

Date de dépôt : 7 janvier 2013

Rapport

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

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

Rapport de première minorité de M. Roger Deneys (page 65)

Rapport de seconde minorité de M^{me} Sophie Forster Carbonnier (page 71)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Pierre Weiss

Mesdames et
Messieurs les députés,

Adopter ou ne pas adopter un projet de loi offrant aux communes prioritairement urbaines de ce canton un nouveau service – des vélocipèdes en libre-service, ci-après vélib's pour les initiés ou VLS pour l'administration cantonale –, basé sur un produit éprouvé et impliquant pour les communes concernées des dépenses considérables du fait de la lourdeur des infrastructures que ledit produit implique, telle était la question initiale que le Conseil d'Etat posait par défaut à ce Grand Conseil. Par défaut, puisque la première des communes concernées, la Ville de Genève, n'avait pas été à même de faire progresser ce dossier pour des raisons juridiques empêchant un soutien publicitaire privé à ce service, à l'instar de ce qu'offre la société d'affichage Decaux en France. Cette

question initiale en forme de dilemme fera l'objet de l'essentiel de ce rapport, comme il est d'usage pour tout rapport de commission.

Mais la Commission des finances ayant refusé d'entrer en matière sur le projet VLS (vélos en libre-service) du Conseil d'Etat, et dans l'attente qu'une majorité de ce Grand Conseil estime, comme le rapporteur de majorité, que ce nouveau service de mobilité douce à la population mérite une étude complète et sans œillères, la question est appelée à se transformer. Au point de devenir une opération gagnant-gagnant. En effet, le progrès technologique en matière de vélib's offre d'autres choix que celui retenu initialement.

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

C'est fort de cette conviction que le rapporteur de majorité présentera dans la partie conclusive de ce rapport consacrée à ses réflexions et propositions personnelles¹ la synthèse de ses entretiens avec le service de l'urbanisme de la Ville de Bienne, écarté *de facto* de l'appel d'offres². **Il fera dans l'espoir que ce Grand Conseil renvoie ce projet de loi en Commission des finances afin d'en reprendre l'étude dans un esprit ouvert et positif. Car, sauf à vouloir ajouter une « genevoiserie » à un tableau de chasse cantonal déjà largement garni, pourquoi dépenser plus de 31,5 millions de francs en cinq ans pour 1500 vélos et 150 stations (dont 100 en Ville de Genève) quand on peut dépenser moins de 12,5 millions, soit une différence de 19 millions en faveur des contribuables ?** Ce pourrait même être une genevoiserie au carré si le fournisseur canadien qui se présente comme finaliste mais dont la solidité financière est mise en cause, était retenu...

¹ Alors que les débats de commission n'ont cessé de montrer l'étonnement, pour dire le moins, du rapporteur de majorité, quant au coût du système VLS adopté par TPG Vélo S.A. et défendu par le Conseil d'Etat, il aurait été paradoxal voire irresponsable, compte tenu de son mandat, qu'il ne cherchât pas des informations complémentaires et qu'il n'en fit pas état dans le présent rapport. Au-delà de la simple relation des débats, la tâche d'un député, rapporteur ou non, consiste aussi à exercer son devoir de surveillance des activités étatiques.

² Ce point est confirmé par des courriels reçus de la direction de l'urbanisme de la Ville de Bienne par le rapporteur de majorité ; il les tient à la disposition, le cas échéant, de la Commission des finances.

Voilà, pour l'essentiel, la réflexion en deux temps, partant d'un choix technologique que d'aucuns considèrent obsolète et financièrement dispendieux et pouvant déboucher sur un choix technologiquement novateur et financièrement supportable, qui est née des débats tenus lors de trois séances de la Commission des finances, les 5, 12 et 19 septembre 2013, les deux premières sous la présidence de M. Claude Jeanneret, la troisième sous celle de M^{me} Anne Emery Torracinta, tous deux assistés scientifiquement par M. Nicolas Huber, et avec le concours pour le procès-verbal de M^{me} Marianne Cherbuliez. Le Conseil d'Etat y était représenté par M^{me} Michèle Künzler, en charge du Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME), accompagnée par M^{me} Julie Barbey Horvath, chef du projet de la mobilité douce, Philippe Matthey, secrétaire général et Vincent Mottet, directeur financier du DIME. Que tous soient remerciés pour leur collaboration !

1. Le projet de loi

En substance, l'exposé des motifs du PL 10989 rappelle que ce dernier a pour but de ratifier le contrat de prestations conclu entre l'Etat de Genève et TPG Vélos S.A pour 2013 et 2014.

Il fait référence au plan directeur des transports collectifs 2011-2014 (le point 5.4 prévoit d'évaluer la faisabilité et l'opportunité d'un système de VLS, ce que des études ont confirmé, en complément de l'offre des TPG), et au plan directeur de la mobilité douce 2011-2014 (le point 2.2, action 5 se réfère à la mise en place d'un système de VLS).

Il détaille ensuite le projet de VLS qui bénéficie de l'appui d'un groupe de travail comprenant des représentants de communes, de l'Association des communes genevoises (ACG), de la Fondation des parkings et du DIME. L'objectif de ce groupe était de confirmer l'opportunité du système de VLS en complément de l'offre des TPG. Une comparaison de diverses villes et systèmes a été réalisée. Une étude menée par l'Observatoire universitaire de la mobilité a dimensionné le projet (nombre de stations). Les TPG ont proposé de le confier à une filiale, TPG Vélos S.A, chargée de la commande des stations et des vélos, de la mise en place des stations avec les communes ainsi que de l'exploitation et de la maintenance du système en recourant à de la sous-traitance à forte composante sociale.

Quinze communes sont présentées comme intéressées au système.

Les spécificités du système de VLS est d'être un service fonctionnant 24h/24 et 7 jours/7. Un vélo emprunté dans une station peut être rendu dans

une autre. Ce niveau de service est garanti de 7h à 20h tous les jours de l'année.

L'organisation du système de VLS est ensuite décrite tant pour la fourniture de matériel, à la suite d'un Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP) lancé le 6 mars 2012, la sélection des candidats ayant eu lieu de mai à septembre 2012, que pour l'exploitation du service par GenèveRoule, une association d'utilité publique, par le biais d'un mandat concernant la maintenance des vélos, y compris le remplacement en cas de vol et la réparation des dégradations, la maintenance des stations, l'équilibrage en vélos des stations et la permanence téléphonique. Le personnel de cette association sera notamment au bénéfice d'emplois de solidarité.

Les stations VLS seront au nombre de 150 ; leur nombre et leur emplacement seront définis dans des conventions passées avec les communes. La taille des stations varie en fonction du nombre de bornes d'accrochage des vélos de 12 à 40 vélos. Des détails sont donnés sur les stations (design, caractéristiques). Les stations sont raccordées au réseau électrique et au réseau de télécommunications (GSM). Un coefficient de foisonnement est fixé à au minimum 1,5, soit 1,5 fois plus de bornes d'accrochages que de vélos disponibles) ; le sous-traitant est tenu de le respecter en rééquilibrant le parc des vélos par station. Une signalétique ad hoc et des bornes principales pour l'emprunt et la restitution des vélos au moyen d'une carte bancaire (utilisateurs occasionnels, avec délivrance d'une quittance) et d'une carte sans contact (abonnés) sont prévues. Si la station est vide, la borne principale indique la station la plus proche. Des bornes d'accrochage, avec voyants lumineux, selon le souhait de TPG Vélos S.A. protégeront les vélos du vandalisme et permettront d'identifier les vélos.

La localisation des stations a été étudiée par l'Observatoire universitaire de la mobilité sur la base d'une série de données de statistiques origines-destinations effectuées avec différents modes de transport avec l'hypothèse que les VLS offrent un complément aux modes de transport habituels. Des études en sus ont été menées tant par l'Etat et les TPG que par la Ville de Genève.

Les dossiers des autorisations de construire ont été préparés dès la fin de l'été 2011 et signés par les communes.

TPG Vélos S.A. sera propriétaire des vélos. Le PL 10989 décrit leurs caractéristiques dont le poids qui ne devrait pas dépasser 20 kilos.

Le contrat de prestations limité à deux ans est ensuite présenté (le second sera établi sur 4 ans). Il comprend la prestation de mise à disposition de VLS,

y compris le montant de l'indemnité, et quatre objectifs : 1) mise en service, 2) attractivité, 3) fréquence moyenne d'utilisation (il n'est pas fixé de cible moyenne d'utilisation pour la première année de mise en œuvre du service, mais seulement pour la deuxième année), et enfin 4) qualité de l'exploitation évaluée en fonction du délai d'intervention en cas de défaillance d'une borne qui se situe entre 1 heure et 3 semaines, de la disponibilité du parc en VLS, aucune station ne devant être saturée ou exempte de vélos plus de 2 heures consécutives en moyenne par jour ni disposer d'un vélo hors d'usage plus de 24 heures, et des quantités de réparations similaires effectuées sur un vélo qui ne doit pas excéder le nombre de deux par mois. Des rapports d'évaluation trimestriels sont prévus.

Enfin, les éléments financiers sont précisés, dans le respect du principe de proportionnalité et d'égalité de participation entre l'Etat, les TPG et les communes. Un plan financier pluriannuel prévoit que l'Etat, comme les autres partenaires, communes et TPG, verse une indemnité de 697 000 F en 2013 et de 648 000 F en 2014. Quant aux communes, elles participent aux investissements pour les stations qu'elles concèdent à TPG Vélos S.A. Enfin, une fondation privée participe à l'acquisition des vélos pour 600 000 F et TPG Pub contribue à hauteur de 250 000 F.

En conclusion, le Conseil d'Etat relève qu'« un tout nouveau mode de transport est mis à disposition sur le territoire du canton de Genève, à savoir le vélo en libre-service »³.

2. Les débats en commission

2.1. Séance du 5 septembre 2012

D'emblée, la conseillère d'Etat Michèle Künzler mentionne le temps dilaté de gestation du présent projet de loi consacré à un service dont dispose « la plupart des villes européennes ». La responsabilité est clairement mise en exergue : « Des tractations avaient été entamées avec la Ville de Genève, lesquelles ont toutefois échoué ». Le DIME a donc dû reprendre le dossier en main et négocier avec les communes la répartition financière du projet, ce qui a, à nouveau, « pris passablement de temps » pour un résultat qualifié de « probant ». Elle indique que le coût de fonctionnement est de 700 000 F pour le canton et de 700 000 F pour les communes qui paieront en outre l'infrastructure. Son objectif est de mettre en service les VLS en

³ La suite de ce rapport montrera que seules une quinzaine de communes, essentiellement urbaines, participent au projet en l'état.

2013. Elle ajoute que ce projet « est assez ambitieux, car ce serait le plus important de Suisse. En effet, contrairement à d'autres pays, le VLS est encore peu développé en Suisse ». Et de préciser qu'un démarchage large des entreprises a été entrepris « pour que le projet coûte le moins cher possible et soit (...) le mieux réparti possible sur le territoire du canton ».

Une présentation du projet est ensuite faite par M^{me} Barbey Horvath⁴.

Il en ressort que le premier projet, lié à une concession pour l'affichage public⁵, remonte à 2005 pour la seule Ville de Genève. Un deuxième projet, en 2009, l'étend au-delà des frontières de la Ville dans 6 communes et implique, outre le DIME ; les TPG et l'ACG. Cette même année, les TPG voient dans le VLS une nouvelle offre de transports publics ; l'Etat le leur confirme en l'inscrivant notamment dans le plan de transports collectifs 2011-2014. Des études montrent la nécessité d'une complémentarité entre les différents transports publics. Le VLS est aussi inclus dans le plan directeur de la mobilité douce 2011-2014.

Des explications sont données sur le fonctionnement du système VLS tant sur les tarifs incitatifs que sur les stations, le rééquilibrage en vélos des stations et l'entretien des vélos par une société genevoise (GenèveRoule) qui est annoncée comme le sous-traitant de l'opérateur TPG Vélos S.A.

Le réseau est présenté. Il devrait comprendre 120 stations en 2013 et, à terme, 150 stations (offrant chacune 15 places, afin de s'assurer d'une marge) pour 1500 vélos. Les stations devraient être reliées au réseau TPG et pensées tant pour les Genevois⁶ que pour les touristes. Seize communes ont annoncé leur participation, pour 120 stations. Des entreprises privées seraient aussi intéressées à financer des stations. A plus long terme, un réseau transfrontalier est imaginé (Annemasse, Saint-Julien, Ferney-Voltaire).

Les étapes du projet sont ensuite détaillées. Il en ressort qu'un AIMP a été lancé en mars 2012, qu'en mai, la société TPG Vélo S.A., filiale des TPG, a été créée, que le choix du fournisseur du système VLS a eu lieu en septembre et que les contrats avec le sous-traitant ont été préparés à l'automne 2012. Parallèlement, le projet de loi a été déposé le 7 juin 2012 puis étudié en commission en septembre. Quant aux communes⁷, des projets

⁴ Voir ann. 1, Vélos en libre-service (VLS) – Contrat de prestations 2013-2014 entre l'Etat de Genève et TPG Vélo S.A. – PL 10989, 5 septembre 2012, 9 p.

⁵ A noter que ce système de concession, existant par exemple en France, est particulièrement doux pour les finances publiques. Son abandon en raison de son impossibilité à Genève, à la suite d'un recours, n'en est que plus regrettable.

⁶ Voir aussi infra la mention des pendulaires comme autres utilisateurs ciblés.

⁷ Selon la Tribune de Genève du 20.12.2012, 4 communes ont voté des crédits en faveur du VLS, à savoir Vernier, Carouge, Veyrier et Plan-les-Ouates. Onze autres doivent encore se prononcer.

de délibération ont été préparés par le DIME avec leur collaboration en juin 2012. Reste donc à signer les contrats, déployer le réseau, voter le projet de loi au Grand Conseil et traiter les autorisations de construire que doivent encore déposer les communes. L'inauguration est prévue pour l'été 2013.

Du point de vue des coûts, l'investissement est estimé à 50 000 F pour l'achat d'une station auquel il faut ajouter les travaux de génie civil, soit en moyenne 26 000 F. Le total est donc de 76 000 F par station, soit 11 400 000 F pour 150 stations, en totalité à la charge des communes, sauf pour les stations financées par des entreprises.

Quant au coût de fonctionnement, il est de 3,5 millions de francs par an. Il se décompose

- en l'achat de 1500 vélos à environ 1000 F par vélo, soit 1,5 million de francs répartis sur trois ans, soit 0,5 million par an,
- en coûts d'exploitation (maintenance, équilibrage, salaires, bâtiments et matériel), soit 2,3 millions par an, et
- en coûts de gestion du projet (ressources humaines, billettique, télécommunications, mandats et prestations diverses), soit 0,7 million par an.

De ce coût, il faut déduire les recettes d'exploitation, soit 0,6 million et l'apport de sponsors, soit 0,8 million. **Il en résulte un déficit d'exploitation net estimé à 2,1 millions par an.**

Ce déficit sera couvert à parts égales par l'Etat, les TPG et les communes, soit précisément 672 500 F. A noter que les communes paieront en fait 4 533 F par station, selon un accord avec le DIME.

