

*Projet présenté par les députés :*

*M. Roger Deneys*

*Date de dépôt : 27 août 2015*

## **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**

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

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

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

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

### **Art. 2 Indemnité**

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

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

### **Art. 3 Rubrique budgétaire**

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

**Art. 4 Durée**

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

**Art. 5 But**

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

**Art. 6 Prestations**

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

**Art. 7 Contrôle interne**

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

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

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

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

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

**Art. 9 Contrôle périodique**

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

**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.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

### **1. Préambule**

La présente loi a pour but de ratifier le contrat de prestations (ci-après : le contrat), conclu entre l'Etat de Genève (ci-après : l'Etat) et TPG Vélo S.A., société fille des Transports publics genevois (ci-après : TPG Vélo), qui porte sur deux ans, soit du 1<sup>er</sup> janvier 2013 au 31 décembre 2014, et d'arrêter les contributions qui seront versées par l'Etat à TPG Vélo, pendant la durée de validité dudit contrat. La teneur du contrat correspond au texte soumis à ratification, annexé au présent projet de loi (cf. annexe 4). Il définit la prestation de mise à disposition de la population d'un réseau performant de vélos en libre-service sur le territoire du canton de Genève.

Le Conseil d'Etat a adopté formellement le contrat 2013-2014 le 31 mai 2012.

### **2. Plan directeur des transports collectifs 2011-2014 et plan directeur de la mobilité douce 2011-2014**

Le plan directeur des transports collectifs 2011-2014 (ci-après : PDTC 2011-2014), adopté par le Conseil d'Etat le 23 juin 2010, fait mention à son point 5.4 de l'objectif consistant à évaluer l'opportunité et la faisabilité d'un système de vélos en libre-service en tant que complément indispensable aux transports publics. Les études menées ont confirmé cette opportunité, et en particulier, démontré l'adéquation, dans le contexte genevois, d'un système de vélos en libre-service conçu en complémentarité avec l'offre de transport public.

La mobilité douce en tant que troisième pilier du système de mobilité genevois, aux côtés des transports individuels motorisés et des transports publics, fait quant à elle l'objet d'un plan directeur de la mobilité douce pour les années 2011 à 2014 (ci-après : PDMD 2011-2014), adopté par le Conseil d'Etat le 31 mars 2011. Le PDMD 2011-2014 énonce les quatre enjeux d'intérêt cantonal de la mobilité douce, à savoir qu'elle représente le mode de déplacement le plus efficace en milieu urbain et le plus économe en ressources, un allié indispensable des transports collectifs et un enjeu majeur de santé publique. La promotion de l'usage du vélo, comme mode de mobilité

douce, sera mise en œuvre notamment grâce à la mise en place d'un système de vélos en libre-service (point 2.2, action 5 du PDMD 2011-2014).

### **3. Le projet de vélos en libre-service**

#### **3.1. Généralités**

Le projet de vélos en libre-service (ci-après : le projet VLS) est un projet ayant vu le jour en mars 2009, soutenu en cela par l'objectif 5.4 du PDTC 2011-2014 susmentionné. Pour ce faire, un groupe de travail comprenant des représentants de cinq communes genevoises (la Ville de Genève, les communes de Puplinge, de Lancy, de Vernier et de Chêne-Bourg), ainsi que l'Association des communes genevoises, la Fondation des parkings, et le département de l'intérieur et de la mobilité, a été mis en place.

L'objectif était de confirmer l'opportunité de ce projet VLS, en profitant de la synergie consistant à développer un tel système en complémentarité aux lignes de transports publics exploitées par les TPG.

Un état des lieux, consistant en une analyse comparative de différents systèmes de vélos en libre-service a été dressé. Cet état des lieux concernait des villes de taille variable, telles que Bruxelles, Nice, Montréal, Lausanne, ainsi que des modes de gestions divers (opérateurs privés, société d'économie mixte, avec ou sans contrepartie publicitaire, etc.).

Une étude menée par l'Observatoire universitaire de la mobilité (voir chapitre 3.6 ci-après), a établi le dimensionnement du projet (nombre de stations en fonction de critères), suite à laquelle la pertinence d'une offre de vélos en libre-service pour Genève a pu être démontrée.

Suite à la décision de confier le pilotage du projet VLS aux TPG, ces derniers ont proposé la création d'une structure fille ad hoc, dénommée TPG Vélo. Cette société anonyme vise la mise en œuvre du projet VLS pour Genève. Elle est chargée de la commande des stations et des vélos auprès du fournisseur, de la mise en place des stations en partenariat avec les communes, ainsi que de l'exploitation et de la maintenance du système en recourant pour cela à de la sous-traitance à forte composante sociale (voir chapitre 3.4 ci-après).

#### **3.2. Communes intéressées au projet de vélos en libre-service**

Les différentes communes genevoises intéressées à la mise en place du projet VLS sur leur territoire sont à ce jour au nombre de 15. Pour concrétiser le projet VLS, les communes intéressées s'engagent vis-à-vis de TPG Vélo

par voie de convention, au sens de laquelle sont notamment décrits le nombre de stations vélos sur le territoire communal concerné, leurs emplacements et les montants d'investissement et de fonctionnement à hauteur desquels la commune concernée participe (voir chapitre 3.5.3.2 ci-après).

