

Réponse du Conseil administratif à la motion de la commission de l'aménagement, acceptée par le Conseil municipal le 12 octobre 2010, intitulée: «Un système de vélos en libre service ne peut pas attendre!»

TEXTE DE LA MOTION

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 de la gestion d'un tel projet soit indépendante et séparée de l'attribution de la concession d'affichage.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

En réponse à la volonté de la Ville de Genève de développer l'usage du vélo sur son territoire, les Transports publics genevois (TPG – Unireso) ont engagé en 2009 une vaste étude visant à la mise en place d'un système de vélos en libre service (VLS) permettant de pallier le manque de l'agglomération genevoise en la matière, tout en élargissant simultanément l'offre Unireso.

L'objectif des TPG est de mettre en œuvre un concept intégré à l'offre de transports publics proposée dans le canton de Genève, afin d'optimiser l'intermodalité de manière exemplaire. Il est donc prévu que l'offre de VLS soit conçue en synergie avec les prestations déjà fournies par Unireso, notamment au niveau de l'emplacement des stations et du partage de technologie (système de réservations, prix préférentiel, etc.).

Le système de VLS à Genève propose la mise en service de 100 à 120 stations en fonction de l'implication des différentes communes, soit la mise en circulation d'environ 1000 véhicules pour l'ensemble du canton.

A l'heure actuelle, les communes parties prenantes du projet sont au nombre de 11, c'est-à-dire, outre la Ville de Genève, les communes de Carouge, Lancy, Onex, Plan-les-Ouates, Le Grand-Saconnex, Vernier, Meyrin, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg ainsi que Thônex. La mise en service prévisionnelle des premières stations est fixée à juin 2012.

Au niveau juridique, l'organisation retenue prévoit que les TPG assurent la responsabilité de la prestation liée à l'offre. Cette prestation sera formalisée par le biais d'un contrat de prestation spécifique au VLS entre l'Etat de Genève et les TPG, actuellement en cours de rédaction. Les investissements consentis par les communes feront l'objet d'une convention de partenariat en préparation. Le projet de VLS genevois est par conséquent totalement indépendant d'une quelconque attribution de concession d'affichage.

Concernant la possibilité d'équiper les emplacements afin de pouvoir y ajouter des vélos électriques, il faut relever en premier lieu que, selon l'étude effectuée par l'Observatoire universitaire de la mobilité en 2009 sur les vélos à assistance électrique (VAE), ces derniers sont employés sur des trajets d'une distance moyenne d'environ 7 km. Dans les cas des VLS, la distance cible, liée à des comportements différents de ceux des usagers des VAE, est en principe inférieure à 2 km. Par ailleurs, la nécessité de recharger les batteries des VAE implique d'électrifier chaque borne de mise à disposition, et donc de rendre plus complexe et de renchérir chaque station. Enfin, les coûts de fonctionnement d'un système de VLS incluant le remplacement régulier d'une proportion non négligeable des vélos en circulation, ce même remplacement pour les VAE, par définition plus fragiles et plus chers que des vélos classiques, augmente d'autant le coût global du système.

En conséquence, la possibilité d'équiper les emplacements afin de pouvoir y ajouter des vélos électriques ne fait pas partie du cahier des charges initial pour le fournisseur des vélos et stations.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le conseiller administratif:
Rémy Pagani

Le 13 avril 2011.