

Date de dépôt : 5 avril 2016

Rapport

de la Commission des finances chargée d'étudier le projet de loi de M. Roger Deneys 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. Cyril Aellen (page 1)

Rapport de première minorité de M^{me} Sophie Forster Carbonnier (page 62)

Rapport de seconde minorité de M. Roger Deneys (page 64)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Cyril Aellen

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des finances a été amenée à étudier ce projet de loi à cinq reprises lors de la dernière législature, en 2012 et 2013.

Deux rapports très complets ont été rédigés respectivement les 7 janvier (PL 10989-A) et 30 avril 2013 (PL 10989-B).

Toutefois, et pour des raisons différemment appréciées, le Grand Conseil a décidé de renvoyer ce projet de loi à la Commission des finances lors de sa session du 9 octobre 2014.

C'est ainsi que la Commission des finances a étudié une nouvelle fois ce projet de loi, lors de sa séance du 17 juin 2015, sous la présidence de M^{me} Anne Marie von Arx-Vernon.

Le présent rapport n'entend relater que le contenu des échanges intervenus lors de la dernière séance de commission précitée.

Pour le surplus, il convient de se référer, en tant que de besoin, aux deux rapports précédemment rédigés.

Avant cela et pour être complet, ce projet de loi étant habitué aux chemins tortueux, il convient de relever qu'il a été formellement retiré par le Conseil d'Etat lors de la session du Grand Conseil du 25 juin 2015 (annexe 1), pour être repris par M. Roger Deneys (S) sous le numéro PL 10989-2.

Aussi, lors de sa séance du 17 juin 2015, la Commission des finances a entendu M. le conseiller d'Etat Luc Barthassat, accompagné de M. Christophe Clivaz, président de TPG Vélo S.A., et de M. David Favre, secrétaire général adjoint.

Ceux-ci ont remis un document de présentation aux commissaires (annexe 2) auquel il convient de se référer. Les personnes auditionnées ont néanmoins formulé différents commentaires complémentaires qui seront ci-après résumés.

La technologie, les modèles d'affaires, la qualité des vélos, le matériel utilisé, les systèmes de paiement et les vélo-stations notamment ont bien évolué depuis les premières études et le dernier appel d'offres.

Il y a eu une forte implication des TPG via leur filiale TPG Vélo S.A.

L'offre des Vélos en libre-service (ci-après VLS) doit être intégrée et être complémentaire aux transports publics.

Les TPG ont mis récemment fin au marché; il n'y a pas eu d'adjudication à l'entreprise canadienne retenue.

Il y a eu une refonte de la gouvernance du projet impliquant une forte interaction avec plusieurs communes et l'Association des Communes Genevoises (ci-après ACG).

L'objectif est d'avoir des VLS à disposition des Genevois dès le printemps 2016. Une mise en place en plusieurs phases est prévue.

Selon M. le conseiller d'Etat Luc Barthassat, plusieurs paramètres doivent encore être examinés. Parmi ceux-ci figure la stabilisation du montant global du déficit de fonctionnement, qui ne devrait pas être aussi important que celui qui avait été présenté dans le PL 10989.

M. le conseiller d'Etat Luc Barthassat ne peut pas en l'état chiffrer le déficit d'exploitation. Il n'est pas encore en mesure de présenter un business plan et ne souhaite pas répondre à des questions trop précises sur ce sujet. Cette information devrait être communiquée ultérieurement.

M. le conseiller d'Etat Luc Barthassat a fait une demande budgétaire de 500'000 francs pour 2016. Il n'est toutefois pas certain de l'obtenir.

M. Christophe Clivaz a demandé au conseil d'administration des TPG que TPG Vélo S.A. ait un conseil d'administration de trois personnes : outre lui-même, il s'agit de Francisco Gonzalez, spécialiste du contrôle de gestion et de la partie financière, et de M. Denis Grobet, spécialisé en marketing et communication. Différentes personnes compétentes ont aidé le conseil d'administration (annexe 2).

Il y a actuellement des remises en cause des différents modèles de VLS en place dans le monde.

La situation a changé au niveau des nouvelles technologies, avec l'apparition des vélos à assistance électrique et du Swisspass (une carte qui permettra de prendre une voiture avec Mobility, de prendre le train et de prendre un vélo en libre-service).

Avec l'introduction du Swisspass, les grandes villes suisses veulent intégrer dans leur système de mobilité les systèmes de VLS.

Les vélo-stations sont devenues plus légères.

La pression des prestataires est devenue grande, notamment avec l'arrivée de Vélospot à Genève et d'autres investisseurs qui veulent entrer dans ce marché.

Il y a ainsi un risque d'« uberisation » du VLS. En effet, on n'est pas à l'abri qu'il y ait demain trois entreprises qui viennent mettre des vélos n'importe où dans la ville.

La situation financière des villes et des cantons a évolué.

M. Christophe Clivaz a rappelé quelques dates importantes en la matière (annexe 2).

M. Clivaz a informé la Commission des finances que le projet initial a été complètement revisité. Le document remis aux commissaires fait état en détail de « l'instruction du projet », des fonctions souhaitées et des constats faits par TPG Vélo S.A.

A la suite de la présentation, des commissaires ont posé de nombreuses questions. D'autres ont fait part d'inquiétudes, notamment quant au coût du projet.

Le caractère exclusif et très étatique du projet a notamment suscité différentes interrogations. Il a souvent été fait référence au projet Vélospot.

M. le conseiller d'Etat a notamment expliqué que le projet pilote de Vélospot genevois a été lancé en dehors de l'appel d'offres fait par l'Etat. Ce projet est gratuit pour l'utilisateur, en raison d'un financement par des sponsors, mais il n'est de loin pas satisfaisant. Il a néanmoins ajouté que l'Etat ne s'est jamais opposé à Vélospot.

Le nombre de vélos envisagé par TPG S.A. n'a pas encore été arrêté.

M. le conseiller d'Etat Luc Barthassat a notamment confirmé que son but est que le VLS ne coûte rien et que cela ne soit pas contraignant pour les autres.

Il a été rappelé que les appels d'offres dans d'autres cantons ont aussi posé certains problèmes. Les systèmes changent rapidement et ne sont pas toujours au point. Les coûts sont très souvent différents de ce qui est projeté.

Sur question, M. Christophe Clivaz a précisé que le coût de l'ensemble de l'instruction a été inférieur aux 80'000 francs qui avaient été nécessaires pour trouver le nom de l'ancien projet. Pour le surplus, le budget de TPG Vélo S.A. figure dans les comptes des TPG. De nombreux commissaires ont posé des questions sur le montant des coûts engagés au moment de la présentation. Aucune réponse satisfaisante n'a pu être donnée.

Un commissaire a relevé que le PL 10989 portait sur une indemnité à TPG Vélo S.A. dans le cadre d'un contrat de prestations qui la lie à l'Etat de Genève et qui porte sur la prestation de vélos en libre-service pour les années 2013 et 2014. Il lui a été répondu que le Conseil d'Etat n'a plus besoin du projet de loi puisqu'il part sur autre chose.

M. Luc Barthassat a rappelé que la décision avait été, à l'époque, de geler le projet de loi pour calmer le jeu politiquement d'un côté et d'autre de l'échiquier. Concernant le PL 10989, le Conseil d'Etat ne s'est pas prononcé pour savoir s'il fallait le garder ou non.

Plusieurs commissaires ont relevé que le projet n'était pas abouti et que le point de la situation ne servait pas à grand-chose.

En fin de discussion, les commissaires ont eu quelques échanges sur l'opportunité de voter immédiatement sur ce projet de loi.

Les uns, favorables, soutenaient que ce projet n'était plus d'actualité puisqu'il concernait la période 2013-2014.

Les autres pensaient que cela enverrait un message ambigu. Ils avaient envie que le Conseil d'Etat avance sur ces questions de vélos en libre-service.

La présidente a donc mis aux voix la proposition consistant à voter immédiatement :

Pour :	9 (1 EAG, 4 PLR, 1 UDC, 3 MCG)
Contre :	5 (3 S, 1 Ve, 1 PDC)
Abstentions :	

La proposition a été acceptée.

La présidente a mis aux voix l'entrée en matière sur le PL 10989-2.

Pour : 5 (3 S, 1 Ve, 1 PDC)

Contre : 9 (1 EAG, 4 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Abstentions :

L'entrée en matière a été refusée.

Projet de loi (10989-2)

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

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

² Il est annexé à la présente loi.

Art. 2 Indemnité

¹ 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).

² 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

¹ 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.

² 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

¹ 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.

² 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

R¹ MK
df

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. J.

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^{er} 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 JF

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).

6 MK
D φ

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 JK
D. sp

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.

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.

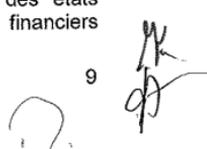
Dans cette optique, TPG Vélo doit privilégier l'engagement de personnel en formation, apprentissage ou en réinsertion sociale.

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^{ème} de couverture.
- **Faits marquants et chiffres clés** : Mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2^{ème} de couverture.
- **Documents relatifs au développement du réseau et aux inaugurations** : Mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2^{ème} 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^{ème} ou 3^{ème} 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

11

Handwritten signatures and initials:




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^{ème} 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 préteritant la poursuite des activités de TPG Vélo ou la réalisation du présent contrat, les parties s'accordent sur les actions à entreprendre.

Ces évènements 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.

e 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^{er} 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

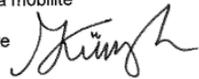
représentée par

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



ANNEXE I



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Chancellerie d'Etat
Service administratif du Conseil d'Etat



CHA - SACE
Case postale 3964
1211 Genève 3

Commission des finances
Madame Anne Marie VON ARX-VERNON
Présidente
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
1204 Genève

N° du courrier : 5789-2015

Genève, le 24 juin 2015

Concerne : Demande de retrait du PL 10989-B

Madame la Présidente,

La Chancelière d'Etat nous prie de vous transmettre, sous ce pli, une copie du courrier adressé ce jour, à Monsieur Antoine Barde, président du Grand Conseil, relatif à l'objet mentionné sous rubrique.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'assurance de notre considération distinguée.

Service administratif
du Conseil d'Etat

Annexe mentionnée



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Genève, le 24 juin 2015

Le Conseil d'Etat

5789-2015

Grand Conseil
Monsieur Antoine Barde
Président
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
1204 Genève

COPIE**Concerne : Demande de retrait du PL 10989-B**

Monsieur le Président,

Suite à son audition le 17 juin dernier par la Commission des finances, M. Barthassat, Conseiller d'Etat chargé du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), nous a fait part des interrogations des commissaires quant au maintien par le Conseil d'Etat de son projet de loi accordant une indemnité à TPG Vélo S.A. dans le cadre du contrat de prestations qui lie cette société à l'Etat de Genève portant sur la prestation de vélos en libre-service pour les années 2013 et 2014 (PL 10989-B).

En préambule, rappelons que le PL 10989-B avait été renvoyé pour la seconde fois par le Grand Conseil à ladite Commission le 9 octobre 2014. Lors des débats en séance plénière, notre collègue avait d'ores et déjà fait part au Grand Conseil de son intention de procéder à la révision complète de ce projet issu de la précédente législature avant de revenir présenter un nouveau projet entièrement consolidé.

Suite à la demande de la Présidente de la Commission des finances, dans un courrier du 18 février 2015, concernant l'état d'avancement de ce dossier en suspens, M. Barthassat s'était engagé à faire un premier point de situation devant les commissaires avant la pause estivale. Dans ce cadre, notre collègue avait indiqué que le concept des vélos en libre-service genevois était actuellement en cours de réexamen sous l'égide de TPG Vélos S.A. afin de proposer prochainement au Grand Conseil un nouveau projet consolidé tant sur ses fonctionnalités que sur ses aspects financiers.

En toute transparence, M. Barthassat a donc informé le 17 juin dernier, comme convenu, la Commission des finances de l'état d'avancement des nouvelles réflexions conceptuelles en la matière, non encore totalement abouties à ce jour.

Considérant l'obsolescence désormais manifeste du PL 10989-B au vu des nouvelles réflexions du DETA en cours de finalisation sur ce projet, notre Conseil souhaite vous communiquer par la présente sa décision de retirer officiellement ce PL de l'ordre du jour du Grand Conseil.