### **3.3. Spécificités du projet de vélos en libre-service**

Le projet VLS est un service qui permet à ses utilisateurs d'accéder à des vélos en état de fonctionnement 24h sur 24h, sept jours sur sept, pendant toute l'année. Un vélo emprunté dans une station peut être rendu dans n'importe quelle autre station du réseau. Ce niveau de service devra être tenu au minimum de 7h00 à 20h00 tous les jours. Des indicateurs de performance contenus dans le tableau de bord annexé au contrat devront permettre de quantifier les manquements à cette règle.

### **3.4. Organisation**

Pour pouvoir mettre en place le projet VLS, TPG Vélo va recourir à de la sous-traitance :

- pour la fourniture du matériel (stations et vélos) et
- pour l'exploitation du service (gestion et entretien).

#### **3.4.1 Fourniture du matériel**

Un prestataire désigné pour fournir le système VLS (stations et vélos) sera choisi à la suite d'une procédure d'appel d'offre respectant la législation en matière de marchés publics. L'appel d'offre a été lancé le 6 mars 2012 sur SIMAP et la procédure de sélection des candidats se déroule de mai à septembre 2012.

#### **3.4.2 Exploitation**

L'exploitation du système VLS sera assurée par Genèveroule, association d'utilité publique qui fait la promotion du vélo en proposant des prêts et des locations de vélos à Genève, ainsi qu'un programme d'insertion socioprofessionnelle pour chômeurs. Dans le but d'assurer le bon fonctionnement et la qualité du service rendu, le mandat d'exploitation comprendra toutes les tâches liées à la maintenance des vélos, à la maintenance des stations du réseau VLS, à l'équilibrage du parc de vélos entre les stations, et à la permanence téléphonique proposée en complément de celle effectuée par TPG Vélo. La maintenance couvre en particulier la tenue permanente des mobiliers et matériels en parfait état de propreté et de fonctionnement. Elle inclut le remplacement en cas de vol et la réparation des dégradations volontaires ou non.

L'exploitation du VLS confiée à Genève-roule, conformément à l'article 17 du contrat, privilégiera l'engagement de personnel en formation, en apprentissage ou en réinsertion sociale, en recourant notamment à des emplois de solidarité.

### **3.5. Les stations VLS**

#### *3.5.1 Types de stations VLS*

Sur l'ensemble du territoire cantonal genevois, la première étape de déploiement du projet prévoit la mise en place de 150 stations VLS (ci-après : les stations). Les stations seront propriété de TPG Vélo, conformément à l'article 6, alinéa 2, du cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois, du 14 décembre 1987 (CCTPG – H 1 55.04).

Le nombre et les emplacements précis des différentes stations sont définis dans les conventions que TPG Vélo passe avec chaque commune impliquée dans le projet VLS.

La taille des stations est définie en fonction du nombre de bornes d'accrochage des vélos, et varie de 12 (petite station, version simple) à 40 (grande station, double).

Les stations sont composées de plusieurs mobiliers :

- un élément principal appelé « borne principale ». Il est l'élément physique majeur du dispositif, visible par l'utilisateur et lui permettant au minimum de s'informer, notamment sur les modalités d'utilisation du système et sur la localisation des autres stations vélos. La fonction fondamentale de la borne principale est la vente et la validation d'un titre de transport permettant d'accéder au service;
- des points d'attache pour les vélos, dénommés « bornes d'accrochage », disposant d'un système antivol permettant d'accrocher et de décrocher les vélos de la station VLS.

#### *3.5.2 Caractéristiques générales des stations vélos*

Le design des différents éléments d'équipement des stations devra être homogène et constituer une ligne cohérente et sobre de manière à s'intégrer au mieux à l'environnement urbain et aux autres éléments de mobiliers urbains disposés par les différentes communes sur leurs domaines publics respectifs.

Les stations vélos devront, en outre, répondre aux caractéristiques suivantes :

- un impact visuel limité et en harmonie avec les caractéristiques des espaces publics et du bâti genevois;
- une identité particulière permettant une lisibilité du service par les usagers;
- un encombrement physique de l'espace public le plus limité possible, en surface d'occupation du sol et en hauteur des différents éléments de mobilier urbain;
- une profondeur de fondation la plus réduite possible afin de faciliter les implantations à l'aplomb des réseaux;
- une largeur maximale de 2 mètres, vélos inclus, pour les stations vélos disposées en longueur;
- un dispositif d'éclairage ou de repérage permettant aux usagers d'identifier les stations vélos de nuit;
- des caractéristiques physiques empêchant le stationnement et l'accroche d'autres véhicules que les VLS sur tout ou partie de la station;
- des possibilités d'extension du nombre de bornes d'accrochage au cas où la demande des usagers le nécessite et la disponibilité de l'espace public le permet.

### *3.5.3 Alimentation électrique des stations vélos*

Les stations seront raccordées physiquement au réseau électrique, et également connectées au réseau de télécommunications via GSM.

