

**Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement (CAE) chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 9 mai 2012 en vue de l'ouverture de deux crédits pour un montant total net de 3 331 000 francs:**

- **pour un montant net de 1 944 000 francs destiné à la subvention d'investissement au bénéfice des Transports publics genevois pour la première étape d'acquisition de stations de vélos en libre service (VLS) en ville de Genève, hors acquisition des vélos, dans le cadre du projet cantonal des vélos en libre service;**
- **pour un montant brut de 1 537 000 francs, dont à déduire la part des prestations imputée aux crédits d'étude (PR-721 et PR-807 – N° PFI 103.005.01) pour un montant de 150 000 francs, soit un montant net de 1 387 000 francs, destiné à la réalisation de la première étape de stations de vélos en libre service (VLS) en ville de Genève, dans le cadre du projet cantonal des vélos en libre service.**

**Rapport de M<sup>me</sup> Maria Vittoria Romano.**

Cette proposition a été renvoyée par le Conseil municipal à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance plénière du 25 juin 2012. La commission s'est réunie le 18 septembre et le 16 octobre 2012, sous la présidence de M. Vincent Schaller. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que la rapporteuse remercie chaleureusement pour la qualité de son travail.

### **Historique VLS (par TPG)**

La première tentative de ce type de projet remonte à 1965, à Amsterdam. Un mouvement contestataire reprenait les vélos abandonnés et les peignait en blanc. Ensuite, la Rochelle a mis en place des containers VLS en 1975. Depuis l'implantation du VLS à Copenhague le système a connu un succès dans un grand nombre de villes, décliné de manière différentes. Cent-nonante villes ont adopté ce type de réseau et le projet genevois (dans cette forme) sera le premier en Suisse.

## Séance du 18 septembre 2012

*Audition de M<sup>me</sup> Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, de M. Claude-Alain Macherel, codirecteur du département des constructions et de l'aménagement, et de M. Nicolas Betty, chef du Service du génie civil*

Petit rappel de M. Macherel qui explique que l'objet, soit le système VLS, est attendu de longue date, mais que la question était liée au concessionnaire de l'affichage. En plus, il fallait s'assurer de l'implication des communes périphériques suburbaines.

Le VLS constitue non seulement une offre de transport complémentaire aux moyens traditionnels, mais aussi un moyen de promotion du vélo. La demande de crédit porte sur l'acquisition de 40 stations (bornes plus totem) des 62 planifiées, le solde faisant l'objet d'une deuxième demande de crédit qui sera déposée prochainement. Le réseau desservira seize communes, des centres sportifs, etc.

Le principe du VLS est de pouvoir emprunter un vélo dans une station et de le déposer dans une autre. Les stations auront entre sept à quarante vélos. Les vélos seront des modèles de ville, légers, maniables, résistants et à 7 vitesses. Chaque vélo aura une puce permettant de le localiser. Le système fonctionnera avec des cartes sans contact, ne possédant qu'un numéro identifiant. Les données individuelles qui transiteront seront les mêmes que celles qui passeront entre les usagers et les distributeurs de billets des TPG.

Il sera nécessaire de rééquilibrer les stations afin de garantir assez de places dans chaque lieu. L'entretien du parc sera fait par une entreprise sociale. Quant aux TPG ils gèreront les installations. Il y aura des installations mobiles (sans le travail du génie civil) qui auront un emplacement temporaire selon les besoins de la Ville. Le crédit est une subvention aux TPG, qui sont en train de terminer les appels d'offre. Il faut rappeler que les TPG ont pris une position dominante dans ce projet et sont au cœur de ce système. Les communes ne seront pas propriétaires des stations mais, en cas de bénéfice, il y aura redistribution entre les parties prenantes (un cas de figure qui ne se présente quasi jamais). Les TPG créeront une nouvelle entité qui sera référent et la Ville siègera d'une manière ou d'une autre en son sein.

Il est nécessaire de modifier la géométrie des trottoirs et les systèmes de récolte des eaux pluviales, d'installer des socles et des faire des fouilles pour les raccordements électriques, de modifier le mobilier urbain, ainsi que réaliser le marquage routiers. Les raccordements électriques seront effectués par les SIG (pan) le reste du raccordement sera mis en concours.

Le montage financier se présente comme suit:

Fr.

Frais de fonctionnement/année  
pour l'ensemble du réseau:

3 500 000

|             |           |
|-------------|-----------|
| Recettes:   | 600 000   |
| Sponsoring: | 800 000   |
| Déficit:    | 2 100 000 |

Le déficit sera couvert par les TPG, les communes participantes et le Canton à parts égales, et à hauteur de 672 000 francs. La participation de la Ville sera de 285 000 francs par année (4500 par station). La carte annuelle pour l'utilisation des VLS coûte 70 francs par année ou 45 francs si l'on a déjà l'abonnement Unireso ou 5 francs par jour (pas possible de payer cash à la borne, mais les TPG réfléchissent à la possibilité de se rendre à un guichet pour les utilisateurs occasionnels). La première demi-heure sera gratuite, point important, vu que les trajets d'une station à l'autre dure à peu près vingt minutes. Le budget inclus les 150 vélos qui devront être remplacés par année suite à des vols, détériorations ou du vandalisme.

