

25 mai 2010

**Rapport de la commission de l'aménagement chargée d'examiner la motion du 16 mars 2009 de MM. Christian Lopez Quirland, Grégoire Carasso, M<sup>mes</sup> Annina Pfund et Andrienne Soutter, renvoyée en commission le 17 février 2010, intitulée: «Un système de vélos en libre service ne peut pas attendre!»**

**Rapport de M<sup>me</sup> Sandrine Burger.**

La commission s'est réunie les mardis 2, 16 mars et 13 avril 2010, sous la présidence de M<sup>me</sup> Claudia Heberlein Simonett, pour étudier cette motion. Les notes de séance ont été prises par M. Ozcan Yilmaz, que la commission remercie pour la qualité de son travail.

**Rappel de la motion**

Considérant:

- le succès du système de vélos en libre service dans plusieurs villes, telles que Paris, Barcelone ou Lyon;
- que ce système favoriserait la mobilité douce et pourrait participer à la réduction du trafic automobile en ville;
- que des associations actives dans le domaine du vélo seraient prêtes à participer à un tel projet;
- qu'un système de vélos en libre service s'inscrit pleinement dans la politique de soutien au développement durable fixée par le Conseil administratif,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de mettre sur pied, dans les plus brefs délais, un système de vélos en libre service en associant pleinement les organisations intéressées;
- de faire en sorte que la question de l'attribution et de la gestion d'un tel projet soit indépendante et séparée de l'attribution de la concession d'affichage.

**Séance du 2 mars 2010**

*Audition de M. Christian Lopez Quirland, motionnaire*

M. Lopez Quirland commence par rappeler que, si le sujet de la motion bénéficie d'un consensus politique depuis quelques années, le problème réside dans les conditions techniques et pratiques de sa réalisation. Sous la législature précédente, le Conseil administratif avait en effet voulu lier la question des vélos en

libre service avec la concession d’affichage. Or ce lien a été contesté et attaqué devant les tribunaux. La question est épineuse, elle traîne depuis un certain temps et c’est pour que le Conseil municipal puisse y voir plus clair et être officiellement informé que les motionnaires ont déposé ce texte tout en désirant clairement séparer la question de l’affichage et celle des vélos en libre service.

Une commissaire rappelle que, lorsque l’idée des vélos en libre service avait émergé, l’association Genève Roule s’était dit intéressée à gérer cette structure. Elle voudrait savoir ce qu’il en est actuellement de l’implication de cette association dans le projet.

M. Lopez Quirland avoue qu’il ne sait pas trop et que c’est un point supplémentaire qu’il faudra élucider par l’étude de cette motion. Il précise cependant que les motionnaires sont favorables à impliquer au maximum le monde associatif dans ce projet.

L’affichage ne finançant plus l’achat et l’entretien des vélos selon cette motion, un commissaire souhaiterait connaître les hypothèses de financement retenues par les motionnaires. Ces derniers avouent ne pas avoir de réponse toute faite. Ils attendent justement de l’étude de cette motion d’aborder ce point parmi beaucoup d’autres qui sont tout aussi flous. C’est pourquoi ils disent attendre avec impatience l’audition du magistrat.

### **Séance du 16 mars 2010**

*Audition du maire, M. Remy Pagani, et d’un représentant du Service de l’aménagement urbain et de la mobilité*

Par souci de clarté, M. Pagani se propose de reprendre point par point les considérants et les invites de la motion M-855.

En premier lieu, s’il reconnaît le succès populaire des systèmes de vélos en libre service dans différentes villes européennes, M. Pagani tient à pondérer cela par les coûts liés aux dégradations et incivilités qui entraînent des frais de maintenance très élevés.

Concernant l’encouragement à la mobilité douce, M. Pagani reconnaît que ce point est pertinent, mais il rappelle aussi que la Ville fait déjà beaucoup en ce sens, notamment en augmentant en permanence les kilomètres de pistes cyclables. Politique volontariste à succès, puisque le nombre de personnes qui ne possèdent pas de voiture est passé de 20 à 35% entre 2000 et 2005.

Quant à la participation des associations, M. Pagani signale que la Ville subventionne Genève Roule à hauteur d’environ 300 000 francs par année et qu’elle compte continuer à le faire.

Quant au dernier considérant, M. Pagani se montre sceptique. Etant donné les expériences d'autres villes qui démontrent qu'il faut changer 50% des vélos chaque année, il estime que ce n'est pas là un élément de durabilité.

Concernant les invites, M. Pagani rappelle qu'à l'époque M. Ferrazino avait décidé d'inclure le système de vélos en libre service (40 stations et 500 vélos) dans la concession d'affichage. Or, depuis le second tour de cette dernière, la société Placanda a contesté le lien de ces deux marchés devant tous les tribunaux (jusqu'au Tribunal fédéral) et a fini par obtenir gain de cause, forçant la Ville à faire deux appels d'offres séparés.

Mais lorsque la Ville a finalement décidé de sortir les vélos en libre service de l'appel d'offres, cette même société, Placanda, a estimé qu'il s'agissait là d'une atteinte à la liberté de commerce et a, à nouveau, attaqué la Ville devant le tribunal administratif (*note de la rapporteuse: qui n'avait pas encore délibéré au moment de l'audition du maire*).

M. Pagani explique que la volonté du Conseil administratif est clairement de vouloir une séparation entre la concession d'affichage et la gestion des vélos en libre service. Pour cela, il a élaboré une politique en trois points:

1. le marché des vélos en libre service;
2. Genève Roule, c'est-à-dire la location de vélos;
3. la mise sur pied de garages à vélos avec une maintenance.