En cas de rupture des systèmes d'alimentation électrique et/ou de télécommunication, la station VLS continuera d'assurer, au minimum, les fonctions suivantes :

- communiquer aux usagers sur l'incident en cours et sur la ou les solutions proposées pour emprunter ou restituer un vélo;
- informer TPG Vélo de l'incident pour déclencher d'éventuelles interventions sur le site en question et permettre un enregistrement des périodes de dysfonctionnements.

### *3.5.4 Coefficient de foisonnement*

Le coefficient de foisonnement exprime le rapport entre le nombre de vélos disponibles et le nombre de bornes d'accrochage existantes dans une station VLS.

Le nombre de bornes d'accrochages doit toujours être supérieur au nombre de vélos disponibles, afin de permettre à l'utilisateur de déposer un vélo.

Pour favoriser une régulation et une disponibilité optimales des vélos, TPG Vélo a fixé le coefficient de foisonnement à un minimum de 1,5 (soit sur le terrain au minimum 1,5 fois plus de bornes d'accrochages que de vélos disponibles).

Le sous-traitant chargé de l'exploitation veillera au maintien de ce coefficient en procédant au rééquilibrage du parc des vélos entre les stations.

### *3.5.5 Signalétique*

Les stations vélos intégreront un plan de repérage pour renseigner l'utilisateur sur la localisation des autres stations vélos.

Le fond cartographique des rues avec leurs noms indiquant la station VLS la plus proche sera complété d'un système d'affichage digital ou de jalonnement dynamique indiquant l'état de charge de la station et des stations voisines.

### *3.5.6 Bornes principales*

Les bornes principales des stations VLS permettent l'emprunt et la restitution des vélos de façon rapide et automatisée, au moyen d'une carte bancaire (utilisateurs occasionnels) et d'une carte sans contact (abonnés). Toutes les bornes principales seront accessibles aux abonnés et aux utilisateurs occasionnels, et délivreront une quittance à ces derniers.

Si la station VLS est vide, la borne principale de la station, par le biais d'un système de jalonnement en temps réel, indiquera à l'utilisateur la station VLS disponible la plus proche.

Les bornes principales collecteront les informations transmises par les bornes d'accrochage, à savoir :

- borne d'accrochage vide;
- borne d'accrochage pleine;
- identification du vélo attaché;
- heures d'emprunt et de restitution du vélo.

Les bornes principales communiqueront, en temps réel, l'ensemble des informations collectées au serveur central d'exploitation.

### *3.5.7 Bornes d'accrochage*

Les bornes d'accrochage permettront un accrochage et un décrochage intuitif, simple et sécurisé des vélos, compréhensibles par tout public,

y compris les visiteurs étrangers au canton de Genève. Elles seront conçues de manière à être protégées au maximum du vandalisme et du vol des vélos.

Les bornes d'accrochage des vélos devront :

- interdire l'accrochage de vélos personnels et de tout type de véhicule autre que les vélos du projet VLS;
- s'adapter avec souplesse aux différentes configurations de l'espace public disponible (emplacements sur chaussée, sur trottoirs, esplanades, aires piétonnes, etc.);
- pouvoir être désolidarisées des bornes principales afin que, si le besoin se présente, la borne principale puisse être implantée en dehors de la zone de stationnement des vélos (elle pourrait par exemple être implantée sur le trottoir alors que les bornes d'accrochage seraient implantées sur la chaussée).

Par ailleurs, les bornes d'accrochage d'une même station seront disposées autant que possible dans le même alignement afin que tous les vélos soient orientés de la même façon.

Les bornes d'accrochage seront dotées d'un dispositif permettant d'identifier les vélos. A chaque station, les bornes d'accrochage seront numérotées afin que l'utilisateur puisse facilement reconnaître la borne d'accrochage à laquelle il pourra retirer un vélo. TPG Vélo souhaite également que les bornes d'accrochage soient dotées de voyants lumineux indiquant le statut des vélos en station :

- vélo disponible;
- vélo non disponible;
- vélo en cours d'emprunt;
- retour validé, vélo correctement verrouillé.

Au retour des vélos, les bornes d'accrochage émettront également un léger signal sonore et visuel indiquant le verrouillage correct ou incorrect des vélos.

### **3.6. Localisation des stations**

L'Observatoire universitaire de la mobilité relié à l'Université de Genève (OUM) a été mandaté par l'Etat de Genève et par les TPG pour mener une étude permettant de quantifier la demande et de classer les emplacements identifiés en fonction de la fréquentation attendue des stations qui pourraient y être implantées (nombre d'utilisateurs par jour), afin de définir un nombre minimum de bornes d'accrochage vélos à prévoir.

La demande effective a été évaluée sur la base d'une série de données d'origine-destination de trajets effectués avec différents modes de transport (enquêtes TPG, micro-recensement de la mobilité), afin d'identifier les lieux où s'effectuent des transferts modaux dans un déplacement (départ et arrivée d'étape). L'hypothèse de travail est de considérer que la présence du VLS sur ces lieux offre aux utilisateurs une complémentarité à leur mode de transport habituel pour l'ensemble ou une partie du trajet réalisé. Les critères principaux retenus pour cette première étude de localisation étaient :

- proximité des interfaces TP principales et secondaires;
- proximité des installations à forte fréquentation (établissements publics de santé, de formation, établissements sportifs et culturels, centres commerciaux, etc.);
- proximité de zones denses en population et en emploi.

