verts avait dit qu'il avait d'autres compétences que celles uniquement de marchand de cycles et que, de ce fait, il n'était selon elle pas judicieux de l'auditionner. Il avait d'autres propositions de noms de marchands de cycles. Il s'est toutefois dit que de proposer l'audition d'un marchand de cycles aurait pour réaction pavlovienne, de la part de tous ceux qui se méfient des petits commerçants, de dire que c'était encore une fois pour favoriser les intérêts commerciaux individuels que ces auditions étaient proposées. Il a voulu éviter cette critique, raison pour laquelle il a opté pour l'audition d'un ingénieur EPFL, spécialiste de mobilité douce. Apparemment, les ingénieurs en mobilité douce doivent être membres d'un parti qui fait plaisir au député Socialiste.

Il rappelle au député Socialiste qu'aux délégations du CSP, de Caritas ou d'autres associations dont il est le porte-parole attiré ici et au GC, ils n'ont jamais demandé quels étaient leurs affiliations politiques. Le député Socialiste l'a fait avec M. Barro, ce qu'il qualifie de comportement inadmissible. Il estime que le député Socialistes est le principal instigateur de pratiques d'exclusion et de déqualification en raison des opinions politiques.

Il indique que si à l'issue des auditions les commissaires décident que ce projet doit être totalement revu, il leur faudra voter contre ce projet et forcer le DIME à revenir avec un projet ouvert sur les VLS et non limité aux VLS avec le système de la 3ème génération, lourd et coûteux, qui a été illustré avec beaucoup d'à-propos et d'éléments de conviction par M. Kuonen.

La présidente ne souhaite pas que les commissaires fassent maintenant le débat de fond. Elle a uniquement voulu brièvement traiter de la problématique des auditions.

**Le R. de M.** conclut en disant qu'il ne demande pas d'auditions supplémentaires. Il veut que les commissaires votent ce jour sur ce projet.

**Un député Verts** pensait que la Commission des finances devait se prononcer sur le côté financier du projet. Les deux auditions qu'ils viennent d'avoir lui ont donné l'impression que les commissaires faisaient une partie du travail de la Commission des transports.

Les commissaires aux finances peuvent dire que le prix du projet leur convient ou qu'il est trop cher et que le canton n'a pas à entrer en matière sur un projet de VLS.

Il est sorti au moment de la 2ème audition, car celle-ci l'agaçait. Lors de la 1ère audition, il a eu l'impression d'avoir un vendeur de vélos qui est venu faire sa publicité. Ce n'est pas ce qu'il attend d'une audition en Commission

des finances. Il a besoin de comparaisons de coûts et non d'une personne qui essaye de lui vendre un système. Il n'entend pas s'occuper d'opérationnel en Commission des finances.

S'agissant de la légitimité des personnes auditionnées, il relève que la Commission auditionne généralement des personnes qui font partie d'une association ou d'un groupement, qui ont une représentation. S'ils avaient auditionné le TCS, par exemple, cela ne lui aurait pas posé de problème ; ils n'auraient pas eu à s'interroger sur la couleur politique de l'auditionné, car ils auraient de suite su au nom de qui et à quel titre il s'exprimait. Il note qu'il n'est pas rare que des experts, avec les bons titres, racontent des choses déliurantes ; le titre seul ne légitime rien.

Il se demande si ces auditions correspondent à une nouvelle méthode de la Commission des finances. Il faut savoir s'ils laissent tomber définitivement les AIMP. Si le travail de la Commission est de décider quel est le bon matériel ou le bon système, il faut le dire et les verts feront de l'antiparlementarisme primaire.

Il conclut son propos en disant qu'il est de la compétence des commissaires de dire s'ils veulent ou non d'un système VLS, mais non de remettre en cause des AIMP.

**Un député UDC** retire de ces deux auditions que si l'on fait un appel d'offres, il faut le faire sur un service et non un système ; il ne faut pas imposer une technique.

Personne ne peut mettre en doute les compétences de la 1ère personne auditionnée ; ce qu'elle a dit a été corroboré par la 2ème personne auditionnée ; les deux ont démontré les avantages du système biennois par rapport à celui proposé dans le PL 10989. Il n'arrive pas à comprendre que les spécialistes du DIME n'aient pas ouvert la porte à quelque chose de nouveau, rien que pour se renseigner. Il remercie le R. de M. d'avoir proposé ces auditions, qui ont permis aux commissaires de savoir qu'il existait d'autres systèmes, lesquels sont compétents et bien moins chers que celui proposé à Genève.

Il est fâché que les services du DIME, qui ont des spécialistes, aient refusé d'ouvrir la porte à une solution permettant d'économiser l'argent public. Il estime que la défense que les verts font de leur ministre est absolument pathétique.

**Un député PLR** considère que de faire maintenant à la droite des procès d'intention sur les auditions est totalement déplacé. En effet, la droite a été à maintes reprises très coulante par rapport à des auditions demandées par la

gauche dans des proportions bien plus importantes que celles connues pour ce PL.

Il se rappelle qu'on lui a souvent reproché de manquer de respect envers les auditionnés. Ici, la gauche s'est ouvertement moquée des auditionnés, par les remarques désagréables du député Socialiste et les rires sarcastiques des députées Verts, ce qu'il trouve particulièrement déplaisant.

Il trouve inadmissible qu'une députée Verts mette déjà sur Facebook : « Le PLR va bientôt nous proposer un système de monocycles en libre service pour diviser par deux les coûts ». Il estime que cela est inadmissible, car cela viole le secret des délibérations de la Commission des finances, puisque le sujet y est actuellement traité.

Il a entendu le député Verts dire qu'il était agacé par la 1ère audition et remarque qu'il a eu la politesse de sortir plutôt que de rester et de se moquer des auditionnés, ce qui est une attitude bien plus digne.

Il constate que les verts ne supportent pas la remise en cause de leur système ; quel que soit le nombre d'auditions qu'ils auront en Commission, la situation demeurera à son sens bloquée. Il est ainsi favorable à voter ce jour.

La présidente se dit gênée par le comportement que certains, tous bords politiques confondus, ont eu durant la présentation de M. Kuonen. Cela n'est pas propre à cette audition, c'est systématique.

**Le député UDC** dit que pareil reproche ne peut lui être fait.

La présidente l'admet.

**Un député PLR** dit que le député Verts a raison de dire que la droite ne veut pas des VLS à ce prix. Il n'est pas question que le législatif s'occupe des AIMP, certes, mais son rôle est de tirer la sonnette d'alarme lorsqu'il estime que les bornes ont été dépassées, ce qui a été le cas en l'occurrence. Il admet que ce PL devrait être traité en Commission des transports et demande donc formellement ce renvoi.

Il rappelle au député Socialiste que, même si l'ordre du jour est signé par le Sautier, c'est toujours le président de commission qui donne son avis. Il lui suggère, de ce fait, de s'adresser à « Camarad'Anne » et non aux commissaires.

La présidente rappelle que le renvoi en Commission des transports avait été proposé ici, puis voté et refusé par la Commission des finances, raison pour laquelle c'est elle qui en traite. Ils pourront éventuellement en parler ultérieurement ce jour, après les auditions des TPG et du DIME.

## **Audition des Transports publics genevois**

La présidente salue M<sup>mes</sup> Frei et Bruynooghe, ainsi que MM. Forestier et Sabatier.

Mme Frei signale que les TPG ont préparé une brève présentation (annexe 2 au procès-verbal) pour resituer la démarche et les enjeux de ce projet. Ils ont ensuite disponibles pour répondre aux éventuelles questions que les commissaires pourraient avoir.

Elle indique que le projet genevois de VLS est un projet important et central pour les TPG ; il s'inscrit dans une démarche stratégique d'élargissement et de diversification de l'offre de transport à Genève, dans une perspective de multimodalité et de complémentarité des divers modes de déplacement. Les TPG ne pourront en effet faire face à l'augmentation prévue de la mobilité, estimée à 40% supplémentaires à l'horizon 2030, même s'ils ont largement augmenté leur offre ces dernières années. Pour faire face à cette augmentation prévue, il est indispensable qu'une partie significative des déplacements soit assumée par les modes doux, plus particulièrement par le vélo. Il s'agit, pour les TPG, de se donner les moyens d'améliorer la part modale du vélo.

Le VLS est un élément-clé de cette stratégie, dans une logique multimodale. Les futurs utilisateurs d'un système de VLS sont aussi des usagers des transports publics ou sont fortement susceptibles de le devenir. Le VLS et les transports publics sont ainsi des modes complémentaires, qui existent dans le cadre de la communauté tarifaire genevoise.

Elle dit encore que la clé de voute de ce système est la carte de mobilité, laquelle est en gestation dans le cadre du projet national de billettique sans contact, qui doit à terme permettre d'associer sur une même carte diverses fonctions liées au transport, soit les transports publics, les abonnements UNIRESO, le VLS, Mobility car sharing, P+R, etc..

Elle passe la parole à M. Forestier, responsable de ce projet au niveau de la direction des TPG.

M. Forestier indique que les TPG ont pris la tête de ce projet depuis 2007. Suite à quelques soucis entre la Ville de Genève et un afficheur, les TPG ont exprimé le souhait de pouvoir gérer et développer ce projet en totale synergie avec les transports publics.

Il explique que les objectifs d'un système de VLS sont notamment de répondre à une demande de déplacements en constante augmentation, de contribuer à la fluidité du trafic en ajoutant un mode de mobilité à d'autres modes déjà existants et d'améliorer la part modale du vélo. Toutes les villes, qui ont vu se développer un système de VLS, ont vu la part modale du vélo et

les achats de vélos augmenter dans les 3 ou 4 années qui ont suivi cette implantation. Il s'agit également de créer des opportunités d'emplois. Dans le projet genevois, il y a une part sociale, de formation et de réinsertion, raison pour laquelle ce projet est aussi intéressant et compétitif en termes de coûts. Ce projet vise aussi à réduire l'émission de CO2 et à augmenter l'attractivité de Genève pour les touristes, même si un tel système est avant tout mis en place pour la population locale. Enfin, un tel système donnera une image dynamique et positive des communes qui planteront ce type de mobilité.

Il y a 4 modèles de VLS :

Les afficheurs, comme JC Decaux ou Clear Channel, proposent aux communes et villes d'implanter des systèmes de VLS, avec des contrats confidentiels et des contreparties publicitaires énormes ;

Les opérateurs de transports publics, comme les TPG, commencent à proposer des systèmes de VLS en complément des transports publics ;

Les institutions gèrent directement le système ;

Les associations gèrent le système.

Il explique que ce projet est né d'une synergie réelle entre les transports publics et le vélo. Au cours de ces dernières années, les TPG ont regardé se qui se passait ailleurs, notamment à Lausanne, Montpellier, Orléans, Paris, Bruxelles ou Barcelone, ainsi que le système particulier de la Deutsche Bank, qui n'est pas vraiment du VLS mais un complément entre le rail et le vélo, pour le dernier bout de parcours, pour connaître les coûts, objectifs et manières dont fonctionnaient ces systèmes, en particulier afin de savoir ce qu'il fallait faire ou non.

Une fois qu'ils se sont décidés sur une orientation et sur les besoins et objectifs d'un système de VLS, ils ont mené une étude de faisabilité. Ils ont travaillé avec l'Observatoire universitaire de la mobilité (OUM), qui a fait une première étude de faisabilité. Elle visait à savoir où pourraient être implantées des stations et les critères d'implantation de ces stations, au nombre desquels figurent la proximité des transports publics, la complémentarité et les pôles d'échange, ainsi que les bassins d'emploi et de population. Cette étude a aussi permis de dimensionner le nombre idéal de stations.

Il annonce que le maillage du réseau est un facteur-clé de succès d'un tel système. Il faut pouvoir avoir une station tous les 300 mètres environ. La simplicité du système est également importante. Nombre de systèmes VLS ne sont pas accessibles à des utilisateurs occasionnels, par exemple à Barcelone, qui ne connaît qu'un système d'abonnement pour les usagers de son système



VLS. Or, le but d'un système de VLS est que les gens redécouvrent le vélo et puissent voir qu'il est possible de se déplacer à vélo en ville.

L'ergonomie et la maniabilité du vélo, ainsi que sa solidité, sont essentielles.