M. Matthey précise, à propos du montage financier, qu'un accord avec les communes ménageant les finances cantonales a été difficile à trouver. Il ajoute que, pour les stations, l'Aéroport international de Genève (AIG), Palexpo, ainsi qu'une entreprise horlogère et une multinationale américaine sont disposés à apporter leur soutien. Pour le fonctionnement, une fondation privée est aussi prête à contribuer à l'acquisition et au renouvellement des vélos ; la BCGe est enfin mentionnée comme disposée à lisser le financement des dépenses sur 10 ans. Il répète que le travail de conviction auprès des communes a été difficile.

Pour Plan-les-Ouates, dernière à se prononcer, un crédit de 330 000 F a été voté pour doter la commune de 4 stations, soit un montant de 82 500 F par station. Sous réserve que ce montant ne comprenne pas autre chose que l'infrastructure et les coûts d'installation, il convient de noter que ce montant est plus élevé qu'indiqué en commission (76 000 F par station).

Situées près des arrêts importants des TPG, en principe, les stations ne devraient pas supprimer de places de stationnement car la loi sur la compensation des places de parking est déjà appliquée, même si la conseillère d'Etat ne connaît pas leur incidence exacte, répond-elle à un commissaire (L) inquiet.

Concernant l'achat des vélos, un député (UDC) espère qu'une entreprise locale plutôt que chinoise sera préférée. Elle lui répond que le choix s'est porté sur des vélos de qualité.

Le même député s'enquiert de la comparabilité des montants des frais d'entretien avec des expériences existantes. Lyon et Paris, ville avec le plus de dégradations, ont été la base de comparaison, précise-t-elle.

La responsabilité en suite d'un défaut du vélo serait du fait de son utilisateur, rétorque-t-elle, car les vélos seront entretenus correctement par GenèveRoule, une entreprise sociale de réinsertion.

Un commissaire (R) rappelant l'expérience désastreuse des vélos roses dont une majorité a fini, selon lui, dans le Rhône, s'enquiert du taux de remplacement. Qui serait, selon elle, du tiers, comme à Lyon⁸.

M^{me} Barbey Horvath précise que le cahier des charges a prévu un vélo plus robuste qu'à Paris. Qui mieux est, la possibilité d'identifier l'auteur de la dégradation du vélo qui devra s'identifier et payer une caution de 250 F pour être utilisateur devrait réduire le taux de vandalisme. Elle ajoute que Zurich et Berne sont en train de songer à adopter un système de vélib's. M. Matthey ajoute que le point le plus robuste devait être l'accroche entre le vélo et la station, afin d'éviter les problèmes connus par Paris. De plus, le choix de vélos chers devrait réduire les coûts d'entretien.

Un commissaire (MCG) doute de l'efficacité du système de la caution pour les vols. Il s'interroge sur la possibilité pour l'Etat de sortir du système au cas où son coût exploserait. La conseillère d'Etat lui explique que les communes ont le même souci, mais que les frais ont été lissés et garantis sur 10 ans. Elle ajoute qu'après 2 ans, soit à l'issue du contrat de prestations, il serait possible d'en sortir, mais que les investissements, surtout à la charge des communes, seraient alors perdus.

Le rapporteur de majorité intervient pour indiquer que le coût d'investissement, par vélo, est de 7 600 F (11 400 000 F/1500 vélos). Il considère qu'il s'agit d'un montant excessif qu'il ne peut soutenir.

La conseillère d'Etat lui réplique qu'il faut s'interroger sur le sens du projet, sympathique ou utile. De son point de vue, il est utile et permet de

⁸ Voir aussi infra la mention d'un taux annuel de remplacement d'un cinquième.

compléter la palette de la mobilité. **Les pendulaires pourront ainsi prendre les vélib dans les P+R au lieu des transports publics.**

Le rapporteur de majorité s'interroge sur la distance moyenne des arrêts des TPG par rapport aux habitations. Qui est de 300 à 400 mètres, lui répond-elle. Or, pour lui, compte tenu du niveau de vie des Genevois (en ayant à l'esprit le prix du système proposé), l'achat d'un vélo devrait être laissé à la responsabilité de l'individu. Il ne doit pas revenir à l'Etat de l'offrir. Pour la conseillère d'Etat, le commissaire a une fausse image du VLS qui « est réellement destiné aux pendulaires »⁹. Et de prendre l'exemple d'un travailleur venant de Lausanne et appelé à se déplacer pendant sa journée de travail qui a intérêt à trouver un vélib comme il peut avoir intérêt à trouver une voiture de location. Qui mieux est, ce système diminue les problèmes de parking pour les vélos et est emblématique de la modernité. Le rapporteur de majorité rétorque que les entreprises de location de voitures ne sont pas subventionnées par l'Etat. Et de noter que la subvention de l'Etat aux TPG est de 50%, par rapport au coût total du billet.

La présidente vient sur la question des tarifs. Elle comprend que « ce projet vise surtout les pendulaires » qui bénéficient déjà d'un abonnement UNIRESO, ce que confirme encore une fois la conseillère d'Etat. Mais quid de l'utilisateur occasionnel, pour qui le prix est supérieur à celui du ticket de bus ? La conseillère d'Etat répond que la carte journalière coûte 5 F et permet d'utiliser le réseau de transports publics. En outre, GenèveRoule loue des vélos à la journée. Mais le VLS a pour vocation d'inciter à ne pas conserver son vélo toute la journée pour permettre un roulement entre utilisateurs.

Un commissaire (S) précise que les tarifs genevois sont davantage inspirés du système français que de la logique suisse des Vélopass à 7 F/jour. Il s'enquiert de la compatibilité du VLS avec Vélopass et Publibike, voire avec les cartes Mobility. Mme Barbes Horvath répond que le système acceptera toutes les cartes, ce qui impliquera la mise en place de communautés tarifaires. Le travail est en cours. La conseillère d'Etat lui confirme que le VLS n'impliquera pas de diminution du nombre de places de parking de vélos¹⁰.

Il est intrigué par le montage financier qui a nécessité la création de TPG Vélos, et note un subventionnement croisé de 250 000 F de TPG Pub S.A., comme le précise le projet de loi (p. 17). La conseillère d'Etat revient d'abord sur l'intense travail qu'a nécessité le contrat de prestations. La première version, qui prévoyait tout le fonctionnement à la charge de

⁹ Et donc ni aux Genevois ni aux touristes. Voir supra.

¹⁰ La question pour les autos ayant déjà trouvé sa réponse supra.

l'Etat, n'a pas été acceptée par le Conseil d'Etat. Elle a donc fait rechercher des financements extérieurs. Elle souligne que la contribution de TPG Pub S.A. est « une avance sur la publicité qui sera faite sur les vélos et sur les contrats éventuels avec ces vélos » et que 600 000 F sont offerts par une fondation privée pour l'achat des vélos. Si fait que le prix est « tout à fait acceptable pour l'Etat ».

La composition du conseil d'administration de TPG Vélos S.A. rend ce commissaire (S) « perplexe », car elle est « quasiment exclusivement (faite de) personnes domiciliées en France »¹¹, mais pas de personnes provenant d'entités autres que les TPG. Mme Künzler lui rétorque qu'un seul de ses membres habite en France. Il précise la raison de son intervention qui est sa crainte d'une mauvaise connaissance de leur part du terrain urbain genevois.

Pour un commissaire (UDC), ce projet constitue certes un confort supplémentaire pour la population genevoise. Mais son impact sur le trafic est difficile à mesurer. « C'est un luxe, par des temps où le budget va être déficitaire. Les députés ont un message à donner à la population, visant à démontrer que cette République est enfin capable de faire des économies ». La conseillère d'Etat ne partage pas ce point de vue.

Un commissaire (Ve) regrette en préambule les dépenses pour le tunnel de Vésenaz. Il souligne l'utilisation par plusieurs personnes des vélib's, ce qui doit être pris en compte pour le calcul du prix. Il s'interroge sur les avantages de ce projet en termes de circulation et l'effet des vélib's sur l'utilisation de la chaussée. **Il remarque que ce projet est un exemple de PPP**. La conseillère d'Etat lui répond que les vélib's ont eu à Paris et à Lyon « un effet très important de diminution de la circulation ». A Genève, ce sont les trajets de 1 à 3 kilomètres qui sont visés pour soulager les transports publics. Elle ajoute que la plupart des grandes multinationales sont intéressées par une station à proximité de leurs entreprises.

Un commissaire (L) rappelle que la LGAF stipule que les dépenses doivent être nécessaires et supportables. Or ce n'est en l'espèce pas le cas. Celle loi prévoit aussi que l'autorité doit apprécier l'incidence et la portée financière d'un projet selon un ordre de priorité. Il en découle que le DIME doit proposer des économies pour rendre ce projet acceptable. Il propose de le mettre en attente, comme le font les gens qui n'ont pas les

¹¹ En réalité, deux des trois membres du conseil d'administration résident en Suisse. Mais le troisième administrateur et les quatre collaborateurs de la société sont domiciliés en France et ressortissants de l'UE.

Voir <http://infocube.ch/fr/c/6958862/tpg-velo-sa>.

moyens de s'acheter un vélo ! **Pour la conseillère d'Etat, ce projet ne représente qu'un dix-millième du budget de fonctionnement, mais une valeur ajoutée importante. Il a dû passer deux fois devant le Conseil d'Etat et n'a été accepté que parce qu'elle a proposé des diminutions de dépenses supérieures à 700 000 F pour son propre département.** Elle répétera d'ailleurs cet argument dans la suite des débats. Elle souligne que chaque commune concernée va devoir faire une délibération pour les stations, « ce qui représente un travail énorme » ; elle aurait préféré que ce travail se fit au travers de l'ACG, « ce que les communes ont refusé ».

Un commissaire (Ve) reproche à l'un de ses collègues (UDC) son initiative à 500 millions de francs sur la traversée de la rade. Comment l'Etat pourrait-il la financer alors qu'il le trouve trop pauvre pour le système VLS ? Il répète l'argument qui en fait un complément aux transports publics dont il affine la desserte, surtout dans les zones industrielles, et même une source d'économie. Il pose la question de la progression des revenus d'exploitation dans d'autres villes pour le contrat de prestations suivant. La conseillère d'Etat répond qu'elle fournira ces informations dans les délais les meilleurs ; elle relève toutefois que la plupart des villes ont connu une progression du nombre de leurs abonnés, tout en préférant rester prudente.

Le rapporteur de majorité revient sur les aspects financiers du projet. Si l'investissement est entièrement à la charge des communes, le coût brut annuel d'exploitation est de 3,5 millions de francs. Aux 672 500 F annoncés pour le canton, il considère qu'il faut ajouter la part de la contribution des TPG venant de la subvention étatique, soit 50%. Il demande à M. Matthey de faire ce calcul. On retiendra un montant de 1 008 750 F à la charge du canton, arrondis à 1 million. M^{me} Künzler lui rétorque que la contribution des TPG se fait par des réallocations internes, sans augmentation de la contribution cantonale. En outre, il attend avec intérêt de voir le détail des dépenses économisées par les TPG en faveur de ce projet de loi. Ce qui ne change rien au montant à la charge de l'Etat qui est bien de l'ordre du million, peut-on souligner.

La présidente souhaite aussi connaître le détail des économies faites par le DIME. Elle relève que le montant dépensé par l'Etat est inférieur à 450 F/vélo/an, en faisant abstraction de la contribution des TPG. Elle considère que le projet est intéressant, notamment dans sa dimension PPP.

Un commissaire (L) mentionne l'action opposée au système du PPP dans un autre domaine par un ancien magistrat vert en Ville de Genève.

Un commissaire (MCG) s'étonne de l'âpreté des discussions dans certaines communes, alors que leur situation financière est meilleure que celle du canton. Il ajoute que « cette prestation devrait être offerte par les communes et pas par l'Etat ». Le projet est intéressant, mais « c'est un luxe » dans les circonstances présentes. La priorité est à la réduction des déficits. La conseillère d'Etat lui rétorque que le projet doit bien être porté par quelqu'un. Il est « utile et nécessaire », comme dans toutes les capitales européennes. « Comme la Ville s'était enlisée dans des procédures juridiques, l'Etat a décidé de reprendre ce projet et d'aller de l'avant. Elle note que le Conseil d'Etat n'avait pas accepté sa première clé de répartition des coûts. Quant aux communes, elles rechignent à payer 4 533 F pour le fonctionnement de chaque station ; certaines ont même refusé ou repoussé le projet, telles les communes de Collex-Bossy, Collonge-Bellerive et Bellevue.

Un commissaire (Ve) souhaite prendre de la hauteur. Ce service est apprécié de la population et des touristes là où il existe. Il induit une baisse de la circulation automobile. Il est important pour l'attractivité de Genève, car le canton « ne peut plus offrir des statuts fiscaux pour lutter contre la concurrence. C'est un projet exemplaire tant sur le plan économique qu'au regard de la mobilité ». **Et de conclure qu'il faut faire des économies, mais pas là !**

Après avoir écouté les uns et les autres, un commissaire (PDC) soutiendra ce projet, car il a soutenu l'IN 144 sur les pistes cyclables. Mais un vote immédiat conduirait au refus du projet, en raison des préoccupations financières exprimées par certains commissaires.

Pour sa part, le rapporteur de majorité rappelle que le PLR a décidé et annoncé au printemps 2012 s'opposer à toute dépense nouvelle. Toutefois, si le DIME et les TPG pouvaient démontrer qu'il n'y en a aucune, le PLR pourrait entrer en matière. Il souhaite en outre connaître les coûts d'autres systèmes VLS, dont celui de Lyon. Ce qui sera chose aisée, lui répond la conseillère d'Etat, car un « benchmarking » ou étalonnage a été fait avec d'autres villes. Elle précise encore que ce sont les TPG, et pas le DIME, qui ont pris contact avec les entreprises.

Un commissaire (MCG) en profite pour dire que les entreprises peuvent être réticentes à s'installer à Genève en raison du combat des Verts contre les allègements fiscaux.

Des regrets sont exprimés par un commissaire (L) sur la non-présentation par le DIME des économies réalisées dans d'autres domaines. Il espère en outre que « les économies évoquées par Mme Künzler sont vraiment en lien avec ce projet de loi, car si ces économies

étaient possibles de toute façon, alors le DIME pourrait les faire sans qu'il n'y ait vote sur ledit projet de loi». La réponse de la conseillère montre que les économies ont surtout été opérées au secrétariat de son département « pour réaliser ce projet de loi qui lui tient à cœur ».

Un commissaire (S) admet que « ce projet n'est pas indispensable », mais offre une prestation moderne connue ailleurs dont les entreprises multinationales, anglo-saxonnes en particulier, sont friandes. Il souhaite aussi un comparatif des coûts et un rappel de l'apport de GenèveRoule ainsi que des avantages économiques des systèmes de VLS, dont la diminution du nombre de voitures et l'amélioration de la santé.

Un appel est fait par un commissaire (Ve) de se départir de postures budgétaires trop rigides, car il en va ici de la qualité de vie de la population. En réponse, le rapporteur de majorité ne nie pas le facteur d'attractivité apporté par le vélib pour les touristes et les entreprises. Il pense toutefois que ces dernières ne sont pas demandeuses. Il ajoute que le PLR a fait une entorse à sa doctrine budgétaire en faveur des fonctionnaires en votant une dépenses annuelle supplémentaire de 130 millions de francs par an pendant quarante ans en faveur de leurs retraites, un montant « que les touristes et les entreprises privées ne voient pas » ; il ajoute que les salaires de la fonction publique sont de 20% à 25% supérieurs aux HUG par rapport au CHUV et que les effectifs par classe sont plus faibles à Genève.