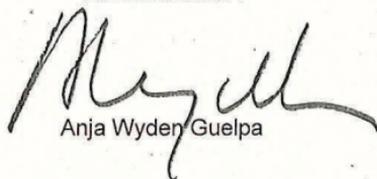
- 2 -

Si une subvention cantonale devait s'avérer encore nécessaire dans le cadre du nouveau projet de vélos en libre-service élaboré par le DETA, lorsque ce dernier sera entièrement formalisé, le Grand Conseil s'en verrait, cas échéant, à nouveau saisi, par le biais du dépôt par notre Conseil d'un nouveau projet de loi.

En vous remerciant de procéder au retrait immédiat du PL 10989-B de l'ordre du jour du Grand Conseil, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, nos salutations distinguées.

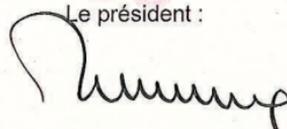
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Anja Wyden Guelpa

Le président :



François Longchamp

Copie à : Mme Von Arx-Vernon, Présidente de la Commission des finances



Projet Vélo en Libre Service à Genève

Vélos en libre service à Genève

Mandat TPG Vélo SA



- Analyse projet initial
- Refonte business plan
- Répondre aux manquements
- Maitrise des coûts et établissement d'un budget
- Réponse en terme de mobilité urbaine
- Orientation vers un projet cantonal compatible
- Vision entrepreneuriale

Tour de table

Organisation

- Conseil d'administration TPG Vélos SA
 - M. Christophe Clivaz, Président
 - M. Denis Grobet, Administrateur
 - M. Francisco Gonzalez, Administrateur
- Compétences
 - Mme Laurence Infanger, Cheffe de projet
 - M. Urs Bolz, Bolz & partner consulting ag
 - M. Giovannini, Mobilité Sàrl
 - M. Vanat, Vanat Consulting
 - Maître Bertrand Reich, Avocat au barreau



Projet de vélos en libre service genevois

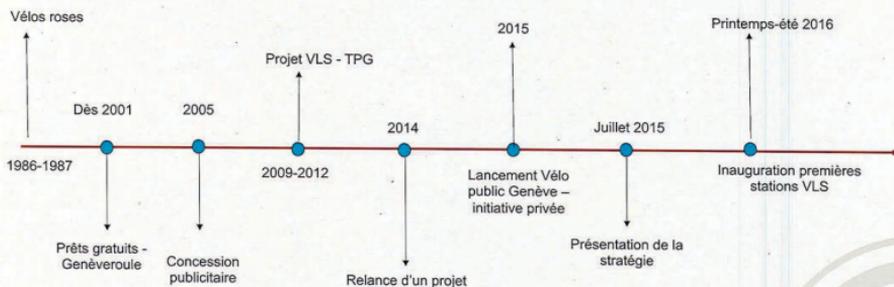
Situation VLS

- Remise en cause des modèles
- Volonté des grandes villes (Zurich, Berne)
- Nouvelles technologies (vélos électriques, paiement, Swisspass, stations modulables...)
- Pressions des prestataires
- Risque « Uber »
- Situation financière des villes et des cantons



Vélos en libre service à Genève

Historique



Recherche de la solution optimale pour Genève

Enseignements de
l'instruction du
projet

Etudes du projet actuel

Instruction

- Révision projet initial et études
- Revue de la littérature
- Visites de systèmes VLS (suisse et étranger)
- Visite de salons spécialisés
- Rencontre des personnes en lien avec le projet genevois
- Rencontre des acteurs de la mobilité à Genève et en Suisse



Etudes du projet actuel

Instruction

- Mise en place d'un groupe opérationnel (Etat, Villes, TPG...)
- Rencontres entreprises et fondations pour le sponsoring
- Validation des données financières
- Validation de la géolocalisation
- Validation des différents business modèles



Fonctions pour cahier de charges



Cahier de charges

Fonctions souhaitées

- Système compatible avec futur Swisspass
 - Système avec attaches
 - Plusieurs technologies possibles (sms)
 - Respect de la charte de TPG Pub pour communication
 - Utilisation des emplacements autorisés
 - Dimension sociale – sous-traitance Genève-roule
 - Intégration de vélos électriques
- 

Synthèse

Constats

- Marché agressif
- Velospot annonce un service gratuit pour la collectivité
- Risque « Uber »
- Position juridique (à confirmer) : « *besoin d'une autorisation pour exploiter les vélos en libre service sur le domaine public* »
- Diverses analyses juridiques et consolidations en cours quant aux modalités optimales de déploiements du projet



Prochaine rencontre avec les autorités

JUILLET

Projet Vélo
en Libre Service
à Genève



Audria Raphaël (SEC-GC)

De: Favre David (DETA)
Envoyé: mercredi 26 août 2015 11:15
À: Audria Raphaël (SEC-GC)
Cc: Barthassat Luc (DETA); De Minicis Adriano (DETA); Putallaz Thomas (DETA); Matthey Philippe (DETA)
Objet: TPG Vélo SA
Pièces jointes: Annexe 4b projet de comptes mi-2015.pdf; Annexe 5 honoraires et mandats.pdf; Annexe 4a Rapports annuels de révision à fin 2013 et fin 2014.pdf; Annexe 3 Charges salariale 2014-2015 cheffe de projet TPG Vélo.pdf; Annexe 2 Lettre CE-TPG .pdf; Annexe 1 Statuts TPG Vélo SA.pdf

Importance: Haute

Monsieur le Secrétaire scientifique, cher Monsieur,

Je vous prie de trouver ci-dessous à l'attention de Madame la Présidente de la Commission des finances, les informations au sujet de TPG Vélo SA, accompagnées d'annexes, transmises à M. Barthassat par M. Clivaz, suite aux questions posées par les Commissaires lors de l'audition du 17 juin dernier.

En vous remerciant de votre précieuse collaboration et en demeurant à votre entière disposition,

Avec mes meilleurs messages

David Favre
Secrétaire général adjoint chargé des transports

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA)
Secrétariat général
Rue de l'Hôtel-de-Ville 14
Case postale 3918 - 1211 Genève 3
Tél. : +41 (0)22 327.96.05
Portable : +41 (0)78.892.02.70
E-mail : david.favre@etat.ge.ch

De : Christophe Clivaz [<mailto:christophe@swisslearning.com>]
Envoyé : mardi 25 août 2015 08:50
À : Barthassat Luc (DETA)
Cc : Favre David (DETA)
Objet : TPG Vélo SA
Importance : Haute

Monsieur le Conseiller d'Etat, cher Monsieur,

Suite au point de situation concernant le dossier VLS effectué par vos soins devant la Commission des finances du Grand Conseil en date du 17 juin dernier, auquel j'ai participé, je vous transmets les éléments à ma disposition concernant TPG Vélo SA, en vue de répondre aux questions posées par les commissaires dans ce cadre.

TPG Vélo SA a été créé le 31 mai 2012 dans le but de séparer les activités de transports publics des autres activités. Cette structure est identique à l'autre société fille TPG Publicité SA.

La maison mère TPG a libéré 400'000.- CHF du capital-actions de 500'000.- CHF, comme indiqué dans les statuts de la société (voir annexe 1 statuts de la société).

Les administrateurs de TPG Vélo SA que je préside sont actuellement MM. Denis Grobet et Francisco Gonzales, ces derniers étant également membres du Conseil d'administration des TPG.

Des jetons de présence à hauteur de 500 F par séance sont versés aux administrateurs, le Président de la société recevant 7500 F par an, dans le respect des règles fixées par le Conseil d'Etat dans son arrêté de nomination des membres du Conseil d'administration des TPG.

Suite au mandat du 26 juin 2014 donné par Monsieur le Conseiller d'Etat Luc Barthassat (voir annexe 2), le Conseil d'administration de TPG Vélo SA a décidé d'engager une cheffe de projet en la personne de Madame Infanger dès la fin octobre 2014 à 100%. La charge salariale de la cheffe de projet (10'833,3 CHF HT par mois en 2015) est refacturée à TPG Vélo SA par la maison-mère TPG sur une base trimestrielle (voir annexe 3).

Dans le cadre du développement de ses activités, TPG Vélo SA envisage une ouverture de capital aux communes ou à d'autres collectivités publiques.

Afin de compléter le bilan des activités de TPG Vélos SA, vous trouverez joints au présent message les rapports de révisions de la fiduciaire CMB pour les comptes 2013 et 2014 (voir annexe 4a), le projet des comptes au 30.06.2015 (voir annexe 4b), sachant que les jetons de présence seront facturés au 31 décembre 2015, de même que le détail des comptes d'honoraires et mandats pour les exercices 2013, 2014 et à la mi-2015 (voir annexe 5).

Quant à la décision d'interruption de marché (abandon de la procédure d'appel d'offres initial), notre conseil Me Christian Reich affirme que celle-ci ne devrait engendrer aucun coûts.

Je demeure bien évidemment à votre entière disposition de même qu'à celle de la Commission pour tout complément d'information.

Veuillez recevoir, Monsieur le Conseiller d'Etat, cher Monsieur, l'expression de ma plus haute considération.

Christophe Clivaz

Président a.i. des TPG

Président de TPG Vélo SA

Annexes : ment.

Annexe 2



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
 Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
 Le Conseiller d'Etat

DETA
 Case postale 3918
 1211 Genève 3

Transports publics genevois
 Madame Anita FREI
 Présidente du Conseil d'administration
 Monsieur Christophe STUCKI
 Directeur général ad intérim
 Case postale 950
 1212 Grand-Lancy 1

N/réf. : LB/

Genève, le 26 JUIN 2014

Concerne : Projet Vélos en libre-service (VLS)

Madame la Présidente,
 Monsieur le Directeur général,

Le groupe de travail qui s'est penché sur les suites à donner au projet VLS arrive clairement à la conclusion que TPG vélo SA est l'entité qui doit piloter ce projet. Ce constat a été confirmé par le COPIL le 28 mai 2014. Les expertises mandatées par le groupe de travail ont toutefois identifié un certain nombre de manques, notamment que le portage du projet ainsi que son business plan n'étaient pas optimaux, et qu'il convenait d'y apporter d'importantes modifications.

Compte tenu de ce qui précède et considérant que le financement de l'exploitation n'est à ce stade assuré qu'à un tiers, il convient non pas de remettre en question les fondamentaux du projet, mais de revoir certains des choix faits par le passé. En attendant la décision imminente du Grand Conseil au sujet du PL 10989, je me vois contraint de vous demander de ne pas prendre de risque financier à ce stade lié à l'adjudication du marché public en cours et de prendre un certain nombre de mesures émanant des rapports d'experts présentés au COPIL du 28 mai qui nous permettront de repartir sur de meilleures bases financières.

Comme convenu lors de la séance bilatérale Ville-Etat en présence de Monsieur Pagni, la Présidente des TPG et le soussigné, il est donc demandé aux Transports publics genevois de prendre en charge la gestion du projet de vélos en libre-service (VLS), via leur société TPG vélo SA, en collaboration avec les services de l'Etat concernés ainsi que les communes participant au projet. Le groupe de travail technique est maintenu. Il servira d'équipe de projet élargi dans cette phase transitoire et fournira tout élément utile aux membres du conseil de TPG-Vélo SA ou à la personne mandatée par celui-ci. La mission principale du Groupe de travail est de se pencher sur la pertinence d'une réduction de la taille du réseau de stations et sur la refonte complète du business plan.

2014-6_Lettre_CE_TPG_VLS_3.docx

Afin d'élargir le portage de risque du projet, je vous demande de considérer l'ouverture du capital-actions de TPG vélo SA aux communes ainsi que d'intégrer des représentants des communes et de l'Etat dans son Conseil d'administration.

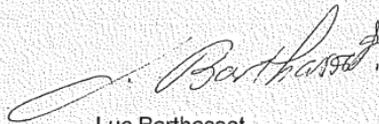
Il convient également de s'assurer, lors du renouvellement du Conseil d'administration de TPG vélo SA, que les compétences juridiques, financières et entrepreneuriales permettant d'assurer le succès de ce projet y soient réunies. Une des premières missions du Conseil d'administration de TPG vélo SA sera de définir le prix d'entrée de la participation au capital de la société et d'engager un chef de projet et / ou des mandataires pour instruire le projet.

Il convient dès lors à TPG vélo SA d'engager la somme nécessaire pour assurer le financement de la gestion du projet à partir du 1^{er} septembre 2014, et de proposer en septembre 2014 un projet de budget de fonctionnement permettant de mener les opérations jusqu'au début de la phase de déploiement du système VLS à l'horizon du printemps 2016.