La disponibilité du système et la gestion du parc sont le problème commun à tous les réseaux. Il faut savoir comment gérer les flux aux heures de pointe et comment rééquilibrer le plus rapidement possible un parc, de sorte à ce qu'il soit toujours disponible. Il ne faut pas que l'utilisateur n'ait pas de vélo à disposition ou, pire encore, qu'il ne soit pas en mesure de rendre son vélo car toutes les stations sont pleines.

Il explique que le vol et le vandalisme ont généré des problèmes sur certains réseaux, notamment à Paris, qui a connu un taux de déprédation supérieur à 30% à un moment donné, ce qui lui a coûté cher. La sécurisation du vélo sur la borne n'était pas assez solide. Ce problème a, depuis lors, été résolu et l'on a pu observer une baisse du taux de vols et de déprédations.

La tarification doit être attractive, sans être trop bon marché malgré tout. Actuellement, les prix sont souvent trop bas et le taux de couverture, pour les opérateurs, est de 2% à 5%. Les opérateurs sont coincés et ne peuvent plus augmenter leurs prix. Les TPG ont tenu compte d'un modèle économique permettant d'avoir un taux de couverture bien supérieur à celui précédemment évoqué et constituant la moyenne en Europe.

Le dernier facteur-clé de succès est la promotion du projet ; au moment de son lancement, il faut le promouvoir, mais il est également important d'avoir une politique de sécurité et de comportement à vélo. Une personne qui n'est pas allée à vélo en ville depuis des années peut ne pas avoir le comportement le plus adéquat. Paris a connu d'énormes problèmes de sécurité au début, car la nécessaire sensibilisation à faire à la population avait été largement sous-estimée.

Il explique comment les TPG ont réussi à fédérer diverses parties prenantes autour de ce projet. Ce n'est pas le projet d'une ville ou d'une commune, mais un projet à périmètre cantonal, ce qui est, selon lui, unique au monde. Aucune ville n'a été capable d'implémenter un projet de VLS en tenant compte des besoins des communes ou des villes environnantes.

Les parties prenantes à ce projet sont le canton, 26 communes, les TPG en tant que gestionnaire du projet et opérateur, ainsi que Genève Roule, qui sera le sous-traitant. Cette association entretiendra et réparera les vélos ; elle gèrera le parc.

Grâce à ces 4 acteurs majeurs, le projet concerne plusieurs communes. Il a un périmètre intéressant et permettra aux Genevois d'utiliser un VLS de manière performante.

Ils ont suivi les recommandations et diverses études menées sur le sujet, pour faire en sorte que le système de VLS qu'ils souhaitent proposer soit le mieux maillé possible et interopérable avec les transports publics. Jusqu'à récemment, peu de systèmes de VLS avaient pris en compte les problématiques de transports publics. Il n'y avait aucune complémentarité en termes de besoins et de flux de mobilité, ainsi que de synergies de technologies. Le transport public seul ne peut faire grand-chose, car ce n'est qu'un mode de mobilité parmi d'autres. En y ajoutant d'autres mobilités, ils peuvent arriver sur des solutions de mobilité performantes.

La synergie billettique a été pensée dans le cahier des charges et dans le projet. Il y a un projet de billettique national et celui relatif au VLS. Même si ces projets de billettique n'aboutissent pas en même temps, ils pourront ensuite être regroupés car tout aura été pensé préalablement, en termes de systèmes d'information.

S'agissant de la sécurisation, il indique que le système est ancré au sol. L'objectif est d'avoir le moins de déprédations possible et de ne pas avoir de problèmes sur l'identification des vélos. L'ancrage des vélos est la base de sécurité et de la fiabilité du système.

Il signale que le modèle prévu à Genève comporte un aspect social. Il a lu qu'un système de VLS coûtait de 2 000 € à 3 000 €/vélo/an. Ces chiffres sont justes. A Genève, le coût unitaire est inférieur, car c'est un modèle social.

Il évoque les tarifs d'accès et abonnements. L'objectif est d'avoir un système qui soit le plus simple possible en ayant peu de tarifs différents. Ce qui est compliqué n'est souvent pas la machine, mais le nombre de tarifs différents.

Ils ont décidé qu'il y aurait un abonnement annuel et une carte journalière. L'abonnement annuel connaît deux tarifs, 45 F/an pour les abonnés UNIRESO et 70 F/an pour les autres. La 1ère demi-heure de « location » est gratuite, puis les tarifs sont exponentiels, le but du VLS étant d'avoir des vélos pour tous, tout le temps mais pour peu de temps. La carte journalière sera à 5 F/jour. Ce prix est plus élevé que celui pratiqué dans d'autres villes, mais va permettre de mieux couvrir les charges.

Le but est d'être complémentaire en termes de transports publics. Si un utilisateur achète une carte journalière VLS, il aura accès au 1/2 tarif des TPG.

Enfin, il y aura un système de caution, pour les utilisateurs occasionnels du moins, via la carte de crédit.

**Le R. de M.** remercie ces messieurs et dames pour les éléments précis qu'ils ont donnés pour introduire ce sujet.

Il aimerait avoir des informations concernant la position du CA des TPG et son degré d'information sur la société Bixi, laquelle a gagné le concours. Il aimerait savoir ce qu'il en est de la situation financière actuelle de Bixi et de la sécurité, du point de vue technologique, du fournisseur des Etats-Unis en matière d'informatique de Bixi canadienne. En résumé, il veut savoir où en sont les TPG avec Bixi.

M<sup>me</sup> Frei indique que le CA des TPG a récemment entériné la révocation de l'adjudication du mandat confié à la société Bixi, sur la base des renseignements reçus suite à une enquête menée sur sa situation financière et la vente de ses activités à l'étranger à une société encore inconnue à ce jour.

M<sup>me</sup> Bruynooghe indique que la décision de révocation prise par le CA des TPG a été notifiée. Il y a eu un recours à son encontre de la part de société Bixi. Une procédure judiciaire est ainsi en cours, laquelle nécessite d'avoir une certaine réserve. Elle indique que les TPG ont obtenu une décision favorable de non restitution de l'effet suspensif. Les TPG doivent déposer des conclusions d'ici le 8 avril prochain. Ils sont en attente d'une décision sur le fond.

**Le R. de M.** ne fera aucun commentaire sur le fait que ces aspects n'ont pas été pris en considération plus tôt par les TPG dans sa procédure de sélection des candidats. Les TPG ont certainement eu de bonnes raisons de préférer faire une adjudication en faveur d'une société qui était disqualifiée...

M<sup>me</sup> Frei l'interrompt pour dire qu'il faut considérer les éléments de chronologie.

M. Sabatier explique que le système Bixi, développé par la société SVLS, a fait l'objet d'un benchmarking avant que les TPG ne se lancent dans ce projet et rédigent l'appel d'offres. Cette société a légitimement postulé et les TPG ont analysé son offre, comme celle de 4 autres candidats.

Il rappelle que, dans le cahier des charges, figuraient les éléments sur lesquels les soumissionnaires allaient être auditionnés.

L'appel d'offres a été lancé le 6 mars 2012. Ils ont volontairement laissé courir l'appel d'offres sur plus de 40 jours et ont commencé à analyser les offres en mai. C'est durant l'été 2012 qu'est paru un article faisant état du litige juridique qui opposait la société SVLS à la société 8D, fournisseur initial du système informatique Bixi. Lorsque de la postulation de SVLS pour remporter les marchés américains, de New York et Chicago notamment, SVLS a dû se séparer de la société 8D au profit d'une société informatique américaine, la société 8D étant une société canadienne.

Il n'y avait pas lieu de s'inquiéter outre mesure, sur la base de cet article, puisqu'il ne relatait que le litige juridique.

En août 2012 est paru un deuxième article faisant état de la décision du ministre des affaires municipales du Québec de vendre les activités internationales de SVLS. Les TPG étaient alors en phase de finalisation de la note et avant l'appel d'offres.

Avant la finalisation de la note, rien ne permettait aux TPG de mettre la société SVLS à l'écart. C'est au moment de l'adjudication qu'ils ont pris connaissance de ces éléments mais, comme ils étaient tenus d'évaluer tous les soumissionnaires sur la même base et les mêmes critères, ils ont poursuivi ce cap et adjugé le marché. En fonction des articles dont les TPG ont eu connaissance, ils ont mandaté une société spécialisée dans ce genre de procédures, afin qu'elle mène une enquête financières sur SVLS, dans le but d'avoir une base solide pour pouvoir éventuellement entamer une action en justice. Une fois qu'ils ont reçu les résultats de cette enquête financière, ils ont souhaité auditionner la société SVLS pour avoir des éclaircissements sur les aspects financiers et techniques. Les réponses faites par SVLS ne les ont pas rassurés ; dès lors, ils ont entamé une procédure de révocation.

Ils ont fait les choses en 2 temps. Selon le cahier des charges, ils devaient de toute façon évaluer les 5 soumissionnaires de la même manière, selon les critères figurant dans ledit cahier des charges.

**Le R. de M.** se réfère au milieu de la page 27 de son rapport, où il fait état d'une dépêche de Radio Canada, du 21 juin 2011, qui montre qu'en 2009 déjà, le vérificateur général de la Ville de Montréal, Jacques Bergeron (soit l'équivalent de l'ICF), « constate dans son rapport que deux mois après le lancement officiel des bixis, en mai 2009, la Ville encourait des risques importants, aucune étude préalable sérieuse n'ayant été effectuée et certains renseignements manquant ». Ce vérificateur soutenait alors également « que les élus municipaux n'étaient pas informés convenablement des difficultés que présentait ce projet innovateur ». Il a encore dit que « le projet de vélo en libre-service Bixi a été lancé dans la précipitation par l'administration du maire Tremblay, tout juste avant les élections de 2009 », pour des raisons purement politiques.

Il a entendu M. Forestier mentionner le système de la Deutsche Bahn et aimerait en avoir des détails.

M. Forestier dit que les CFF essaient aussi d'implanter ce système en Suisse. Le problème est que ce système ne relie que les gares entre elles. L'intérêt de ce système est national. Il explique qu'une personne, qui a l'abonnement général des CFF et qui circule surtout en train, aura besoin

d'un vélo pour faire la dernière partie du parcours. L'opérateur national met à disposition de ses usagers des vélos, avec un système sans ou avec rack. Deutsche Bahn connaît un système sans rack et il n'existe alors pas, dans la ville, un système qui permet de prendre un vélo, de le poser et d'en reprendre un autre. Dès lors, ce système est complémentaire au VLS ; il ne s'agit pas de la même philosophie de déplacements et du même type de population visée.

**Le R. de M.** constate que ces messieurs et dames ont rappelé l'existence du contrat de prestations des TPG et la volonté de ces derniers de développer l'utilisation de transports en public, mais qu'ils n'ont pas mentionné les conséquences, en cours d'examen par ce GC, de la mise en œuvre de l'initiative GROBET « Stop aux hausses des tarifs TPG ». Cela va probablement les amener à faire des choix dans leur offre. Il demande si le projet VLS va garder son niveau de priorité et à quels arbitrages songent les TPG, suite à l'acceptation de cette IN 146.

M<sup>me</sup> Frei répond que, dans un contexte de restriction budgétaire et suite à l'acceptation de l'IN 146, les TPG doivent entamer une réflexion sur les économies faisables et sur une recherche d'efficacité, ainsi que sur les choix à opérer. Toutefois, en réfléchissant en termes stratégiques et en termes de complémentarité entre les transports publics et le vélo, car les transports publics ne pourront absorber toute l'augmentation de la mobilité prévue, il leur apparaît qu'il faut faire cet investissement, car il apportera plus d'avantages que d'inconvénients, même dans un contexte de restriction budgétaire. Elle précise encore que cela sera géré dans une enveloppe séparée, par le biais de TPG Vélos SA.

**Le R. de M.** comprend que cela ne figurera pas dans le contrat de prestation général des TPG.

Mme Frei confirme cela.

**Le R. de M.** constate que la densité du système a été présentée comme un facteur important pour la popularité, tant par les TPG que par des promoteurs de Velospot. Le responsable de l'urbanisme de la Ville de Bienne a dit aux commissaires que, selon lui, la densité du système n'était pas assez importante dans le projet genevois. Il demande aux représentants des TPG s'ils pensent que la densité du réseau VLS aurait, dans l'idéal, dû être supérieure à ce qui est proposé dans le PL.