2.2. Séance du 12 septembre 2012

La conseillère d'Etat indique qu'une note sur les économies faites par le DIME en faveur du VLS a été transmise aux députés¹². Son auteur, M. Mottet, en résume la teneur : plusieurs coupes ont été faites à la direction générale de la mobilité, pour 480 000 F, et à la direction générale de l'eau, pour 220 000 F, soit un total de 700 000 F. Il indique que les TPG ont aussi fait des efforts en matière de mandats et de budgets de communication, à hauteur de 700 000 F¹³.

Une autre note est commentée par Mme Barbey Horvath¹⁴. Elle consiste en « une synthèse d'éléments de benchmarking liés aux études européennes

¹² Voir ann. 2, Note à M. Philippe Matthey du Service des finances du DIME, 9 septembre 2012.

¹³ Aucune note n'a été remise par les TPG attestant des réallocations financières effectuées.

¹⁴ Voir ann. 3, Note à l'attention de la Commission des finances de la direction générale de la mobilité, 7.9.2012.

sur les VLS et aux contacts entretenus avec le réseau qui coordonne le réseau suisse ».

Elle se réfère tout d'abord à une étude OBIS (Optimising Bikesharing in European Cities) financée par l'UE qui cite les effets directs et indirects du VLS et « notamment une importante synergie entre les transports publics et les VLS », avec « un report modal des transports publics vers les VLS (environ 50% à Lyon) et du VLS vers les transports publics (10%), mais un transfert modal de la voiture vers les VLS « relativement faible qui peut s'expliquer par la nature des trajets différente ».

Pour l'évolution de la demande, les prévisions sont moins optimistes : « avec une volonté de service restant constant, il n'y a pas forcément de raison de penser que le nombre d'usagers va beaucoup évoluer avec le temps ». **Le plan financier table toutefois sur un nombre de 11 000 abonnés, dont 3 000 au seul système VLS et 8 000 abonnés UNIRESO. Une estimation prudente** quand on compare les chiffres avec Lyon (41 000 abonnés pour 2 900 vélos), par exemple. Il faut néanmoins y ajouter les utilisateurs occasionnels (11% du total des trajets prévus pour Genève).

En matière de coûts, les comparaisons sont difficiles, mais le projet de VLS montre « un coût assez cohérent par rapport aux autres expériences européennes » (3 400 € par vélo à Paris, 2 500 € en France)¹⁵. Pour

¹⁵ On lira toutefois avec intérêt Isabelle Cabanne, « Le point sur les coûts et les avantages des vélos en libre-service », Commissariat général au développement durable, n° 50, mai 2010, 4 p. & Olivier Richard, « Les vélos en libre-service en France, bilan coûts et avantages d'un système et nouvelles tendances », Rencontre d'information sur les vélos en libre-service, 2 septembre 2011, Thoune, Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, 21 p. (www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/tome2_cctn_totalite_v2_cle7287e1.pdf).

Du premier document, on retiendra que « en rapprochant les coûts de mise en place et d'exploitation de l'ensemble des avantages procurés, les systèmes (français) de vélos en libre-service présenteraient un bilan globalement équilibré, leur coût global annuel de 100 millions d'euros étant compensé par des avantages d'un niveau sensiblement équivalent, dont bénéficient en premier lieu les utilisateurs du service. Compte tenu de l'importance des coûts fixes, l'équilibre du bilan socio-économique dépend fortement du « taux d'utilisation » du système, taux qui augmente avec sa taille. Ce résultat est à prendre avec précaution, car il repose sur des données fragmentaires en provenance d'un nombre limité de systèmes » (...)

« Le coût moyen pour ce type de service serait de l'ordre de 2 000 € à 3 000 € par vélo et par an. Ces coûts recouvrent l'investissement ainsi que les coûts d'exploitation et de maintenance ». Ce coût est présenté comme élevé par l'auteur du rapport.

Du second, on retirera que la France connaît 34 systèmes en service en 2011 qui équipent en particulier les 11 plus grandes villes. A noter qu'Aix-en-Provence a fermé son système en 2011.

- **En matière de prix, les coûts par vélo et par an démarrent à 800 € à Saint-Etienne (1 000 € à Chalon, 2 500 € à Calais et Orléans) pour culminer à 3 000 € à Aix-en-Provence.**

Genève, avec une durée de vie du vélo de 5 ans correspondant à l'amortissement comptable des stations, « **le prix est de (4 220 F arrondis à) 4 200 F/vélo/an** ». A noter qu'« aucune expérience n'est aussi proche de celle de Genève, dans cette combinaison avec les transports publics ».

A une question du rapporteur de majorité sur la ville française la moins chère, Mme Barbey Horvath répond que la variabilité des prix français est due à l'existence de contrats d'affichage publicitaire. Il relève que la différence est de 1 200 F/vélo/an avec les prix moyens français (hors Paris). Et de regretter que les prix pour la ville la moins chère et pour Lyon ne soient toujours pas connus. La conseillère d'Etat intervient pour indiquer que la transparence des prix est difficile, en raison des contrats avec les agences publicitaires ; imaginé pour Genève, ce type de rapports commerciaux avait dû être abandonné en raison d'un recours. Elle souligne que « l'Etat ne paie qu'un quart de ce prix global de 4 200 F/an/vélo », en raison de l'apport d'un mécène pour l'achat des vélos et de la participation des communes et des TPG.

A une autre question du rapporteur de majorité, Mme Barbey Horvath répond que la liste des villes avec vélib (p. 6 de la note) est exemplative pour l'étranger et quasiment exhaustive pour la Suisse. Ce qui permet au rapporteur de majorité de mettre le doigt sur le fait que Lausanne-Morges a 23 stations et 280 vélos quand 150 stations et 1 500 vélos sont prévus pour Genève. De façon plus générale, les nombres de stations et de vélos pour les autres villes suisses mentionnées sont comparativement beaucoup plus bas qu'à Genève qui aurait à peu près les mêmes nombres de stations et de vélos que Milan ! La réaction de la conseillère d'Etat est de ne pas trouver les

Ce prix est à rapporter au nombre de déplacements, ce qui le porte à 0,3 € pour Paris et 2 à 3 € pour Besançon.

- **Le coût d'investissement est de 500 à 1 000 € par vélos** (vélos, stations, travaux et génie civil).
- **Le coût de fonctionnement est de 1 000 à 2 000 € par vélo et par an** (maintenance, vélos et stations, régulation spatiale, gestion clientèle).
- Les recettes des clients vont de 3% à 30 % du prix.
- L'effet d'entraînement (sur l'utilisation du vélo en ville) est réel mais difficile à quantifier.
- L'impact sur la sécurité routière est fait de points négatifs (afflux de cyclistes inexpérimentés) et positifs.
- L'impact neutre sur la santé est à relativiser.
- **« Le vandalisme reste un problème important dans de nombreuses villes conduisant à une forte augmentation des coûts d'exploitation.**
- **La fréquentation de certains systèmes n'est pas à la hauteur des investissements** ». Ce qui explique la sortie prématurée d'Aix-en-Provence.

valeurs genevoises excessives et de se référer à Paris quant à la densité du réseau¹⁶.

Il ajoute avoir recherché si des entreprises multinationales (autres que celles citées dans la note p. 2) étaient intéressées au projet et est au regret d'indiquer ne disposer d'aucune indication complémentaire.

Un commissaire (UDC) note que les données lyonnaises indiquent une chute massive du nombre d'utilisateurs après un doublement du nombre de vélib's. Il souhaiterait disposer du nombre de vélib's par 100 000 habitants. A quoi la conseillère d'Etat répond que d'autres chiffres pourraient certes être donnés, mais que les députés disposent ainsi « des bonnes indications ». Et de répéter sa foi en l'excellence de ce projet.

Un commissaire (Ve) relève que la transparence des coûts genevoise n'existe pas nécessairement ailleurs. Il souligne les avantages de ce PPP attendu par les PME.

Un autre commissaire (Ve) note que le DIME a fourni la preuve qu'il faisait des économies à hauteur du coût du projet, remplissant une condition mise par le rapporteur de majorité. Il admet que les données comparatives ne sont pas entièrement satisfaisantes mais fait appel au principe de réalité. Il souligne le côté exemplaire de ce projet, de par sa structure de PPP, qui amène le coût pour l'Etat à 11% seulement du coût total, soit 450 F/vélo/an. Le moment est venu d'aller de l'avant et invite le PLR à accepter ce projet qui ne pourrait le faire pour aucun autre s'il refusait celui-ci.

Un commissaire (R) se dit frappé par les problèmes de rééquilibrage que connaît le système de vélib's parisien, un problème qui lui a été confirmé par les représentants de la Mairie de Paris (stations de vélos archipleines au centre-ville en fin de semaine). Il demande comment ce problème a été anticipé pour Genève. Il se réfère aussi à l'échec des vélos roses. Concernant ce dernier point, la magistrate lui répond que la solidité de l'accroche avec les stations, « une des conditions de l'AIMP », devrait permettre de l'éviter, outre la trace nominale laissée par l'utilisateur normal. Quant à la logistique de rééquilibrage, elle sera confiée à GenèveRoule, entreprise de réinsertion. Au demeurant, il y aura plus de places (15) que de vélos (10) par stations. Le commissaire (R) n'est pas convaincu par les explications sur la logistique, même si, dit la magistrate, les réflexions ont commencé il y a 4 ans. Elle précise que « les services de GenèveRoule, en

¹⁶ On notera que Paris compte selon ce document 20 000 vélos, soit 13 fois plus de vélos, pour une population extra-muros de 12,2 millions contre moins de 450 000 pour la petite couronne urbaine cantonale genevoise, soit 27 fois plus peuplée. La densité de vélos serait alors double à Genève.

particulier le service de rééquilibrage, coûtent beaucoup », et pas les vélos. Le commissaire conclut qu'il n'y aura pas de coûts supplémentaires ni de problème de rééquilibrage, à entendre la magistrate.

Autre question posée par le même commissaire, celle de l'utilisation des vélib's par des touristes. « Ce sera probablement possible, lui répond-elle, en passant par le bureau des TPG ».

La présidente fait part du soutien socialiste à ce projet de loi, en raison de ses coûts minimes pour l'Etat qui « ne prend aucun risque »¹⁷.

Un commissaire (UDC) se plaint à constater que des économies se trouvent lorsqu'un département est attaché à réaliser un projet ; il considère que le montant de 700 000 F économisé par le DIME devra le rester même si le projet de loi n'est pas adopté. Une approche qui semble peu pédagogique aux yeux de la magistrate.

Pour un commissaire (MCG) qui souligne la qualité du projet, mais aussi son coût pour l'Etat, il convient de trouver d'autres partenaires, dont les hôtels et des communes, notamment les plus riches. M. Matthey lui répond qu'« il est toujours possible de faire mieux, mais (le projet) est déjà bon en l'occurrence. Chercher à faire plus que cela reviendrait à reporter le projet ». Avec d'autres mécènes et partenaires, il sera possible de faire baisser le prix du projet dans deux ans, à l'issue du contrat de prestations. Quant aux hôteliers qui ont accepté après des années de négociation de financer les billets de TPG de leurs hôtes, il craint qu'une démarche ne soit peine perdue.

Un commissaire (L) ne comprend pas que les communes n'aient pas pris l'initiative de ce projet, car il concerne la mobilité communale au premier chef. A quoi la magistrate répond que son département avait demandé que l'ACG finance le tiers du fonctionnement par le biais du fonds intercommunal, « mais cela a été refusé, car certaines communes étaient récalcitrantes ». Elle note aussi que les communes ont refusé de participer pour deux millions sur trois aux proxibus. Le résultat obtenu en matière de financement par les communes (investissement + 1/3 du fonctionnement) est toutefois satisfaisant ; 15 à 20 projets de délibération ont d'ores et déjà été préparés par le DIME, en collaboration avec les communes concernées.

Le rapporteur de majorité suggère alors de considérer ce projet sous l'angle des principes de l'ordre juridique suisse, dont le premier est celui de la subsidiarité. C'est d'ailleurs la réflexion du canton en matière de culture, qui considère que les institutions les plus importantes doivent

¹⁷ On s'étonnera d'autant plus des critiques socialistes lorsque des transferts de charges sur les communes sont envisagés par l'Etat. Ou sur les cantons par la Confédération.

dépendre du canton. En revanche, **les vélib's sont comparables au parascolaire, et doivent être offerts par les communes ou un ensemble d'entre elles ou leur association. En l'état, une quinzaine serait partie prenante. Ce qui signifie que 30 restent en dehors du projet, ce que confirme la magistrate. Et le rapporteur de majorité de conclure que cela prouve que ce projet est une tâche concernant d'abord les communes, en fait certaines communes, même s'il s'agit des plus centrales et donc des plus urbanisées.**

A cela s'ajoute que, en considérant la note distribuée, p. 6, l'intrus de la liste est le canton de Genève, tous les autres projets en Suisse comme à l'étranger dépendant de municipalités ou d'associations de communes, comme sur la Côte vaudoise, mais aucun de canton, de département ni de région.

Faisant une analogie avec le domaine des transports, le rapporteur de majorité indique avoir été favorable sur le plan cantonal au CEVA, aux tramways, aux noctambus, comme aux investissements routiers ; il se demande si les commissaires critiques de la position du PLR ont été favorables à la traversée du lac, à celle de Vézenaz, sans même évoquer le futur projet d'agrandissement de la gare de Cornavin. Au demeurant, **les vrais enjeux pour Genève sont la sécurité, la formation, les infrastructures, l'imposition des entreprises, etc. En revanche, avec le présent projet de loi, il y a un problème de focale, de priorités, qui en cas de refus devant le Grand Conseil devra trouver une solution sur le plan communal**¹⁸. Prenant pour elle ces critiques, la conseillère d'Etat réplique en faisant divers reproches à la droite en matière de politique des transports et en soulignant son engagement en faveur de la troisième voie autoroutière ou de la gare qu'elle a fait avancer plus vite en un an que ses prédécesseurs en dix ans. Le rapporteur de majorité lui répète que les critiques ne s'adressaient pas à elle.

Enfin, un commissaire (Ve) fait état de ses regrets de voir le PLR vouloir faire des économies avec ce projet et des communes ne pas l'adopter, alors que l'utilité n'en est pas niée. Il regrette encore que le PLR « ne rêve plus »¹⁹.

¹⁸ Ou une réévaluation financière sur le plan cantonal, en fonction des conclusions de ce rapport. Mais n'anticipons pas !

¹⁹ Les illusions de richesse éternellement et surtout linéairement croissantes qui ont influé sur trop de décisions prises par ce canton l'ont conduit à avoir la dette la plus élevée de Suisse. Le relèvement des taux d'intérêt qui interviendra, tôt ou tard, montrera que les réveilleurs et autre Cassandre avaient raison, et les rêveurs tort, quand il s'agira d'en tirer les conséquences.

2.3. Séance du 19 septembre 2012 incluant une audition de l'ACG

2.3.1. Audition de l'ACG

Un membre du bureau de l'ACG, M. François Baertschi, indique d'emblée que le projet VLS est étudié depuis plus d'une année par son association. Un comité de pilotage avec l'Etat et les TPG a été mis sur pied pour déterminer quelles communes (les moins excentrées) y avaient un intérêt. **« Si le principe du VLS ne posait pas de problème majeur, la première question des communes a porté sur le financement »** avec, à la charge des communes, l'investissement, et à celle de l'Etat tout ou partie du fonctionnement, avec dorénavant les TPG en tant que partie prenante pour un tiers.

