

Réponse du Conseil administratif à:

- **la motion du 15 février 2006 de M^{me} Véronique Elefant-Yanni, acceptée par le Conseil municipal le 30 septembre 2006, intitulée: «Des stations de vélos en libre-service» (M-600);**
- **la motion du 17 septembre 2007 de M^{mes} Marie Chappuis, Anne Carron-Cescato, Nelly Hartlieb, Alexandra Rys, Odette Saez, MM. Jean-Charles Lathion, Alain de Kalbermatten, Vincent Maitre et Robert Pattaroni, acceptée par le Conseil municipal le 21 janvier 2008, intitulée: «Changeons la vie des Genevois par la révolution du vélo!» (M-700);**
- **la question écrite du 17 septembre 2007 de M. Christian Lopez Quirland, intitulée: «Pour un système de location de vélos et qui roule» (QE-270).**

TEXTE DE LA MOTION M-600

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'étudier la possibilité d'installer des stations de vélos en libre-service en ville de Genève.

TEXTE DE LA MOTION M-700

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de lui proposer un système ambitieux de locations de vélos grâce à un partenariat public-associatif, voire public-privé, incluant les partenaires de l'économie sociale et solidaire.

TEXTE DE LA QUESTION QE-270

Pendant le mois d'août, M. Pagani a expliqué dans la presse qu'il avait la volonté de créer un système de location de vélos. Je salue cette initiative qui tend à promouvoir la mobilité douce.

Pourtant, il semble, selon les informations parues dans la presse, que l'association Genève Roule n'a pas été associée à ce projet.

Quels sont les tenants et les aboutissants de cette affaire et comment pensez-vous associer Genève Roule à ce projet essentiel pour notre ville?

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Comme le prévoit le plan directeur communal en cours d'instruction, la Ville de Genève souhaite développer une offre de vélos en libre-service fondée sur un partenariat public-associatif ou public-privé incluant les partenaires de l'économie sociale.

Des projets très divers de vélos en libre-service ont été mis en place ces dernières années dans de nombreuses villes d'Europe. Ce système participe à la promotion du vélo, en facilitant son usage en tant que mode quotidien de transport urbain, et s'inscrit dans une conception de chaîne plurimodale des déplacements.

Si les premières expériences, dès les années 1980, dans les pays nordiques ont été mises en place par les services publics, aujourd'hui, de grands groupes privés, actifs dans la publicité ou les transports, proposent des systèmes de vélos en libre-service comme des produits expérimentés avec succès.

Ainsi, l'usage peut être gratuit, sur abonnement ou selon tarification horaire, lié à l'identification de l'utilisateur et du vélo; en découle aussi le choix de la présence ou non de stations, de leur visibilité et de leur exploitation. Des enquêtes auprès de la population ont également été menées dans plusieurs de ces villes et il est intéressant de noter, par exemple, que le vol et les dommages ne découlent pas de la gratuité, mais de l'absence d'identification des usagers; ceux-ci sont dans le même temps majoritairement disposés à payer pour ce service et le type de tarification ne semble pas avoir de corrélation avec la durée et la fréquence d'utilisation des vélos.

On peut ainsi définir globalement trois modèles de vélos en libre-service:

- les stations passives, constituées d'une infrastructure de stationnement avec des attaches de type chariot de supermarché; l'usage est gratuit mais nécessite l'identification de l'utilisateur;
- les stations actives, avec une borne centrale ou individuelle et une consigne individuelle, où l'utilisateur s'identifie par carte de paiement ou d'abonné;
- le système sans station, avec des vélos flottants que l'on peut emprunter et rendre aux carrefours importants de la ville; l'utilisation passe par une transaction téléphonique donnant accès à un code numérique d'activation et de restitution de l'engin.

Le choix du système de vélos en libre-service nécessite de déterminer quelques paramètres concomitants: le type de gestion du système, la tarification et l'identification pour l'utilisateur, le modèle d'infrastructures et de stations.

A l’instar de plusieurs municipalités européennes, le précédent Conseil administratif avait décidé de déléguer le système de vélos en libre-service à la gestion privée, dans le cadre de la concession à une entreprise d’affichage sur le domaine public.

Ainsi, lors de la procédure de renouvellement de cette concession pour la période 2008-2013, le Conseil administratif d’alors avait intégré dans l’appel d’offres la mise en œuvre d’un réseau de vélos en libre-service sur le territoire de la Ville de Genève, sur la base d’un ensemble de critères financiers, techniques et d’emprise spatiale.

Sur la base de ces critères, le Conseil administratif avait considéré que le modèle de stations actives était le plus approprié à la Ville de Genève.

Ce réseau devait offrir les caractéristiques suivantes:

- la mise à disposition de 500 vélos en libre-service, accessibles dans au moins 40 stations desservant au mieux les quartiers de la ville, les pôles d’échange des transports collectifs et les secteurs générateurs de déplacements;
- un modèle de tarification comprenant des formules d’abonnement aussi bien qu’une tarification horaire, avec un tarif préférentiel pour les abonnés d’Unireso;
- la prise en charge, par le concessionnaire, des coûts d’investissement, de fonctionnement et d’entretien. La publicité sur les vélos était autorisée dans le gabarit du cadre. La recette dégagée par le système de location ainsi que les 25% du chiffre d’affaires de la publicité sur vélos devaient être versés à la Ville de Genève;
- l’ensemble du système devait répondre à certains critères de développement durable; les vélos et les matériaux devaient être durables; la gestion logistique des vélos entre stations devait être effectuée par des véhicules non polluants.

Soucieux de soutenir et de poursuivre le développement des activités sociales liées à la mise à disposition de vélos, le Conseil administratif avait mentionné dans le cahier des charges que le système devait intégrer la possibilité de mener des projets de réinsertion professionnelle de personnes avec des institutions compétentes (Office de l’emploi, Hospice général, associations spécialisées, etc.).

De plus, le Conseil administratif avait inscrit dans le cahier des charges la possibilité de mettre en place un système comportant une mixité de stations automatisées et de stations avec présence de personnel. Il accordait une importance particulière au respect des principes du développement durable du point de vue environnemental et social notamment.

Toutefois, la procédure d'appel d'offres s'étant enlisée, le Conseil administratif a décidé de retirer le système de vélos en libre-service du cahier des charges définissant l'objet et la durée du marché relatif à la concession d'affichage, et de relancer une procédure spécifique pour cette prestation de service.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le conseiller administratif:
Rémy Pagani

Le 6 mai 2009.