M. Forestier explique qu'après l'étude de faisabilité faite avec l'OUM, ils ont fait 3 fois le tour des communes concernées pour s'assurer que l'implantation de chacun des stations était la bonne. Il est évident que certaines communes ont changé certains emplacements et que d'autres ont souhaité ajouter des stations. A titre d'exemple, il indique qu'ils savent que,

vers la Place des Nations, ils auront besoin d'un peu plus de vélos sur quelques stations. Il estime toutefois que ces questions sont à gérer ultérieurement, l'essentiel étant de faire naître le projet.

Il indique encore que le dimensionnement minimum est de 90 stations à Genève et qu'en dessus, le système n'est pas viable ; l'idéal serait d'avoir 150 stations en tout.

**Le R. de M.** signale que, dans la région de la Côte, des communes se sont retirées du système prévu par la Ville de Nyon, la dernière en date étant Founex, ce qui a des conséquences sur la mise en œuvre d'un système régionale. Dans le cas genevois, il demande si les TPG ont des indications que des communes pourraient se retirer du projet ou n'y ont pas adhéré en raison de son coût.

M. Sabatier répond par la négative. Il explique qu'ils ont rencontré toutes les communes genevoises pour leur présenter le projet et le montage financier initialement prévu. Les craintes principales évoquées par ces dernières portaient surtout sur la sécurité, puisque toutes avaient encore en tête la malheureuse expérience des vélos roses. Leur inquiétude majeure portait ainsi sur le choix du système, afin d'en garantir la sécurité. La partie financière, en revanche, n'a jamais suscité de crispation de la part des communes. A sa connaissance, aucune ne s'est retirée du projet pour ce motif.

**Le R. de M.** remarque que ce n'est pas ce qui a été dit par le représentant de l'ACG, que les commissaires ont reçu en audition. Cela est rapporté dans son rapport de majorité, auquel il les renvoie.

Il demande pour quelle raison les TPG n'ont pas fait un appel d'offres qui aurait permis à la technologie la plus récente, Velospot, de pouvoir être évaluée par eux.

M. Sabatier pense qu'il y a une méconnaissance, de la part des commissaires, du cahier des charges. En effet, rien n'empêchait les propriétaires du système Velospot de répondre à l'appel d'offres. A titre d'exemple, il indique qu'un soumissionnaire, la société FlexBike a proposé un système qui n'était pas en adéquation avec celui mis dans le cahier des charges. Elle a proposé un système et ils ont évalué ce soumissionnaire sur la même base que les autres soumissionnaires. C'était un système extrêmement simple, qui ne comportait pas de bornes fixes au sol alors même qu'ils avaient donné cette orientation dans le cahier des charges.

Il répète que ce n'est pas parce que l'on donne une orientation dans un cahier des charges que cela exclut tout autre système.

**Le R. de M.** rétorque que ce n'est pas ce qui a été dit par le représentant de Velospot, que les commissaires ont reçu ce jour.

M<sup>me</sup> Bruynooghe note que, si un appel d'offres est lancé et qu'un acteur du marché estime que le marché est orienté, il a un droit de recours. Ainsi, soit il dépose une offre, soit il peut faire recours contre l'appel d'offres, d'emblée.

M<sup>me</sup> Frei ajoute que le cahier des charges de l'appel d'offres a été établi avec l'ensemble des acteurs concernés. Les communes ont tenu à avoir un système avec des amarrages fixes sur les bornes, afin de garantir la sécurité et la solidité du système.

M. Sabatier signale que la seule exclusion qu'ils ont expressément formulée dans le cahier des charges concernait la contrepartie affichage publicitaire ; ils ne souhaitaient pas avoir de soumissionnaire du style Clear Channel ou JC Decaux, avec une contrepartie affichage publicitaire, car un projet sur ce modèle avait déjà été monté et avorté.

M. Forestier explique qu'avec un tel montage, la société pourrait demander l'exclusivité de l'affichage sur les stations et les abribus, lesquels sont aujourd'hui propriétés de chacune des communes. Cela aurait multiplié les panneaux d'affichage alors qu'à sa connaissance, il y a déjà un contrat avec un afficheur en Ville de Genève, lequel aurait empêché la possibilité de passer un tel contrat.

**Le R. de M.** évoque les coûts, avancés par la DGM et relatés en pages 52 et 53 du rapport. Il y a les coûts pour l'installation et l'achat des vélos. Le coût est estimé à 76 000 F par station et à 1 000 F/vélo avec une durée de vie de 3 ans ; le taux de remplacement est d'un tiers de vélos par année. Il ne parle pas des coûts d'exploitation ou de gestion du projet, ni des recettes. Il relève que l'essentiel de la controverse est que les TPG proposent une technologie du 19<sup>ème</sup> siècle alors que le 21<sup>ème</sup> siècle s'est ouvert.

M. Forestier indique qu'ils proposent un système, qui n'est peut-être pas parfait mais qui est le plus répandu, le plus utilisé et qui a fait ses preuves. Le système de Velospot était en phase de test lors de l'élaboration du cahier des charges. Il existait alors 9 stations Velospot. Au moment de la rédaction du cahier des charges, ils avaient connaissance de ce système en développement, mais n'avaient alors aucune idée de son coût. Ils ont d'ailleurs aujourd'hui encore quelques questions sur les coûts de ce système biennois, concernant de ce qui a été pris en compte ou pas, notamment s'agissant des collaborateurs de la Ville de Bienne. Il peut dire que le système RFID (wifi) est peut-être moins coûteux en termes de génie civil, mais qu'il est bien plus risqué en termes de technologie. Lorsque tout un système basé sur le RFID

pose problème, on ne sait plus où sont les vélos et, dès lors, il y a des risques de se les faire voler. Si une station est pleine et qu'un utilisateur pose le vélo juste à côté, il peut ne pas être identifié, ce qui peut générer des problématiques clients qui sont extrêmement longues à gérer.

Il conclut en disant que le système biennois représente une alternative, mais qu'il ne peut aujourd'hui dire si ce système est meilleur que celui que les TPG ont choisi.

**Le député UDC** constate que ce système ne prévoit pas de casques, alors que le port du casque est obligatoire.

**Le R. de M.** rétorque que tel n'est pas le cas, sauf sur les vélos électriques qui peuvent aller à plus de 45km/h.

M. Sabatier note qu'actuellement, ils ne peuvent que faire une recommandation auprès des utilisateurs, s'agissant du port du casque. Cela entrera dans la campagne de communication et de sensibilisation évoquée par M. Forestier.

**Un député PLR** dit avoir l'impression que l'appel d'offre était tellement compliqué que les sociétés se sont retirées en se disant que c'était trop complexe et peut-être trop genevois. CarPostal Suisse SA, qui a racheté Velopass et avec laquelle il a discuté, lui a dit que c'était trop compliqué et trop genevois. Il se demande si Velospot n'a pas eu la même réflexion, cela d'autant plus qu'il était clairement indiqué dans l'appel d'offres qu'il devait s'agir d'un système avec des stations fixes ; il y avait alors peu de chance que quelqu'un fasse une offre avec un autre système. Il se demande si le fait d'avoir certes voulu bien faire mais d'avoir, par la même, compliqué terriblement cet appel d'offres, n'a pas eu pour conséquence que plus personne ne pouvait y répondre.

Il a l'impression que la solution avec Velopass vaudois était environ 50% moins chère que le système proposé à Genève et que la solution biennois était environ 20 mois moins cher.

Il estime qu'il serait intéressant d'avoir le point de vue des représentants des TPG au sujet de la rédaction de cet appel d'offres.

M. Sabatier explique que le cahier des charges est le fruit d'une réflexion, d'une analyse et de nombreuses discussions de la part des acteurs qui participent à ce projet. La réflexion a eu lieu autour du benchmarking qui a été mené dans plusieurs villes et des études qui ont été réalisées au niveau européen ; ils ont pris en compte les recommandations faites par des consortiums comme OBIS (« Optimising Bike Sharing in European Cities »).



Le canton, les communes et les TPG portent ce projet. Les communes prennent l'investissement des stations à leur charge. Toutes souhaitent une station qui pouvait prévenir au maximum le vol et le vandalisme, raison pour laquelle les TPG ont opté pour un système d'attaches fixes.

**Le député PLR** pense qu'il y a eu une question d'information. Les gens ne connaissent pas forcément bien le sujet des VLS. On peut, a priori, penser que si le système n'est pas fixe, il y aura de nombreux vols de vélos. Or, Bienne connaît de nombreux vols de vélos mais aucun vol de ses VLS, qui ne sont pas fixés. A l'inverse, à Paris, qui connaît un système fixe, beaucoup de vélos ont été abîmés. Il imagine que les communes auraient peut-être dû être mieux informées sur les différents systèmes envisageables et les avantages et inconvénients de chacun d'eux.

M. Sabatier constate que, dans sa manière de présenter les choses, il a donné l'impression que les TPG avaient incité les communes à adopter un système fixe. Or, tel n'a pas été le cas. Les TPG ont rédigé un cahier des charges suite à une réflexion commune qui a été menée avec les différents acteurs du projet. Ce sont les communes qui ont préféré un système fixe, afin de pouvoir prévenir au maximum le vandalisme. Certaines d'entre elles étaient déjà au courant des études menées sur le VLS au niveau européen, préférant des systèmes ancrés. Il signale que des entités comme la Deutsche Bahn, qui avaient opté pour un système flottant, reviennent à des systèmes ancrés.

Il évoque une difficulté, qui existait pour tous les soumissionnaires par rapport au cahier des charges, en lien avec une inconnue. En effet, deux projets sont menés en parallèle, à savoir le projet VLS et le projet de billettique, lequel n'est pas finalisé et est porté par les CFF et les TPG. Il faudra, à un moment donné, joindre ces deux systèmes. Face à l'inconnue de ce futur choix de billettique, les soumissionnaires ont fait part de leur souci pour pouvoir chiffrer correctement ce futur développement.

Dans tout ce qu'ils ont rédigé, ils n'ont rien inventé ; ils ont utilisé ce qui existe de ci et de là, en affinant de manière précise ce qu'ils voulaient. Il répète que la seule difficulté soulevée par les soumissionnaires était le futur projet de billettique.

Un commissaire a précédemment évoqué la Poste et le rachat de Velopass. Il signale que la société Publibike, qui est l'association de CarPostal, CFF et Rent a Bike, a soumissionné.

**Le député PLR** prend acte du fait que les TPG ont suivi les communes, alors que ce sont les TPG et non les communes qui sont les professionnels du transport.

Il revient sur la problématique du casque. Il a bien compris que le VLS doit inciter les gens à essayer le vélo. Pour une personne qui ne sait pas bien faire du vélo et qui veut s'y essayer, il trouve la chose quelque peu risquée s'il n'y a pas de casque mis à sa disposition. Il signale qu'à Paris, il y a 600 accidents par année avec les VLS, précisément parce que ce sont des amateurs qui les utilisent. Il trouve dangereux de mettre au point un système dans lequel n'est pas prévue la fourniture d'un casque, car il est précisément fait pour des amateurs qui ne savent pas faire de vélo. Au prix de ce projet, il suggère de prévoir des casques.

**Un député Socialiste** remercie ces messieurs et dames pour leur présentation. Il revient au cahier des charges de l'appel d'offres. Il demande qui était dans le groupe de travail pour faire cet appel d'offres.

M. Sabatier répond qu'il y a eu un comité technique, composé des représentants des acteurs du projet, soit le DIME, l'ACG et Ville de Genève, lequel avait pour mission de rédiger l'appel d'offres. Puis il y a eu un groupe chargé de l'évaluation des soumissions, composé de représentants des mêmes entités, mais en nombres plus importants.

**Le député Socialiste** demande si les communes ont été assez unanimes sur la question des attaches fixes ou si certaines étaient prêtes à envisager des systèmes flottants.

M. Sabatier dit que la problématique des vélos roses est systématiquement venue dans le débat. Les communes n'étaient pas intéressées à refaire une expérience similaire.

**Le député Socialiste** demande, maintenant qu'il y a des problèmes avec Bixi, si c'est la 2ème entreprise qui va être retenue.

M<sup>me</sup> Bruynooghe explique que la chambre administrative n'a pas accordé l'effet suspensif. Le juge a ainsi pris en compte l'issue du litige sur le fond. Cette révocation repose essentiellement sur le fait que Bixi-SVLS n'a, à un moment donné, plus présenté les garanties de bienfaisance et de loyauté en affaires. Cette entreprise n'a pas spontanément communiqué une information essentielle, à savoir que ses activités internationales allaient être cédées à un repreneur encore inconnu à ce jour.

Une nouvelle décision d'adjudication devra être prise à l'issue de cette procédure. Il n'y a pas d'automatisme en faveur du second lauréat, lequel serait toutefois pressenti.