Selon ses informations, le projet porte sur une centaine de stations et intéresse une dizaine de communes. Le rapporteur de majorité relève que ces informations ne correspondent pas aux chiffres donnés par le DIME. M. Baertschi répète que le projet en est « plutôt à dix qu'à seize », dont « toutes les communes du centre », et reconnaît que des communes se sont retirées « à cause du manque d'utilité du VLS sur leur territoire, ou de raisons géographiques. **D'autres communes pensaient que l'Etat allait prendre l'entier du fonctionnement à sa charge et se sont retirées pour des raisons économiques lorsqu'il a été décidé qu'elles paieraient un tiers du fonctionnement** ». Pour sa part, le secrétaire général de l'ACG, M. Alain Rüttsche, pense que le DIME a une meilleure connaissance du nombre de participants.

Le rapporteur de majorité revient sur la question de la subsidiarité et le rôle des communes par rapport à l'Etat, en reprenant des éléments évoqués *supra*, lors de la séance précédente, en demandant si, en cas de refus d'entrée en matière du Grand Conseil, l'ACG pourrait reprendre ce service comme il l'a fait pour le parascolaire ou au contraire l'abandonnerait, en raison de l'état des finances communales ou de leurs opinions de fond à son égard. Pour le membre du bureau de l'ACG, le projet de VLS est « éminemment cantonal », les TPG l'ayant pris en main, tout en ne concernant que les communes centrales. **Quant au secrétaire général de l'ACG, il considère que si le projet ne démarre pas avec l'impulsion du canton, il ne démarrera pas du tout, du moins à court terme.**

Tel n'est pas le point de vue d'un commissaire (MCG) qui pense qu'il s'agit d'une prestation de proximité. Il doute au demeurant de l'enthousiasme des communes. A quoi le membre du bureau de l'ACG

réplique avoir évoqué un intérêt, pas un enthousiasme, de certaines communes. En l'occurrence, l'ACG a décidé de ne pas y participer.

Un autre commissaire (R) considère aussi que ce projet « formidable » doit être porté par les communes. Il souhaite en particulier savoir si l'ACG participera aux frais extraordinaires de rééquilibrage dus à certaines manifestations. Le membre du bureau de l'ACG doute que pareils déséquilibres puissent se produire à Genève, au vu des expériences faites ailleurs et du système de gestion prévu. Mais l'ACG ne paierait vraisemblablement pas les surcoûts.

Le secrétaire général de l'ACG explique que son association dispose d'un fonds de 14 millions pour participer notamment à des investissements intercommunaux. Le parascolaire est un exemple de telles participations. L'assainissement de la CIA va coûter 5 millions pour le GIAP, à prendre sur la fortune du fonds. Il ajoute que les communes penseront que **le VLS est un problème urbain.**

Un commissaire (R) calcule que le système VLS intéresse à peine le quart des communes. Il se demande si la raison de l'érosion de l'intérêt est due à des considérations financières. Dans sa réponse, M. Baertschi note tout d'abord que ce quart des communes représente plus de 90% de la population du canton. Mais le désintérêt des communes ne s'explique pas seulement par des raisons financières. Il y a aussi l'esprit du VLS « qui n'est pas campagnard »²⁰.

²⁰ Pour compléter ces informations, le rapporteur de majorité a profité d'une rencontre avec plusieurs magistrats communaux, chacun représentant une commune différente, dont il est proche politiquement pour connaître leurs positions sur ce projet. Les voici, à titre illustratif plus que représentatif :

- L'un se déclare favorable, et encore plus si les coûts d'investissement peuvent être abaissés.
- Un deuxième regrette l'absence d'interopérabilité avec le système adopté par les communes de la Côte vaudoise.
- Un troisième, qui y est favorable, note que les coûts d'investissement ont augmenté de séance en séance.
- Un quatrième, qui y est défavorable, fait la même remarque.
- Un cinquième le trouve intéressant.
- Un sixième note que la droite du conseil municipal de sa commune y est opposée en raison des coûts d'investissement.
- Un septième considère qu'il s'agit d'un mauvais projet, au financement bancal, et que la priorité pour sa commune comme pour sa région est à l'encouragement de l'utilisation des TPG. Et de poser la question de la clientèle.
- Un huitième, élu de la Ville, relève que le coût des stations est élevé, que la billettique est vieillotte, que le projet souffre de problèmes de logistique, que la compensation des places de parc est loin d'être réglée, et qu'il n'y a pas d'auto-portage financier par une société d'affichage.

Il rassure un commissaire (UDC) quant à la cohésion du réseau garantie par les communes intéressées.

La question du transfert de charges sur les communes préoccupe un commissaire (Ve). Pour M. Baertschi, peu importe qui paie, du point de vue du citoyen, pourvu que le système fonctionne. Il considère que l'investissement est important, mais que **le questionnement des communes porte sur le coût de fonctionnement. Elles craignent que le nombre d'usagers ne soit pas à la hauteur des prévisions.**

Il précise à un commissaire (L) que le VLS ne débutera pas à moins de 90 stations. Une centaine de stations est prévue pour la Ville, 10 pour Lancy, par exemple. Mais toutes ne seront pas installées tout de suite. Ce commissaire est aussi inquiet de la question du rééquilibrage et craint pour les coûts de fonctionnement. Il ne comprend pas pourquoi l'investissement n'est pas à la charge de l'Etat et le fonctionnement à celle de l'Etat. C'est parce que les communes sauront mieux où les installer, lui répond M. Baertschi. Au surplus, cette proposition n'a jamais été faite aux communes. M. Rüttsche ajoute que ce mode de financement est traditionnel et s'observe aussi pour les bâtiments scolaires communaux, ainsi que les bâtiments de la FSASD ou les abribus. Il estime aussi que certaines communes ont abandonné le projet parce qu'elles considèrent que le fonctionnement devait être exclusivement pris en charge par le canton.

A la question du rapporteur de majorité sur le coût des stations de 76 000 F, M. Baertschi réplique que, « comme toujours, ce prix est apparu comme étant trop élevé ». Il signale que l'ACG n'a pas voté sur ce projet.

M. Baertschi indique encore au rapporteur de majorité qu'il n'y a pas eu de contact entre les communes et des entreprises intéressées à financer des stations, du moins pas à Lancy. Mais il y en aurait eu à Vernier, a entendu dire M. Rüttsche.

A un commissaire (UDC), M. Baertschi confirme encore que **des camions feront le tour des stations pour les rééquilibrages « et probablement surtout ramener les vélos à l'extérieur ».**

Quant à M. Rüttsche, il craint qu'un changement des règles du jeu entre l'Etat et les communes n'amène les communes intéressées à contester à celles qui ne participent pas au système VLS le droit pour leurs habitants d'utiliser les vélos. Quant aux communes non-urbaines, elles pensent que le VLS est un projet urbain, qui ne les concerne pas.

2.3.2. *Suite des débats*

Pour un commissaire (PDC), ce projet est intéressant « car c'est comme un laboratoire ou un espace qui permet, à frais relativement raisonnables, de mettre en place quelque chose qui peut se développer ou pas ». Et de souhaiter que Genève rejoigne la liste des utilisateurs de vélib's, compte tenu des avantages économiques et écologiques²¹.

Un commissaire (S) questionne la magistrate sur le nombre de communes intéressées. Qui répond par une liste de 16 communes²², dont toutes les grandes communes, à part Meyrin dont l'arrivée est prévue pour la deuxième année du projet.

Pour un commissaire (MCG), l'audition de l'ACG a été très utile. Elle l'a convaincu que le canton ne devait pas s'engager dans ce projet compte tenu des circonstances financières.

Le rapporteur de majorité conteste le pourcentage de participation pour le canton à 11% des coûts. Avec la subvention aux TPG, on arrive à 16,5%. Il considère que la coïncidence entre ce projet et un budget déficitaire de 250 à 300 millions de francs ne lui est pas favorable. Le PLR s'y opposera d'autant plus que l'intérêt des communes a fondu quand elles ont été mises au fait des incidences financières. Il mentionne d'autres exemples de vélib's sans participation de pouvoirs publics, comme à Londres, grâce au mécénat d'une banque. Il est d'avis que le TCS et l'ATE pourraient faire la preuve par l'acte de leur intérêt pour ce projet au cas où le Grand Conseil n'entrerait pas en matière.

Pour un commissaire (R), les communes ont besoin d'une locomotive qui ne peut être que la Ville de Genève qui en bénéficiera le plus (100 stations sur 150). Il regrette ne pas avoir obtenu de l'ACG une réponse (positive) sur sa participation à d'éventuels surcoûts. Il relève aussi que ce projet n'est pas fait pour aller d'une commune éloignée à une autre, surtout en campagne. Avec le soutien de l'ACG, il pourrait en aller autrement. La magistrate réplique que la Ville « a tenté de réaliser ce projet durant plus de 5 ou 8 ans, mais n'y est pas parvenue et a réussi à s'embourber dans une procédure judiciaire ». S'il faut un moteur pour inciter les communes à agir, « elle a été ce moteur » en obtenant notamment qu'elles s'engagent aussi pour payer une partie du fonctionnement. L'important est d'avoir un noyau central, auquel les petites communes pourront plus tard s'agréger.

²¹ Camions assurant le rééquilibrage compris ?...

²² Bernex, Carouge, Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries, Confignon, Genève, Grand-Saconnex, Lancy, Onex, Perly-Certoux, Plan-les-Ouates, Puplinge, Thônex, Vernier et Veyrier.

Contrairement à la magistrate qui considère que l'opposition au projet est idéologique, de droite, un commissaire (R) relève que la Ville est à gauche. Et c'est à elle de financer l'essentiel du système car elle en est le principal bénéficiaire.

Un commissaire (Ve) constate que les opposants au projet ne présentent que de mauvaises raisons. La Ville n'a pas réussi, dont acte. L'Etat peut réussir à sa place en ne payant que 11% du coût, ce qui est trop pour le PLR. Le DIME fait des économies à hauteur du coût du projet, mais le PLR n'est pas satisfait. Des entreprises sont prêtes à participer, le coût du projet est modique, il a une valeur ajoutée importante et est une carte de visite pour Genève. Il va désengorger les rues. Et de dénoncer une opposition idéologique.

Un autre commissaire (S) est étonné qu'une majorité de cette commission ne comprenne pas qu'il ne s'agit pas d'un enjeu communal, mais supra-communal. Le nombre élevé des stations et leur coordination dans l'espace urbain sont importants pour le succès du projet. Les efforts de la magistrate, après l'échec de la Ville qui a voulu répliquer le modèle parisien de sponsoring par la publicité, sont à saluer. Il voit dans ce projet une bonne solution pour un usage du vélo sur de petits trajets.

Pour un commissaire (UDC), ce projet est intéressant, moderne et bien conçu pour les jeunes. Mais la chronologie du projet est mauvaise, en même temps que le vote sur les caisses de pension et que quatre projets proposant des augmentations d'impôts présentés par le Conseil d'Etat. Il suggère un report du projet au DIME.

Un commissaire (L) relève que son collègue socialiste a oublié son soutien à l'initiative municipale sur la fermeture de 200 rues à la circulation. Quant au bouclier fiscal à 40 millions, que représente-il face au cadeau de 6,4 milliards aux fonctionnaires pour leur caisse de pension ? Il remercie un commissaire (Ve) de l'inciter à être encore plus rigoureux avec d'autres projets de lois. Bref, il lui semble que le moment est venu de décider de priorités pour ce canton.

Le rapporteur de majorité rappelle que le commissaire (S) s'est opposé au projet de loi en faveur de la fusion de la caisse de pension des fonctionnaires. Une fusion qui va empêcher de délivrer des prestations à la population pour 130 millions par an, en vertu du coût d'opportunité. Il soutient aussi que le présent projet de loi, bien conçu par les collaborateurs du DIME, souffre d'un problème de chronologie non pas de quelques mois, mais de quelques années. C'est donc à la Ville et aux communes, avec les TPG, l'ATE et le TCS éventuellement, de le reprendre.

Dans son intervention conclusive, la conseillère d'Etat relève que ce projet ne creuse pas le déficit, qu'il reflète les choix du Conseil d'Etat, notamment en matière de mobilité, qu'il est un modèle, en raison de son tripartisme et de la participation de mécènes, de grandes entreprises et de développement d'activités sociales. « Ceci constitue le vrai développement durable, économique et social ». Il ne peut attendre, car il est « essentiel ».

3. Vote d'entrée en matière

La présidente propose de voter l'entrée en matière sur le PL 10989.

L'entrée en matière sur le PL 10989 est refusée par

6 voix pour (2 S, 3 V, 1 PDC),

6 voix contre (2 R, 2 L, 2 MCG), avec

2 abstentions (1 L, 1 UDC).

A moins que le renvoi en Commission des finances ne soit accepté par ce Grand Conseil, option prioritaire que vous recommande le rapporteur de majorité en fonction des éléments qu'il va développer ci-dessous et qui ont pour but de proposer un système de vélibs technologiquement avancé et financièrement supportable, notamment par les communes, qu'il plaise à ce Grand Conseil de ne pas entrer en matière sur le PL 10989, dans la suite du vote de la Commission des finances, car s'il est « essentiel » pour certains, il n'est pas de la compétence du canton pour d'autres, mais bel et bien de celle des communes, ou, à tout le moins, du tiers des communes genevoises, regroupant une majorité de la population, qui se sont dites intéressées par ou qui ont d'ores et déjà opté pour le VLS tel que proposé par TPG Vélos S.A.

4. Conclusions, apports et remarques personnels du rapporteur de majorité

Au fond, la « petite reine » peut-elle réunir au lieu de diviser ce Grand Conseil ? Compte tenu des pressions médiatiques inédites²³ auxquelles l'attente du dépôt de ce rapport concernant un projet de vélibs, qualifié toutefois d'« essentiel » par la magistrate concernée, a donné lieu, une réponse positive pourrait sembler optimiste.

Et pourtant ! Dès lors qu'une prise de distance ou de hauteur de vues serait préférée par ce parlement au règne des émotions, voire des soupçons, comme à la prédominance de considérations uniquement juridiques ou financières, **l'idée de départ du Conseil d'Etat – offrir en 2013 un réseau de vélibs aux pendulaires et subsidiairement aux Genevois urbains ainsi qu'aux touristes – pourrait trouver son point d'arrivée, toujours en 2013, compte tenu de l'urgence que d'aucuns voient à ce projet de loi**²⁴.

Il suffirait pour cela, comme cela a été proposé d'emblée, de renvoyer pour un complément d'études ce projet de loi en commission pour y réfléchir en termes de service, et non plus de produit. Avec pour grand avantage d'intéresser davantage de communes, grâce à la forte baisse du coût qui pourrait en résulter et, subsidiairement, de minimiser les charges financières d'investissement pour celles qui ont déjà annoncé leur participation.

Telle est la proposition essentielle de ce rapport de majorité qui considère qu'il faut parfois accepter de remettre l'ouvrage sur le métier en faisant les détours nécessaires – en l'occurrence par la ville de Bienne, et bientôt de Neuchâtel, de La Chaux-de-Fonds, voire d'autres métropoles

²³ Le relais acritique offert par le principal quotidien genevois à plusieurs reprises aux partisans des vélibs en témoigne (voir notamment l'édition du 16 novembre 2012 et celle du 4 décembre 2012).