Des critères de redistribution ou d'exclusion de stations ont également été déterminés :

- distances optimales entre les stations;
- compacité du réseau (afin d'éviter une dispersion trop importante);
- réseau cyclable (afin de privilégier les emplacements desservis par des aménagements et itinéraires cyclables existants ou projetés).

Une deuxième série d'études s'est déroulée entre 2011 et 2012. L'Etat de Genève et les TPG ont mandaté le bureau BCPH, afin d'affiner le positionnement des stations. Au surplus, la Ville de Genève a mandaté un groupement de mandataires (Citec-RR&A-Transitec) afin de confirmer ce positionnement, en intégrant les contraintes spécifiques de la Ville de Genève. Ces études de faisabilité technique des localisations proposées ont permis de retenir des emplacements définitifs pour l'ensemble des stations en fonction :

- de l'accessibilité de la station et de son impact sur l'espace public (espace de dégagement autour de la station, sens du retrait des vélos, absence de gêne lors du maniement des vélos, etc.);
- des conditions de sécurité (sécurité par rapport au trafic motorisé, risque de conflits avec des piétons, empiètement sur une piste cyclable, etc.);
- des connexions possibles avec les réseaux de mobilité douce (cyclables ou piétons).

Par ailleurs, les contraintes liées à l'usage des stations ont également été intégrées. Il s'agit de limiter :

- l'ampleur des modifications à apporter à l'aménagement existant (suppressions de places de stationnement, modifications des accès piétonniers, aménagement d'accès au réseau routier, etc.);
- les contraintes liées à la surface du sol (gazon, arbustes, pavés, dalles);
- les éléments à déplacer (mobilier urbain, pierres, bacs à fleurs, bornes, glissières de sécurité, abri vélos, etc.);
- la signalétique à mettre en place (entre la station VLS et les arrêts TPG dans le cas où la station manque de visibilité; de part et d'autre de la station lorsque le retrait de vélo se fait du côté d'une piste cyclable);
- les contraintes techniques et principalement électriques (raccordement électrique des bornes des stations et type de connexion).

### **3.7. Autorisations de construire**

Les dossiers d'autorisation de construire ont été élaborés dès la fin de l'été 2011, afin de permettre une instruction par les services compétents échelonnée selon le planning d'implantation des stations (cf. annexe 1 du contrat de prestations VLS). Ils sont signés par les communes et comprennent en annexe du formulaire de demande le plan précis d'implantation, le type d'espace impacté, l'impact sur le stationnement, ainsi que l'extrait du registre foncier.

### **3.8. Les vélos**

TPG Vélo sera propriétaire des vélos acquis. Leurs caractéristiques sont décrites ci-après.

#### **3.8.1 Sécurité et conformité**

Les vélos seront conformes à l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, du 19 juin 1995 (OETV – 741.41, articles 213 à 218), ainsi qu'aux normes européennes liées aux exigences de sécurité des bicyclettes EN14764, obligatoires pour tout vélo vendu en Europe.

Les vélos devront être fiables (afin de nécessiter une maintenance réduite) et robustes (afin de résister à une utilisation intensive et aux actes de vandalisme)

Ils disposeront au minimum :

- d'une sonnette (timbre ou grelot) audible à au moins 50 mètres;

- de feux avant et arrière à temporisation, permettant à l'utilisateur à l'arrêt d'être vu par les autres utilisateurs;
- de catadioptres rouges à l'arrière et sur les pédales, blancs à l'avant et oranges visibles latéralement (en général accrochés aux rayons des roues).

Par ailleurs, les parties amovibles du vélo seront protégées du vol par des dispositifs antivol.

Enfin, les vélos seront équipés d'un dispositif électromécanique permettant aux bornes d'accrochage de les identifier de façon unique au moment de l'emprunt et de la restitution. Cette fonctionnalité est nécessaire pour l'exploitation, la gestion et la maintenance du système. En outre, ce dispositif permettra d'accroître la protection contre le vol d'un vélo à une borne d'accrochage.

### *3.8.2 Praticité*

Les vélos sont mixtes et le cadre permettra à tout utilisateur de l'enjamber facilement. Ils seront adaptés aux tailles et aux constitutions corporelles variées des utilisateurs. Ils seront maniables, confortables et d'une utilisation aisée pour toute personne, y compris les personnes d'âge avancé ou les personnes non sportives.

De surcroît, les vélos seront conçus avec des matériaux légers et résistants notamment à la corrosion. En outre, tous les équipements seront hydrophobes afin de limiter la latence d'utilisation des vélos après d'éventuelles intempéries.