M<sup>me</sup> Frei remarque qu'une nouvelle décision doit être prise, mais que les usagers veulent que le second lauréat soit retenu.

M<sup>me</sup> Bruynooghe dit qu'il n'y a pas d'intention d'interrompre le marché. Elle explique que les marchés publics sont quelque chose d'assez statique ; les règles du jeu sont fixées au départ ; elles sont suivies et modulées par le règlement sur la passation des marchés publics.

La décision d'adjudication, qui était entrée en force, est révoquée et une nouvelle décision doit être prise en faveur du second, lequel est lié par son offre, qui est toujours basée sur le même cahier des charges.

**Le député Socialiste** demande, si le GC, habitué dans sa majorité à des décisions peu rationnelles, renonçait à contribuer au système de VLS avec le PL 10989, quelles en seraient les conséquences pour les TPG.

M. Frei dit que les TPG étudieront les conséquences et les alternatives au moment où la décision du GC tombera. Ils ne peuvent préjuger de l'engagement des différents partenaires.

Ils travaillent depuis longtemps sur ce projet. Beaucoup de compétences et d'expertises ont été investies dans la réflexion. C'est un projet extrêmement bien monté, qui implique de manière originale et innovante pour Genève une diversité d'acteurs, qu'ils aimeraient trouver sur d'autres projets.

M. Sabatier indique, par rapport au fournisseur, qu'il faut distinguer l'adjudication et la signature du contrat. Rien ne les empêche aujourd'hui de procéder à l'adjudication du marché. Dans le cahier des charges, il est précisé que la signature n'interviendra qu'après avoir obtenu le financement initial.

**Le député Socialiste** relève que le PL ne désigne pas le nom de l'entreprise lauréate, puisqu'il s'agit d'un PL de subventionnement à TPG Vélos SA. Dès lors, ce PL n'impose pas le choix d'un système en particulier.

M<sup>me</sup> Frei admet cela et relève qu'il y a juste la question du financement du tout.

**Le député Socialiste** l'interrompt pour dire que, si ce financement est accepté, cela n'oblige pas les TPG à choisir Bixi, par exemple, et ne les empêcherait pas d'opter pour une entreprise développant un système sans attaches fixes.

**Une députée Verts** constate que ces messieurs et dames ont bien expliqué comment le cahier des charges avait été élaboré et la conséquence de la révocation de Bixi. Elle aimerait savoir, dans l'hypothèse où le GC prenait une décision qui irait dans le sens de relancer un appel d'offres similaire pour que Velospot puisse soumissionner, si les règles sur les marchés publics permettraient de refaire un appel d'offres sur une offre très similaire.

M<sup>me</sup> Bruynooghe répond qu'il faudrait voir s'ils sont dans les conditions d'interruption d'un marché.

M. Sabatier relève que rien, dans le cahier des charges, n'empêchait Velospot de déposer sa candidature. S'agissant de l'éventualité de rédiger un nouveau cahier des charges pour donner une deuxième fois à Velospot la possibilité de déposer une offre, il faut se rappeler que 3 acteurs majeurs portent ce projet ; il est fort possible que la nouvelle mouture du cahier des charges soit similaire à la première.

**Le R. de M.** laisse à M. Sabatier la paternité de la déclaration selon laquelle rien n'empêchait Velospot de se présenter. Le directeur de l'urbanisme de la Ville de Bienne ne partage pas cet avis. Il signale que la consultation élémentaire d'internet montre que le 17 février 2010, un article du Torontoist mentionnait : « Bixi Toronto in trouble », cela avant la date initiale indiquée précédemment par M. Sabatier. Il lui laisse ainsi également la responsabilité de la chronologie sur le degré d'information quant à la solidité de l'entreprise Bixi. Il ne pense pas que les TPG soient des spécialistes en matière de connaissance de la solidité de leurs partenaires potentiels outre Atlantique. Ils ont pris ce risque et Bixi s'avère être un partenaire qui leur a explosé dans les mains.

Si la Commission des finances puis le GC décidaient de refuser le PL, en l'accompagnant d'un vœu pour une autre démarche, cela signifierait simplement que le financement ne serait pas assuré pour ce qui avait été initialement prévu, que des partenaires pourraient se retirer, qu'il pourrait y avoir une dissolution de l'entreprise spin-off des TPG qui s'occupe des VLS et qu'une autre société pourrait être créée et s'occuper de VLS. Un certain nombre de commissaires est favorable au VLS mais défavorable à la technologie que les TPG ont retenue, car ils la trouvent trop coûteux et anachronique.

Il demande si, sur ce projet, il y a eu, à un moment donné par au moins un acteur, des interrogations sur la validité de la technologie. En d'autres termes, il demande si, au niveau des spécialistes de la mobilité douce au sein des TPG, quelqu'un a à un moment donné eu un doute quant à l'évolution des technologies en matière de VLS et si quelqu'un a pensé que les technologies évoluaient peut-être et que les TPG devraient être à la locomotive d'une technologie nouvelle et non à la remorque d'une technologie ancienne.

M. Forestier pense que le projet de billettique nationale fait partie des technologies nouvelles. C'est, pour le surplus, une différence de philosophie et un niveau de risque. Les TPG ont essayé d'avoir une approche extrêmement pragmatique, en regardant ce qui marchait ou ne fonctionnait

pas dans les systèmes déjà mis en place. Ce qui ne marche pas a été identifié et, dans le cahier des charges, ils ont essayé de faire en sorte de minimiser les risques, puis ils ont regardé quels étaient les systèmes les plus efficaces, existant actuellement sur le marché.

Aux TPG, ils ont l'habitude de rédiger des cahiers des charges. Plus ils sont complets, moins ils ont de surprises. Le risque de traiter des spécificités fonctionnelles plus tard est d'avoir une « change request », soit un devis supplémentaire que fait le partenaire, ce qui engendre un coût supplémentaire pour le projet.

Il peut affirmer que, plus la rédaction d'un cahier des charges est complète et le besoin y est affiné, moins il y a de surprises par la suite.

**Le R. de M.** note que le représentant de Velopsot a conclu son intervention en disant que, selon lui, d'ici 5 ans, il n'y aura plus de nouvelles installations de système avec attaches fixes et qu'il y aura alors un coût de remplacement de la technologie actuelle pour les infrastructures, lequel n'est pas indiqué dans le projet des TPG, qui imaginent que la solution qu'ils proposent sera pérenne.

M. Sabatier rétorque que les TPG ne sont pas les seuls à penser que cette technologie sera pérenne. Il peine à comprendre ce qui fait penser M. WEISS que les TPG sont à la remorque et qu'ils ont choisi une technologie obsolète.

Il rappelle les différentes générations de systèmes de VLS :

- La 1ère génération est celle des vélos roses à Genève ou des white bikes à Amsterdam, soit des vélos qui ont été récupérés et mis gratuitement à la disposition des usagers. Ce système est mort très rapidement, car l'intégralité des vélos a été volée ou vandalisée ;
- La 2ème génération a été le système par caddy : les usagers mettaient une petite somme, qui visait à mettre une valeur sur l'emprunt du vélo. La petite somme mise pour garantir le retour du vélo n'a pas empêché les vols et le vandalisme ;
- La 3ème génération du système de VLS comprend des stations en dur et des bornes d'accrochage. Cela a été la première manière de faire face aux vols et au vandalisme. Il note toutefois que, quel que soit le système et quel que soit l'objet considéré (VLS, appartement, voiture), le vandalisme et le vol auront toujours une longueur d'avance et ils ne pourront que tenter de s'adapter à l'évolution qui existe en la matière. Dans cette 3ème génération, ils ont pu mettre en place des systèmes de caution et d'identification des utilisateurs ;
- La 4ème génération du système ressemble à la 3ème, mais possède une communication ciblée sur les utilisateurs, pour les sensibiliser aux vols et

vandalisme, et aussi sur les non-utilisateurs. En effet, le vol et le vandalisme ne sont pas uniquement le résultat d'une utilisation malsaine. Il y a un côté trophée dans le vandalisme ou le vol. Les fournisseurs ont trouvé une parade à cela : le système a été solidifié et ils ont opté pour faire céder le cadre avant le système d'attache. Une fois le cadre cassé, il n'y a plus de trophée et le vélo est inutilisable. Cela a fait considérablement chuter le vol et le vandalisme de ces VLS.

Il dit n'avoir aucun avis négatif sur le système biennois ; il tient à remarquer qu'il a été inauguré le 26 septembre 2012, donc récemment. A ce jour, il n'y a eu aucun retour sur ce système, s'agissant des coûts, des vols, du vandalisme, du nombre d'utilisateurs, etc.. Il ne s'agit pas, pour les TPG, d'exclure ce système. Il y a, en Europe et dans le monde, un certain nombre de fournisseurs qui ont déjà équipé des réseaux, depuis plusieurs années, sur lesquels il y a un retour sur le matériel, sur l'utilisation, sur la fréquentation, etc., et qui utilisent aujourd'hui des technologies de pointe. Comme Velospot, ils utilisent le système de carte à puce RFID. Il existe aujourd'hui des sociétés qui sont à la pointe en matière de VLS, raison pour laquelle il est surpris que le R. de M. pense que les TPG ont choisi un système en retrait.

**Le R. de M.** considère que ceci est une question de point de vue. Il signale qu'après 6 mois d'exploitation, le système biennois n'a connu aucun vol de Velospot alors qu'il y a eu 800 vols de vélos dans l'année à Bienne. Il remarque que c'est une information que les TPG auraient pu obtenir également. Il pense que pareille information, sur les vols, mérite d'être prise en considération. Il est certain que les représentants de la Ville de Bienne pourront leur fournir des explications sur le fait qu'ils n'ont pas de vol, en ayant adopté une technologie légère par rapport aux technologies dites lourdes, auxquelles il s'oppose fermement.

Il est étonné par l'affirmation de M. Sabatier sur la suite des générations. Il considère que l'expérience allemande n'a pas été suffisamment évaluée par les TPG.

M. Sabatier précise que les TPG ont étudié l'expérience allemande dans les comparaisons qu'ils ont faites des différents systèmes ; ils se sont aussi appuyés sur les observations faites dans les rapports de l'OBIS notamment sur ces systèmes, qui ont été mis en place et sont maintenant remplacés par des systèmes ancrés.

Il admet que si l'on met en opposition un système léger et un système lourd, il est effectivement possible de parler d'une différence de coût. En revanche, s'ils ne comparent que des systèmes lourds, le projet genevois est en dessous des coûts pratiqués aujourd'hui en Europe.

Sur un contrat de 10 ans, en prenant en compte l'investissement et l'exploitation, les coûts sont entre 2 000 € et 3 000 €/vélo/an en moyenne alors qu'avec le système que les TPG souhaitent mettre en place à Genève, le coût est de 1 750 €/vélo/an. Ce chiffre inclut l'infrastructure.

**Le R. de M.** note que ce ne sont pas les chiffres qui leur ont été donnés par le DIME. Il se réfère aux pages 52 et 53 du rapport relatif au PL 10989-A ; il s'agit d'une annexe qui a été distribuée par le DIME. En bas de la page 52, il est mentionné que l'investissement est de 76 000 F par station de 10 vélos, soit 7 600 F d'investissement par vélo. En page 53 figurent les coûts de fonctionnement. En prenant le total des coûts d'investissement et de fonctionnement, desquels sont déduites les recettes, le coût par vélo est de quelque 4000 F/an et non le chiffre que vient d'avancer M. Sabatier, qu'il conteste.

M. Sabatier reprend ces chiffres. L'investissement total se monte à 11.4 mios et les coûts de fonctionnement se montent à 3.5 mios ; si en sont déduites les recettes, ils sont de 2.1 mios. Le coût d'investissement, sur 10 ans, est de 760 F/vélo/an et le coût de fonctionnement est de 1 400 F/vélo/an (2.1 mios/1 500 vélos), soit un montant total de 2 100 F/vélo/an, c'est-à-dire quelque 1 750€/vélo/an. Il précise que ces calculs sont faits sur 10 ans.

**Le R. de M.** remarque que le DIME ne retient pas une durée de 10 ans ; il retient 3 ou 5 ans. Les communes retiennent 5 ans pour la durée d'amortissement des investissements.