Pour terminer, j'aimerais réitérer ma demande de fournir au Département un décompte des dépenses encourus aux TPG pour le développement du projet VLS jusqu'à présent.

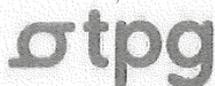
Le 17 septembre, je convoquerai l'ensemble des partenaires du projet dans un prochain COPIL pour faire un état de situation, valider la proposition des participations des communes au capital de TPG vélo SA, le budget pour la conduite de projet et le nouveau calendrier de projet.

En espérant bon accueil de ce qui précède, je vous prie de croire, Madame la Présidente, Monsieur le Directeur général, à l'expression de ma considération distinguée.



Luc Barthassat

Annexe 3



tpgg transports publics genevois
 Route de la Chapelle 1 - Case postale 950 - 1212 Grand-Lancy 1 - Suisse
 T + 41 22 308 33 11 - F + 41 22 308 34 00 - www.tpg.ch
 CHE-108.954.323 TVA - CCP 12-132-2

COPIE

TPG Vélo SA
 Boîte postale 950
 1212 Grand-Lancy 1

Comptabilité & Fiscalité
 Maryline Oberson

Grand-Lancy, le 28 janvier 2015

T 022 308 36 35
 oberson.maryline@tpg.ch

Facture N° 92994723
 Client N° 33675

Période comptable janvier 2015

Objet : Refacturation à TPG Vélo SA la charge salariale de la cheffe de projet VLS.

Salaire : CHF 16'621.95
 Charges sociales : CHF 3'953.30
 Total : CHF 20'575.25

Article	Désignation	Quantité	Prix unitaire	Taux TVA	Montant CHF
5790	Charge salariale Cheffe de projet VLS	1	20.575,25	8	20.575,25
Total brut					20.575,25
Montant TVA					1.646,02
Total net					22.221,25

TVA incluse à 8,00%, CHF 1.646,02 sur CHF 22.221,25

Conditions de paiement : 30 jours net



tpg transports publics genevois
 Route de la Chapelle 1 - Case postale 950 - 1212 Grand-Lancy 1 - Suisse
 T + 41 22 308 33 11 - F + 41 22 308 34 00 - www.tpg.ch
 CHE-108.954.323 TVA - CCP 12-132-2

COPIE

TPG Vélo SA
 Boîte postale 950
 1212 Grand-Lancy 1

Comptabilité & Fiscalité
 Maryline Oberson

Grand-Lancy, le 15 avril 2015

T 022 308.36 35
 oberson.maryline@tpg.ch

Facture N° 93033251
 Client N° 33675

Période comptable mars 2015

Objet : Refacturation à TPG Vélo SA la charge salariale de la cheffe de projet VLS.

Salaires : CHF 25'814.40
 Charges sociales : CHF 6'685.65
 Total : CHF 32'500.05

Article	Désignation	Quantité	Prix unitaire	Taux TVA	Montant CHF
5790	Charge salariale Cheffe de projet VLS	1	32.500,05	8	32.500,05
Total brut					32.500,05
Montant TVA					2.600,00
Total net					35.100,05

TVA incluse à 8,00%, CHF 2.600,00 sur CHF 35.100,05

Conditions de paiement : 30 jours net



tpg transports publics genevois
 Route de la Chapelle 1 - Case postale 950 - 1212 Grand-Lancy 1 - Suisse
 T + 41 22 308 33 11 - F + 41 22 308 34 00 - www.tpg.ch
 CHE-108.954.323 TVA - CCP 12-132-2

COPIE

TPG Vélo SA
 Boîte postale 950
 1212 Grand-Lancy 1

Comptabilité & Fiscalité
 Maryline Oberson

Grand-Lancy, le 3 juillet 2015

T 022 308 36 85
 oberson.maryline@tpg.ch

Facture N° 93075276
 Client N° 33675

Période comptable Juin 2015

Objet : Refacturation à TPG Vélo SA la charge salariale de la cheffe de projet VLS pour le deuxième trimestre 2015.

Salaire : CHF 25'814.40
 Charges sociales : CHF 6'685.65
 Total : CHF 32'500.05

Article	Désignation	Quantité	Prix unitaire	Taux TVA	Montant CHF
5790	Charge salariale Cheffe de projet VLS	1	32.500,05	8	32.500,05
Total brut					32.500,05
Montant TVA					2.600,00
Total net					35.100,05

TVA incluse à 8,00%, CHF 2.600,00 sur CHF 35.100,05

Conditions de paiement : 30 jours net

Annexe 4a

TPG Vélo SA - Lancy

Comptes annuels & Rapport de révision pour
l'exercice clos le 31 décembre 2013



**Rapport de l'organe de révision
à l'assemblée générale des actionnaires de
TPG Vélo SA - Lancy**

En notre qualité d'organe de révision, nous avons contrôlé les comptes annuels (bilan, compte de profits et pertes et annexe) de TPG Vélo SA pour l'exercice allant du 1^{er} juin, 2012 au 31 décembre 2013. Il s'agit du premier exercice de la société.

La responsabilité de l'établissement des comptes annuels incombe au Conseil d'administration alors que notre mission consiste à contrôler ces comptes. Nous attestons que nous remplissons les exigences légales d'agrément et d'indépendance.

Notre contrôle a été effectué selon la Norme suisse relative au contrôle restreint. Cette norme requiert de planifier et de réaliser le contrôle de manière telle que des anomalies significatives dans les comptes annuels puissent être constatées. Un contrôle restreint englobe principalement des auditions, des opérations de contrôle analytiques ainsi que des vérifications détaillées appropriées des documents disponibles dans l'entreprise contrôlée. En revanche, des vérifications des flux d'exploitation et du système de contrôle interne ainsi que des auditions et autres opérations de contrôle destinées à détecter des fraudes ne font pas partie de ce contrôle.

Lors de notre contrôle, nous n'avons pas rencontré d'élément nous permettant de conclure que les comptes annuels ainsi que la proposition concernant l'emploi du bénéfice ne sont pas conforme à la loi et aux statuts.

Genève, le 9 avril 2014 (révision terminée le 12 février 2014)

CMB Révision SA
Masson Christian
Expert-comptable diplômé agréé
Expert-réviseur responsable

Garnier David
Réviseur

Annexes :

Comptes annuels comprenant :

- bilan au 31 décembre 2013 d'un total actif de CHF 619'051.05
- compte de profits et pertes présentant un bénéfice de CHF 73'811.00
- annexe aux comptes annuels
- répartition du résultat

TPG Vélo SA - Lancy

Bilan au 31 décembre 2013

<u>ACTIF</u>	31.12.2013 <u>CHF</u>
<u>Liquidités</u>	
Banques	<u>518'960.45</u>

<u>Autres créances</u>	
Actifs transitoires	<u>90.60</u>

Total de l'actif circulant	<u><u>519'051.05</u></u>
<u>Immobilisations financières</u>	
Capital actions non libéré	<u>100'000.00</u>

Total de l'actif immobilisé	<u><u>100'000.00</u></u>
TOTAL DE L'ACTIF	<u><u>619'051.05</u></u>

TPG Vélo SA - Lancy

Bilan au 31 décembre 2013

<u>PASSIF</u>	31.12.2013 <u>CHF</u>
<u>Dettes d'exploitation</u>	
Passifs transitoires	39'677.35
	<u>39'677.35</u>
<u>Autres dettes à court terme</u>	
C/c de sociétés du groupe	5'562.70
	<u>5'562.70</u>

Total des fonds étrangers	<u>45'240.05</u>
<u>Fonds propres</u>	
Capital-actions	500'000.00
Bénéfice de l'exercice	73'811.00
	<u>573'811.00</u>

Total des fonds propres	<u>573'811.00</u>
TOTAL DU PASSIF	<u>619'051.05</u>

TPG Vélo SA - Lancy

Compte de pertes et profits de l'exercice 2013

	2013 (19 mois) <u>CHF</u>
<u>PRODUITS D'EXPLOITATION</u>	
Commissions	125'000.00
Intérêts bancaires créanciers	258.80
	<hr/> 125'258.80

<u>CHARGES D'EXPLOITATION</u>	
Honoraires	(13'109.70)
Frais bancaires	(607.75)
	<hr/> (13'717.45)

<u>IMPOTS</u>	<hr/> (37'730.35)

BENEFICE DE L'EXERCICE	<hr/> <hr/> 73'811.00

TPG Vélo SA - Lancy**Annexé aux comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2013****1. DUREE DE L'EXERCICE**

Par dérogation statutaire, le premier exercice comptable s'étend du 31 mai 2012 au 31 décembre 2013, soit une durée de 19 mois.

2. EVALUATION DU RISQUE

Le conseil d'administration de la société suit en permanence la situation de la société et procède à l'analyse du risque de façon informelle de par la faible activité de la société.

3. AUTRES MENTIONS

Les éléments de l'annexe prévus par l'article 663b CO non mentionnés sont inexistant.

TPG Vélo SA - Lancy

Tableau de répartition du résultat pour l'exercice clos le 31 décembre 2013

	<u>CHF</u>
Bénéfice reporté	0.00
Bénéfice de l'exercice	<u>73'811.00</u>
Total disponible	<u><u>73'811.00</u></u>

Répartition proposée du résultat ci-dessus :

Attribution à la réserve générale	3'700.00
Résultat reporté	<u>70'111.00</u>
	<u><u>73'811.00</u></u>

TPG Vélo SA - Lancy

Comptes annuels & Rapport de révision pour
l'exercice clos le 31 décembre 2014



**Rapport de l'organe de révision
à l'assemblée générale des actionnaires de
TPG Vélo SA - Lancy**

En notre qualité d'organe de révision, nous avons contrôlé les comptes annuels (bilan, compte de profits et pertes et annexe) de TPG Vélo SA pour l'exercice 2014 arrêté au 31 décembre 2014.

La responsabilité de l'établissement des comptes annuels incombe au Conseil d'administration alors que notre mission consiste à contrôler ces comptes. Nous attestons que nous remplissons les exigences légales d'agrément et d'indépendance.

Notre contrôle a été effectué selon la Norme suisse relative au contrôle restreint. Cette norme requiert de planifier et de réaliser le contrôle de manière telle que des anomalies significatives dans les comptes annuels puissent être constatées. Un contrôle restreint englobe principalement des auditions, des opérations de contrôle analytiques ainsi que des vérifications détaillées appropriées des documents disponibles dans l'entreprise contrôlée. En revanche, des vérifications des flux d'exploitation et du système de contrôle interne ainsi que des auditions et autres opérations de contrôle destinées à détecter des fraudes ne font pas partie de ce contrôle.

Lors de notre contrôle, nous n'avons pas rencontré d'élément nous permettant de conclure que les comptes annuels ainsi que la proposition concernant l'emploi du bénéfice ne sont pas conforme à la loi et aux statuts.