Ils seront en outre équipés :

- d'une transmission protégée contre la corrosion et les salissures;
- de sept vitesses au minimum dont le changement s'effectuera par un système de vitesses intégré au moyeu évitant tout risque de déraillement et permettant aux usagers de changer de vitesse à l'arrêt. L'étagement des vitesses sera aussi homogène que possible;
- d'une selle réglable disposant sur sa tige de selle d'un système de marquage gradué permettant un réglage fin en fonction de la taille de l'utilisateur;
- de roues à rayon et de pneus larges, adaptés à une utilisation sous la pluie et compatibles avec une utilisation intensive sur le réseau viaire, par tous les temps et disposant d'un système anti-crevaisin;
- de toutes les protections nécessaires afin de protéger les utilisateurs de toutes projections ou salissures liées à l'utilisation du vélo (carter de protection ou gardes boue avant et arrière, ainsi que toutes protections que le soumissionnaire jugera utile ou nécessaire). Les différents éléments de

protection du vélo sont amovibles et remplaçables rapidement en cas de dégradations, de façon à ce que le remplacement d'un maximum de pièces défectueuses puisse être effectué rapidement par les équipes d'entretien/maintenance;

- d'une béquille centrale ou latérale, permettant de faire tenir le vélo à l'arrêt, même chargé;
- d'un panier à l'avant afin de permettre le transport d'articles ou documents peu volumineux (environ 12 litres). L'ergonomie du panier ne pourra en aucun cas permettre le transport d'un passager, même et surtout un jeune enfant, pour des raisons de sécurité et de responsabilité. Leur utilisation par deux personnes étant strictement interdite, les vélos seront dépourvus de porte bagages et de paniers disposés à l'arrière;
- d'un dispositif antivol indissociable du vélo, permettant à l'utilisateur de verrouiller temporairement le vélo hors d'une station VLS pour un arrêt de courte durée. Le mode d'emploi du dispositif antivol devra être accessible sur le vélo de façon claire et immédiate.

Le poids du vélo doit être le plus faible possible afin d'en faciliter l'utilisation la plus large possible et la manutention par les équipes de maintenance et de régulation ; en tout état de cause, il ne devrait pas dépasser 20 kg.

Le vélo disposera d'une conception ergonomique du guidon et des poignées de maintien, favorisant le confort de l'utilisateur.

Le vélo ne comportera pas d'éléments qui puissent détourner l'attention de l'utilisateur, qu'il soit en train de rouler ou à l'arrêt.

En plus d'un design spécifique, les vélos disposeront d'un numéro d'identification inamovible sur le cadre, permettant leur repérage par les utilisateurs ou les équipes d'intervention.

### **3.9. Le contrat de prestations 2013-2014**

#### **3.9.1 La prestation de mise à disposition de vélos en libre-service**

Le contrat de prestations (ci-après : le contrat) 2013-2014 représente le premier contrat de prestations en matière de vélos en libre-service que l'Etat conclut. Il est établi en conformité avec les exigences de la loi sur les indemnités et les aides financières du 15 décembre 2005 (LIAF – D 1 11) et de son règlement d'application du 31 mai 2006 (RIAF – D 1 11.01).

Le contrat 2013-2014 formalise la prestation de mise à disposition de vélos en libre-service sur le territoire cantonal par TPG Vélo, ainsi que le montant de l'indemnité qui permet au bénéficiaire de réaliser cette prestation.

Le premier contrat est d'une durée de deux ans, correspondant à la phase de lancement de l'opération, laquelle fera l'objet d'un premier bilan à fin 2013. Un second contrat sera établi pour une durée de 4 ans, soit de 2015 à 2018, ceci afin de le caler sur le rythme du renouvellement du contrat de prestations 2011-2014 entre l'Etat de Genève et les TPG. La planification financière du projet tient compte du déploiement progressif de l'offre sur 10 ans et intègre donc ces deux premiers contrats de prestations.

Pour l'Etat, ce contrat a pour but de garantir, pour les années 2013-2014, la mise en œuvre de l'offre souhaitée dans un cadre précis, notamment en termes financiers.

Pour les TPG, par le biais de leur société fille TPG Vélo, ce contrat permet d'exercer une nouvelle prestation en matière de transport public leur permettant d'assurer un *réseau de communications*, conformément à l'article 1 de la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (LTPG – H 1 55). A cet effet, il est utile de relever l'alinéa 5 dudit article prévoyant que « **les TPG peuvent acquérir, créer, louer, exploiter directement ou indirectement tout moyen de transport, atelier de fabrication, de transformation et de réparation, chemins de fer, véhicules autonomes et, d'une manière plus générale, tout équipement se rapportant à la réalisation de leur but (...)** ».

En l'espèce, la notion de « réseau de communications » exprimée dans l'article 1 LTPG est vaste et sujette à interprétation. Ce réseau peut comprendre des transports collectifs, tels que des bus et des tramways, mais également des vélos. D'ailleurs, à la lecture de l'article 1, alinéa 5, il est prévu que les TPG peuvent acquérir et exploiter indirectement tout moyen de transport et de manière plus générale, tout équipement se rapportant à la réalisation de leur but. Autrement dit, en acquérant des vélos et en confiant leur exploitation à une entité tierce, les TPG au sens large remplissent leur objectif consistant à offrir à la population genevoise un réseau de communications, comprenant des bus, des trams et des vélos.