M. Sabatier dit que la durée d'amortissement a toujours été de 10 ans.

**Le R. de M.** rétorque que d'autres chiffres ont été donnés aux commissaires. Les coûts figurant dans le rapport, soit des coûts annuels et par vélo, n'ont pas été contestés et ne correspondent pas à ceux avancés par M. Sabatier.

La présidente dit au R. de M. qu'il pourra poser la question au DIME, qui sera reçu après les TPG.

**Un député PLR** vu les dérapages que connaît ce débat, croit qu'il est important de rappeler qu'une offre publique, telle qu'elle est faite à Genève, n'existe que pour autant que le GC vote le crédit nécessaire. Il admet que l'on ne peut attendre des TPG qu'ils lisent toute la presse mondiale ; seul le R. de M. le fait.

L'enjeu de ce débat est de savoir si le GC va être d'accord avec cette dépense. L'acceptation ou le refus de cette dépense ne tue pas forcément le projet, mais uniquement la partie publique du financement. Il convient de remettre le débat là où il doit être. Si le GC refuse ce financement public, rien

n'empêche les TPG de chercher et de trouver un autre mode de financement. Si le GC estime que ce projet est trop cher, il peut également suggérer qu'un nouvel appel d'offres soit fait. En effet, rien n'empêche juridiquement de faire une nouvelle offre publique, si elle est différente. Il dit très clairement que ce n'est pas en refusant cet AIMP que l'on tue les AIMP et que ce n'est pas en refusant ce financement que l'on tue ce projet.

Il estime que les commissaires sont en train de confondre le problème de fond avec celui de la forme. Il croit que personne ne conteste le bien-fondé de la mise à disposition de vélos ; le débat porte essentiellement sur le montant envisagé et sur un éventuel autre AIMP en cas de refus de ce crédit.

**Une députée Verts** pense que, concernant les coûts, il serait bien de pouvoir préciser certaines choses. Ils opposent aujourd'hui un système à attaches et un système sans attaches. Le système biennois a l'avantage de ne pas avoir de coûts d'investissement, puisqu'il ne nécessite pas l'installation de stations de vélos. Cependant, elle rappelle que ces investissements seraient pris à charge par les communes, lesquelles ont demandé à avoir un système fixe. Elle trouve ainsi étrange que le GC refuse de participer à ce projet, au motif qu'il n'est pas d'accord sur la manière dont les communes veulent dépenser l'argent pour les investissements. Il y a une certaine incohérence de la part du GC, puisque l'Etat ne payera pas ces investissements, qui le seront par les communes.

Elle considère que ce projet est remarquable, dans le sens qu'il réussit à réunir nombre d'acteurs différents, qui se sont mis d'accord sur un projet. Il n'est pas simple, à Genève, de monter un projet où la plupart des acteurs sont d'accord ; or, ils ont ici réussi à le faire. Si les commissaires changent maintenant les règles du jeu, ce qui est mauvais pour le GC c'est que le système biennois fait augmenter les coûts du fonctionnement et donc le coût qui sera à la charge de l'Etat. Elle ne voit pas bien la logique d'une telle démarche.

L'analyse des coûts du système biennois n'a pas été clairement faite par M. Kuonen. Ils ne savent par exemple pas combien d'employés de la municipalité sont payés pour entretenir le système. Il a évoqué le nombre de 4 personnes pour 40 stations. S'ils extrapolent ce chiffre à Genève, l'entretien risque de coûter fort cher.

Elle appelle à la prudence, car les commissaires n'ont actuellement pas toutes les informations nécessaires pour savoir si le système biennois est à ce point meilleur marché que le système proposé à Genève.

S'agissant du procès d'intention fait aux instigateurs du projet, qui auraient choisi une technologie ancienne, elle note qu'ils n'ont pas le recul



sur la technologie nouvelle utilisée à Bienne. M. Kuonen a certes dit que ce système était génial, mais elle remarque tout de même que les réalités sociales sont différentes entre Bienne et Genève.

Elle signale que New York vient de se doter d'un système de VLS avec des stations à attaches fixes, ce qui démontre que ce choix ne correspond pas forcément à une vision passéiste.

Personne n'est aujourd'hui en mesure de dire à quoi ressemblera demain le service de VLS. Tous sont conscients qu'ils sont ici en train de faire un choix pour doter Genève d'un système de VLS apprécié par la population et qui représente une jolie carte de visite, mais tous savent également que le système doit être évolutif.

Elle a compris que, par rapport à l'AIMP, les TPG sont en pleine procédure judiciaire. Elle aimerait savoir si l'implication du politique est un facteur aggravant dans cette procédure.

M<sup>me</sup> Bruynooghe répond que les débats politiques étaient bien présents dans les observations de la recourante.

**La députée Verts** comprend que le fait que le GC se soit mêlé de cet AIMP a été relevé par la partie adverse.

M<sup>me</sup> Bruynooghe lui confirme cela.

**Un député PLR** revient sur le tarif ; M. Forestier a dit qu'il pourrait être parmi les plus chers d'Europe. Il se demande s'il y aura des clients ou si ce sera trop cher. Il aimerait savoir si, dans les budgets, les TPG ont pris en compte ce paramètre.

M. Forestier admet que les tarifs proposés à Genève sont dans la fourchette haute. L'idée est de prendre le moins de risques financiers possible. Il estime que les coûts restent relativement raisonnables, à 70 F/an au plus cher et 5 F/jour, sachant que chaque première demi-heure d'utilisation est gratuite.

Au-delà de la technologie, les opérateurs rencontrent le problème d'avoir des recettes très basses et des coûts élevés. Une fois un produit lancé à 0.75 F/jour, il n'est pas possible de le monter à 3 F/jour.

Nombre de réseaux sont actuellement en train de réévaluer les tarifs, avec tout ce que cela peut engendrer en termes de mécontentement. Les opérateurs vont devoir opérer ces augmentations, car un taux de couverture de 2 à 3% ne suffit pas.

**Le député PLR** estime que c'est la Ville de Genève qui aurait dû payer ce projet. Connaissant bien Genève et les Genevois, il imagine bien la Ville

de Genève dire, d'ici une année, que c'est scandaleux et qu'il faut que le système soit gratuit. Il pense que les recettes prévues ne seront pas atteintes.

M. Forestier indique qu'ils ont prévu 11 000 abonnés annuels.

**Le député PLR** admet que ce chiffre est raisonnable.

M. Forestier ajoute qu'avec 78 stations, Velopass a environ 11 000 abonnés. Il dit qu'ils ont été prudents dans la manière de monter le plan financier pluriannuel. Ils ont compté 60 000 clients occasionnels au début, puis jusqu'à 100 000.

**Le député PLR** constate que les recettes envisagées sont réalistes.

Il ne comprend pas pourquoi TPG Publicité SA ne peut pas valoriser ces vélos. Il demande pour quelle raison les TPG, qui mettent de la publicité partout, n'en mettraient pas sur les vélos.

M. Forestier répond qu'il est possible de mettre de la publicité sur les vélos et qu'ils vont essayer de le faire. Il n'est toutefois prévu qu'une faible partie de recettes publicitaires. Il cite l'exemple de Londres : Barclays a acheté le système. Les stations et les vélos sont aux couleurs de Barclays. Cela fonctionne bien lorsqu'un gros sponsor est trouvé. En revanche, les garde-boue se vendent très mal, au niveau publicité. Cette publicité est toutefois autorisée.

**Un député UDC** a entendu ces messieurs dire que ces installations fixes avaient été demandées par les communes. Pareil choix lui semble logique, venant des communes ; en effet, il semble évident que, pour éviter les vols, il faut attacher vélos. Or, l'expérience a démontré qu'à Bienne, il n'y a pas eu de vols de VLS alors que l'exploitant avait tablé sur 10% de vol. De plus, ce système flexible permet de déplacer aisément les stations. C'est donc quelque chose d'intéressant, qui mérite d'être étudié, cela d'autant plus que la différence de prix est énorme entre les deux systèmes. Le fait qu'une ville comme Zurich essaye ce système de vélos sans attaches est un signal important et positif. Seuls les idiots ne changent pas d'avis. Il était personnellement sceptique au début, notamment par rapport aux vols, mais estime désormais que si le système sans attaches peut coûter moins et être plus flexible, il mérite d'être étudié.

La présidente relève que le PL 10989 a été déposé le 7 juin 2012, soit avant que le système biennois n'entre en vigueur. Il n'est donc pas possible de reprocher aux TPG de ne pas avoir, à l'époque, connu le taux de vol des vélos à Bienne.

**Un député Socialiste**, au vu des remarques faites par le rapporteur de majorité et ses amis, ne sait plus trop si c'est le prix du projet qui pose

problème ou le système choisi, un système fixe étant peut-être complètement ringard. Dans cette dernière hypothèse, il demande s'il faudrait que les TPG retournent voir les communes pour leur expliquer que le GC a décidé que le meilleur système pour Genève serait un système sans stations fixes.

M. Forestier répond que ce message serait probablement transmis dans un premier temps en AG de l'ACG, puis qu'ils iraient revoir chaque technicien de chaque commune.

**Le député Socialiste** serait intéressé de savoir quel temps les TPG ont consacré à ce jour à ce projet.

M. Forestier indique qu'ils ont commencé en 2009.

**Le député Socialiste** demande s'ils ont évalué le coût total du projet pour les TPG jusqu'à maintenant.

M. Forestier répond par la négative.

**Le député Socialiste** demande si les TPG pourraient rédiger une note à ce sujet.

Mme Frei signale que l'investissement en temps est normal pour un projet de ce type. S'ils recommencent une nouvelle démarche, il y aura un nouvel investissement de temps.

**Le député Socialiste** serait intéressé de savoir combien d'argent a déjà été gaspillé, dans l'hypothèse où ils jetteraient tout le projet à la poubelle.

M<sup>me</sup> Frei dit qu'ils peuvent essayer de faire ce calcul.

**Le député Socialiste** constate que le R. de M., dans son rapport, mélange un peu les éléments d'investissement avec ceux de fonctionnement, dans son calcul des coûts. Il aimerait que les TPG élaborent un tableau des chiffres, lequel pourra être intéressant pour la suite des débats. Il croit qu'il y a un malentendu au niveau des coûts, qui date du début des débats ici.

**Le R. de M.** cite les propos de Mme Barbey Horvath, qu'il a retranscrits en pages 14 et 15 de son rapport, à savoir que, pour Genève, avec une durée de vie du vélo de 5 ans correspondant à l'amortissement comptable des stations, « le prix est de 4 200 F/vélo/an ». C'est cela qui lui permet de contester formellement ce qu'a dit précédemment M. Sabatier. Il attend que M<sup>me</sup> Künzler déclare que M<sup>me</sup> Barbey Horvath a dit n'importe quoi lorsqu'elle a avancé ce chiffre de 4 200 F/vélo/an.

Ce qui a été énoncé ici par les TPG va en contradiction avec les informations que les commissaires ont reçues du DIME.

M. Sabatier note que Mme Barbey Horvath a précisé que la durée de vie des vélos était de 5 ans.

**Le R. de M.** réplique que c'est exactement ce qu'il a dit ; cette période correspond à l'amortissement comptable des stations.

Il pense que, si le projet est moins cher, il y aura plus d'acteurs intéressés par ce dernier, notamment des petites et moyennes entreprises.

Si la Ville de Zurich devait adopter le système Velospot alors que Genève irait vers une adoption du système VLS, il pense que le tableau des « Genferei », dont ce canton peut s'enorgueillir, pourrait être augmenté sérieusement.

Il considère qu'il n'y a aucun sens critique qui a été apporté par l'audition des représentants des TPG, mais les remercie néanmoins d'être venus.

Il conclut en disant qu'il regrette que les TPG n'aient pas fait le travail d'investigation concernant l'absence de solidité de la société Bixi.

### **Audition du Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement**

La présidente salue Mmes Künzler et Barbey Horvath, ainsi que M. Favre.

M<sup>me</sup> Künzler imagine que les commissaires savent maintenant tout sur les VLS. Elle indique que ce projet est intéressant, que les VLS représentent une partie de la mobilité qui doit pouvoir prendre place dans une ville comme Genève et qui répond à une offre de multimodalité importante.

Elle propose qu'elle-même et ses collaborateurs répondent maintenant aux questions des commissaires.

**Un député PDC** signale que la présentation du système de Velospot était très intéressante. Un des éléments incitant à choisir le système de Velospot est sa comptabilité avec les autres villes de Suisse. D'avoir, par exemple, un système compatible au niveau romand serait un gros avantage, selon lui.