Genève, le 2 février 2015

CMB Révision SA
Masson Christian
Expert-comptable diplômé agréé
Expert-réviseur responsable

Garnier David
Réviseur

Annexes :

Comptes annuels comprenant :

- bilan au 31 décembre 2014 d'un total actif de CHF 555'183.10
- compte de profits et pertes présentant une perte de CHF 62'479.20
- annexe aux comptes annuels
- répartition du résultat



TPG Vélo SA - Lancy

Bilan au 31 décembre 2014

<u>ACTIF</u>	31.12.2014 <u>CHF</u>	31.12.2013 <u>CHF</u>
<u>Liquidités</u>		
Banques	455'074.95	518'960.45
	<u>455'074.95</u>	<u>518'960.45</u>
<u>Autres créances</u>		
Actifs transitoires	108.15	90.60
	<u>108.15</u>	<u>90.60</u>
Total de l'actif circulant	455'183.10	519'051.05
<u>Immobilisations financières</u>		
Capital actions non libéré	100'000.00	100'000.00
	<u>100'000.00</u>	<u>100'000.00</u>
Total de l'actif immobilisé	100'000.00	100'000.00
TOTAL DE L'ACTIF	555'183.10	619'051.05

L'annexe fait partie intégrante des comptes annuels

TPG Vélo SA - Lancy

Bilan au 31 décembre 2014

<u>PASSIF</u>	31.12.2014	31.12.2013
	<u>CHF</u>	<u>CHF</u>
<u>Dettes d'exploitation</u>		
Passifs transitoires	22'766.25	39'677.35
	<u>22'766.25</u>	<u>39'677.35</u>
<u>Autres dettes à court terme</u>		
C/c de sociétés du groupe	21'085.05	5'562.70
	<u>21'085.05</u>	<u>5'562.70</u>
Total des fonds étrangers	<u>43'851.30</u>	<u>45'240.05</u>
<u>Fonds propres</u>		
Capital-actions	500'000.00	500'000.00
Réserve légale générale	3'700.00	0.00
Bénéfice reporté	70'111.00	0.00
(Perte)/Bénéfice de l'exercice	(62'479.20)	73'811.00
	<u>511'331.80</u>	<u>573'811.00</u>
Total des fonds propres	<u>511'331.80</u>	<u>573'811.00</u>
TOTAL DU PASSIF	<u>555'183.10</u>	<u>619'051.05</u>

L'annexe fait partie intégrante des comptes annuels

TPG Vélo SA - Lancy

Compte de pertes et profits de l'exercice 2014

	2014 (12 mois) <u>CHF</u>	2013 (19 mois) <u>CHF</u>
<u>PRODUITS D'EXPLOITATION</u>		
Commissions	0.00	125'000.00
Provisions devenues sans objet	11'106.00	0.00
Intérêts bancaires créanciers	50.00	258.80
	<u>11'156.00</u>	<u>125'258.80</u>
<u>CHARGES D'EXPLOITATION</u>		
Honoraires	(71'543.90)	(13'109.70)
Frais de déplacements	(803.60)	0.00
Frais bancaires	(126.90)	(607.75)
	<u>(72'474.40)</u>	<u>(13'717.45)</u>
<u>IMPOTS</u>		
	<u>(1'160.80)</u>	<u>(37'730.35)</u>
(PERTE)/BENEFICE DE L'EXERCICE	<u><u>(62'479.20)</u></u>	<u><u>73'811.00</u></u>

L'annexe fait partie intégrante des comptes annuels

TPG Vélo SA - Lancy**Annexe aux comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2014****1. EVALUATION DU RISQUE**

Le conseil d'administration de la société suit en permanence la situation de la société et procède à l'analyse du risque de façon informelle de par la faible activité de la société.

2. AUTRES MENTIONS

Les éléments de l'annexe prévus par l'article 663b CO non mentionnés sont inexistants.

TPG Vélo SA - Lancy

Tableau de répartition du résultat pour l'exercice clos le 31 décembre 2014

	<u>CHF</u>
Bénéfice reporté	70'111.00
Perte de l'exercice	<u>(62'479.20)</u>
Total disponible	<u><u>7'631.80</u></u>

Répartition proposée du résultat ci-dessus :

Attribution à la réserve légale générale	0.00
Résultat reporté	<u>7'631.80</u>
	<u><u>7'631.80</u></u>

Annexe 4b

COMPTES SEMESTRIELS TPG VELO SA

30.06.2015

PROJET

DÉTAIL DES COMPTES

PROJET

CHARGES ET PRODUITS en CHF

LIBELLÉ	RÉEL au 30.06.2015	RÉEL au 30.06.2014
1.1 PRODUITS D'EXPLOITATION		
1.1.1 REVENUS DE TRANSPORTS	0	0
1.1.2 CONTRIBUTION DE L'ETAT DE GENEVE	0	0
1.1.3 CONTRIBUTION DE LA CONFEDERATION	0	0
1.1.4 CONTRIBUTION DES COMMUNES ET DES CANTONS	0	0
1.1.5 PRODUITS D'EXPLOITATION DIVERS	0	0
1.1.5.1 Produits de publicité	0	0
TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION	0	0

CHARGES ET PRODUITS en CHF

LIBELLÉ	RÉEL au 30.06.2015	RÉEL au 30.06.2014
1.2 CHARGES D'EXPLOITATION		
1.2.1 FRAIS DE PERSONNEL	0	3'750
1.2.1.4 Autres frais de personnel (jetons)	0	3'750
1.2.2 FRAIS DE VEHICULES	0	0
1.2.3 FRAIS DE BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS FIXES	0	0
1.2.4 SOUS-TRAITANCE DE TRANSPORT	0	0
1.2.5 CHARGES D'EXPLOITATIONS DIVERSES	137'302	4'077
1.2.5.8 Etudes et mandats	121'931	0
1.2.5.9 Honoraires juridiques et fiduciaires	12'485	4'077
1.2.5.18 Autres charges d'exploitation	2'886	0

PROJET

CHARGES ET PRODUITS en CHF

LIBELLÉ	RÉEL au 30.06.2015
CHARGES D'EXPLOITATION (Suite) 1.2.6 DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS 1.2.7 PERTES SUR CONSTATS ET DEBITEURS	
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION	137'302

PROJET

CHARGES ET PRODUITS en CHF

LIBELLÉ	RÉEL au 30.06.2015
Report des produits d'exploitation avant intérêts	0
Report des charges d'exploitation avant intérêts	137'302
Résultat des activités d'exploitation (+EXCEDENT/-PERTE)	-137'302
1.3 RESULTAT FINANCIER	
	PROJET
1.3.1 Produits financiers :	4
1.3.1.4 Produits bancaires	33
1.3.2 Charges financières :	33
1.3.2.5 Frais bancaires	-29
Résultat financier (+EXCEDENT/-PERTE)	
1. RÉSULTAT NET (+EXCEDENT/-PERTE)	-137'331
Total des produits	4
Total des charges	137'335

Annexe 5

TPG VELO SA

DETAIL DES HONORAIRES ET MANDATS AU 31.12.2013

En CHF

Libellé	Montant
Jetons de présences	4'000.00
Honoraires fiduciaire	3'000.00
Honoraires notaire	6'109.70
TOTAL	13'109.70

DETAIL DES HONORAIRES ET MANDATS AU 31.12.2014

En CHF

Libellé	Montant
Jetons de présences	21'020.00
Honoraires fiduciaire	5'154.00
Honoraires Consulting Sàrl	24'354.00
TPG - Facturation frais de serétariat	440.65
TPG - Salaires & charges	20'575.25
TOTAL	71'543.90

DETAIL DES HONORAIRES ET MANDATS AU 30.06.2015

En CHF

Libellé	Montant
Honoraires fiduciaire	4'925.40
Honoraires Emakina	12'528.00
Honoraires Consulting Sàrl	8'984.25
Honoraires Mobilité Sàrl	15'778.80
Honoraires Personal Research	793.50
Honoraires Me Reich	7'560.00
Honoraires Bolz	12'000.00
TPG - Salaires & charges	71'846.10
TOTAL	134'416.05

Date de dépôt : 26 octobre 2015

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M^{me} Sophie Forster Carbonnier

Mesdames et
Messieurs les députés,

Un projet emblématique du fonctionnement de notre classe politique

Le projet de loi proposant la création d'un service de vélos en libre-service (VLS) date de juin 2012... et c'est le troisième rapport de minorité que les Verts sont amenés à rédiger depuis cette date. Ainsi, en novembre 2012, je m'étonnais déjà de devoir rédiger un rapport de minorité sur un tel projet, tant les avantages des VLS sont nombreux. Aujourd'hui, l'étonnement a cédé sa place à la consternation.

En raison de mauvais règlements de compte, de jeux politiques douteux, d'un manque de vision et d'ambition pour Genève, notre canton pourra bientôt s'enorgueillir d'être la dernière bourgade de notre planète à ne pas offrir de VLS à sa population et aux touristes... ou d'être le premier centre urbain à offrir plusieurs services de VLS incompatibles les uns avec les autres sur son petit territoire ! Un bel exemple de provincialisme pour une Genève qui se veut une cité mondiale.

Depuis trois ans, ce projet est bloqué par les soins attentifs de ce parlement sans aucune considération pour les citoyens et les hôtes de cette ville. De plus, depuis que M. Barthassat a décidé de réduire à un espace fort congru le territoire sur lequel des VLS pourraient être mis en fonction, un autre acteur, Velospot, est entré dans la danse et a offert ses services à plusieurs communes acquises aux VLS, mais exclues du projet par le magistrat du DETA.

Cette nouvelle donne ouvre ainsi de très belles perspectives pour une Genferei de plus, car on peut désormais imaginer qu'une personne courageuse décidant de se rendre de Cornavin à Carouge à vélo devra changer de VLS à mi-parcours si le DETA ne sort pas de sa torpeur... Espérons que ce projet n'est pas représentatif de la vision du Conseil d'Etat en matière de désenchevêtrement !

Par ses attermolements et ses manœuvres, le Grand Conseil a réussi à décourager des partenaires privés, dont un mécène, lesquels étaient prêts à investir dans ce projet, ainsi que plusieurs communes du canton. Le risque désormais est que nous héritions d'un nouveau projet de VLS amoindri et plus coûteux. Ce qui m'amène à m'interroger sur les priorités de ce parlement, lequel semble préférer les vaines querelles plutôt que servir l'intérêt public.

Pourquoi refuser de classer ce PL ?

S'il est vrai que le PL 10989 est cliniquement mort, les Verts estiment cependant que refuser définitivement ce projet de loi enverra un très mauvais signal au Conseil d'Etat, lequel semble déjà pressé d'attendre. Pour rappel, le Conseil d'Etat peut très bien amender ce PL pour accélérer le traitement de ce dossier, plutôt que de vouloir recommencer un processus législatif à zéro. La population genevoise attend depuis trop longtemps que sa classe politique cesse ses chamailleries et agisse enfin.

Les VLS ne sont pas un gadget inutile, car ils permettront à bon nombre de personnes de se déplacer plus rapidement en combinant différents modes de transports : vélo, voiture ou TPG. Si tant de villes ont opté pour les VLS dans le monde, c'est d'abord car ils offrent un mode de transport complémentaire. Les VLS favorisent l'intermodalité, permettant tant aux automobilistes qu'aux usagers des transports publics d'effectuer plus efficacement certains parcours. C'est également une prestation qui serait très appréciée des nombreux touristes visitant notre canton et habitués à trouver des VLS dans les autres villes du monde.

Les VLS c'est aussi donner à l'extérieur l'image d'une ville-canton dynamique qui évolue avec son temps. Il est grand temps que ce Grand Conseil cesse de se complaire dans son image poussiéreuse et passéiste en regardant le monde avancer sans lui.

Mesdames et Messieurs les députés, le groupe des Verts vous invite à ancrer Genève dans le XXI^e siècle, à donner une véritable chance aux VLS et à refuser de classer ce projet de loi.

Date de dépôt : 10 février 2016

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M. Roger Deneys

Mesdames et
Messieurs les députés,

Voulons-nous *vraiment* un vrai système de vélos en libre-service à grande échelle à Genève ?

Si la réponse **politique** est OUI, il convient :

- de voter l'entrée en matière sur le projet de loi PL 10989-2 ;
- de l'amender en 2^e débat selon les amendements ici présentés pour le mettre à jour ;
- de reporter le 3^e débat pour permettre au Conseil d'Etat et à TPG Vélos S.A. de signer un contrat de prestations adapté ;
- d'adopter ensuite définitivement le projet de loi en 3^e débat dès la signature du nouveau contrat de prestations.

C'est pour cette raison, pour que notre République donne – enfin ! – un signal fort en faveur d'un système de VLS à Genève, que j'ai personnellement repris la paternité (et la maternité ; ne soyons pas avares quand on parle de vélo !) du projet de loi PL 10989 du Conseil d'Etat et son abandon incompréhensible¹ lors de la séance du Grand Conseil du jeudi 25 juin 2015.

Il convient, pour une fois dans cette République, de cesser de faire perdre du temps et de l'argent à tout le monde en refusant le présent projet de loi pour de faux prétextes : les enjeux sont connus, les travaux en commission ont été faits, refaits et re-refaits, les adaptations par des amendements sont possibles et simples.

¹ Cf. les propos tenus par le conseiller d'Etat Luc Barthassat lors de la session du Grand Conseil du 9 octobre 2014, <http://ge.ch/grandconseil/memorial/seances/010112/75/9/>

Il est inutile de tout reprendre encore ultérieurement avec un autre projet de loi, c'est des gamineries coûteuses et pénibles, qui contribuent à faire de Genève la risée de la Suisse.

Redevenons sérieux, SVP, et votons ce projet de loi immédiatement avec des amendements car le Grand Conseil doit soutenir le principe des VLS, pas la solution technique X, Y ou Z, qui plaira aux uns et déplaira aux autres !

Nous reviendrons plus loin sur la gestion particulièrement brouillonne de ce projet de loi par le conseiller d'Etat Luc Barthassat, qui explique d'ailleurs, au moins en partie, le refus d'entrée en matière d'une majorité de la Commission des finances mais, dans un premier temps, il convient de présenter ici les différents amendements qui permettront le vote de ce projet de loi.