Le déploiement de l'offre en matière de VLS n'est pas décrite en tant que telle dans le contrat 2013-2014, mais l'est dans les différentes conventions conclues avec les communes intéressées au projet VLS. C'est d'ailleurs ce que prévoit l'article 4, chiffre 1, 2<sup>e</sup> §, du contrat.

### 3.9.2 Objectifs et indicateurs de performance

Afin de mesurer la prestation de mise en service, de fonctionnement et d'exploitation du système de vélos en libre-service et de déterminer si les objectifs fixés sont bien atteints, quatre indicateurs de contrôle ont été fixés par le DIM, soit pour lui la DGM, avec l'appui de TPG Vélo. Il s'agit de :

- la mise en service du système;
- l'attractivité du système;
- la fréquence moyenne globale d'utilisation;
- la qualité de l'exploitation.

Chacun de ces objectifs est évalué par un indicateur. Ainsi, la mise en service du système est mesurée par le respect du planning présentant sous forme de tableau le déploiement mensuel des stations par commune. Trimestriellement, TPG Vélo informe la DGM des dates de mises en service des stations.

L'attractivité du système est évaluée par l'obtention à l'issue de la première année de mise en service du nombre d'abonnés prévu. Une cible trimestrielle est attendue de TPG Vélo et sera remise à la DGM sur la base d'un rapport d'analyses et de graphiques établis par TPG Vélo.

Au regard du caractère innovant pour Genève d'un système de vélos en libre-service conçu en totale synergie avec les transports publics rendant difficile la comparaison avec des systèmes existants, il n'est pas apparu judicieux de fixer une cible relative à la fréquence moyenne d'utilisation du système pour la première année de mise en service, qui ne sera que partielle. Toutefois, en vertu de l'article 24, alinéa 1, du contrat de prestation, cela sera le cas dès la deuxième année. La fréquence moyenne sera alors mesurée sur présentation trimestrielle par TPG Vélo des statistiques par commune et par sous-secteur de la ville de Genève de la fréquentation mensuelle diurne et nocturne des vélos.

Le dernier objectif relatif à la qualité de l'exploitation du système de vélos en libre-service est mesuré à l'aide de trois indicateurs qui sont :

- le délai d'intervention en cas de défaillance technique d'une borne qui se situe entre 1 heure et 3 semaines selon la criticité;
- la disponibilité du parc de vélos en libre-service où aucune station ne doit être saturée ou exempte de vélo plus de 2 heures consécutives en moyenne par jour ni disposer d'un vélo hors d'usage plus de 24 heures;
- les quantités de réparations similaires effectuées sur un même vélo qui ne doivent pas excéder deux par mois.

La DGM évalue trimestriellement les prestations de TPG Vélo sur la base des données demandées dans l'annexe 5 intitulée « rapport trimestriel d'exécution de la prestation ». Le rapport du quatrième trimestre contient la synthèse des trois précédents trimestres.

Le contenu du rapport trimestriel d'exécution de la prestation est composé de cinq parties :

- introduction;
- présentation, analyse et explication des éventuels obstacles à bonne réalisation de la prestation;
- analyse de l'exécution de la prestation indicateur par indicateur;
- analyse et statistiques relatives à l'activité d'exploitation du système;
- synthèse de l'exécution trimestrielle de la prestation.

### ***3.10. Eléments financiers***

En ce qui concerne le financement, il est rappelé que le principe de proportionnalité doit être respecté. En effet, les parties doivent tenir compte du principe de proportionnalité dans l'élaboration du contrat, en appréciant notamment le niveau de financement de l'Etat par rapport aux différentes sources de financement de l'entité subventionnée.

Dans le respect du principe de proportionnalité, il a été décidé que l'Etat de Genève, les communes et les TPG participeront de manière équivalente au financement du contrat de prestations.

#### *3.10.1 Plan financier pluriannuel*

L'indemnité versée par l'Etat, et qui est du même montant que les participations des communes et des TPG, s'élève à 697 000 F pour 2013 et 648 000 F pour 2014.

#### *3.10.2 Participation des communes*

Les communes, outre de participer au financement de l'exploitation, contribuent également aux investissements engendrés par la mise en place de ce service. Elles sont responsables de l'acquisition des stations et des travaux de génie civil y relatifs. Une fois les stations prêtes à être exploitées, les communes concèdent les stations à TPG Vélo.

#### *3.10.3 Participations privées*

Une fondation privée participe à l'acquisition des vélos, à raison de 600 000 F. TPG Pub SA contribue à hauteur de 250 000 F.

## **4. Commentaire article par article du contrat de prestations**

### ***Préambule***

Il s'agit du préambule type du modèle de contrat de prestations LIAF fixant le cadre, les buts principaux ainsi que les grands principes applicables.

### **Article 1**

Cet article dresse une liste des divers textes de la législation fédérale et cantonale applicables dans le cadre du contrat de prestations entre l'Etat et TPG Vélo.

### **Article 2**

Cet article énonce de manière générale le but et le cadre du contrat, à savoir la prestation de mise à disposition de la population de transports publics consistant en un réseau de vélos en libre-service sur le territoire du canton de Genève.