Voir aussi le site Facebook créé par les partisans tout aussi acritiques du VLS et pour le moins spécialistes de la mise au pilori. <https://www.facebook.com/vlsgeneve?ref=nf>.

²⁴ Le rapporteur de majorité prie ce Grand Conseil de considérer sa recherche d'informations complémentaires, qui l'a amené à dépasser le délai de dépôt convenu, par un souci de sortir de l'opposition infertile qui a marqué les débats en Commission des finances. Mais de même que Paris valait bien une messe, Bienne méritait bien un retard !

Il tient à remercier publiquement M. Charly Schwarz, secrétaire général des Verts libéraux genevois, de lui avoir indiqué, à cinq jours du délai de dépôt initial, l'existence du système biennois velospot, ce qui l'a notamment amené à se rendre dans la ville du pied du Jura et à y développer des contacts qu'il persiste à croire utiles pour le canton et encore plus pour les finances communales et les futurs utilisateurs du velospot.

Voir à ce sujet l'article de la Tribune de Genève du 9 novembre 2012, p. 2, relatant le débat avec Mme Sophie Forster Carbonnier sur le thème des vélibs, qui mentionne le système Velospot.

alémaniques, telle Zurich²⁵ en passe d'adopter ou à tout le moins d'étudier le système velospot – **pour analyser un système suisse dont la technologie novatrice a été développée grâce à une importante manufacture horlogère genevoise.**

A défaut, en ces temps de difficultés financières pour le canton dont le projet de budget est encore dans les chiffres rouges pour près de 200 millions de francs et alors que sa population s'apprête à voter sur un assainissement des caisses de pension publiques pour un coût total de neuf milliards, dont près de 6,4 milliards à la charge directe des seuls contribuables, ce qui occasionnera au passage un déficit de quelque 800 millions pour les comptes 2012 en raison de ce seul objet, **il serait pour le moins difficile d'expliquer aux citoyens que le Conseil d'Etat et avec lui ce Grand Conseil cautionnent un projet de vélibis coûtant essentiellement pour les finances communales plus de 31,5 millions en 5 ans quand 12,5 millions, sous réserve d'inventaire, pourraient suffire ! En matière de transfert de charges aux communes, on peut et on doit mieux faire.**

Pour vous convaincre, Mesdames et Messieurs les députés, de la justesse de cette approche ouverte sur l'Est, sur la Suisse, et pas seulement sur l'Ouest, sur la France si proche et, au-delà, sur le Québec si glissant²⁶, voici

²⁵ Voir l'article de la Basler Zeitung du 20.07.2012, « Velofahren wie in Paris », dont le chapeau dit : « Dans deux ans, la ville de Zurich veut introduire une location de vélos automatique. La capitale française et Bienne sont pris comme exemples ».

²⁶ On relèvera à ce propos que le fournisseur montréalais Bixi, qui a participé à l'AIMP en déposant une offre et se présente publiquement comme finaliste à Genève – d'autres informations le disent même en tête de liste –, est dans une situation présentée comme précaire par des médias nord-américains.

Voici, en cas de besoin, quelques informations publiques concernant ce fournisseur potentiel sinon désigné. (Le rapporteur de majorité est confiant dans le fait que les décideurs genevois les ont aussi recherchées.)

Selon La Presse, quotidien réputé de Montréal, du 17 août 2012, qui fait état des déclarations fanfaronnantes et en même temps d'une franchise déroutante sur le plan financier du président de Bixi, Roger Plamondon, (<http://www.lapresse.ca/actualites/regional/montreal/201208/16/01-4565781-bixi-commandes-reportees-profits-envoles.php>)

«On est finalistes à Genève, on finalise les discussions à San Francisco. Les gens voient que BIXI, c'est le meilleur système de vélo en libre-service du monde. Je suis sûr qu'on a mis en place un système qui ne coûtera rien aux Montréalais ».

Mais le ton change, selon Radio Canada du 21 septembre 2012, qui se réfère notamment aux difficultés financières de cette société

(<http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2012/09/21/004-bixi-nouveau-deficit.shtml>)

« Le système Bixi coûte au total l'équivalent d'environ 6000 \$ (canadiens, soit environ 5660 francs) par vélo. SVLS compte sur les ventes internationales pour récupérer les sommes investies

dans le réseau de Montréal. (...) La société plaide sa cause devant le conseil municipal, et Montréal accorde une aide financière de 108 millions de dollars. Mais encore aujourd'hui, l'entreprise demeure déficitaire. Pour 2012, la société prévoyait des revenus de 91 millions de dollars et des profits de près de 11 millions. Selon ce que nous avons appris, les revenus s'établiront plutôt à 49,6 millions. Et on ne parle plus de profits, mais plutôt de pertes de 2,8 millions. Comment expliquer les problèmes financiers de la Société de vélo en libre-service ? Selon son président, les ventes de Bixi à l'étranger ont souffert du débat sur le statut juridique de la société. Le Gouvernement du Québec s'opposait au départ à ce que Montréal finance les activités commerciales de Bixi à l'étranger. (...) Autre élément qui a causé des problèmes à la société de vélos : le différent commercial qui a mené à sa rupture avec l'entreprise montréalaise 8D, qui fournissait depuis le début sa technologie informatique. En juin 2011, le conseil d'administration de SVLS a donc décidé de faire cavalier seul et de développer sa propre solution technologique. (Elle) s'est alors tournée vers une compagnie aux Etats-Unis : Personica. La ville de New-York annonce un projet de 10 000 Bixis. Elle ignorait à ce moment-là que la société montréalaise devait remplacer complètement sa technologie. Au fil des mois, le sous-traitant américain Personica prend du retard. Les New-Yorkais commencent à s'impatienter. (...) Aujourd'hui à New -York, la nouvelle technologie est toujours à l'état des tests de conformité. Le lancement des 7 000 premiers vélos est reporté à mars 2013. SVLS devra encore attendre pour recevoir une partie des millions prévus au contrat de New-York, ce qui contribue à ses problèmes financiers ».

Il faut dire que depuis le départ, en 2009, l'opération Bixi présentait des problèmes pour certains politiciens montréalais :

(<http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2011/06/21/002-bixi-reax-ville.shtml>)

« L'administration Tremblay se défend d'avoir précipité le déploiement des vélos en libre-service Bixi à quelques mois des élections municipales de 2009. Dans son rapport déposé lundi après-midi au conseil municipal, le vérificateur général de la Ville, Jacques Bergeron, estime que le projet de vélo en libre-service Bixi a été lancé dans la précipitation par l'administration du maire Tremblay, tout juste avant les élections de 2009.

Le vérificateur général constate dans son rapport que deux mois après le lancement officiel des bixis, en mai 2009, la Ville encourait des risques importants, aucune étude préalable sérieuse n'ayant été effectuée et certains renseignements manquant. Jacques Bergeron soutient aussi que les élus municipaux n'étaient pas informés convenablement des difficultés que présentait ce projet innovateur. Selon le vérificateur général, plusieurs règles élémentaires de gestion ont été carrément négligées ou escamotées par les responsables du Bixi depuis 2007. Ces constatations ont fait bondir les partis d'opposition : « C'est de la pure improvisation que la mise en place du Bixi, ce qui me conduit à la conclusion que l'intérêt de Gérald Tremblay à lancer le Bixi était que ça roule avant les élections de 2009 », a déclaré Richard Bergeron, chef de Projet Montréal. »

Les informations les plus récentes concernant les Etats-Unis sont encore plus inquiétantes.

Voir ainsi montrealgazette.com, 7 décembre 2012, « Bixi fails to deliver, again », sur les problèmes de Bixi à Washington, Chicago et San Francisco. (<http://www.montrealgazette.com/news/montreal/Bixi+fails+deliver+again/7667529/story.html>). Voir encore gothamgazette.com, 9 décembre 2012, Why the latest delay to the bike share program may not be the last », sur les problèmes du partenaire étatsunien de Bixi, Alta Bicycle Share.

(<http://www.gothamgazette.com/index.php/city/2348-why-the-latest-delay-to-the-bike-share-program-may-not-be-the-last>).

quelques éléments glanés grâce aux contacts que le rapporteur de majorité a pu développer avec le service de l'urbanisme de la Ville de Bienne.

Le concept Velospot²⁷

La vision est donnée : proposer le vélo à un nouveau public grâce à un système de vélos en libre-service dense et couvrant toute la ville. **Parmi les exigences à remplir, celle de limiter le mobilier urbain et d'économiser l'espace public et celle de présenter des coûts infrastructurels réduits par rapport à des systèmes traditionnels.**

Grâce à une expérience déjà acquise lors de l'Expo02 avec des voitures électriques en libre-service, en collaboration avec des entreprises et des hautes écoles régionales et au bénéfice d'un soutien financier large incluant la Ville de Bienne, Montres Rolex SA, le Fonds de loterie du canton de Berne et l'Office fédéral de l'énergie, le système a reçu le prix de reconnaissance Vélo 2012.

« Le principe fondamental de velospot est à la fois original et élégant : les vélos ne sont pas arrimés (« angedockt ») à la station, mais communiquent avec cette dernière sans qu'il soit besoin d'un contact physique. Pour le reste, le système fonctionne de la même manière que d'autres systèmes récents de vélopartage : les utilisateurs s'enregistrent, l'accès se fait par une carte à puce, et un serveur central contrôle et affiche les locations. Les stations de location, également appelées velospots, consistent en un boîtier qui incarne la station en tant que telle et contient le système de communication électronique. Les velospots communiquent avec les vélos par ondes radio courtes et l'information est ensuite relayée au serveur central par le réseau des téléphones portables. Le système (...) ne nécessite pas de gros travaux, ce qui réduit drastiquement le coût

Ajoutons à ce tableau l'information, venant de magasins de cycles genevois, jamais consultés par les responsables du projet, qui présentent Bixi comme le système retenu par le canton alors qu'il s'agirait, selon eux, du plus cher.

(http://www.new-bikestore.com/apps/blog/show/next?from_id=20642063)

11 déc. 2012 – Le projet est très lourd financièrement pour le canton de Genève. Le système choisi, le Canadien Bixi est l'un des plus onéreux).

Le système le plus cher. Peut-être. Mais en tout cas pas le plus fiable, à en juger par cet exemple d'humour canadien.

(<http://www.lapresse.ca/debats/chroniques/pierre-foglia/200905/15/01-857103-la-lecon-de-bixi.php>).

²⁷ Voir Jonas Schmid, Velospot, le concept de vélos en libre-service de la ville de Bienne, Journée technique VSS, 23 novembre 2012, 16 p. &

« Bienne révolutionne le vélopartage », Conférence Vélo Suisse, - Info Bulletin, 1/11, pp. 8-11.

d'installation. Il peut être mis en place sur un poteau, contre une paroi ou dans un abri à vélos. A Bienne, les velospots sont le plus souvent montés sur une sorte de cadre à vélo allongé. C'est là l'originalité et le grand avantage du système biennois : sa flexibilité, puisque les stations de location peuvent facilement s'intégrer à différents systèmes de stationnement pour vélos, y compris ceux déjà existants. S'il existe déjà une base pour les cadres à vélos, l'installation d'une station prend moins de 30 minutes. Par ailleurs, la légèreté de l'installation est tout à fait compatible avec le déplacement des stations ou une utilisation limitée dans le temps ; ces caractéristiques rendent le système particulièrement adapté pour des manifestations d'envergure ou pour des remplacements où la demande connaît de fortes fluctuations. ».

Ajoutons que le concept technique est fait 1) d'un serveur central, avec une base de données connectée à internet, lui-même relié au 2) module de communication des stations de prêt, et 3) d'un lecteur de cartes ainsi que d'un cadenas électronique sur le vélo.

Quelques informations complémentaires

Les responsables du système velospot ont pu constater, à l'étude du cahier des charges du projet genevois, que celui-ci exigeait un système basé sur des bornes auxquels les vélos peuvent être accrochés. Etant donné que le velospot se base sur un système complètement différent en demandant un minimum de mobilier, une participation au concours devenait impossible à leurs yeux. **Lors d'un contact avec un responsable du projet genevois, il leur a été clairement signifié qu'il fallait s'en tenir aux prescriptions du cahier des charges ; un système alternatif n'entrait pas en question.**

Les responsables du projet biennois ont fait part de leur disposition à mettre une station velospot en test à Genève, comme cela a été ou sera fait dans d'autres villes, comme **Neuchâtel (automne 2012), qui vient d'adopter, avec La Chaux-de-Fonds et Le Locle le système velospot²⁸** (note 28), et Zurich (printemps 2013)

A noter que le cadenas fonctionne avec la technologie RFID la plus simple qui devrait pouvoir être intégré avec la technologie des TPG. Le cadenas est aussi disponible avec un clavier sur lequel entrer un code envoyé par sms ou mail pour l'usage spontané ou touristique.

A propos du risque de vandalisme, les responsables l'estiment équivalent entre les vélos attachés ou non-attachés. C'est ainsi qu'en France, les vélos attachés voient leurs pneus percés et qu'ont lieu des

²⁸ Voir ann. 4, Ville de Neuchâtel, Ville du Locle, Ville de La Chaux-de-Fonds, "Mobilité urbaine: le réseau des trois villes lance son réseau de vélos en libre service !", 8 janvier 2013, 2 p.

tentatives de désolidariser le vélo de la borne à laquelle il est attaché, ce qui le rend ensuite hors d'usage. Le design des vélos, leur couleur, etc. ainsi que le concept de gestion de la flotte (reconnaissance d'accès, surveillance des vélos aux stations (caméras non exclues), service d'intervention, zone de stationnement en partie commune aux vélos privés, etc. assurent une sécurité au minimum équivalente.

A ce propos, **en Allemagne, le système "Call a bike" (DB Bahn) propose depuis plusieurs années pour une partie de sa flotte de VLS des vélos qui ne sont pas attachés aux stations, avec une liaison par GSM entre les vélos et la centrale de gestion analogue au système Velospot.** Ajoutons que cette société développe actuellement un système identique à Velospot pour les centres urbains allemands.

Les responsables biennois affirment encore que le système velospot économise de l'espace. Pour 1 500 vélos, l'économie serait de 800 m² (350 à 450 m sur 2 m), sans compter une mise en commun avec le parcage privé.

Ils considèrent aussi que les nombres de stations et de vélos pourraient être augmentés à Genève, car le succès d'un système est lié à sa densité.

La flexibilité du système velospot permettrait aussi une grande adaptabilité aux congrès et autres manifestations genevoises.

S'agissant enfin du prix, sous réserve d'une offre détaillée à coordonner avec leurs partenaires, les responsables biennois précisent que le coût de fourniture et d'exploitation du système velospot pour 1 500 vélos et 5 années s'élèverait à 12 500 000 F (1 670 F/vélo/an), soit 19 millions de moins que l'offre actuelle de TPG vélos S.A. qui se monte à 31 650 000 F (4 220 F/vélo/an).

La simple fourniture de 1 500 vélos, chacun avec son cadenas électronique, pour environ 1 700 F, de 150 stations velospot, équipée et mise en service pour 7 800 F, et de la plateforme velospot avec logiciel, est estimée à moins de quatre millions. Quant à l'exploitation des licences pour les cadenas, les stations et le serveur, elle n'atteint pas 0,2 million par an.