M<sup>me</sup> Künzler annonce que le système choisi dans le PL 10989 peut être compatible, maintenant que les CFF ont choisi quel type de puce RFID ils souhaitent mettre dans leurs cartes multitransports. C'est cette puce qui sera validée pour toute la Suisse, puisque l'opérateur mobilité majeur de la Suisse est les CFF. Il sera possible d'avoir sur une seule et même carte l'abonnement ½ tarif, Mobility, accès parking, VLS, etc.. Les TPG sont tout à fait compatibles, car ils attendaient ce choix de la part des CFF.

M. Favre signale que Velopass, présent dans 11 villes, est un système compatible dans ces 11 villes. L'utilisation reste toutefois locale, puisqu'environ 100 personnes seulement ont acheté la carte multi-ville.

Les TPG attendaient depuis longtemps cette carte permettant d'avoir un seul système compatible dans toute la Suisse. Il va s'imposer à tout le monde, y compris Velospot, et les TPG vont l'adopter. Il ajoute que l'attente de cette technologie explique que les TPG ont du retard dans le cadre de l'application de la technologie sans contact sur les distributeurs automatiques de titres de transports. Elle sera en place partout en Suisse d'ici 2015.

**Le R. de M.** pense que c'est une bonne entrée en matière que de parler des CFF. Il évoque Deutsche Bahn, qui a fait le choix d'une technologie sans le système préconisé pour Genève. Il demande s'il ne serait pas possible de dire que les CFF et la Deutsche Bahn devraient avoir les mêmes technologies.

M<sup>me</sup> Künzler indique que Deutsche Bahn est en train de revenir en arrière, car ce système est inapproprié pour les grandes villes. En effet, les vélos sont souvent peu disponibles ; il n'y en a que deux à la fois puisqu'avec le système Deutsche Bahn, il faut les déposer à un angle de rue. Ce système est parfait si on est seul mais pas en famille, puisqu'il n'y a pas 3 ou 4 vélos au même endroit. Berlin a abandonné ce système et veut désormais adopter un système avec rack, afin que les vélos ne soient pas jetés n'importe où ou emportés.

**Le R. de M.** demande ce qu'il en est à Hambourg

M<sup>me</sup> Künzler dit qu'elle ne sait pas ce qu'il en est de Hambourg. Elle précise que la décision de la Deutsche Bahn est très récente et a été prise par cette dernière car elle a vu que ce système posait problème dans toutes les grandes villes. Il y a un communiqué de presse de la Deutsche Bahn à ce sujet, qu'elle pourra leur faire parvenir.

M. Favre explique que Call a Bike est présent à Berlin, Stuttgart, Hambourg, Munich et Cologne. Un test a été fait en Allemagne et Europe sur la qualité des systèmes de VLS et le vainqueur est le système VLS lyonnais. Un élément ressortant des évaluations est que les systèmes à stations fixes sont meilleurs que ceux à stations flexibles. Le point principal est toujours la qualité du vélo. Le responsable de Call a Bike et de la Deutsche Bahn, qui a pris connaissance de ces tests, a dit qu'il en tiendrait compte et que, dans le développement futur du système, il allait aussi tenir compte du système lié à une station ; c'est déjà le cas notamment à Berlin.

**Le R. de M.** demande à M<sup>me</sup> Künzler, en tant que chef du département qui a autorité de tutelle sur les TPG, à quel moment le DIME a eu connaissance des problèmes que posait la société Bixi, quant à sa solidité financière et technologique.

M<sup>me</sup> Künzler répond que la première fois qu'ils ont entendu parler de cela, c'était 2 ou 3 jours après la publication de l'appel d'offres, mais assez tôt, en 2012, avant même que les commissaires aient eu vent de cette histoire.

**Le R. de M.** relève qu'en 2010 déjà, il y avait eu des informations dans la presse canadienne faisant état des difficultés rencontrées par Bixi. Il s'étonne que le DIME n'ait été au courant que si tard.

M<sup>me</sup> Künzler précise que ce sont les TPG qui font les appels d'offres. Elle admet qu'ils ne lisent pas la presse mondiale tous les jours. Elle rappelle qu'au même moment, Londres avait pris ce marché et choisi Bixi ; le système a été développé à Londres.

Cette question n'est plus ouverte, puisque la société Bixi n'a pas été retenue pour la suite. Elle a fait recours, lequel a été rejeté sur l'effet suspensif.

**Le R. de M.** note qu'au même moment, New York et Chicago ont eu des problèmes avec Bixi.

M<sup>me</sup> Künzler explique qu'en réalité, ce ne sont pas des problèmes avec Bixi mais des problèmes canado-américains usuels. Les Canadiens ne voulaient pas subventionner New York et Chicago et ont demandé à cette société de se séparer des entités qui n'étaient pas au Canada, c'est-à-dire qui étaient aux Etats-Unis. De plus, à New York, les gens voulaient un système informatique américain. Bixi recherchait ainsi un repreneur et c'est sur ce fait que sa proposition n'a pas été retenue, car le repreneur n'était pas connu.

**Le R. de M.** annonce qu'il y a eu une discussion sur les coûts précédemment ce jour. Il cite les pages 14 et 15 de son rapport au sujet de l'intervention de Mme Barbey Horvath. Il a indiqué qu'en matière de coûts, les comparaisons étaient difficiles, mais que le projet VLS montrait « un coût assez cohérent par rapport aux autres expériences européennes ». Le DIME avait avancé les chiffres de 3 400€/vélo à Paris et de 2 500€/vélo en France. Pour Genève, avec une durée de vie de 5 ans correspondant à l'amortissement comptable des stations, Mme Barbey Horvath avait avancé un coût de 4 200 F/vélo/an.

Il demande si ce chiffre, avancé par le DIME, est maintenu par ce dernier ou si c'est un chiffre qui est surestimé.

M<sup>me</sup> Künzler explique que Mme Barbey Horvath a pris les durées d'amortissement légales pour les stations, à savoir 5 ans pour les communes genevoises. Pour les vélos, ils ont fait des calculs en estimant qu'un vélo sur trois était abîmé par année. Ils ont pris des chiffres extrêmement prudents pour faire les estimations. La station survit bien plus longtemps que 5 ans mais, dans le fonctionnement des communes, ils sont obligés d'amortir ces

coûts sur 5 ans. Le vélo est considéré comme du fonctionnement et il est amorti dans l'année. Ils comptent ainsi un vélo neuf tous les 3 ans.

M<sup>me</sup> Barbey Horvath dit que, s'agissant de l'amortissement comptable des stations, une durée de 5 ans est considérée, dans les communes. Le calcul fait a été plutôt prudent, également en comptant une durée moyenne de 5 ans pour les vélos.

M<sup>me</sup> Künzler indique que c'est un poste comptable, pas forcément réel.

**Le R. de M.** relève que ce chiffre figure au paragraphe suivant, qui souligne que « l'Etat ne paie qu'un quart du prix global de 4'200.- par an par vélo », en raison de l'apport d'un mécène et de la participation des communes.

M<sup>me</sup> Künzler relève qu'il ne s'agit même pas d'un quart. Elle indique qu'il faut distinguer le fonctionnement et l'investissement. Elle explique que l'Etat ne paie rien pour l'investissement ; ce sont les communes. Elle indique que pour le fonctionnement, un quart est payé par les usagers, un quart par les mécènes, un quart par les communes et un quart par l'Etat.

**Le R. de M.** répond que les TPG en font partie, ce qui porte à moitié la participation de l'Etat.

M<sup>me</sup> Künzler confirme que cela fait donc 1'000'000 en tout. Elle rappelle que les TPG financent cela par TPG-Pub et des recettes encore non calculées, qui constituent un potentiel.

**Le R. de M.** relève qu'à la suite de l'acceptation de l'initiative « Grobet », la présidente du Conseil d'administration des TPG a dit que les conséquences pour les prestations des TPG à la population seraient de conserver le projet Vélib, en faisant payer la population sur d'autres prestations collectives.

M<sup>me</sup> Künzler répond que cela fait partie de l'offre « mobilité ». Elle indique qu'il serait possible d'alléger le système avec le Vélib, sur de courtes distances. Elle explique que le Vélib ne grèvera pas le coût de ce qui sera demandé à la population. Elle rappelle que le Grand Conseil a décidé de ne pas entrer en matière sur un projet de loi permettant de préparer les coûts (changement de billétique, notamment). Elle indique qu'il serait possible de commencer à faire de la publicité sur l'acquisition d'abonnements à meilleur marché. Elle est d'avis qu'il faut aller de l'avant et que l'abandon du Vélib ne fait pas partie des scénarii envisagés car il constitue un coût marginal sur les incidences pour les TPG. Elle répète qu'il est actuellement important d'anticiper les coûts. Elle explique que le Vélib est une activité utile à la mobilité genevoise, qui permet de soulager les transports publics au centre-ville. Elle indique que la suite dépendra de la Commission, avec la possibilité

d'activer le projet de loi « TPG », gelé actuellement, qui permet de vendre des billets.

**Le R. de M.** rappelle que M<sup>me</sup> Künzler avait déclaré que le projet Vélib avait une utilisation pour les pendulaires. Il ne voit pas le lien et souhaite des explications.

M<sup>me</sup> Künzler répond que beaucoup de gens sont pendulaires, parfois seulement pour une partie de leur trajet. Elle estime que la multimodalité des transports doit être favorisée. Elle est d'avis que le pendulaire est un client important car il n'a pas de vélo disponible, plus efficace que la voiture. Elle rappelle qu'il ne faut pas non plus oublier le volet touristique et qu'il faudrait offrir des activités aux touristes qui viennent à Genève.

**Le R. de M.** se félicite du soutien au développement de l'aéroport.

**Un député PLR** souhaitait connaître le cheminement pour arriver à l'appel d'offres. Il pensait que les TPG ont expliqué qu'ils ont été consulter les communes, qui n'étaient pas intéressées à cause du vol des « Vélos roses », qui n'étaient pas en libre-service. Il pense que les communes, comme lui, n'ont pas compris. Il a l'impression que la problématique de billetterie a rendu l'appel d'offres trop compliqué, notamment pour Velopass. Il trouve cela dommage car ce dernier est déjà présent dans 11 villes suisses, avec une station au CERN. Il ajoute que la société biennoise n'a pas répondu à l'appel d'offres car il fallait que les vélos soient attachés à une station fixe, ce qui ne leur correspondait pas. Il demande si travailler avec des stations mobiles pendant un an ou deux, pour déterminer où placer les stations fixes par la suite, ne risquerait pas de conduire à mettre de côté le projet de stations fixes.

M<sup>me</sup> Künzler répond que non, car il y a de très bons arguments en faveur des stations fixes. Elle explique que c'est un système éprouvé et robuste, dont les stations ne pèjorent pas l'espace public (contrairement au système biennois, qui implique un foisonnement des vélos). Elle ajoute que ces vélos sont deux fois plus chers, ce qui coûte deux fois plus à l'Etat, puisqu'il prend en charge le fonctionnement (le vélo ordinaire coûte 1'000.-, le vélo « biennois » 2'000.-). Elle indique que l'Etat n'a aucun intérêt à payer le double. Elle estime que, vu le nombre de déprédations et de vols, un système solide est ce que souhaitent les communes. Elle précise que la ville de Paris avait un tiers de vélos abimés, mais beaucoup moins après avoir changé le système en le rendant plus robuste. Elle est d'avis que mettre des vélos accrochés avec un simple cadenas est trop risqué, ce qui a convaincu les communes. Elle précise que la majorité des magistrats communaux voient partout des vélos en libre-service (ex. Dublin, où ils se sont rendus l'an passé) et en sont convaincus.



**Le député PLR** répond qu'il a eu les mêmes interrogations. Il relève qu'il y a aussi pas mal de délinquance à Bienne, ce qui a été confirmé par le représentant de Bienne, mais qu'il y a eu 0 vol sur ce système. Il ajoute que personne ne volerait de toute façon ces vélos, qui sont moches.

M. Favre rappelle que le système Velopass a essaimé dans la Suisse romande, alors qu'aucun appel d'offres n'avait été passé, car le système était lié à Car postal, qui dispose maintenant de son propre système. Il explique qu'il était impossible de procéder comme cela à Genève car il est impératif de faire un appel d'offres. Il est d'avis que Velopass n'a sûrement pas postulé car il n'a pas l'expérience pour gérer un réseau.