### **Article 3**

Cet article présente la personne du bénéficiaire, ainsi que le but statutaire qu'elle poursuit.

### **Article 4**

Cet article énonce à son premier chiffre la prestation attendue du bénéficiaire, à savoir la mise à disposition du public d'un réseau performant de vélos en libre-service sur le territoire cantonal genevois. TPG Vélo recourt à la sous-traitance pour l'exploitation dudit réseau, celle-ci étant décrite à l'article 5 du contrat.

Au second chiffre de cet article, il est fait mention d'instruments, tels que les indicateurs de performance servant à évaluer si TPG Vélo a bel et bien atteint les objectifs fixés, dans le cadre de la prestation qu'elle doit assumer. Ces objectifs et indicateurs de performance sont contenus dans un tableau de bord annexé au contrat. Hormis les objectifs du contrat, TPG Vélo doit également poursuivre ceux contenus dans le plan directeur de la mobilité douce.

Au troisième chiffre de cet article, il est prévu un assouplissement du régime des objectifs auquel est soumise TPG Vélo en cas de force majeure et de cas fortuits.

**Article 5**

Cet article énonce que l'exploitation du réseau de vélos en libre-service est assurée par TPG Vélo, qui recourt à de la sous-traitance. TPG Vélo est responsable de la bonne et fidèle exécution du contrat par le sous-traitant.

**Article 6**

Cet article traite de la maîtrise des coûts et de l'utilisation judicieuse des ressources qui doivent être faites par TPG Vélo.

**Article 7**

Cet article énumère les engagements financiers de l'Etat, en déterminant notamment les montants des contributions versées par l'Etat à TPG Vélo pour les années 2013 à 2014.

**Article 8**

Cet article traite des recommandations de l'ICF à mettre en œuvre.

**Article 9**

TPG Vélo est liée – par accords séparés – aux différentes communes, sur les territoires desquelles des stations de vélos seront implantées. Cet article énonce que ces accords prévoient les montants d'investissement et de fonctionnement que les communes seront tenues de verser à TPG Vélo dans le cadre du projet de vélos en libre-service.

**Article 10**

Au sens de cet article, il est énoncé que le contrat vaut octroi d'une concession d'utilisation du domaine public en faveur de TPG Vélo. Les conditions liées à cette concession y sont décrites. Pour le surplus, il est renvoyé aux accords conclus avec les communes genevoises, tels que défini à l'article 9.

## **Article 11**

Dans la mesure où le contrat est conclu pour deux ans, TPG Vélo doit fournir et annexer au contrat un plan financier pluriannuel portant sur les années 2013 à 2014. A cet article sont décrits le contenu et le but de ce plan financier.

## **Article 12**

Cet article règle les modalités de versement des indemnités et leur lien avec le vote du budget de l'Etat par le Grand Conseil, ceci conformément à l'article 45, alinéa 2, LGAF.

## **Article 13**

A cet article, il est fait référence aux infrastructures mobilières et immobilières qui sont propriété de TPG Vélo, à savoir les vélos et les stations de vélos, cela en vertu de l'article 6, alinéa 2, du cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois, du 14 décembre 1987. En outre, TPG Vélo doit assumer l'entretien courant de ces infrastructures et contracter les assurances nécessaires. Toute nouvelle acquisition d'immeuble ou d'équipement, décidée par TPG Vélo seule, doit être assumée financièrement par eux.

## **Article 14**

La mise en place d'un système de vélos en libre-service étant un des objectifs à développer dans le cadre du plan directeur de la mobilité douce, l'Etat s'engage à associer TPG Vélo à la mise en œuvre de ce plan. L'Etat doit aussi veiller à ce que les communes soient associées à la mise en place dudit système.

## **Article 15**

Cet article donne la possibilité à TPG Vélo de fournir une offre complémentaire à la prestation de mise à disposition d'un système de vélos en libre-service, prévue par le contrat de prestations. Toutefois, toute offre complémentaire devra faire l'objet de contrats séparés avec les entités intéressées. Aucune indemnisation de l'Etat n'intervient dans ces relations d'offre complémentaire.

## **Article 16**

La transparence du fonctionnement de TPG Vélo et de l'entité qui assume la sous-traitance s'applique également dans le cadre des conditions de travail auxquelles sont soumis leurs employés.

## **Article 17**

Par la présence de cet article, l'importance de la notion de développement durable est rappelée. La dimension sociale consistant en l'engagement de personnel en formation, apprentissage ou en réinsertion sociale, fait également partie de la notion de développement durable.

## **Article 18**

Cet article reprend l'obligation standard de TPG Vélo de mettre en place un système de contrôle interne.

## **Article 19**

Cet article prévoit les obligations de TPG Vélo en fin d'exercice comptable, à savoir notamment la remise au département de ses états financiers et de rapports, pour lesquels différents délais de reddition sont prévus.

## **Article 20**

Cet article reprend les dispositions prévues par la LIAF et l'arrêté du Conseil d'Etat en matière de thésaurisation (soit l'« arrêté du Conseil d'Etat relatif à la politique de l'Etat en matière de thésaurisation des subventions »).