Ils regrettent de n'avoir pas été en mesure de faire valoir les avantages financiers de leur système auprès des responsables genevois, malgré plusieurs tentatives de contact ; des visites genevoises de personnes liées sur le plan municipal et cantonal au projet VLS ont toutefois eu lieu à Bienne en 2011 et au début de 2012.

Pour toutes ces raisons, il serait difficilement compréhensible que ce Grand Conseil se laisse guider par qui pense que, quand on aime (les vélibs), on ne compte pas (les francs). Au contraire, on est d'autant plus amené à compter que l'on aime toutes les mobilités. Dont les vélos.

Et si certains ne savent pas rêver et se le font reprocher, d'autres semblent ne pas encore avoir appris à compter. On peut le regretter. Un renvoi en commission de ce projet de loi devrait les y aider.

Projet de loi (10989)

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

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

Art. 1 Contrat de prestations

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

1
R. MK
ds

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 PK
D, φ

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
D JH

Article 7*Engagements financiers
de l'Etat*

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

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

Les montants engagés sur deux années sont les suivants :

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

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

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

Article 8*Suivi des
recommandations de
l'ICF*

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

Article 9*Engagements des
communes*

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

Article 10*Concession*

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

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

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

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

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

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

Article 11*Plan financier
pluriannuel*

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

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

Article 12*Rythme de versement
de l'indemnité*

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

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

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.

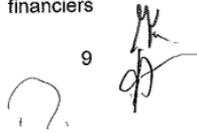
Dans cette optique, TPG Vélo doit privilégier l'engagement de personnel en formation, apprentissage ou en réinsertion sociale.

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 de

11

MK
gt

performance.

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

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

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

*Rapport d'exécution
trimestriel et
renseignements*

2. TPG Vélo fournit au département un rapport d'exécution trimestriel de ses activités en matière de vélos en libre service dont le rapport du 4^{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 événements doivent être signalés dans les plus

brefs délais au département.

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

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

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

Modification de l'offre demandée par le département

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

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

Article 26*Adaptation de la subvention*

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

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

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

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

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



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

Article 28

Résiliation du contrat

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

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

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

Article 29

Entrée en vigueur, durée du contrat et renouvellement

Le contrat entre en vigueur au 1^{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

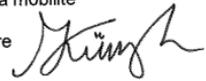
représentée par

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



Vélo en libre service (VLS)



Contrat de prestation 2013-2014
entre l'Etat de Genève et TPG Vélo S.A.
PL 10989

Commission des finances, 5 septembre 2012



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité

10.09.2012 - Page 1

Contexte

• HISTORIQUE 2005-2012

- 2005 1^{er} projet Ville de Genève (lié à concession affichage public, projet abandonné)
- 2009 Le projet doit dépasser les frontières de la Ville : création d'un groupe de travail avec 6 communes, les TPG, l'ACG, la Fondation des parkings et le DIM(E)
- 2009 Parallèlement, l'opportunité d'un VLS est identifiée par les TPG en tant que nouvelle offre de TP : **l'Etat missionne les TPG pour concrétiser le VLS, en lien avec les objectifs de planification de la mobilité (PDTC, PDMD)**

• Inscription dans le Plan directeur des transports collectifs 2011-2014

- Le VLS est à évaluer en tant qu'offre additionnelle aux TC

• Etudes d'opportunité

- Les études menées (TPG, OUM-UniGE) ont confirmé cette opportunité d'un système VLS
- Complémentarité des offres (tram, train, bus, bateau et vélo) = condition

• Inscription dans le Plan directeur de la mobilité douce 2011-2014

- Promotion du vélo par la mise en relation des transports collectifs et du vélo
- Concrétiser le système genevois de vélo en libre service (VLS)
- Veiller à sa compatibilité avec les offres des territoires voisins



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité

10.09.2012 - Page 2

Le réseau VLS planifié pour Genève

LE VLS, COMMENT ÇA MARCHE ?

L'utilisateur emprunte un vélo et peut le restituer à n'importe quelle autre station

Tarifs incitatifs

- Par abonnement (70 Frs/an ou seulement 45 Frs/an si couplé à un abonnement Unireso)
- Pour un usage occasionnel (5 Frs/jour)
- Première ½ heure gratuite (suffisant pour les trajets habituels)
- Tarifs progressifs après la première ½ heure (1h = 2 Frs, 2h = 6 Frs, max. 60 Frs. par 24h)

Les stations, le rééquilibrage, l'entretien

- Afin de pouvoir restituer le VLS, les stations comptent toujours davantage de places (=bornes) que de vélos (10 vélos pour 15 places)
- Le système nécessite donc un rééquilibrage des vélos entre les stations
- Ce travail, ainsi que l'entretien des vélos, se fera en continu, par les employés d'une entreprise sociale déjà implantée à Genève (GenèveRoule)



Système vélo'v (Lyon)

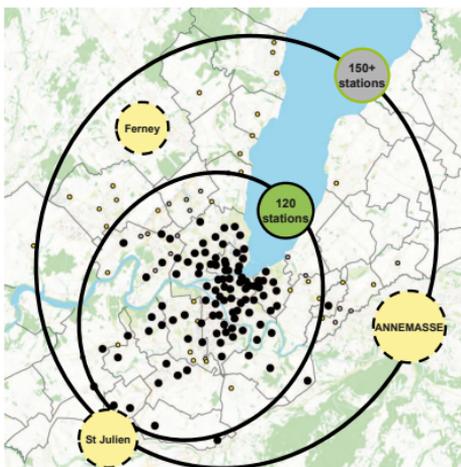


Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité

10.09.2012 - Page 3

Le réseau VLS planifié pour Genève

DÉPLOIEMENT DU RÉSEAU



- Pour 2013, 120 stations
- Objectif 150 stations et 1'500 vélos
- Localisation des stations pensée pour une synergie forte avec les réseaux TC et modes doux
- Système accessible pour les genevois (abonnés) et pour les visiteurs (occasionnels)
- TPG opérateur, GenèveRoule sous-traitant
- 16 communes participantes à ce jour, pour 120 stations
- Des entreprises privées d'ores et déjà intéressées à implanter et financer des stations
- A plus long terme, un réseau transfrontalier : Annemasse, St-Julien, Ferney-Voltaire



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité

10.09.2012 - Page 4

Etapes du projet

	TPG (TPG Vélo S.A.)	Etat de Genève	Communes
03.2012	Appel d'offre AIMP pour le fournisseur du système VLS		
05.2012	Création société TPG Vélo S.A., société fille des TPG		
06.2012		Dépôt du PL 10989	Projets de délibérations
09.2012	Choix du fournisseur du système VLS	Traitement par le GC	Dépôt des autorisations de construire
Automne 2012	Préparation du contrat de sous-traitance pour l'exploitation	Vote des crédits Traitement des autorisations de construire	Vote des crédits
	Signature du contrat avec le fournisseur du système et avec le sous-traitant (GenèveRoule)	Sous réserve du vote des crédits par le Canton et les communes	
Début 2013	Déploiement du réseau (15 stations/mois)		
Été 2013	Inauguration et ouverture au public		



Éléments financiers

INVESTISSEMENTS – INSTALLATION DES STATIONS

Prestation	Coût estimé
Achat des stations	50'000 CHF par station
Travaux de génie civil	En moyenne 26'000 CHF par station

ESTIMÉ À 11'400'000 CHF POUR 150 STATIONS

- ⇒ Les communes financent les investissements liés aux stations
- ⇒ Des entreprises financent également l'implantation de stations



Éléments financiers

COÛTS DE FONCTIONNEMENT : 3,5 MIO CHF PAR AN

Ces coûts comprennent :

Prestation	Coût estimé
Achat des vélos (env. 1500 vélos à 1000.- CHF)	0,5 millions CHF / an (montant ventilé sur 3 ans)
Coûts d'exploitation (maintenance, équilibrage du réseau – salaires, bâtiments et matériel)	2,3 millions CHF / an
Coûts de gestion du projet (ressources humaines, billettique, télécommunications, mandats et prestations diverses)	0,7 millions CHF / an

RECETTES

Revenus d'exploitation (ventes abonnements, billets, publicité)	0,6 millions CHF / an
Produits des sponsors – vélos	0,8 millions CHF / an

= DÉFICIT D'EXPLOITATION ESTIMÉ À 2,1 MILLIONS CHF / AN



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité

10.09.2012 - Page 7

Éléments financiers

CE DÉFICIT D'EXPLOITATION SERA COUVERT À PARTS ÉGALES ENTRE

L'Etat de Genève	672'500 CHF / an Soit montant de 1,345 millions CHF inscrit au Contrat de prestation 2013-2014 (PL 10989)
TPG, par sa société-fille TPG Vélo S.A. (contribution au titre de partenaire)	672'500 CHF / an
Les communes participant au projet (à raison de 4533 CHF / station / an, selon accord DIME-Communes)	672'500 CHF / an



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité

10.09.2012 - Page 8

Merci de votre attention



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité

10.09.2012 - Page 9



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Service des finances

DIME - Service des finances
Case postale 3918
1211 Genève 3

Note à

Monsieur Philippe MATTHEY
Secrétaire général DIME

Genève, le 9 septembre 2012

Concerne: PL 10989 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 2013 et 2014 - demande de précisions de la Commission des finances du Grand Conseil relatives au financement de la part DIME et de la part TPG

Monsieur le Secrétaire général,

Conformément à la demande de la Commission des finances du 5 septembre dernier, je vous prie de trouver ci-après la décomposition des économies pérennes réalisées par le DIME sur son budget de fonctionnement (respectivement par la direction générale de la mobilité et la direction générale de l'eau) et par les TPG, en compensation des charges induites par le Vélo en libre service (VLS).

Économies annuelles DIME dès 2013

Direction générale de la mobilité

Politique publique J Mobilité (nature 31)

CHF 480 000.-

Dans le cadre de l'élaboration du PB 2013 et de la mise à jour du PFQ 2013-2016, le département a procédé à plusieurs coupes dans son budget de fonctionnement afin de respecter la cible fixée par le Conseil d'Etat : diminution des charges à la direction générale de la nature et du paysage (DGNP) (dépenses générales et subventions), adaptation des subventions de la direction générale de l'agriculture (DGA) en fonction des dépenses effectives, correctifs du taux de change €/CHF, etc.

En sus, et afin de couvrir entièrement les charges relatives au Vélo en libre service, le DIME a dégagé des économies supplémentaires au sein de la Direction générale de la mobilité (DGM) : transfert de mandats, de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage et de l'achat de matériel de signalisation lumineuse en investissement, en conformité avec les normes IPSAS.

Pour rappel, le Conseil d'Etat a imposé une coupe pérenne de - 25% dès 2013 sur les crédits de programme des départements (investissement). Il convient de souligner que le transfert en investissement mentionné ci-avant a été effectué sans augmentation de l'enveloppe

Note à PM VLS Com fin (09 09 2012) doc

budgétaire investissement du département. Il s'agit donc d'un effort supplémentaire consenti par le DIME.

Direction générale de l'eau

Politique publique F Environnement (nature 31) CHF 220 000.-

Afin de compléter la couverture budgétaire du Vélo en libre service, CHF 220.000.- supplémentaires ont été coupés dans les dépenses générales des services de la direction générale de l'eau (DGEau).

Économies annuelles TPG dès 2013

Suivi des affectations budgétaires et étanchéité des comptes

La société TPG Vélo a été créée en juin 2012. Une des raisons principales de cette identification est le cloisonnement des comptes entre les différentes entités et, par conséquent, des subventions liées à l'activité Vélo en libre service. Par cette identification, la société TPG Vélo S.A. a son propre CA et ses propres états financiers. Lors de la présentation des comptes TPG, les comptes des entités TPG transports publics, TPG Pub, TPG Vélo et TPG France sont consolidés.

Budget 2013 et plan financier

Lors de l'élaboration du projet de budget 2013 et du plan financier, la direction générale des TPG a procédé à de nombreux arbitrages pour faire face aux dépenses non prévues lors de l'établissement du contrat de prestations: prise en compte des coûts liés à la LOST, augmentation des allocations familiales, indexation des salaires de l'année 2011.

Ces mesures ont été prises tout en assurant la contrainte d'une offre de transport en augmentation de + 5% versus 2012.

Afin de couvrir spécifiquement les charges annuelles du Vélo en libre service, les TPG ont réduit le budget mandats de CHF 260'000.-, celui de la communication de CHF 400'000.-, le solde de CHF 40'000.- faisant quant à lui partie d'une coupe globale effectuée sur le budget de formation.

Avec ma parfaite considération,


Vincent Mottet
Directeur



Direction générale de la mobilité

NOTE A L'ATTENTION DE LA COMMISSION DES FINANCES

Concerne : PL 10989 Vélo en libre service (TPG Vélo SA)

Commission des Finances du 12.09.2012

Auteur : Julie Barbey Horvath, DGM, 7.9.2012

La séance en Commission des finances du 5 septembre a fait ressortir 7 éléments sur lesquels il a été demandé d'amener des arguments complémentaires :

- 1) **Le soutien des acteurs économiques, grandes organisations et entreprises**
- 2) **Les divers effets du VLS**
- 3) **L'évaluation de la demande pour le VLS**
- 4) **Les coûts globaux du projet genevois**
- 5) **Les offres VLS comparées (benchmarking)**
- 6) **Les économies réalisées par le Département**
- 7) **Les économies réalisées par les TPG**

Cette note détaille les 5 premiers éléments.



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de l'intérieur, de la mobilité et de
l'environnement

Direction générale de la mobilité

1) Soutien des acteurs économiques, grandes organisations et entreprises

Nous avons reçu plusieurs demandes qui témoignent d'un intérêt important des grandes entreprises et organisations internationales pour la mise en place d'un VLS:

- L'Office des Nations Unies à Genève, qui désire que le site des Nations soit bien desservi en stations par le projet.
- La Maison Internationale de l'Environnement, par le biais du Réseau Environnement de Genève (GEN) s'est montrée intéressée à la proposition d'une station bénéficiant aussi bien aux collaborateurs qu'aux habitants des environs (Châtelaine).
- Procter & Gamble
- Rolex

D'autre part, certaines entreprises sont d'ores et déjà entrées en matière pour un co-financement d'une station proche de leur établissement, avec pour certaines d'entre elles l'éventualité d'un financement complémentaire (sponsoring) : SIG, IKEA, Balexert, TCS.

Les expériences VLS d'autres villes montrent les stations qui "fonctionnent" le mieux sont celles intégrées dans un tissu urbain mixte. **Il est donc pertinent de localiser les stations de façon à ce qu'elles puissent être à la fois utilisées par des habitants et des entreprises.** Le travail de Genève Roule pour réguler la flotte se fera d'autant plus facilement.



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de l'intérieur, de la mobilité et de
l'environnement

Direction générale de la mobilité

2) Les effets du VLS

L'étude OBIS (cf. p.12), financée par l'Union Européenne, recense les principaux effets d'une politique cyclable intégrant le VLS :

Effets directs	Effets indirects
Augmentation de la part modale du vélo	Rend le vélo visible
Option de mobilité supplémentaire	Augmente la demande en infrastructures cyclistes
Diminution de la congestion automobile	Effets positifs sur la santé de la population
Soulagement des TP aux heures de pointe	Améliore la qualité de vie
Attractivité touristique	Economie par utilisation moindre des infrastructures automobiles
Support publicitaire	Image positive de la ville
Bon pour la forme et la santé	Plus grande sécurité pour le trafic cycliste
Nouveaux emplois	Réduction des émissions de CO ²

D'autre part, cette étude mentionne dans ses recommandations principales une intégration entre transports publics et VLS, ce qui sera totalement le cas à Genève (billetterie, localisation des stations, etc.).