Amendements :

Amendement 1 : Titre (modification) :

Projet de loi

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 2017 et 2018

Explications :

Le projet de loi initial², déposé par le Conseil d'Etat le 7 juin 2012 (sic !) prévoyait de verser une indemnité à TPG Vélos S.A. pour les années 2013 et 2014.

Cependant, compte tenu des aléas parlementaires de ce projet de loi et notamment de l'opposition exprimée lors de la précédente législature pour des raisons non dénuées d'arrière-pensées de politique politicienne, ce projet de loi ne revient devant le Grand Conseil qu'à ce début 2016, après avoir été renvoyé une troisième fois (sic !) devant la Commission des finances en octobre 2014, notamment suite à l'insistance du conseiller d'Etat Luc Barthassat chargé de ce dossier. **Mais il n'est toujours pas trop tard pour le voter !**

En effet, même si on peut et doit regretter la lenteur avec laquelle notre Grand Conseil daigne exprimer son soutien à un système de mobilité qui

² Voir <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL10989.pdf>

constitue d'abord et surtout un instrument de promotion touristique et économique du canton de Genève, aucun nouveau système de VLS n'a par ailleurs pu être désigné à ce jour. Malgré un nouvel appel d'offres, car une entreprise qui s'était déjà immiscée de façon inconsidérée dans le processus de désignation d'un lauréat dans le cadre du précédent marché public s'est à nouveau distinguée par un recours qui bloque aujourd'hui l'attribution dudit nouveau marché. **Il n'est donc toujours pas trop tard !**

D'autre part, le Grand Conseil n'a pas (encore ?) voté de budget pour l'année 2016 et le canton fonctionne donc sous le régime des « douzièmes provisoires », rendant potentiellement inapplicable le versement d'une subvention à TPG Vélos S.A. dans le courant 2016 si aucun budget n'était adopté, d'autant plus que notre Grand Conseil avait, dans sa sagesse et compte tenu des aléas connus par le projet de VLS, mis à zéro la ligne budgétaire 2015 relative à l'aide appportée à TPG Vélos S.A.

Au vu de ce qui précède, du temps que prendront les procédures puis le lancement opérationnel du système de VLS, il est toujours d'actualité de donner un signal politique cantonal en faveur d'un système de VLS en aidant à son démarrage.

En fixant dorénavant le projet de loi pour les années 2017 et 2018, le canton exprime donc son soutien **politique** à un système de VLS et confirme qu'il souhaite qu'il voie le jour, indépendamment de toute considération de politique politicienne, pour en faire un outil de promotion touristique comme la quasi-totalité des villes de Suisse, d'Europe et du monde connaissent (à l'exception notable des deux plus grandes villes suisses où justement une entreprise perdante s'acharne à retarder l'attribution des marchés ; nous devons à la fois le regretter et le condamner).

Amendement 2 : Art. 2 Indemnité (modification)

¹ L'Etat verse à TPG Vélo S.A. (ci-après : TPG Vélo) un montant de **1 000 000 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).

Explications :

Les considérations qui ont conduit le Conseil d'Etat et TPG Vélos S.A. à proposer le montant de 1 345 000 F dans le PL 10989 de 2012 ne sont certainement plus exactement d'actualité.

Il n'empêche qu'au lancement prochain d'un système de VLS, un soutien financier cantonal permettra aussi de peaufiner le système, d'améliorer l'offre, d'en assurer une part de la promotion et donc de faire en sorte que le projet soit, au final, un succès. S'agissant par ailleurs d'un système déployé sur une grande partie du territoire cantonal, la contribution cantonale prend également un sens en complément des contributions municipales en faveur des VLS.

Compte tenu de la situation budgétaire cantonale et de l'évolution des projets, une réduction des montants initialement prévus ne semble pas insurmontable. Mais un million de francs sur deux ans, soit 500 000 F par an, permet de réellement soutenir, au-delà des discours, le projet à son lancement.

Le montant de 500 000 F correspond d'ailleurs à ce que le Conseiller d'Etat Luc Barthassat souhaitait obtenir pour l'année 2016 (cf. travaux de la commission).

Amendement 3 : Art. 4 Durée (modification)

Le versement de cette indemnité prend fin à l'échéance de l'exercice comptable **2018**. L'article 8 est réservé.

Explications :

En conformité avec l'adaptation du titre aux années 2017 et 2018, il convient d'adapter également l'échéance à la fin de l'exercice comptable **2018** en lieu et place de 2014.

Au vu de ce qui précède, nous invitons Mesdames et Messieurs les députés à voter l'entrée en matière de ce projet de loi et à adopter les amendements ici proposés afin de confirmer le soutien public cantonal à un vrai système de vélos en libre-service à Genève, sans aucune considération d'ordre technique et opérationnelle, notamment en matière de système finalement retenu.

Les travaux en commission

S'agissant des travaux en commission, relevons tout d'abord que c'est suite à l'insistance de plusieurs groupes politiques, dont le PLR, et du conseiller d'Etat Luc Barthassat que le PL 10989-B est encore une fois revenu à la Commission des finances le 9 octobre 2014.

Séance plénière du 9 octobre 2014 sur le PL 10989-B

Dans sa première intervention, le 9 octobre 2014, M. Barthassat évoquait notamment que « *Le renvoi en commission nous permettra de rouvrir l'appel d'offres et de corriger le plan de financement pour pouvoir se débarrasser de la verrue de cet ancien projet et la réparer avec une greffe financière différente. Sous l'ancien système, aucun sponsor ne s'était dégagé ; actuellement, différents sponsors potentiels sont venus nous voir au DETA. Je pense que le mieux, c'est de laisser six mois à TPG Vélo S.A. pour venir nous faire une nouvelle proposition – avec sponsoring du partenaire public-privé ou non – afin de combler le manque à gagner qui a été découvert et offrir d'autres solutions technologiques, tout en gardant les principes du bon travail effectué par M^{me} Künzler, les communes, l'Etat et les villes. Je vous demande donc de soutenir le renvoi en commission.* »

Puis, à la fin du débat « *Mesdames et Messieurs les députés, je ne vais pas m'amuser à répondre à toutes les polémiques. Une fois de plus, renvoyons cet objet en commission : il y a la nouvelle structure de TPG Vélo S.A. et M. Clivaz à sa tête, qui a l'habitude, qui a suivi le dossier depuis le début ; il y a la possibilité de travailler dans le cadre d'un partenariat public-privé afin de sponsoriser le manque à gagner qui est, je dirais, la verrue de ce projet de loi. Faute de quoi on ira au combat frontal et vous en porterez la responsabilité, parce qu'on risque d'avoir des gens pour et des gens contre. Si c'est contre, cela ne me dérange personnellement pas plus que ça, mais sachez alors qu'on aura le Vélib' dans quatre ou cinq ans au lieu de l'avoir dans une année ou une année et demie. Le ridicule, Monsieur Deneys, c'est plutôt de camper sur ses positions. Il nous faut chercher ensemble la manière la plus pragmatique d'avancer et dépolitiser ce sujet afin de parvenir à la solution la moins coûteuse possible, ce qui devrait même contenter le MCG. Alors renvoyez ce projet en commission avant d'arriver à un combat frontal qui repoussera encore le problème de quatre ou cinq ans. Si tel est le cas, il ne faudra pas venir accuser Barthassat, il faudra prendre vos responsabilités !* »

Après ce renvoi en octobre 2014, la Commission des finances n'a plus entendu parler du projet de loi jusqu'en juin 2015...

Séance de la commission des finances du 17 juin 2015

Lors de notre séance du 17 juin 2015, M. Barthassat a souhaité venir présenter l'état d'avancement du dossier³, en compagnie de MM. Favre et Clivaz.

M. Barthassat a notamment indiqué⁴ qu'il « remercie la Commission des finances de le recevoir pour faire un point de la situation sur le projet des vélos en libre-service dans le canton. Il faut se rendre compte que la technologie, les modèles d'affaires, la qualité des vélos, le matériel utilisé, les systèmes de paiement, les vélo-stations, etc. ont bien évolué depuis les premières études et le dernier appel d'offres. M. Barthassat explique qu'il y a eu une forte implication des TPG via leur filiale TPG Vélos S.A. Il est en effet important que l'offre de VLS soit intégrée et complémentaire aux transports publics. Il faut également savoir que les TPG ont mis récemment fin au marché et qu'il n'y a pas eu d'adjudication à l'entreprise canadienne retenue. M. Barthassat explique qu'il y a, actuellement, une refonte de la gouvernance du projet avec une forte interaction avec les communes des Villes de Genève et de Carouge qui ont déjà voté des crédits d'investissements. Par ailleurs, il y a des contacts rapprochés avec l'ACG. En résumé, l'objectif est d'avoir un VLS à disposition des Genevois dès le printemps 2016, avec une mise en place prévue en plusieurs phases. »

Et que « plusieurs paramètres doivent encore être examinés. Parmi ceux-ci, il faut encore stabiliser le montant global du déficit de fonctionnement, mais M. Barthassat peut déjà garantir qu'il ne sera pas aussi important que celui qui avait été présenté dans le PL 10989. Cela étant, M. Barthassat a déjà articulé une demande budgétaire de 500 000 F pour 2016, même s'il n'est pas sûr de l'obtenir. En tout cas, il n'a pas davantage d'argent dépensé que les montants qui seront à disposition. M. Barthassat rappelle que 350 000 F avaient été enlevés du budget par la Commission des finances. Par conséquent, TPG Vélos S.A. puise dans les réserves de la société pour parfaire son modèle d'affaires aujourd'hui. »

³ Voir présentation en annexe 2 du rapport de majorité

⁴ Il se peut que certains passages fassent également l'objet de citations dans le rapport de majorité ; si c'est le cas, merci par avance de ne pas m'en tenir rigueur car je ne peux connaître le contenu du rapport de majorité avant de déposer le présent rapport.

De son côté, M. Clivaz, vice-président des TPG et président des sociétés filles TPG Vélos S.A. et TPG Publicité S.A., indiquait que « le mandat a été donné à TPG Vélo S.A. d'analyser le projet initial de 2011 et d'en revoir le business plan, de maîtriser les coûts et d'établir un budget qui tienne la route. En tant que chef d'entreprise, M. Clivaz précise qu'il peut apporter une vision entrepreneuriale au projet.

M. Clivaz a demandé au conseil d'administration des TPG que TPG Vélos S.A. ait un conseil d'administration de trois personnes (il s'agit de M. Francisco Gonzalez, spécialiste du contrôle de gestion et de la partie financière, de M. Denis Grobet, spécialisé en marketing et communication, et de M. Clivaz). M. Clivaz ne connaissait rien dans le monde du VLS, mais il estime que, dans un conseil d'administration, en tant que chef d'entreprise, il faut s'entourer de personnes qui connaissent les différents sujets. Ainsi, plusieurs personnes ont été engagées pour élaborer ce projet : M^{me} Infanger, qui travaillait chez Genèveroule, M. Bolz, qui s'est occupé de l'appel d'offres pour les Villes de Zurich et de Berne, M. Giovannini, pour toute la partie maillage du réseau à Genève, M. Vanat, un ancien de PWC spécialisé dans les business plans et M^e Reich pour toute la partie juridique.

M. Clivaz a la chance de voyager environ cinq mois par année dans le monde entier. Il peut ainsi dire que, si Genève veut jouer dans la cour des grands, le canton se doit d'avoir un VLS. Cela étant, il y a actuellement des remises en cause des modèles de VLS en place dans le monde (Caen, Rennes ou Grenoble par exemple) et une évolution de ceux-ci. Il y a aussi la volonté des grandes villes suisses, avec l'introduction du Swisspass, d'intégrer dans leur système de mobilité des systèmes de VLS (à Zurich ou Berne, par exemple). La situation a également changé au niveau des nouvelles technologies avec l'apparition des vélos à assistance électrique, du Swisspass (une carte qui permettra de prendre une voiture avec Mobility, de prendre le train et de prendre un vélo en libre-service). Les vélo-stations sont également devenues plus légères. Il y a également la pression des prestataires, ce que l'on a pu constater avec l'arrivée de Velospot à Genève, et d'investisseurs qui veulent entrer dans ce marché. M. Clivaz estime qu'il y a ainsi un risque d'« uberisation » du VLS. En effet, on n'est pas à l'abri qu'il y ait demain trois entreprises qui viennent mettre des vélos n'importe où dans la ville. Enfin, la situation financière des villes et des cantons a évolué.