## **Article 21**

Au sens de cet article, TPG Vélo s'engage à être la bénéficiaire directe de l'indemnité versée par l'Etat.

## **Article 22**

En matière de communication, TPG Vélo doit systématiquement faire mention de la République et canton de Genève en tant que subventionneur, sur les différents supports distribués ou diffusés. Hormis certains supports pour lesquels il existe des règles particulières, TPG Vélo doit se référer aux

dispositions de la directive d'utilisation du logo de l'Etat, annexée au contrat de prestations.

### **Article 23**

Cet article décrit à son chiffre premier le rôle des indicateurs de performance. Au deuxième chiffre de cet article, il est fait mention d'un rapport d'exécution trimestriel que doit rendre TPG Vélo. Cette dernière s'engage également à renseigner le département sur l'exécution du contrat de prestations, ceci dans un délai relativement court.

### **Article 24**

Afin de veiller à la bonne exécution du contrat, un dispositif de suivi et d'évaluation du contrat est mis en place, ceci conformément à l'article 12 RIAF.

### **Article 25**

Cet article prévoit les modalités de modification du contrat et de l'offre qu'il régit. Le cas spécial de la modification de l'offre par le département est également décrit.

### **Article 26**

Cet article énumère les différents cas pouvant amener à une adaptation de la subvention versée par l'Etat à TPG Vélo.

### **Article 27**

Cet article énonce les différentes étapes à suivre en cas de litiges entre les parties.

### **Article 28**

Cet article traite du mécanisme de résiliation du contrat de prestations.

### **Article 29**

Cet article fixe les dates d'entrée en vigueur et de fin du contrat. Il traite également du cas de renouvellement du contrat de prestations.

## **5. Commentaire article par article du projet de loi**

### **Article 1**

Cette disposition reprend la règle prévue dans l'article 11, alinéa 4, de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005 (LIAF – D 1 11).

### **Article 2**

Cet article énonce le montant de l'indemnité de fonctionnement versée par l'Etat à TPG Vélo pour assurer la prestation de mise à disposition d'un réseau de vélos en libre-service qui lui est confié dans le cadre du contrat de prestations pour les années 2013 à 2014.

Il est également fait référence au cas dans lequel l'indemnité n'est accordée qu'à titre conditionnel.

### **Article 3**

A cet article, il est indiqué sous quel budget, soit le budget de fonctionnement, et sous quelle rubrique est inscrite l'indemnité versée à TPG Vélo pour la prestation effectuée.

### **Article 4**

Cet article indique quand prend fin le versement de l'indemnité à TPG Vélo, soit à l'échéance de l'exercice comptable 2014.

### **Article 5**

Cet article énonce le but du versement de l'indemnité à TPG Vélo, à savoir la prestation de mise à disposition du public d'un réseau performant de vélos en libre-service sur le territoire du canton de Genève.

### **Article 6**

Cet article fait référence à la prestation demandée à TPG Vélo, qui est décrite dans le contrat, tout en mentionnant qu'elle peut subir des modifications, comme cela est prévu dans le contrat de prestations.

## Article 7

Cette exigence de respect des principes relatifs au contrôle interne est également prévue à l'article 18 du contrat de prestations.

## Article 8

Cet article rappelle le principe selon lequel l'indemnité n'est octroyée à TPG Vélo qu'à la condition que le Grand Conseil autorise cette dépense de l'Etat dans le cadre du vote du budget annuel. La situation dans laquelle l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou ne l'est que partiellement est également prévue.

## Article 9

Cet article reprend l'obligation LIAF, prévue par son article 22, consistant en la mise en place d'un contrôle périodique de la prestation effectuée par TPG Vélo.

## Article 10

Cet article énumère les dispositions générales applicables en matière de contrat de prestations et d'octroi de subventions.

## 6. Conclusion

Le contrat de prestations 2013-2014 apporte une innovation dans le cadre de la mise en œuvre de la politique des transports publics, en ce sens 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.

Au vu de la croissance des déplacements à vélo, la mise en œuvre d'une politique cyclable ambitieuse se justifie à Genève.

Cette politique se base sur deux stratégies complémentaires, inscrites dans le plan directeur de la mobilité douce :

- l'amélioration des conditions de déplacement à vélo (aménagement cyclables, stationnement vélo, fonctionnement des réseaux);
- la mise en œuvre d'une promotion du vélo visant à faciliter son usage.

La mise en œuvre du projet de vélo en libre-service s'inscrit dans cette deuxième stratégie. Elle permet d'accroître sensiblement le nombre de cyclistes, et ce, en facilitant l'usage du vélo (pas de contraintes d'entretien, de stationnement, etc.). Parallèlement à la mise en œuvre du projet, l'Etat de

Genève poursuit sa politique de communication et de promotion du vélo, intégrant notamment la mise à disposition du public d'une carte du réseau cyclable sécurisé, et le déploiement d'un réseau d'itinéraires balisés.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

- 1) *Préavis technique financier*
- 2) *Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant de la dépense nouvelle*
- 3) *Planification des charges financières (amortissements et intérêts) en fonction des décaissements prévus*
- 4) *Contrat de prestations*

***INSERER LES ANNEXES 1 A 4***