Concernant l'usage du vélo, les expériences montrent :

- une augmentation importante du trafic vélo avec le VLS (+41% en 5 ans à Paris, +44% en 4 ans à Lyon).
- une utilisation combinée du VLS avec d'autres modes de transports (20% à Lyon)
- un tiers d'usagers VLS sur la totalité des cyclistes (38% à Paris, 33% à Lyon)
- une faible augmentation de l'accidentologie vélo malgré une forte augmentation des km parcourus (à Lyon + 44% de trafic vélo, +1% d'accidents vélos en 4 ans)
- un report modal de la voiture vers le VLS relativement faible, qui peut s'expliquer par la nature des trajets différente
- un report modal des TC vers le VLS (environ 50% à Lyon) et du VLS vers les TC (10%)



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de l'intérieur, de la mobilité et de
l'environnement

Direction générale de la mobilité

3) Evaluation de la demande

Nombre d'abonnés : le PFP table sur un nombre d'abonnés de 3'000 à l'issue de la 1^{ère} année (pleine) de mise en service. A ces « abonnés VLS » s'ajoutent 8'000 abonnés Unireso avec supplément VLS (offre combinée). Soit au total 11'000 utilisateurs réguliers. Cette projection est cohérente et même relativement prudente si on la compare aux grands réseaux VLS :

	Abonnés	Nombre de vélos	Nombre de stations
Lyon	41000	2900	345
Paris	224000	20000	1200
Genève	11000	1500	120
Londres	110000	6000	560

Utilisation occasionnelle : l'expérience d'autres villes montrent que les usagers occasionnels représentent moins du quart des usagers (76% d'abonnés réguliers à Paris). Le PFP compte sur 120'000 utilisations occasionnelles pour une année pleine d'activité. L'utilisation occasionnelle s'élève à environ 11% du total des trajets escomptés à Genève.

Evolution de la demande avec le temps

Le PFP ne tient pas compte d'une éventuelle augmentation du nombre d'abonnés. L'expérience d'autres villes montre que la croissance de l'utilisation du VLS dans le temps est surtout corrélée avec un accroissement du service (augmentation du nombre de stations, nouveaux quartiers reliés). Sur un réseau constant, les variations sont peu significatives. Les 12 années d'expérience de Vélo'v à Lyon sont intéressantes à ce propos :

Lyon - Vélo'v	2005	2006	2007	2009	2010	2012
Abonnements annuels	30'000	40'000	60'000	42'000	41'000	
Nombre de vélos	2'000		3'000			4'000
Nombre de stations	200		300			345

Utilisation des vélos

Le nombre de trajets annuels escompté à Genève est de 1'250'000. Soit 3 trajets par jour et par vélo. Cette estimation semble raisonnable en la comparant à d'autres.

	Trajets annuels	Nombre de vélos	Locations / jour / vélo
Lyon	7'000'000	2'900	6.6
Paris	31'300'000	20'000	4.3
Genève	1'250'000	1'500	2.3
Londres	4'000'000	6'000	1.8



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de l'intérieur, de la mobilité et de
l'environnement

Direction générale de la mobilité

4) Coûts globaux du projet genevois

Coûts d'infrastructure et d'installation des stations

Les investissements à charge des communes pour les stations sont estimés à CHF 11'400'000.

Si la durée d'amortissement technique des stations est de 10 ans, il sera généralement considéré une durée de 5 ans dans les bilans des communes.

Les coûts d'infrastructure ramenés au nombre de vélos sont donc de l'ordre de CHF 1'520 par vélo si l'on tient compte des 5 années d'amortissement comptable des stations.

Coûts de fonctionnement

Estimés à 3,5 MCHF par an. Soit 2'700 CHF par vélo.

Coûts globaux (calcul du coût par vélo)

Le coût du projet genevois s'élève dès lors de CHF 4'220 par vélo et par an.
La participation cantonale (PL10989) est de 450.- par vélo, soit environ 11% des coûts.

Comparaisons avec d'autres systèmes

Il est difficile de comparer ces coûts aux autres systèmes VLS, vu la difficulté de recueillir des données auprès des exploitants, de savoir ce qui est effectivement inclus dedans, et de pouvoir effectuer une simple comparaison entre elles.

Le manuel OBIS (Optimising Bikesharing in European Cities, p. 26) qui se base sur une série d'expériences récentes en Europe, préconise de tabler sur des coûts globaux (infrastructure et coûts de fonctionnement) pouvant s'élever jusqu'à 4'000-5'500€.

Ces coûts sont toutefois réduits dans les systèmes dits de 4^{ème} génération, en raison de leurs coûts d'infrastructure et d'installation plus modestes.

En France, les coûts sont d'une très grande variabilité (cf. O. Richard, 2011).
A Paris, le coût par vélo annoncé est de l'ordre de 3'400€.

Recettes attendues

Les recettes issues de l'exploitation sont estimées à CHF 1'222'000 pour une année pleine d'exploitation. Ce montant ne sera atteint qu'à partir de la saison 2014-2015.

A Paris, la vente des abonnements rapporte un montant brut de 6'500'000€ (224000 abonnements/an à 29€).



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de l'intérieur, de la mobilité et de
l'environnement

Direction générale de la mobilité

5) Les offres VLS comparées

Pays	Ville	Stations	Vélos	Nom officiel du réseau	Mise en service
Chine	Hangzhou	2200	60000	Hzzxc.com.cn	2008
France	Paris	1200	20000	Vélib'	2007
Espagne	Barcelone	401	6000	Bicing	2007
Grande Bretagne	Londres	560	6000	Barclays Cycle Hire	2010
Canada	Montréal	411	5000	Bixi	2009
France	Strasbourg	19	4000	Vel'hop	2011
Belgique	Bruxelles	275	3000	Villo!	2009
France	Lyon	345	2900	Vélo'v	2005
Danemark	Copenhague	110	2000	Bycykler København	1995
Italie	Milan	120	1800	Bikemi	2009
Suisse	Genève	150	1500		2013
Israël	Tel Aviv	144	1440	Tel-O-Fun	2011
France	Bordeaux	135	1200	Vcub	2010
Allemagne	Mainz	120	1000	MVGmeinRad	2010
Suisse	Lausanne-Morges	23	280	velopass	2009
Suisse	La Côte	13	129	velopass	2011
Suisse	Bienne	9	120	Velospot	2010
Suisse	Fribourg	8	88	velopass	2010
Suisse	Lugano	6	68	velopass	2010

Réseau des trois villes

run:
RESEAU URBAIN NEUCHATELOIS



Aux représentants des médias

COMMUNIQUE DE PRESSE

Mobilité urbaine : le Réseau des Trois Villes lance son réseau de vélos en libre service !

Une nouvelle d'étape est franchie dans la collaboration entre les Villes de Neuchâtel, de La Chaux-de-Fonds et du Locle sous l'égide du Réseau des Trois Villes. Elle concrétise la volonté de développer et promouvoir ensemble la mobilité douce dans les centres urbains. Dès la belle saison, pas moins de 180 vélos en libre service, répartis sur 20 sites, seront progressivement mis à disposition de la population à un prix attractif sur le territoire des trois villes. Evolutive et extensible à terme à l'ensemble de l'Agglomération RUN, elle marque l'engagement des villes pour renforcer l'attractivité et la qualité de vie dans les centres urbains, conformément aux ambitions du Projet d'Agglomération RUN.

En mars 2009, les Conseils généraux des Villes membres du Réseau des Trois Villes, La Chaux-de-Fonds, Le Locle et Neuchâtel, se réunissaient pour la première fois, à l'occasion de la présentation du contrat d'agglomération RUN signé en partenariat avec l'Etat de Neuchâtel. Il concrétisait ainsi la mise en réseau des Villes de l'Agglomération RUN et scellait, de manière historique, les projets communs qui les unissent, notamment en matière de développement et de promotion des transports publics et de la culture.

Après le lancement réussi du NoctamRUN en août 2011, cette nouvelle réalisation matérialise les travaux menés en commun par les Trois Villes de l'Agglomération RUN dans des domaines aussi différents que la mobilité, l'urbanisme, la sécurité et le social.

Dès la belle saison, les Neuchâtelois et Neuchâteloises disposeront, si les Conseils généraux des Trois Villes l'acceptent, à l'instar d'autres villes suisses et européennes, d'un système de vélos en libre service qui permettra à tout un chacun de prendre un vélo dans une station et de le rendre dans une autre des 20 stations que comptera le réseau. Cette action marque clairement la volonté des villes de favoriser le développement de la mobilité douce dans les centres urbains.

Après une phase d'étude, le système sélectionné est connu sous la marque "velospot", concept développé et mis à disposition par le Service de l'urbanisme de la Ville de Bienne. Il répond en tout point à un système moderne, flexible et durable, tant au niveau de son infrastructure que de son coût et de sa souplesse. Le système propose des structures discrètes et permettant l'utilisation du mobilier urbain habituel. Les coûts modérés de velospot permettent de conserver des tarifs attractifs pour les utilisateurs et de faciliter les extensions futures du réseau dans ou hors des villes.

Ce projet constitue clairement un nouvel outil de mobilité urbaine au service de la promotion de la mobilité douce, de la santé, du tourisme. Il s'intègre parfaitement avec d'autres mesures de valorisation des centres urbains et de promotion des transports publics élaboré dans le cadre du Projet d'Agglomération RUN.

Il intégrera en outre un volet social dans chaque ville, à travers l'association de programmes d'insertion sociale ou professionnelle pour la réalisation des tâches d'entretien et de logistique, ou même pour la vente d'abonnements et la location du matériel en ce qui concerne Neuchâtel. Le système est en effet parfaitement complémentaire avec l'action Neuchâtelroule, lancée avec succès en 2005, qui verra ses activités complétées et étendues grâce à ce système.

Le Réseau des Trois villes se réjouit de la concrétisation de ce nouveau projet, marquant une nouvelle fois la volonté des Trois Villes de mener des projets concertés dans le cadre du contrat d'agglomération signé en 2009, consolidant la réalisation du Réseau urbain neuchâtelois (RUN).

Réseau des Trois Villes, 8 janvier 2013.

Contacts médias :

M. Olivier Arni, conseiller communal, président de la commission : 032/717 76 01

M. Théo Huguenin-Elie, conseiller communal, membre de la commission : 032/967 62 20

M. Cédric Dupraz, conseiller communal, membre de la commission : 032/933 84 06

M. Daniel Grassi Pirrone, directeur RUN, coordinateur Réseau des Trois Villes : 079/795 78 09

Date de dépôt : 14 novembre 2012

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M. Roger Deneys

Mesdames et
Messieurs les députés,

« Quel rapport y a-t-il entre la dette publique et l'écologie ? Tout ou presque ! D'abord parce que l'environnement est une proie facile des plans d'austérité. Par exemple, fin janvier 2012, l'exécutif espagnol annonce cesser les encouragements aux énergies renouvelables. Peu après, en Grèce, afin d'attirer des investissements, le gouvernement affaiblit les règles de protection de l'environnement pendant que les particuliers multiplient les coupes illégales de bois de forêt pour se chauffer. Puis, à Londres, c'est le premier ministre David Cameron qui bazarde des pans entiers de recherche sur la durabilité. »

A cet extrait – prémonitoire – d'un article de La Revue Durable (LRD) n° 45 d'avril-mai-juin 2012, il aurait été possible d'ajouter: *« Et, à Genève, le PLR sabote la mise en place rapide d'un ambitieux projet de vélos en libre-service ».*

L'article de La Revue Durable se poursuit ainsi : *« Ces trois [note du rapporteur : quatre avec les vélos en libre-service] exemples attestent qu'en plus de laminer les emplois et les services publics, les plans d'austérité sapent les bases mêmes de la vie sur laquelle les générations suivantes auront la tâche de plus en plus lourde de construire un monde plus juste et plus équitable lorsqu'elles arriveront aux commandes. ».*

Ces quelques lignes reprises de La Revue Durable illustrent bien la façon dont s'est déroulé le débat en Commission des finances pour que la grande majorité du PLR refuse le projet de loi du Conseil d'Etat en faveur de la mise sur pied rapide d'un ambitieux système de vélos en libre-service (VLS) à l'échelle régionale et le justifie : trop cher et non prioritaire compte tenu de l'état des finances publiques cantonales !

Le rapporteur de majorité (R. de M.) l'évoquait d'ailleurs ainsi dès la première séance consacrée à cet objet, le 5 septembre 2012 : *« il faut d'abord rappeler, dans une situation normale, comment on peut catégoriser les*

dépenses : lesdites dépenses peuvent être indispensables, souhaitables ou superflues. En l'espèce, le coût de 11,4 mios pour l'investissement représente 7 600 F par vélo. A cela s'ajoute le coût de fonctionnement, qui est de 19,9 mios pour 4 ans, ce qui représente quelque 13 000 F par vélo. Il considère que ce projet est véritablement de l'ordre du rêve. Ils vont vers un budget qui sera en déficit, après que les comptes 2012 seront en déficit également. Oser proposer cela ce jour, selon lui, tient de cette Genève bobo, qui pense que tout le monde peut payer ces 7 600 F d'investissement par vélo. Il se refuse personnellement à les payer, raison pour laquelle il votera défavorablement à ce contrat de prestations. »

On appréciera au passage la maîtrise financière du R. de M. qui additionne sans scrupules les pommes et les poires, soit les coûts d'investissements pour la réalisation des vélo-stations à ceux des vélos eux-mêmes...

Ces propos du R. de M. sont cependant surprenants car, le 23 février 2012, lors du débat en plénière relatif à une subvention – en augmentation avec l'appui du PLR – en faveur du Club suisse de la Presse, celui-ci déclarait²⁹ « *Il s'agit pour la Commission des finances de se prononcer sur les montants globaux et non pas sur le détail* ».

Comprenez qui pourra...

Au fil des discussions, la position des députés PLR n'a pas changé d'un iota, les explications circonstanciées de M^me la conseillère d'Etat Michèle Künzler et des représentants du département – qu'il faut remercier pour leur compétence, leur disponibilité... et leur sens élevé de l'abnégation – n'y changeant rien.

Le même R. de M. concluant sa dernière intervention le 19 septembre 2012 par les propos suivants : « *C'est aux communes, en premier lieu à la Ville de Genève, de reprendre le dossier, si elles l'estiment prioritaire, avec les TPG, l'ATE et le TCS éventuellement, mais pas au canton de jouer ce rôle, car il n'en a pas les moyens et doit se concentrer sur l'essentiel, alors que ce projet de VLS est quelque chose de complémentaire uniquement.* »

Selon le R. de M., notre canton, qui dispose d'un budget annuel d'environ 8 milliards de francs, mettrait en péril sa survie financière s'il acceptait de déboursier 2 années de suite la somme d'environ 700 000 F, soit 0,0088% de son budget annuel total... « *il n'en a pas les moyens* ».