M. Pagani rappelle que le coût d'investissement pour 40 stations et 500 vélos se monte à 3,5 millions de francs et 1,5 million par année pour l'exploitation. Il informe aussi la commission que des contacts ont été pris avec les communes voisines, les TPG et l'Etat afin de chercher à avancer ensemble sur ce projet.

Grâce à leurs questions, les commissaires ont encore appris:

- qu'il ne faut pas comparer les vélos roses qu'il y a eu à l'époque à un service de vélos en libre service, car ce dernier comporte un système d'identification de l'utilisateur qui devrait éviter les dérives et les abandons n'importe où;
- que M. Pagani soutient l'objectif politique de ce projet;
- qu'un service de vélos en libre service donne une image moderne de ce moyen de transport;
- qu'une réflexion est en cours concernant la problématique des montées qui mènent aux trois plateaux de Genève (Champel, Servette, Onex). Remonter les vélos en camions étant plus coûteux que de subventionner des bus, l'étude se dirige vers des installations de remontées mécaniques;
- que les bilans des autres villes sont à disposition sur internet.

## **Séance du 13 avril 2010**

*Audition de M. Nicolas Walder, directeur de Genève Roule*

Après une courte présentation de son association, M. Walder répond à une commissaire qui voulait savoir où en sont les négociations entre la Ville et Genève Roule concernant un système de vélos en libre service.

Il commence par rappeler qu'à l'origine la Ville avait lié l'exploitation des vélos en libre service à la concession d'affichage. Genève Roule n'étant pas active dans l'affichage, l'association n'avait pas postulé. Mais, bien que l'affaire soit toujours devant les tribunaux, Genève Roule a cependant repris langue avec la Ville, l'Etat, les communes et les TPG, car elle souhaiterait, une fois que tout sera débloqué, obtenir la gestion du système qui sera mis en place.

A la question d'un commissaire qui demande si Genève Roule a évalué la possibilité de mettre en libre service des vélos électriques, M. Walder répond que, théoriquement cela est en effet possible, car il existe des bornes doubles. Il tient cependant à relever que le coût d'investissement du vélo électrique est plus élevé et qu'en cas de vols ou de déprédations les coûts seront aussi plus hauts.

D'autre part, M. Walder estime qu'en ville même les distances sont assez courtes et que l'investissement dans des vélos électriques ne se justifie donc pas vraiment. Il en est autrement si on parle de distances plus longues ou à forte dénivellation.

Un commissaire l'ayant interpellé sur le nombre élevé d'incivilités observé sur les vélos en libre service dans d'autres villes, M. Walder répond en deux temps. Il précise tout d'abord que Genève Roule a peu de frais liés aux incivilités. Il suppose que cela est peut-être dû au fait qu'elle est une association d'utilité publique qui lui donne une bonne image et amène plus de respect. D'autre part, il précise que si, en effet, à Paris il y a de gros frais engendrés par les incivilités, il existe aussi de nombreuses villes où ces mêmes coûts restent relativement bas.

Interrogé sur l'impact des vélos en libre service sur le transfert modal, M. Walder estime qu'un tel projet ne devra en aucun cas être directement concurrent des transports publics, mais bien des transports individuels. Il s'agira d'en faire à la fois une alternative et un complément aux transports publics. A ce propos, il ajoute que le vélo électrique pourrait alors être une solution pour résoudre en partie le trafic pendulaire.

Finalement, une commissaire a encore souhaité savoir quelles seraient les conséquences pour Genève Roule de la non-séparation de l'affichage avec la gestion des vélos en libre service. Ce à quoi M. Walder a clairement répondu que soit cela nécessiterait une reconversion totale de l'association, soit cela provoquerait sa disparition. En effet, cela rendrait totalement caduques leurs activités de prêt et de location.

### *Discussion et vote*

Un commissaire libéral fait remarquer que, à son avis, il y a une incompatibilité entre la première invite et le reste. Selon lui, il faut choisir entre le délai et l'objectif. Sur quoi une large discussion s'engage où l'Alternative s'oppose à cette vision. Il en ressort que, étant donné la décision de justice demandant la séparation des deux appels d'offres, la seconde invite n'est plus vraiment utile, mais qu'elle doit être maintenue pour des raisons historiques. Quant à l'indication de délais («dans les plus brefs délais»), un commissaire socialiste, comotionnaire, refuse de la supprimer, quels que soient les paramètres qu'on pourrait rajouter.

Finalement, la présidente soumet deux amendements au vote.

1. Amendement socialiste:

«Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de mettre sur pied, en y associant pleinement les organisations intéressées et les collectivités publiques, un système de vélos en libre service, dans les plus brefs délais.»

Amendement accepté à l'unanimité.

2. Amendement du groupe de l'Union démocratique du centre, ajout d'une invite:

«Le Conseil municipal demande au Conseil administratif, dans l'objectif du transfert modal et de la mobilité douce, d'étudier la possibilité d'équiper les emplacements afin de pouvoir y ajouter des vélos électriques.»

Amendement accepté à l'unanimité.

Vote sur la motion amendée: oui à l'unanimité (2 S, 3 Ve, 2 AGT, 2 DC, 2 L, 1 R, 2 UDC).

### *PROJET DE MOTION AMENDÉE*

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de mettre sur pied, en y associant pleinement les organisations intéressées et les collectivités publiques, un système de vélos en libre service, dans les plus brefs délais;
- dans l'objectif du transfert modal et de la mobilité douce, d'étudier la possibilité d'équiper les emplacements afin de pouvoir y ajouter des vélos électriques;
- de faire en sorte que la question de l'attribution et de la gestion d'un tel projet soit indépendante et séparée de l'attribution de la concession d'affichage.