M<sup>me</sup> Künzler relève que Velopass a moins de stations en Suisse qu'il n'y en aurait dans le seul canton de Genève. Elle rappelle que cinq entreprises ont postulé, dont une genevoise, qui a renoncé.

M. Favre indique que rien n'empêchait Velopass de postuler. Il explique que ce genre d'entreprises n'a pas l'habitude de faire des appels d'offres. Il répète que ce n'est pas possible à Genève, qui doit respecter les principes de marché public. Il indique que Publibike a aussi postulé, tout comme Velospot. Il expose que si une entreprise avait proposé un système non pris en compte dans l'appel d'offres, le cahier des charges aurait pu faire l'objet d'un recours. Il indique qu'une société genevoise a expliqué qu'en tant que PME, il ne lui était pas possible de prendre un tel risque de développement.

**Le député PLR** pense que cette idée mérite un intérêt. Il indique que le directeur marketing des TPG a informé la Commission que l'offre genevoise sera l'une des plus chères d'Europe, au niveau du billet. Il se demande si, politiquement, la Ville de Genève ne trouvera pas scandaleux, en dernier lieu, que cette offre soit la plus chère d'Europe.

M<sup>me</sup> Künzler explique que le comité de pilotage, incluant la Ville de Genève, a eu cette discussion. Elle explique que Londres va aussi augmenter son prix de manière substantielle.

**LE R. de M.** précise toutefois que le système londonien est totalement privé.

M<sup>me</sup> Künzler explique que ce serait 70.- l'abonnement annuel, la 1ère demi-heure étant toujours gratuite. Elle explique que ce n'est pas non plus hors-marché.

**Le député PLR** note ces réponses sur le prix. Il relève que l'on veut inciter les non-cyclistes à découvrir les joies du vélo ; il note néanmoins que, dans le trafic, à 17h, la pratique est dangereuse sans casque. Il indique qu'il y a quand même des accidents avec les Vélib, utilisés par des amateurs. Il se

demande si, en termes de santé publique, il y aurait des problèmes de sécurité.

M<sup>me</sup> Künzler répond que la population a voté un plan directeur de mobilité douce (IN 144). Elle indique qu'il y a une volonté de le mettre en œuvre avec les communes (pistes et parcours cyclables sécurisés). Elle note qu'il ne manque pas grand-chose et que le travail de M<sup>me</sup> Barbey Horvath porte maintenant sur l'adaptation des huit couloirs d'entrée sur Genève. Elle indique, à propos des casques, qu'il est impossible d'en fournir. Elle explique que les accidents sont inévitables et rappelle que le système n'est pas seulement prévu pour des débutants, mais pour toute personne qui a besoin d'un vélo à un moment donné de la journée.

**Un député PDC** demande quelques précisions à propos des prix.

M<sup>me</sup> Künzler explique que la 2<sup>ème</sup> demi-heure coûte 1.-, la 3<sup>ème</sup> 3.-, la 4<sup>ème</sup> 6.-. Elle rappelle que l'objectif est d'utiliser le vélo sur de courtes périodes, pour de petits trajets. Elle indique que le système de location continuera à exister pour une plus grande utilisation. Elle déclare qu'une demi-heure de trajet à Genève permet déjà de faire beaucoup, la ville étant petite.

La présidente souhaite savoir s'il y a des demandes d'audition supplémentaires.

**Un député PLR** demande s'il ne faudrait pas attendre les documents avant de se prononcer.

**Un député Socialiste** trouverait intéressant d'avoir des compléments chiffrés. Il note, à propos des vols de vélos, que le député PLR ne connaît pas le problème. Il explique que, depuis qu'il y a des arceaux, les vols ont drastiquement diminué.

Il est persuadé que si la Commission veut prendre une décision objective, il serait possible de faire une recommandation ou une modification dans le projet de loi. Il souhaite plus d'éléments factuels sur la situation genevoise. Il déclare qu'il n'est pas sérieux de comparer Genève à Bienne. Il pense qu'il faudrait peut-être réauditionner l'ACG sur le système non attaché, pour avoir une idée des délais de mise en œuvre, en cas de changement de stratégie. Il constate que si le but est de couler le projet, il est possible de refuser lors de la séance. Il répète qu'il préférerait disposer d'éléments chiffrés.

La présidente indique qu'il faut impérativement discuter d'autres sujets.

**Un député MCG** note qu'il y a eu + 3% d'augmentation des vols de voiture et de vélos, par rapport à l'an passé.

**Le député Socialiste** précise qu'il y a une dizaine d'années, les arceaux ont été généralisés, ce qui a impliqué une forte diminution. Il précise que ceci n'implique pas une augmentation d'une année à l'autre.

**Le R. de M.** relève qu'il s'agit de savoir si la Commission souhaite voter lors de la séance ou attendre le démarrage d'un nouveau projet. Il indique être favorable à un vote lors de la séance, de manière à ce que le Grand Conseil puisse donner des indications au Conseil d'Etat le plus rapidement. Il désire un autre projet, prévoyant un autre système que celui dont il est question actuellement, qu'il considère obsolète. Il demande un vote sur le projet de loi séance tenante.

**Un député PLR** ignore quel est le meilleur système. Il note que le système est bien plus cher qu'ailleurs ; il coûterait plus cher aux communes avec la variante des stations fixes, plus cher à l'Etat avec des stations mobiles. Il relève que le projet présenté coûterait 20 millions de plus, soit plus que dans les autres cantons. Il pense que le projet est mal ficelé et est d'avis qu'il faudrait demander aux TPG de présenter un autre système.

**Un député MCG** note que beaucoup de délits sont commis à Bienne. Il pense que si leur système permet de ne pas avoir de vols sur environ 800 vélos, c'est qu'il a des atouts. Il relève que le projet présenté en début de séance implique plus de vélos, plus de stations, mais un coût moindre. Il se dit soucieux des finances des communes et pense que le projet doit être revu avec ces dernières. Il explique que les communes attendent la décision du Grand Conseil et qu'il est important de prendre une décision rapidement.

**Un député Verts** explique qu'il s'agit de voter sur le choix du projet présenté. Il est d'avis que si le R. de M. souhaite déposer un projet de loi, faire la tournée des communes et trouver des partenaires, personne ne l'en empêche. Il indique que dire non au projet signifie dire non aux TPG et aux communes. Il rappelle qu'il est toujours possible de faire une motion ou un projet de loi. Il indique que le groupe des Verts accepte et soutient ce projet de loi.

**Une députée Verts** se rallie à la position de son collègue. Elle a des doutes sur le fait que le projet biennois soit si bon marché. Elle souhaiterait des précisions de Bienne sur les coûts ; elle estime qu'il y a des coûts cachés, notamment car il n'y a, à Bienne, que 4 employés pour 40 vélos. Elle souhaite connaître les coûts de personnel et de fonctionnement. Elle pense qu'en fin de compte, il n'y aura sûrement pas de grande différence. Elle est d'avis que refuser ce projet sans disposer de plus d'éléments est dommage.

**Un député UDC** note que l'étude des TPG était bien faite, mais qu'il y a de nouveaux éléments depuis. Il estime que, sur un projet de 14,4 mios, il ne

peut pas y avoir 20 millions cachés. Il indique qu'il ne votera pas en faveur du projet.

**Le député Socialiste** souhaite avoir des éléments chiffrés, dans tous les cas. Il indique que le projet de loi ne fixe pas le système retenu et qu'il serait possible d'en proposer un autre en modifiant le projet. Il estime qu'il n'y a pas besoin de redéposer un projet de loi et perdre du temps. Il relève qu'il n'y a pas de volonté de la Commission d'avoir des vélos en libre-service, à court terme.

**Une députée PDC** note que le PDC avait soutenu ce projet à la Commission des transports et à la Commission des finances. Elle indique qu'il a été intéressant d'entendre les auditionnés de Bienne. Elle se demande comment il est possible de se prononcer alors que l'expérience y est menée depuis que 6 mois, dont 3 mois d'hiver. Elle estime qu'il doit y avoir une réflexion sur les coûts cachés.

**Un député MCG** pense qu'il y a une occasion unique d'englober toutes les communes. Il explique que certaines y sont favorables, d'autres non (dont la Ville et Onex). Il note que s'il n'est pas possible de regrouper l'entier des communes, le projet sera mort-né. Il est d'avis que le projet proposé est bon, complet, et qu'il a été correctement présenté. L'avantage du projet est que s'il n'y a pas de vols, il y aura plus de vélos et de stations dans trois ans. Il souhaite inciter l'acceptation de ce projet.

La présidente rappelle que la Commission devra se prononcer sur le PL 10989, et non sur la variante du projet.

**Une députée Verts** partage l'avis de sa collègue PDC, dans le sens qu'il y a peu de recul sur l'autre projet. Elle estime qu'il n'est pas possible de dire que le projet est dépassé. Elle rappelle que beaucoup de villes dans le monde ont choisi ce système cette année et que ce dernier a fait ses preuves. Elle note qu'il y a une volonté de la Commission de prendre des risques, ce qui impliquerait des coûts au cas où l'expérience ne marcherait pas. Elle note qu'en Allemagne, certaines villes reviennent en arrière, suite à des déprédations sur ce type d'installations.

Elle rappelle que la Commission n'a pas à choisir le système aujourd'hui. Elle constate que l'on dit aux communes qu'il est possible de faire mieux, alors que ces dernières et des experts se sont prononcés en faveur du projet. Elle signale que dire non à ce projet signifie qu'il n'y aura pas de projet de vélos en libre-service avant deux ou trois ans, et craint qu'il faille donner ce signal à la population.

Elle relève que toutes les communes ne participent pas, mais que les principales communes suburbaines souhaitent participer. Elle trouve étonnant

que l'acteur qui doit participer le moins souhaite bloquer le projet, sous prétexte qu'il est possible de faire meilleur marché.

Elle pense qu'il ne serait pas possible de refaire une procédure d'AIMP, car il faudrait un important changement de circonstances. Elle indique qu'il y a un recours en cours car des débats politiques auraient pollué la décision. Elle explique qu'il n'est pas possible de revoir toutes les procédures AIMP. Elle souhaite avoir des éléments chiffrés plus précis de la part de Bienne. Elle conclut que dire non au projet ne signifie pas dire oui au projet biennois.

**Le R. de M.** relève que trois villes neuchâtelaises ont accepté le système Velospot, qui sera aussi testé à ZH. Il note qu'un autre accord AIMP est possible car celui qui a été signé faisait dépendre son entrée en vigueur d'un vote parlementaire. Il indique que si le parlement se prononce contre le projet de loi, il sera possible de faire un nouvel accord. **Il reconnaît qu'il s'agit d'une année électorale et que c'est un élément de bilan dont le PLR ne souhaite pas.** Il considère le projet obsolète et trop coûteux et qu'un autre, meilleur marché, intéressera plus de communes et d'entreprises. Il affirme préférer l'intérêt public plutôt que partisan, qui amènerait à forcer une décision. Il est prêt à faire des démarches pour un autre projet afin de permettre aux gens d'avoir une autre alternative. Il ne souhaite pas d'un système fermé, raison pour laquelle il demande le vote.

**Un député PLR** note que beaucoup de personnes sont de mauvaise foi. Il insiste sur le fait que le vote en Commission ne porte pas pour ou contre le libre-service, mais sur l'acceptation de la part cantonale de financement. Il regrette, à titre personnel, que le sujet est un enjeu avant un vote, ce qui est regrettable.

La présidente note qu'il n'y a pas un sujet qui ne soit pas un enjeu aujourd'hui.

**Un député PLR** reprend les propos du R. de M.. Il indique que le groupe radical n'est pas dans cette ligne et que plusieurs de ses membres sont favorables au vélo. Il indique que si le groupe radical n'est pas favorable au projet, il s'agit uniquement de raisons économiques. Il pense qu'il sera intéressant d'avoir le rapport de Bienne dans quelques mois. Il note qu'il y a une grande différence financière entre Bienne et Genève. Il indique qu'il votera non pour des raisons économiques, mais pas politiques.

M<sup>me</sup> Künzler explique qu'il y a bel et bien une tourmente électorale mais précise que ce n'était pas son choix, puisqu'elle avait déjà commencé des discussions en 2009. Elle souligne qu'elle ne choisit pas personnellement le moment du vote.

Elle précise les chiffres publiés dans « Le Matin » à propos du projet de Bienne. Elle indique que les deux projets ont exactement le même coût, mais ils ne sont pas rétribués de la même manière. Elle reconnaît que les vélos coûtent le double avec le système fixe. Elle indique que, sur 10 ans, avec l'investissement, le renouvellement des vélos et les déprédations envisageables, il n'est pas possible de faire une comparaison avec un système où un tiers des vélos serait volé sur 5 ans.