²⁹ http://www.ge.ch/grandconseil/memorial/data/570305/23/570305_23_partie55.asp#ancre99

Si cette position n'avait pas de conséquence aussi néfaste sur le projet de vélos en libre-service, on pourrait rire d'une telle farce.

D'une part, le montant annuel en question, 700 000 F, ne représente même pas le 0,3% de la marge d'erreur généralement constatée entre le budget et les comptes d'une année (par exemple pour cette année 2012 : budget accepté par le PLR avec un déficit de -350 millions de francs, comptes 2012 certainement à l'équilibre sans la dépense supplémentaire de 800 millions de francs conséquence au vote du PLR et de ses alliés PDC, UDC... et des Verts relatif au nouveau mode de financement des caisses de pension publiques aux Chambres fédérales en 2010).

D'autre part, ces élus PLR qui prétendent donner des leçons de bonne gestion et défendre une politique de rigueur soi-disant nécessaire sont incapables de passer à l'acte lorsqu'on leur en fait la proposition de façon rationnelle et argumentée ; ainsi, l'an dernier, dans le cadre du projet de budget 2012, les élus PLR ont tous refusé les amendements socialistes³⁰, en particulier ceux visant à réduire les dépenses de personnel relatives aux plans stratégiques de développement (PSD), empêchant ainsi une économie totale de plus de 8 millions de francs... pour des postes de travail en lien avec le nouveau plan directeur cantonal dont le PLR ne voulait même pas... et que le Conseil d'Etat s'est empressé d'abandonner, postes des PSD inclus, dès le départ du conseiller d'Etat Mark Müller...

Le coût n'est donc qu'un *prétexte* utilisé par une majorité – mais pas l'unanimité, il faut aussi le saluer ! – des membres PLR de la Commission des finances pour faire capoter cet excellent projet.

Ceci est d'autant plus regrettable que notre Grand Conseil, PLR inclus, a eu l'occasion d'exprimer il y a peu de temps son attachement à la réalisation rapide d'un système de VLS : le 19 novembre 2010, le Grand Conseil renvoyait au Conseil d'Etat la pétition P 1748³¹ « pour un système de vélos en libre-service à Genève et dans sa région » par 53 oui contre 5 non et 5 abstentions.

Ici, il est possible de concrétiser la volonté exprimée par notre Grand Conseil en 2010, dans une perspective immédiatement régionale. En y renonçant, et en demandant aux communes de prendre en charge l'intégralité d'un tel projet, le risque est grand de faire face à de nouveaux retards et d'assister à l'émergence d'un système incohérent, avec des « trous » dans le territoire si certaines communes ne veulent pas s'y associer sur une nouvelle

³⁰ <http://rogerdeney.s.blog.tdg.ch/archive/2011/12/16/budget-2012-du-canton-de-geneve-1-synthese-des-amendements-s.html>

³¹ <http://www.ge.ch/grandconseil/data/texte/P01748.pdf>

base. L'échec³² du premier projet d'envergure en Ville de Genève lancé il y a plus de 5 ans montre qu'en cas de refus de ce projet de loi, le système de VLS sera à nouveau reporté de plusieurs années.

Pour les Socialistes, un système de VLS vient compléter l'offre en mobilité douce et favorise la multi-modalité, soit la combinaison optimale des modes de transport en fonction des besoins du moment. La plupart des grandes villes européennes ou suisses ont déjà leur système de VLS, pour des coûts globalement identiques à ceux de Genève.

L'adoption d'un tel système de VLS représente également une opportunité touristique, commerciale et économique car la mobilité urbaine contemporaine évolue, n'en déplaisent aux tenants du tout voiture que semblent être restés les membres dinosaures du PLR et du MCG de la Commission des finances : visiter un musée en périphérie, faire une promenade au bord du lac, rejoindre un client en urgence malgré les embouteillages générés par le surcroît de trafic automobile privé, se rendre dans un lieu, un commerce, mal desservis par les transports publics, tout cela devient possible facilement grâce au VLS et il apparaît impossible aux yeux des Socialistes de renoncer à l'offre de cette prestation si l'on veut que Genève conserve un certain prestige et une attractivité moderne au niveau international.

Nous trouvons donc regrettable qu'une majorité persiste dans sa volonté de faire capoter le projet, pour ces prétextes futiles et alors même qu'il importe de *lancer* le système rapidement.

Compte tenu des explications fournies, de la présentation fouillée du concept proposé, nous appelons donc nos collègues PLR et MCG en particulier à renoncer à leurs brimades infondées à l'encontre de Mme la conseillère d'Etat et à envisager un vote positif pour Genève, sans « pinailler » inutilement.

D'ailleurs, vous l'aurez peut-être constaté, ce rapport de minorité ne parle pour ainsi dire pas des détails du projet proposé car d'une part les membres de la Commission des finances n'ont aucune compétence en matière de systèmes VLS et d'autre part, seules comptent aux yeux des Socialistes les invites suivantes de la pétition P 1748 qu'il conviendra de mettre en œuvre à la mise en place du système :

- *intégrer ce système au Parc+Relais (P+R) et Parc+Bicyclette (P+B) de la Fondation des parkings ;*

³² <http://journal.tdg.ch/geneve/actu/ville-tente-sauver-velib-genevois-2008-12-12>

- rendre compatible ce système à celui du VELOPASS, existant depuis 2 ans dans le canton de Vaud et au système d'auto-partage (MOBILITY CARSHARING SUISSE) ;
- favoriser l'intégration professionnelle et sociale pour la maintenance, l'entretien et la gestion de ce système ;
- associer les organismes de promotion touristique et les grandes entreprises.

Il convient aussi de rappeler aux partisans dogmatiques du tout-voiture et aux anti-cyclistes primaires dont notre parlement n'est malheureusement pas totalement dépourvu que la mise en place d'un tel système VLS n'est pas particulièrement un « cadeau » qui serait fait à leurs ennemis cyclistes : les vélos en libre-service s'adressent avant tout aux non-cyclistes ou aux cyclistes par opportunité et en particulier aux touristes qui peuvent profiter des charmes de Genève à un rythme et à un coût très appréciables.

Il est finalement regrettable que des projets de lois à plus-value écologique ne passent pas la rampe : 3 ans après la baisse d'impôts votée³³ par les PLR, PDC, UDC, MCG et les Verts, qui a coûté 400 millions de francs par an au canton et 100 millions aux communes, le retour de boomerang est malheureusement patent et ce projet de loi n'en est qu'une des premières illustrations. Les Socialistes le regrettent car ils sont particulièrement attachés à l'avènement d'une société alliant les impératifs de justice sociale et de protection active de l'environnement.

Dans son livre paru en 2007 « Comment les riches détruisent la planète »³⁴, Hervé Kempf le relevait déjà :

« Le confort dans lequel baignent les sociétés occidentales ne doit pas nous dissimuler la gravité de l'heure. Nous entrons dans un temps de crise durable et de catastrophes possibles. Les signes de la crise écologique sont clairement visibles, et l'hypothèse de la catastrophe devient réaliste.

Pourtant, on prête au fond peu d'attention à ces signes. Ils n'influencent pas la politique ni l'économie. Le système ne sait pas changer de trajectoire. Pourquoi ?

Parce que nous ne parvenons pas à mettre en relation l'écologie et le social.

³³ PL10199A voté le 12 juin 2009, <http://www.ge.ch/grandconseil/data/texte/PL10199A.pdf>

³⁴ Editions du Seuil, 2007

Mais on ne peut pas comprendre la concomitance des crises écologique et sociale si on ne les analyse pas comme les deux facettes d'un même désastre. Celui découle d'un système piloté par une couche dominante qui n'a plus aujourd'hui d'autre ressort que l'avidité, d'autre idéal que le conservatisme, d'autre rêve que la technologie.

Cette oligarchie prédatrice est l'agent principal de la crise globale.

Directement par les décisions qu'elle prend. Celles-ci visent à maintenir l'ordre établi à son avantage, et privilégient l'objectif de croissance matérielle, seul moyen selon elle de faire accepter par les classes subordonnées l'injustice des positions. »

Au vu de ce qui précède, nous invitons Mesdames et Messieurs les députés à prendre leur responsabilité et à accepter ce projet de loi.

Date de dépôt : 13 novembre 2012

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M^{me} Sophie Forster Carbonnier

Mesdames et
Messieurs les députés,

Il est très surprenant de se retrouver à rédiger un rapport de minorité pour un tel projet, tant ses qualités sont nombreuses. En effet, comme je vais vous le démontrer, ce projet de vélos en libre-service apporte non seulement une réelle plus-value pour Genève, mais il innove par son montage financier.

Atouts d'un système de vélos en libre-service

... en termes de mobilité

Il suffit de voyager en Europe ou ailleurs dans le monde pour se rendre compte que les systèmes de vélos en libre-service (VLS) ont été adoptés par de nombreuses villes. On dénombre ainsi actuellement plus de 170 villes ou agglomérations ainsi équipées, dont une cinquantaine en Europe. Si tant de villes ont opté pour les VLS, c'est d'abord parce qu'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.

Le report modal lié aux VLS est indéniable. Ainsi, en 2010 une enquête à Lyon auprès des utilisateurs de VLS indiquait qu'en l'absence de ce service, « 51 % d'entre eux auraient emprunté les transports collectifs, 37 % seraient venus à pied, 7 % auraient utilisé leur voiture, 3 % leur vélo personnel et 2 % ne se seraient pas déplacés »¹. Les VLS participent donc de manière efficace à la décongestion du trafic en ville et permettent à ses habitants de se déplacer plus rapidement. Ils soulagent également les transports publics aux heures de pointe. Ce système est donc utile.

A Genève, ce phénomène de report modal sera véritablement possible, puisque le nombre et les emplacements des futures stations ont non

¹ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/LPS50.pdf>

seulement été discutés entre les TPG et les communes, mais l'Observatoire universitaire sur la mobilité a également mené une étude afin de quantifier la demande et la fréquentation attendue dans les divers endroits du canton.

Les stations de vélos seront donc proches des transports publics, proches des lieux fortement fréquentés (établissements sportifs, culturels, de formation, centres commerciaux,...), proches des habitants et des emplois.

... en termes d'image

Les VLS représentent également un atout touristique certain. Aujourd'hui, les offices du tourisme des villes ayant des VLS mettent en avant les avantages à découvrir une ville à vélo et cela fonctionne, puisque leur succès est grandissant.

Les villes ayant adopté les VLS capitalisent un plus grand « capital sympathie » auprès des personnes jeunes et donnent une image plus dynamique et écologique que celles n'offrant que peu d'alternatives aux transports publics ou à la voiture.

A l'heure où Genève pleure le fait de n'avoir pas réussi à attirer le Fonds vert pour le climat, quand notre Canton doit opter pour une approche plus volontariste pour pouvoir conserver les organisations internationales à Genève (dont un grand nombre d'organisations environnementales), est-il judicieux de s'opposer à ce projet ? N'est-il pas temps de donner un autre visage à notre ville ? Les fonctionnaires internationaux voyagent et peuvent comparer la manière dont les villes évoluent.

Un projet avec une forte composante de réinsertion sociale

La maintenance des VLS sera assurée par Genèveroule, une association d'utilité publique proposant actuellement des prêts et des locations de vélos à Genève, ainsi qu'un programme d'insertion socioprofessionnelle pour des chômeurs. Ces derniers sont formés à l'accueil de la clientèle, à la gestion commerciale, à la logistique, à la mécanique et à l'entretien des vélos.

Ainsi, en plus de son activité traditionnelle, Genèveroule assurera le bon fonctionnement du système VLS par l'entretien des vélos et des stations, en équilibrant le parc à vélos entre les stations et en assurant une permanence téléphonique.

Genèveroule privilégiera l'engagement du personnel en formation, en apprentissage ou en réinsertion sociale, en recourant notamment à des emplois de solidarité.

Un montage financier exemplaire

En ce qui concerne le financement de ce projet de VLS, il faut insister sur le fait qu'il s'agit d'un véritable projet en partenariat public-privé. Une fondation privée participe à l'acquisition des vélos pour un montant de 600 000 F. TPG pub SA contribue également pour 250 000 F. De plus, dans une note soumise à la Commission des finances, le DIME a encore informé que Procter & Gamble, Rolex, l'Office des Nations Unies à Genève, la maison internationale de l'environnement s'étaient déclarés très intéressés par ce projet. Plusieurs entreprises pourraient également participer au financement d'une station proche de leur établissement (IKEA, TCS, Balexert, SIG notamment) si les VLS voyaient le jour.

Le soutien financier des communes est également à souligner. Les coûts d'investissement sont de 76 000 F par station et sont entièrement pris en charge par les communes. Ces dernières participent encore pour un tiers aux coûts de fonctionnement. L'aspect cantonal du projet est essentiel pour convaincre les communes de participer. En effet, l'emplacement des stations a été conçu de sorte à ne pas simplement être redondant avec l'offre de transports publics mais, au contraire, à être complémentaire à celle-ci. La Ville de Genève, ainsi que plusieurs communes suburbaines sont déjà prêtes à participer au projet. Nul doute qu'une fois le projet mis en œuvre, d'autres rejoindront le système VLS.

Ces divers éléments financiers conduisent ainsi au constat suivant : le canton ne participe à ce projet qu'à hauteur de 700 000 F par an pour un coût de fonctionnement de 3,5 millions de francs (soit environ 20 %). De plus, le Conseil d'Etat a décidé de financer le montant de la dépense par des économies pérennes au sein du DIME. Ainsi, nous pourrions doter notre canton de VLS et offrir une nouvelle prestation à la population genevoise sans péjorer le budget de l'Etat.

En comparaison internationale, le coût des VLS genevois est tout-à-fait comparable à celui des autres villes européennes. Ainsi, après avoir étudié diverses expériences européennes récentes, le manuel OBIS (Optimising Bikesharing in European Cities) préconise de tableur sur des coûts globaux (infrastructure et coûts de fonctionnement) pouvant s'élever jusqu'à 4 000-5 500 € par vélo. Or, en adoptant le même mode de calcul, le vélo genevois revient à 4 220 F par vélo. Si ce coût peut paraître élevé, il faut cependant rappeler que la solidité du matériel est essentielle à la réussite du projet et que ce coût ne tient pas compte de l'usage plus intensif (au minimum trois fois plus important) qu'il en est fait par rapport à un vélo privé.

Pour conclure

Le système de vélos en libre-service (VLS) qui nous est proposé répond à une attente de la population genevoise, car il permettra à bon nombre de personnes de se déplacer plus rapidement en combinant différents modes de transports : vélo, voiture ou TPG.

Les VLS répondent aussi à des attentes des milieux entrepreneuriaux, puisque plusieurs entreprises se sont déclarées intéressées à financer des stations de vélos proches de leur lieu de travail.

La Genève internationale est aussi intéressée à être intégrée au système par le biais de l'Office des Nations Unies à Genève ou de la Maison internationale de l'environnement.

Mesdames et Messieurs les députés, pour un coût pour le canton fort modeste et entièrement compensé par des économies pérennes au sein de l'Etat, nous pouvons offrir à la population genevoise, mais aussi aux nombreux touristes visitant notre ville, une nouvelle prestation appréciée et utile.

Les VLS, c'est aussi donner à l'extérieur l'image d'une ville-canton qui avance et évolue avec son temps.

La minorité (PDC, Socialistes et Verts) vous appelle donc à soutenir ce projet.