M. Clivaz rappelle quelques dates. Les premiers vélos en libre-service, les vélos roses, sont apparus en 1986-1987 à Genève. Genèveroule est apparu en 2001. Maintenant, l'objectif est d'avoir des vélos en libre-service au printemps 2016.

M. Clivaz signale que le projet initial a été complètement revisité. Pour ce faire, des salons de VLS ont été visités afin d'être sûr de connaître tous les tenants et aboutissants. Toutes les personnes en lien avec le projet genevois initial ainsi que les acteurs de la mobilité à Genève et en Suisse ont aussi été rencontrés afin que tout le monde se sente impliqué. Un groupe opérationnel, avec l'Etat, la Ville de Genève, la Ville de Carouge, les communes et les TPG, a été mis en place. Plusieurs entreprises ont aussi été rencontrées, notamment pour étudier les possibilités au niveau du sponsoring. La géolocalisation a été à nouveau analysée. Enfin, différents business modèles ont été étudiés.

Parmi les fonctions essentielles désirées pour ce système de VLS, il faut tout d'abord qu'il soit compatible avec le Swisspass (qui sera en place dans de nombreuses villes suisses et auprès des CFF, dont le CEVA). Il faut également intégrer les nouvelles technologies et les possibilités offertes par les smartphones. Au niveau de la publicité, il faut respecter la charge de TPG Publicité S.A. et ne pas se trouver avec des marques de cigarettes ou d'alcool fort. Il faut aussi utiliser au mieux les emplacements qui ont reçu une autorisation de construire et intégrer les vélos à assistance électrique. Enfin, il faut qu'il y ait une dimension sociale, comme cela se fait à Zurich et comme cela va se faire à Berne, avec une sous-traitance à Genève-roule.

Le marché est très agressif et il y a beaucoup d'entreprises, dont Velospot, qui veulent entrer dans ce créneau parce que les gens se rendent compte que les vélos en libre-service commencent à être intégrés dans tous les systèmes de mobilité.

Actuellement, la phase d'analyse juridique et de consolidation est en cours quant aux modalités optimales par rapport à ce projet. Des contacts permanents existent avec la Ville de Genève, la Ville de Carouge, les communes et le canton. L'objectif est d'arriver, durant la première quinzaine de juillet, avec un projet définitif qui sera présenté à ces autorités. »

A ce stade de nos travaux, un certain flottement a pu être perçu par des observateurs attentifs... car, pour les députés, avec ces « explications » et la mention d'un « projet définitif » présenté « durant la première quinzaine de juillet », soit dans le mois suivant la présentation devant la Commission des finances et à deux semaines des vacances scolaires et parlementaires mais donc pas au moment même de la présentation... il n'était plus très clair s'il fallait renoncer définitivement au projet de loi PL 10989 dont le conseiller d'Etat Luc Barthassat avait pourtant instamment demandé le renvoi en commission... ou s'il fallait encore surseoir une fois au traitement final du texte...

M. Barthassat rappelait encore qu'« il était venu au Grand Conseil à l'époque à propos du VLS. Par rapport au projet initial, le but était de trouver des solutions plus modernes au niveau technologique et moins chères, voire qui ne coûtent rien. Aujourd'hui, on ne sait pas exactement combien il sera possible d'économiser puisque les travaux sont encore en cours, mais le but est de trouver assez d'argent auprès de privés. Le projet est ainsi préparé avec l'aide de gens qui ont travaillé avec d'autres systèmes de VLS, notamment à Zurich où la solution n'implique pour ainsi dire aucun argent public. Maintenant, le but est d'arriver en 2016 à Genève avec un VLS qui coûte le moins d'argent public. Cela nécessite donc des pourparlers avec les investisseurs et les sponsors potentiels.

M. Barthassat voulait revoir le plan de financement du VLS et non pas l'éliminer. Il fait partie de ceux qui pensent qu'il faut un système de VLS à Genève. Par contre, il faut qu'il coûte un minimum. Pour l'heure, M. Barthassat ne peut pas chiffrer le coût que cela représentera. Il peut toutefois dire qu'il a demandé une ligne budgétaire de 500 000 F au Conseil d'Etat alors qu'elle n'avait pas été intégrée au budget l'année dernière vu qu'elle n'était pas vraiment nécessaire. Jusqu'à maintenant, il a fallu se débrouiller malgré la situation difficile. On a également continué à vouloir que cela soit TPG Vélos S.A. qui s'occupe du projet puisqu'il doit être proche de tout ce qui concerne les transports publics. Maintenant, tout le travail se fait sur le plan de financement pour que cela coûte le moins d'argent. M. Barthassat ne peut pas dire aujourd'hui si ce coût sera de zéro ou de 500 000 F pour l'Etat, mais il ne faut pas oublier que, dans le projet précédent, on parlait de plus d'un million de francs par année. On sait toutefois déjà que, dans la manière d'opérer, cela sera beaucoup moins cher, voire que cela ne coûtera rien à l'Etat. »

Et qu'il « n'est pas venu présenter un business plan, mais faire un point de la situation par rapport au projet de loi qui est traité par la commission. M. Barthassat a repris un projet qui coûtait énormément d'argent. Comme ce n'était pas sa manière de voir les choses, il est venu au Grand Conseil en disant qu'il fallait revoir le principe et le business plan du système. A son arrivée au DETA, il a rencontré les gens de Velospot qui lui ont présenté leur projet. Celui-ci n'est pas mal, mais il ne devait pas être gratuit. Aujourd'hui, il est gratuit parce qu'ils ont trouvé des sponsors et, s'ils peuvent l'installer, c'est tant mieux. D'ailleurs, ils ont déjà commencé avec quelques dizaines de vélos, mais ils n'en retrouvent plus la moitié puisqu'ils ne sont pas attachés à une borne. Il y a aussi la question de l'occupation du domaine public. M. Barthassat estime qu'il ne faut pas faire les choses n'importe comment. L'Etat doit ainsi mettre en place la manière d'avancer et la manière de

financer le projet avant de présenter le projet dans le détail aux commissaires. Aujourd'hui, M. Barthassat est venu avec M. Favre et M. Clivaz présenter la méthode de travail. Concernant Mobility, Il signale qu'il y a des contacts avec eux pour avoir du car sharing à Genève qui ne coûterait rien à l'Etat. C'est un type de projet sur lequel le DETA travaille aussi.

M. Barthassat explique que Velospot n'a pas voulu participer à l'appel d'offres qui sera lancé. Le lancement de leur offre était ainsi une façon de couper l'herbe sous le pied de l'Etat. Tant mieux si leur projet arrive à fonctionner, mais pour l'instant ce n'est pas le cas. Aujourd'hui, M. Barthassat est venu présenter une manière de travailler sur un projet qui ira dans le même sens, mais de manière sérieuse. Il rappelle qu'il a récupéré un projet où il y avait des pourparlers avec l'ACG, la Ville de Genève et la Ville de Carouge. Par rapport au projet initial, il ne fallait donc pas jeter le bébé avec l'eau du bain. La commission voulait un projet qui coûte moins cher, ce qu'elle ne croyait pas possible il y a encore quelques mois. Aujourd'hui, certains viennent reprocher à M. Barthassat de ne pas prendre une entreprise privée. La réalité, c'est qu'une entreprise privée s'est installée alors que le projet préparé par TPG Vélos S.A. n'arrivera qu'au début 2016. Ensuite, il faudra voir lequel sera le système le plus performant, notamment en matière de coûts. Quoi qu'il en soit, M. Barthassat souligne que la base de travail est que le système de VLS n'ait pas besoin d'argent public. »

M. Clivaz lui « faisait remarquer que le travail a été fait à l'envers dans le projet initial puisque un prix avait été donné avant de faire l'appel d'offres. Il faut également savoir qu'il existe deux types de business modèles. Le premier consiste à être propriétaire des vélos et à investir au niveau de l'entretien, de l'exploitation et de l'investissement. Le deuxième modèle consiste, comme à Zurich, à fixer un cahier des charges (en déterminant notamment un nombre de vélos et de vélo-stations) et à faire un appel d'offres. Zurich a ainsi fait un appel d'offres avec un contrat de prestations et des garanties de l'Etat et, par la suite, des sponsors ont été trouvés. Au final, cela ne coûte par conséquent rien à la Ville de Zurich (cela sera certainement la même chose à Berne).

M. Clivaz indique que la phase actuelle consiste à analyser la structure juridique. Avec des entreprises comme Velospot qui sont des cow-boys et qui distribuent des trucs sans avoir des autorisations et sans rien, il y a une énorme pression. M. Clivaz veut par conséquent un cadre juridique qui tienne la route et des modalités qui soient optimales par rapport au business plan. »

M. Barthassat soulignait encore « qu'il est venu faire un point de situation, notamment pour que les commissaires ne se plaignent pas de ne pas être tenus au courant. Il ajoute que l'Etat ne s'est jamais opposé à Velospot. M. Barthassat a lui-même dit à la radio que c'était très bien qu'un privé s'installe à Genève. Il existe ainsi des villes où plusieurs systèmes de VLS coexistent, mais, pour autant, on ne peut pas laisser tout le monde s'installer n'importe comment. Pour le moment, Velospot est installé sur des emplacements privés et ils aimeraient pouvoir se mettre ailleurs. L'Etat travaille sur ce point, mais pour que Velospot puisse se mettre sur le domaine public et que le projet avec TPG Vélos S.A. puisse faire de même, il faut établir des règles qui soient les mêmes pour tout le monde. Le marché doit être ouvert pour tout le monde, mais dans un cadre légal bien défini. C'est précisément ce qui est en train d'être fait. Si Velospot arrive en catastrophe, c'est justement pour donner cette impression aux commissaires et semer la zizanie. Son arrivée n'a pas fait l'objet de commentaires négatifs. Il s'agit donc de fixer des règles pour que tout le monde puisse en profiter et non pas pour freiner les gens. Si cinq systèmes de VLS financés par le privé arrivent demain à Genève et que l'on arrive à trouver une solution sur les aspects financiers, technologiques, des emplacements, etc., il n'y aura pas de problème. M. Barthassat ne va pas s'évertuer à pousser un projet pour sauver le précédent, mais, pour l'heure, il fait le travail qu'on lui a confié. Et s'il a voulu revoir ce business plan, c'est justement pour que le projet ne coûte pas cher ou ne coûte rien. Aujourd'hui, on est ainsi plutôt sur la base d'un système de VLS qui ne coûtera rien à la collectivité, à l'instar ce qui existe déjà dans d'autres cantons. Pour autant, dans le cadre d'un point sur la situation, M. Barthassat ne peut pas dire aux commissaires qu'ils auront un système de VLS gratuit pour le mois de mai ou juin 2016, même si le but visé est d'aller vers un coût zéro. Aujourd'hui, les commissaires s'étonnent que cela ne soit pas gratuit alors que c'est M. Barthassat qui a amené la méthode pour essayer d'avoir un système de VLS qui ne coûte rien. Il veut bien que l'on soit dans un système politique où l'on se tire un peu dans les pattes, mais il assure que le but n'est pas de venir demander de l'argent au Grand Conseil. Il y a toujours ces lignes budgétaires dont il espère bénéficier, mais le but est de ne pas dépenser ces sous. M. Barthassat préfère annoncer une bonne nouvelle plus tard, le dossier ayant été bien étudié, plutôt que de faire des promesses à même de satisfaire les commissaires et de devoir ensuite leur dire que cela coûtera des sous. Quoi qu'il en soit, si le Grand Conseil considère que le projet coûte trop cher, c'est lui qui aura le dernier mot, mais, pour l'heure, M. Barthassat peut dire que le but à atteindre est qu'il ne coûte rien. Par contre, il n'est pas possible de dire aujourd'hui qu'il ne va rien coûter. »

M. Clivaz précisait aussi que « *Concernant Velospot, il faut savoir qu'il y a eu trois réunions avec eux. Vélos TPG S.A. leur a dit qu'ils étaient prêt à aller de l'avant avec eux, mais qu'ils devaient leur donner un contrat des prestations ou un cadre juridique dans lequel travailler. La seule chose que Velospot a envoyé est des statuts d'association les plus simples possibles consistant en un copier-coller de ce que l'on trouve sur internet. En d'autres termes, si quelqu'un vient dire qu'on ne les a pas rencontrés, ce n'est pas vrai. Vélos TPG S.A. les a rencontrés à trois reprises dans le bureau de M. Clivaz à l'aéroport. Malheureusement, on n'a rien reçu de leur part. Vélos TPG S.A. a envoyé des courriers pour envisager de faire un contrat de prestations, pour gérer cela avec les transports publics et la carte Swisspass, mais on n'a jamais rien obtenu en termes de collaboration.* »