Elle explique que la seule façon est de demander un chiffrage pour les 150 stations, tous frais compris, y compris ceux intégrés par Bienne. Elle souligne que c'est un cas d'AIMP. Elle déclare que si de petites villes font les choses plus légèrement, il s'agit de leur problème ; à Genève, il faut respecter sérieusement les principes de marchés publics. Elle indique que la 1ère adjudication a été révoquée.

Elle répète, à l'instar d'un député PLR, que la Commission doit se prononcer sur la part du financement, et non sur l'entier du projet. Elle rappelle que la Commission est acteur d'un quart du fonctionnement et qu'il ne lui revient pas de prendre position pour tous les acteurs (Etat, TPG et utilisateurs). Elle explique qu'un mécène et des sponsors attendent. Elle souligne qu'il n'appartient pas à la Commission de choisir un système ; c'est l'appel d'offres qui remplit cette fonction. Elle indique qu'un appel d'offres a été lancé et que Bienne n'a pas souhaité y répondre. Elle considère que déterminer le gagnant avant le concours, ce n'est pas un appel d'offres, mais du copinage. Elle explique que pour refaire un appel d'offres, il faut que les conditions aient notablement changé. Elle répète que même avec un nouvel appel d'offres, il n'est pas sûr que Bienne gagne, car cela ne correspond pas au système souhaité par les communes. Elle répète que l'appel d'offres n'a pas été contesté.

Elle conclut que cela serait un grave précédent de commencer par choisir les candidats à ce stade. Elle note que la population est punie car la Commission en fait une affaire personnelle.

**Un député Socialiste** s'excuse des généralités sur les représentants du PLR et prend acte des nuances entre députés. Il demande s'il existe une trace écrite de la sollicitation de Bienne, car cette question revient sans cesse. Il pense que cela serait intéressant pour le rapport.

Mme Barbey Horvath note qu'il s'agissait de discussions orales, avec le chef du projet de Bienne, lors d'une journée de discussions techniques.

**Un député PLR** ne tolère pas un certain nombre de choses, notamment que la Commission s'occupe des AIMP. Il explique que cette dernière ne peut s'occuper que du financement. Il affirme qu'il ne s'associe pas au débat

« pro » ou « anti » M<sup>me</sup> Künzler. Il répète que requalifier les procédures AIMP ne fait pas partie des compétences de la Commission.

**Un député MCG** ajoute que les contacts ont été faits au stade de l'étude du projet biennois. Il pense qu'il serait intéressant de collaborer avec les autres cantons.

**Une députée Verts** reprend le député PLR. Elle ne peut pas le laisser dire que la Commission ne s'occupe pas d'AIMP, car cette dernière a posé des questions sur l'appel d'offres tout l'après-midi. Elle invite le député PLR à relire attentivement le PV de la séance.

**Le député PLR** répond qu'il ne s'agit que d'une question financière.

La présidente soumet le principe du vote aux voix.

Les commissaires acceptent par :

Pour :	10	(2 Ve, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)
Contre:	0	
Abstentions. :	5	(2 S, 1 Ve, 2 PDC)

L'entrée en matière sur le PL 10989 est soumise aux voix.

Les commissaires refusent l'entrée en matière par :

Pour:	7	(2 S, 3 Ve, 2 PDC)
Contre:	8	(2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

*Date de dépôt : 30 avril 2013*

## RAPPORT DE LA TROISIÈME MINORITÉ

### **Rapport de M<sup>me</sup> Emilie Flamand**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

#### **Il était une fois, le Vélib' à Genève...**

Le dossier des vélos en libre-service, ou VLS, est une des nombreuses victimes collatérales de la crise politique qui sévit dans notre parlement depuis environ 18 mois. Traité en septembre 2012 par la Commission des finances, le vote en plénière du présent projet de loi a été repoussé plusieurs fois en raison de la mauvaise volonté du rapporteur de majorité (le même qu'à présent), qui refusait de rendre son rapport et s'en vantait dans les médias.

Afin de justifier son retard qui, on le verra plus bas, n'avait d'autre motivation que de nuire à la magistrate en charge du dossier, ce même rapporteur n'a pas hésité à prétexter avoir découvert un système révolutionnaire, plus efficace, beaucoup moins cher, bref, en tous points meilleur à celui choisi via une procédure AIMP (nous y reviendrons...) à Genève. Notons que ce fameux système biennois, Velospot, a été formellement inauguré le 26 septembre 2012 soit une semaine après le vote de la Commission des finances.

Lorsque le projet de loi arriva enfin en plénière, en janvier 2013, le rapporteur de majorité et son groupe, qui avaient compris, entre-temps, que le VLS était un projet populaire et attendu par des milliers de Genevois, étaient soucieux de ne pas apparaître comme les fossoyeurs du Vélib' et n'ont donc eu de cesse de proclamer leur amour du vélo et la nécessité de renvoyer le projet de loi en commission, afin d'étudier le système biennois – que Paris, New York, Tel Aviv, Montréal, Londres et Pékin devaient nous envier, à en croire le rapporteur de majorité.



## Les auditions en Commission des finances

Le traitement de cet objet par la Commission des finances n'a pas pu se faire immédiatement, le projet de budget ayant, lui aussi, été renvoyé en commission à l'instigation du PLR. C'est donc seulement à la fin mars que nous avons eu droit à une présentation d'un représentant de la Ville de Bienne, présentation qui n'était pas sans rappeler celle du mixeur polyvalent, magique et autonettoyant au Salon des arts ménagers. Au-delà de la boutade, cette audition était assez embarrassante, car on avait véritablement l'impression que cette personne était venue nous vendre son système. Ce n'était d'ailleurs pas tout à fait une impression, car la Ville de Bienne est en train de commercialiser son système et de transformer progressivement Velospot en association (dont le secrétaire est un ancien collaborateur de la Ville de Bienne) puis en SA. Il s'agissait donc bien d'une démarche commerciale et non d'une simple présentation.

Quand bien même nous aurions été sensibles à ce boniment, et s'il est vrai que plusieurs Villes de l'Arc jurassien (Yverdon, Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds) ont acheté ce système, il est intéressant de relever que ces attributions se sont faites de gré à gré, les montants étant en-dessous des seuils nécessitant un appel d'offres selon les AIMP. On peut donc difficilement argumenter que ce système est le meilleur parmi tous, alors qu'il a été adopté sans la moindre concurrence dans des villes dont la taille n'est en aucun cas comparable à celle de Genève.

On a tout de même appris, incidemment, que le système Velospot, censé être beaucoup plus souple, car sans borne fixe, comportait aussi une limite de vélos par station. Ainsi, si la limite de  $x$  vélos (généralement 6 ou 8 au maximum, on imagine l'équivalent pour Genève...) est atteinte, la borne passe au rouge et il devient impossible de déposer un vélo près de cette borne. On retrouve donc l'inconvénient du système fixe, sans avoir l'avantage de la sécurité.

Par charité, nous ne nous attarderons pas sur la seconde audition, celle d'un ingénieur en mobilité qui ne représentait aucun groupement ni aucune association, mais dont on a tout de même pu comprendre qu'il appartenait au même parti que celui du rapporteur de majorité et qu'il « aimerait bien travailler avec la DGM, mais qu'il n'a pas encore réussi à les convaincre totalement » (sic).

## Bonne gouvernance et AIMP

Ce qui est vraiment grave dans cette affaire, c'est que toutes les règles de bonne gouvernance ont été foulées aux pieds, et a fortiori celle des accords intercantonaux sur les marchés publics (AIMP). En effet, le rôle du parlement et de la Commission des finances, toute omnipotente qu'elle croie être, n'est pas de choisir le système d'exploitation, la couleur des vélos ou la taille des pédales, mais de se prononcer sur un principe, celui d'avoir ou non des VLS à Genève, et sur un coût. La commission est donc totalement sortie de son rôle en prétendant choisir un système plutôt qu'un autre, sans avoir toutes les cartes en main, et notamment le cahier des charges établis par des experts et par les communes genevoises parties prenantes du projet.

Plus grave encore, ce sont les AIMP que l'on remet ici en question : Va-t-on désormais s'amuser à étudier les soumissions reçues dans le cadre d'un appel d'offres en Commission des finances ? Va-t-on débattre sous les pampilles de l'Alabama du meilleur modèle de balayeuse, comme cela se fait dans certaines petites communes (où les élus siègent généralement sans jetons de présence, contrairement aux députés) ? Va-t-on comparer les différentes sortes de bitume disponibles la prochaine fois que nous resurfaçons une route ? Va-t-on remettre en question le crédit de construction d'un collège parce que le rapporteur connaît un fournisseur de béton armé low-cost en Argovie qui n'a pas soumissionné ?

Car un appel d'offres a bien été lancé par les TPG pour les VLS. Certes, le cahier des charges, établi avec les communes (qui, rappelons-le, prennent en charge l'entier des investissements pour les stations), donnait une orientation vers un système avec stations fixes, et ce à la demande desdites communes, par souci de sécurité, beaucoup ayant été échaudées par l'expérience des vélos roses, qui avaient pour la plupart fini leur brève carrière dans le Rhône.

Ce cahier des charges, donc, donnait une indication, mais qui n'était absolument pas de nature à empêcher qui que ce soit de soumissionner. Preuve en est qu'une entreprise a proposé un système sans attache, qui a été étudié au même titre que les autres et noté selon les mêmes critères. Il faut encore ajouter que, si une entreprise estime qu'un marché public est trop orienté et l'empêche de fait de soumissionner, elle peut faire valoir son droit de recours. C'est d'ailleurs précisément ce qui s'était passé lorsque la Ville de Genève, encore en charge du projet, avait émis un appel d'offres conjoint pour l'affichage et l'installation d'un système de VLS : la SGA avait fait recours et obtenu gain de cause, ce qui avait annulé l'appel d'offres.

Ce que les AIMP ne permettent pas, en revanche, c'est d'interrompre un appel d'offres et d'en relancer un, fortement similaire, tout de suite après, pour permettre à une entreprise, qui aurait par hypothèse raté le coche la première fois, de soumissionner. Par exemple Velospot. Si nous nous amusions à lancer une telle procédure, ce serait alors tous les soumissionnaires du premier appel d'offres qui pourraient recourir et demander des dédommagements aux TPG et à l'Etat.

## Enjeux politiques

Ce qui est peut-être le plus triste, dans cette tragicomédie du Vélip', c'est que les motivations du rapporteur de majorité se résument, en fin de compte, à un enjeu politique des plus triviaux, ce qu'il a lui-même avoué en ces termes : « il reconnaît qu'il s'agit d'une année électorale et que c'est un élément de bilan dont le PLR ne souhaite pas ». Pour être juste, ses collègues de parti ont ensuite successivement déclaré ne pas partager ces motivations purement électoralistes. Toutefois, cela ne les a pas empêchés de refuser eux aussi le projet de loi, et ce pour la deuxième fois.

Ainsi, un bon projet, élaboré en partenariat avec un grand nombre de communes et avec une entreprise de réinsertion socioprofessionnelle, intéressant déjà plusieurs entreprises de la place, au coût très modeste pour l'Etat (on parle ici de 700 000 F de coûts de fonctionnement), se voit refusé par une courte majorité de la Commission des finances, et ce uniquement pour nuire à une magistrate que l'on accuse de tous les maux. Cette magistrate a su monter ce projet fédérateur, innovant, positif pour Genève, et cela le rapporteur de majorité ne saurait le supporter. Lorsqu'on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage, et lorsqu'on veut tuer un bon projet d'une conseillère d'Etat que l'on n'aime pas, on dit qu'il est mauvais.

Nous déplorons cette manière de faire de la politique. Nous déplorons cette tendance, qui devient une habitude, de saccager des projets destinés avant tout à améliorer la qualité de vie des Genevois, pour de basses raisons politiciennes. Nous déplorons le respect à géométrie variable des lois et des AIMP. Nous déplorons le temps perdu à faire un travail qui n'est décidément pas le nôtre.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus et pour ne pas priver les Genevois – et les nombreux touristes qui nous rendent visite – d'un bon projet pour de mauvaises raisons politiques, je vous enjoins, Mesdames et Messieurs les députés, à adopter ce projet de loi et à permettre, enfin, la réalisation d'un système de VLS à Genève.