Après ces explications, un député PLR trouvait que « *depuis le début, ce projet part toujours mal. Par ailleurs, il a regardé l'ordre du jour et celui-ci parle de discussion et vote éventuel et pas d'un point de la situation.*

[II] *a l'impression que le projet est en train d'être étatisé et qu'il va coûter au minimum ce qui est marqué dans ce projet de loi. Dès lors, soit les personnes auditionnées ne sont pas prêtes, soit la commission ne les a pas comprises. Il est vrai qu'il ne faut pas toujours croire ce qui est écrit dans le journal, mais l'affaire semblait réglée pour lui et cela ne coûterait plus rien à la collectivité grâce à un projet privé. [...] il est juste que l'Etat surveille que le projet privé soit fait dans les règles de l'art, mais, en lisant la documentation remise aux commissaires, il a l'impression que l'on est en train d'étatiser quelque chose en disant que cela va être trop compliqué pour des privés et que l'Etat doit le faire lui-même et, au final, cela va probablement coûter plus cher que le projet initial. Par ailleurs, [il] pense que le nouveau projet n'est pas encore prêt à être présenté. Il faut donc que M. Barthassat revienne dans six mois.* »

M. Barthassat confirmait « *qu'il n'est pas venu présenter un projet fini et prêt à être lancé, mais faire un point de la situation par rapport aux soucis exprimés par la commission sur le PL 10989. M. Barthassat rappelle que ce projet de loi avait été gelé le temps d'arriver avec un nouveau système de VLS dont l'objectif est qu'il soit gratuit. Maintenant, si la commission veut shooter l'ancien système, cela ne le dérange pas. Les travaux continueront de même sur le nouveau système de VLS afin de présenter au Grand Conseil un système de VLS dont le but est qu'il ne coûte rien.*

[II] *confirme que le but est que cela ne coûte rien et que cela ne soit pas contraignant pour les autres. Il n'y a aucune volonté que l'Etat ait le leadership dans ce domaine à tout prix. Pour autant, un travail est effectué actuellement selon le calendrier prévu. Entre-temps, Velospot arrive avec*

quelques vélos pour faire croire qu'ils ont disposé un système gratuit, mais ils ne retrouvent déjà pas la moitié de leurs vélos. Pour ce qui est du projet en cours de finalisation, il sera présenté ultérieurement aux commissaires qui décideront alors de la suite à lui donner. Il reste encore à déterminer son coût, mais l'objectif est bel et bien qu'il ne coûte rien. »

Le député PLR estimait ensuite que « l'idée de ces projets de VLS est d'encourager les gens, notamment ceux qui adorent la voiture, à faire un bout de trajet en vélo. Le problème est que ceux-ci ne prévoient pas de casque et [...] c'est un bug de laisser partir des amateurs (ceux à qui le projet de loi est plutôt destiné) dans la circulation sans casque. »

M. Favre, secrétaire général adjoint du DETA, faisait ensuite remarquer « qu'il s'est passé beaucoup de choses ces derniers mois. Le projet de M. Barthassat, transmis complètement à TPG Vélos S.A. pour avoir un œil neuf, a été mené tambour battant sur tous les points. Il est en effet apparu que, par rapport au projet présenté initialement (pour un coût annuel de 2,1 millions de francs, dont 700 000 F pris en charge par les TPG – ce n'est plus possible vu leurs recettes actuelles – et 700 000 F par les communes), les Villes de Genève et Carouge avaient déjà des crédits pour implanter des stations. Il faut rappeler que le projet initial, présenté en toute bonne foi, était basé sur un système très lourd et que l'appel d'offres effectué ne concernait que les vélos alors qu'il aurait fallu partir sur un appel d'offres pour un système clé en main. Le choix de faire un appel d'offres de fourniture n'a pas été satisfaisant et il y a eu les problèmes que les commissaires connaissent avec l'entreprise canadienne. Maintenant, ce marché a été déclaré infructueux et il a été cassé, et il n'y a plus de marché en cours juridiquement. Cela permet ainsi de repartir sur de nouvelles bases. Entre-temps, Velospot est arrivé avec un autre type de système sans attaches. Ils ont également fait beaucoup de lobbying et de pressions, y compris à Zurich. D'ailleurs, ce n'est peut-être pas totalement un hasard si l'appel d'offres est bloqué à Zurich où Velospot n'a pas été retenu. Il faut signaler que Zurich a fait un appel d'offres léger tout à fait intelligent – M. Clivaz travaille avec le même mandataire qui a travaillé sur le cahier des charges à Zurich – et l'exercice actuel consiste à tirer les enseignements de l'expérience zurichoise. M. Favre explique que Zurich ne savait pas non plus combien le système allait coûter. Ils ont fait un cahier des charges quand même assez précis où le gagnant a présenté un système idéal combinant de l'électrique et du non électrique, de l'attaché et du non-attaché, tout cela dans un système évolutif et performant. Le miracle est que PubliBike a réussi à s'associer à de nombreux sponsors, sachant que la Ville de Zurich avait déjà établi un partenariat avec la Banque cantonale de Zurich. M. Clivaz a

fait la même démarche en allant tâter le terrain auprès de potentiels sponsors, même si ceux-ci semblent plus frileux qu'à Zurich.

M. Favre fait savoir que l'appel d'offres zurichois, de type marché public international, se trouve enfermé dans des procédures juridiques qui risquent d'aller très loin. Ainsi, le système ne pourra pas être mis en œuvre dans un avenir proche à Zurich. M. Clivaz a donc tenu compte de ces expériences, d'où l'importance de recadrer l'ensemble maintenant que des privés viennent s'installer sans cadre légal. Il faut aussi se demander si un AIMP est la solution la plus sensée, s'il y a d'autres solutions juridiques et quel rôle doit jouer l'Etat a minima pour fixer le cadre. Ce sont précisément les questions qui sont apparues durant ces derniers mois (la décision étant tombée à Zurich il y a deux mois). Il faut comprendre que la Ville de Zurich est bloquée aujourd'hui, malgré le fait que leur travail était exemplaire. Maintenant, il faut trouver un mode propre à Genève qui permette d'avoir rapidement un système et que celui-ci coûte le moins possible à la collectivité. On peut partir du principe que cela devrait être possible s'il y a autant de privés qui s'y intéressent et qui offrent des solutions gratuites. D'ailleurs, la porte n'est pas fermée à Velospot lorsque les éléments juridiques auront été calés. Cela étant, on sait à l'heure actuelle que la notion de fonds privé et de fonds public est déjà très floue, y compris chez Velospot qui a une station sur fonds quasi communal à Carouge. M. Favre rappelle également que l'objectif d'un VLS est qu'il fasse partie d'une chaîne de transport et, à l'heure actuelle, le seul moyen de faire partie d'une chaîne de transport est de travailler en collaboration avec les partenaires de transports publics et avec le Swisspass. Sur ces éléments, les réponses ne sont pas encore connues, en tout cas de la part du projet de Velospot.

M. Favre reconnaît qu'il aurait peut-être fallu attendre le mois de septembre, mais il était prévu de faire un point de la situation en juin 2015. Sachant que la commission voulait sortir du congélateur le projet de loi pour savoir ce qu'il fallait en faire, le département a quand même voulu faire ce point sur la base des éléments connus à ce stade, sachant qu'un certain nombre d'éléments supplémentaires vont aboutir avant l'été avec les communes et que des analyses juridiques très pointues sont en cours. Par contre, il est encore prématuré de parler de ces éléments à la Commission des finances. »

Un député Socialiste s'étonnait ensuite de « la page 3 de la présentation de M. Clivaz où l'on voit l'organisation de TPG Vélos S.A. Les personnes mandatées sont vraisemblablement rémunérées pour leur travail, mais le Grand Conseil a mis à zéro la ligne TPG Vélos S.A. dans le budget 2015. Il aimerait savoir s'il faut en déduire que le financement vient des TPG et de

quelle manière sont rémunérées ces personnes (au forfait, selon un appel d'offres, pour quelle durée, etc.). La question qui se pose, quelle que soit la qualité du projet retenu, est de savoir si l'on a vraiment besoin d'une structure comme TPG Vélos S.A. Le député peut comprendre que l'on a créé un instrument juridique rattaché aux TPG selon la logique de la mobilité complémentaire, mais on peut se demander si elle est réellement nécessaire. En effet, il y a déjà une association qui fournit des vélos, même si ce n'est pas aussi efficace que des vélos en libre-service et on peut se demander pourquoi ne pas faire appel directement à Genèveroule. »

M. Clivaz répondait qu'il « a exigé que le conseil d'administration des TPG sépare les opérations concernant le VLS. En effet, quand on a une entreprise d'Etat qui fait 400 millions de francs de budget, on ne peut pas prendre les collaborateurs et leur dire qu'ils vont travailler un moment pour ci et un moment pour ça. TPG Vélos S.A. a donc été créée pour identifier les coûts pour le vélo en libre-service. Il faut comprendre que, lorsque le business plan a été analysé, il a été impossible de savoir quels avaient été les coûts engendrés par le projet initial. M. Clivaz a donc voulu une comptabilité séparée pour TPG Vélos S.A. pour l'instruction du dossier. M. Clivaz précise que TPG Vélos S.A. est une société fille des TPG dont les comptes sont présentés au conseil d'administration des TPG. Elle est ainsi intégrée aux comptes de TPG comme une société fille. Quant aux mandats qui ont été donnés, ils sont inférieurs aux coûts des marchés publics et sont tout à fait corrects. Pour donner un ordre d'idée, M. Clivaz indique que le coût de l'ensemble de l'instruction est inférieur aux 80 000 F qui avaient été nécessaires pour trouver le nom de l'ancien projet.

M. Clivaz ne cache pas s'être retrouvé dans une situation où l'arrivée de Velospot a mis en évidence la nécessité d'avoir des business plans complètement cadrés. Il a donc été nécessaire de réaliser des analyses juridiques et de consolidation. Il faut se rendre compte que le projet zurichois est bloqué par ceux qui ont mis les vélos en libre-service à Genève alors que le marché avait été accordé aux CFF et à la Poste. M. Clivaz ne sait pas encore comment le projet va être structuré, mais il pense qu'il doit être intégré au plan de mobilité et à la carte Swisspass. Ensuite, M. Clivaz ne sait pas si cela sera les transports publics, TPG Vélos S.A., Genèveroule ou une autre entité qui devra s'en occuper. Par contre, il est sûr que la comptabilité pour l'instruction du dossier sera claire, nette et précise. Concernant le budget de TPG Vélos S.A., il figure dans les comptes des TPG. »

Au vu de cette réponse, le député Socialiste aurait voulu savoir « *combien cela coûte aux TPG pour financer cette société fille qu'est TPG Vélos S.A. ?* »

Ce à quoi M. Clivaz répondait que « *TPG Vélos S.A. est consolidée comme TPG Publicité S.A.* »

Ce qui n'est pas une réponse... et donc le député Socialiste souhaitait connaître le coût non consolidé de TPG Vélos S.A. ...

Un député PLR notait que « *le PL 10989 porte sur une indemnité à TPG Vélo S.A. dans le cadre d'un contrat des prestations qui la lie à l'Etat de Genève portant sur la prestation de vélos en libre-service pour les années 2013 et 2014. Il aimerait savoir si le Conseil d'Etat entend maintenir ce projet de loi ou le retirer.* »

M. Barthassat répondait que « *à la base, le Conseil d'Etat n'a plus besoin du projet de loi puisqu'il partait sur autre chose. La commission peut toutefois continuer à le geler pour que les commissaires puissent l'éliminer en toute conscience une fois qu'ils auront pris connaissance du nouveau projet. L'avis de départ de M. Barthassat sur le PL 10989 était que le business plan n'était pas valable. Comme l'a dit M. Clivaz, on s'est avéré incapable de dire combien cela coûtait. Pour calmer le jeu, il a donc été proposé de geler le projet de loi 10989 le temps qu'une nouvelle proposition soit faite. Ensuite, la commission pourra choisir entre les deux projets. Si, d'ici là, le projet de Velospot fonctionne, les commissaires auront peut-être même un troisième choix.* »

Le député PLR souhaitait alors, à raison, « *savoir si M. Barthassat considère que le vote d'un contrat de prestations pour les années 2013 et 2014 constitue encore un choix pour la Commission des finances et le Grand Conseil.* »

M. Barthassat rappelait « *qu'il n'est pas à l'origine du PL 10989 et qu'il travaille avec ses équipes sur la base d'un autre projet. Pour lui, le PL 10989 n'était pas valable et si le Grand Conseil décide de ne pas vouloir le garder, c'est un choix qui lui revient.* »

Le député PLR se permettait, à raison, d'insister en précisant « *que le PL 10989 n'est pas le projet de loi du département qu'il représente, mais c'est un projet de loi du Conseil d'Etat. Par conséquent, les députés ne peuvent pas le retirer. Si le Conseil d'Etat le maintient, la commission va vraisemblablement le refuser. Le député se demandait si, par économie de procédure et par souci de clarté, la conséquence des propos du jour de M. Barthassat n'est pas le retrait de ce projet de loi.* »

M. Barthassat rappelait alors que « *la décision avait été, à l'époque, de geler le projet de loi pour calmer le jeu politiquement d'un côté et d'autre de l'échiquier. En effet, tout le monde suspectait qu'on ne voulait pas continuer avec le projet de VLS. Personnellement, M. Barthassat veut qu'il y ait un système de VLS à Genève. Maintenant, concernant le PL 10989, le Conseil d'Etat ne s'est pas prononcé pour savoir s'il fallait le garder ou non.* »

Le député PLR relevait alors que « *TPG Vélos S.A. a été constitué, sauf erreur, en juin 2012 (ce qui fait trois ans cette semaine). Il aimerait clairement savoir combien a été dépensé entre le 20 juin 2012 et aujourd'hui. M. Clivaz peut transmettre la réponse à la commission afin qu'elle sache combien a été dépensé par cette société, qui a financé, et dans quelle mesure, ce montant. Le député est également inquiet sur le point de situation. Il a lu avec attention les slides, notamment celui sur l'historique et il voit qu'une présentation de la stratégie est prévue en juillet 2015. Il aimerait savoir si cette date est maintenue.* »

M. Barthassat confirmait que « *cette date est maintenue. A cette occasion, les business plans complets seront présentés. D'ailleurs, ceux-ci sont prêts, mais le souci est lié à l'arrivée de Velospot. Il ne faudrait pas se retrouver, comme à Zurich, dans une procédure dont on ne connaît pas l'issue.* »

M. Favre expliquait encore que « *le projet de loi de ratification d'un financement est lié à un contrat de prestations passé entre l'Etat et TPG Vélos S.A. Cette société avait été créée pour séparer complètement les activités par rapport au contrat de prestations des prestations de transports publics que la commission ratifie déjà. Le PL 10989 faisait ainsi déjà référence à TPG Vélos S.A. et ce sont les TPG qui ont mis la mise de départ pour faire fonctionner cette société et qui continuent à le faire. Cela étant, une note à ce sujet sera transmise à la Commission des finances.* »

En l'absence de M. Barthassat, qui ne pouvait rester pour la suite des débats, la commission a poursuivi ses travaux, un député PLR « *déplor[ant] le départ de M. Barthassat parce que la présence des conseillers d'Etat facilite en général les débats au niveau politique. Cela étant, Zurich et Berne ont été mentionnés, mais le député aimerait savoir s'il s'agit des cantons ou des Villes.* »

M. Favre répondait « *qu'il s'agit des Villes de Berne et de Zurich. Il faut toutefois se rappeler que l'organisation structurelle de ces territoires n'a rien à voir avec celle du canton de Genève. Les comparaisons en matière de gestion des transports publics avec ces Villes sont difficilement applicables à Genève où il y a 45 communes pour un territoire équivalent à celui de la Ville de Zurich.* »

Le député PLR partageait ensuite les préoccupations de ses collègues PLR et Socialiste quant à « *la structure de TPG Vélos S.A. Si cela a coûté des dizaines ou des centaines de milliers de francs, on se trouve alors devant un problème majeur de gouvernance de projet.* »

La députée EAG insistait « *pour que la commission ne reçoive pas une note sur les coûts, mais les bilans, les résultats officiels, les annexes, les rapports de révision, etc. En effet, elle en a marre de constater que, sous couvert de bilans consolidés de toutes les régies publiques, il y a toute une cascade de sociétés filles qui sont créées de-ci de-là sans que les commissaires ne connaissent ces détails.* »

Un député PLR voulait « *connaître le coût de l'abandon de la procédure en cours avec l'entreprise canadienne. Par ailleurs, quand on dit à la commission que l'Etat est chargé d'un projet et que celui-ci ne va rien coûter, soit c'est un mauvais projet qui n'aboutira pas et dont le coût réel sera caché, soit on ne dit pas tout aux commissaires. Le député pense ainsi qu'il y a obligatoirement eu des coûts depuis le début de cette opération. Dès lors, si la commission continue à traiter ce projet de loi, il faudra y apporter de nombreux amendements, revoir le contrat de prestations et changer tous les chiffres, ce qui serait aberrant* »

Un député Socialiste estimait « *que l'Etat peut aussi être incitateur pour lancer des projets d'avenir. Genève est une des dernières villes à ne pas avoir des vélos en libre-service. A un moment, on peut se dire que la promotion du VLS, en plus d'être une mobilité plus écologique et meilleure pour la santé, peut être un objectif financé par l'Etat parce que cela a un intérêt à plusieurs niveaux. On peut vouloir le financer pour qu'il se développe davantage et ce n'est pas la première fois qu'on le ferait devant le Grand Conseil, mais il est vrai que cela pose alors la question du business modèle. Ainsi, si l'Etat doit financer le lancement du nouveau système on n'aimerait peut-être pas que cela dure et contrôler son évolution dans le temps, notamment sur le plan financier. Le député constate d'ailleurs qu'en France il y a eu des problèmes par rapport à ce qui était prévu dans les cahiers des charges initiaux. JCDecaux avait dit que cela ne coûterait rien à personne, mais l'entreprise est venue dire, au bout d'un moment, que cela allait lui coûter pour l'entretien des vélos. On ne peut donc pas dire cela ne coûtera rien parce que quelqu'un vient le dire à la commission. C'est quand même un élément de réflexion à prendre en compte sur ces projets de VLS.*

Il pense que le député PLR ne devrait pas venir dire que cela le dérange quand, dans le même temps, l'Etat dépense 60 millions de francs au départ pour la tranchée couverte de Vésenaz et qu'au final cela coûte 70 millions de francs. Il vote les yeux fermés pour des voitures qui ont une utilité à peu près

nulle alors que, pour des vélos en libre-service qui rendent peut-être service, il est en train de pinailler. »

Un autre député Socialiste constatait *« que la présentation ne comporte pas de plan d'affaires. Il aimerait pouvoir obtenir celui-ci. »*

M. Favre répondait *« qu'il s'agissait de faire aujourd'hui un point de la situation. Les plans d'affaires seront présentés une fois qu'ils seront consolidés. »*

Après le départ de MM. Favre et Clivaz, un député MCG demandait le vote immédiat du projet de loi.

Un député PLR expliquait qu'il était *« favorable au VLS, mais la commission doit faire correctement son travail et voter sur ce projet de loi. »*

La députée EAG constatait que *« le titre du projet de loi fait référence à une indemnité pour les années 2013 et 2014. De toute façon, ce projet de loi est désuet, même s'il peut être amendé. Dès lors, il faut vraiment le shooter. »*

Un député Socialiste estimait *« [pouvoir] comprendre la volonté de certains commissaires, mais, par élégance, la commission pourrait attendre une semaine. Si le conseiller d'Etat n'a pas bien compris, la commission peut aussi lui poser la question par écrit. L'avantage c'est que, en réalité, la commission peut tout à fait amender ce projet de loi. Cela ne serait pas la première fois que la commission vote, dans le cadre d'un contrat de prestations, des subventions pour des années antérieures. Il ne dit pas que c'est malin, mais cela est déjà arrivé. Par ailleurs, cela évite de devoir faire plusieurs rapports puisqu'il y aura vraisemblablement des rapports de minorité. Le député se demande ainsi s'il n'est pas préférable d'attendre que le Conseil d'Etat retire son projet de loi et de repartir sur des bases différentes. Cela éviterait de partir pour un tour avec ce projet de loi. »*

La Présidente rappelait alors le processus. *« Le projet de loi a été renvoyé à la Commission des finances pour qu'elle ait une possibilité de le comparer avec une nouvelle proposition de VLS. Aujourd'hui, M. Barthassat n'est pas venu présenter une nouvelle proposition, mais faire un point de situation. Cela peut être frustrant ou agaçant pour ceux qui auraient voulu déjà avoir un business plan, mais des dates concrètes ont été données. La Présidente constate également qu'il est normal de prévoir une discussion et un vote éventuel dans la procédure, mais il est tout aussi important de faire ce qui a été dit, à savoir de laisser ce projet de loi en suspens en attendant qu'une nouvelle proposition soit faite. »*

Le député Socialiste rappelait alors que *« le renvoi en commission a été demandé par le PLR, parce que le précédent rapporteur de majorité, M. Weiss, voulait faire la promotion du système Velospot avec des vélos sans*

attaches. C'est ce qui a motivé la décision de la majorité du Grand Conseil pour renvoyer ce projet de loi à la Commission des finances. Il se trouve que la commission n'a même pas regardé le projet de Velospot et elle apprend même que Velospot est plutôt en train de compliquer les choses. »

Un député MCG indiquait alors que « *le refus de ce projet de loi n'est pas antinomique avec des vélos en libre-service. Ce projet de loi est dépassé et le Conseil d'Etat se moque de la commission.* »

Une députée Socialiste notait alors que « *la commission a pu demander à M. Barthassat si le Conseil d'Etat allait retirer le projet de loi, mais il n'avait pas la compétence de répondre à la commission puisque cette décision doit être prise par le Conseil d'Etat. Par principe, il faudrait donc au moins lui laisser le temps de répondre.* »

La Présidente mit aux voix la proposition consistant à voter ce soir.

Pour :	9 (1 EAG, 4 PLR, 1 UDC, 3 MCG)
Contre :	5 (3 S, 1 Ve, 1 PDC)
Abstention :	–

La proposition était donc acceptée...

La Présidente mit aux voix l'entrée en matière sur le PL 10989-B.

Pour :	5 (3 S, 1 Ve, 1 PDC)
Contre :	9 (1 EAG, 4 PLR, 1 UDC, 3 MCG)
Abstention :	–

L'entrée en matière était donc refusée... et les rapporteurs désignés le 17 juin 2015, sans savoir pu connaître plus précisément les intentions du conseiller d'Etat quant à l'avenir à réserver au présent projet de loi !

Séance de la Commission des finances du 26 août 2015

Lors de la séance du 26 août 2015, la Commission des finances recevait un courrier⁵ du Conseil d'Etat « *informant le Grand Conseil du retrait du PL 10989-B (VLS).* »

Sic !

⁵ Voir annexe 1 du rapport de majorité

Ainsi, après avoir tergiversé à ce sujet devant la Commission des finances le 17 juin, malgré les questions explicites des députés et moins d'une année après avoir conclu sa première intervention en séance plénière relative à ce projet de loi PL 10989-B par la phrase « *Je vous demande donc de soutenir le renvoi en commission* », le conseiller d'Etat Luc Barthassat demandait, avec le Conseil d'Etat, le retrait pur et simple du projet de loi !

Après tous ces travaux, après la désignation des rapporteurs, alors même que rien n'était définitivement bouclé quant au nouveau projet en juin 2015, il fallait renoncer purement et simplement à un soutien financier cantonal au projet de VLS ! On croyait rêver !

C'est ce qui explique, Mesdames et Messieurs les députés, par souci d'efficacité parlementaire (mieux vaudrait tard que jamais...) et parce qu'il est important que nous exprimions enfin notre soutien **politique** à l'installation d'un système de vélos en libre-service à Genève, que j'aie finalement repris le présent projet de loi abandonné par le Conseil d'Etat car il n'y a rien qui s'oppose à son adoption rapide moyennant les 3 amendements proposés au début du présent rapport de minorité et la suspension des travaux à l'issue du 2^e débat pour permettre la signature d'un nouveau contrat de prestations avec TPG Vélos S.A. pour les années 2017 et 2018 avant le vote final en 3^e débat.