Le retard de Genève dans ce domaine procure l'avantage de profiter des expériences faites à Paris ou à Lyon, notamment dans la maîtrise des frais de fonctionnement. Genève Roule est intégré au projet. Un contrat de prestation revisité devrait éviter la concurrence entre le VLS et les prestations de Genève Roule.

Certaines communes, comme Meyrin, attendent de voir comment le réseau va fonctionner.

A la fin de cette audition la commission vote la proposition d'auditionner les TPG et Genève Roule. Les deux propositions sont acceptées à l'unanimité des commissaires présent-e-s.

## **Séance du 16 octobre 2012**

*Audition de M. Daniel Lang, directeur de Genève Roule, accompagné de M<sup>me</sup> Infanger, cheffe de projet VLS*

M. Lang rappelle que l'association à but non lucratif fait du prêt gratuit de vélos et loue des vélos à des entreprises. Ce programme se fait avec des personnes en réinsertion sociale afin de leur permettre de se stabiliser socialement. L'association est impliquée dans le projet VLS depuis le départ. Il rappelle que, à l'origine, il s'agissait d'un projet de la Ville de Genève qui voulait reprendre un système parisien, mais que depuis, le projet est passé au Canton. Il ajoute aussi que l'association a visité d'autres villes pour comprendre le fonctionnement et s'informer sur les *lessons learned* du système VLS.

M. Lang explique qu'un tel système demande des moyens conséquents. Il est question de 1500 vélos et 140 stations. Aujourd'hui, Genève Roule travaille avec près de 800 vélos et tourne avec 150 employé-e-s, mais une augmentation de l'effectif, à tous les échelons, s'imposera. Il clarifie que l'association a des salarié-e-s fixes, des cadres intermédiaires qui sont des personnes en emplois

de solidarité, et environ 45 personnes qui sont en réinsertion (stages allant de un mois à une année). Au final, ce seront 200 personnes qui travailleront pour l'association toute l'année. Le montage financier de l'association est diversifié. La Ville subventionne en partie l'association, tout comme le canton et certaines communes qui la mandatent pour différentes tâches. Il remarque qu'il existe également une forte collaboration avec le Service des emplois de solidarité qui subventionnent ces emplois à 75%. Il précise que l'association a aussi des rentrées en fonction des services, plus quelques sponsors.

Il mentionne que certaines activités cesseront et qu'il sera nécessaire de réaffecter plusieurs personnes. Il observe aussi que le travail sera plus anonyme qu'actuellement, ce qui est regrettable. L'association conservera les activités traditionnelles pour couvrir tous les autres besoins, notamment les classes d'école qui veulent faire du VTT, les touristes américains qui veulent faire du vélo pendant deux semaines, etc. Il ajoute qu'il s'agit d'adapter l'offre afin de ne pas faire doublon avec le VLS. Il remarque qu'une partie importante de son activité relève des liens avec les entreprises comme la Fondation des services d'aide et de soins à domicile dont les infirmiers-ières utilisent les vélos de l'association.

L'association sera chargée du service client du système VLS. Elle dispose déjà d'une expérience en la matière vu qu'elle a un mandat pour le service client pour l'entier de la Suisse romande, et cela occupe 10 personnes. Les détails restent à régler avec les TPG. Par ailleurs, un contrat de prestation est en cours de rédaction.

Le directeur déclare que la Ville bénéficie de son retard pour éviter de commettre les erreurs d'autres villes. L'association participe à des forums et des échanges réguliers se déroulent. Il avoue que certains projets VLS ont été stoppés. Il cite l'exemple de Rennes où les distances entre les différentes stations étaient trop grandes. Il ajoute que les déprédations et le désintérêt de la population sont les raisons principales de l'arrêt de ces projets. M<sup>me</sup> Irfanger ajoute que le maillage du réseau à Grenoble était mal fait, raison pour laquelle cette Ville a étendu la gratuité du service.

Genève Roule n'a pas été associée au processus de choix (matériel) et de décision (emplacement des stations).

*Audition de M. Eric Forestier, directeur marketing-vente-promotion, et de M. Vincent Sabatier, responsable projets clients aux Transports publics genevois (TPG)*

M. Forestier déclare que l'objectif des TPG est de créer une synergie entre les transports publics et le VLS, et il observe que la plupart des villes ne se sont pas occupées de ce point. Il ajoute que les TPG sont à bout touchant sur ce projet.

Le projet porte sur 150 stations sur tout le canton et sur 2000 vélos ouverts aux abonné-e-s et aux occasionnel-le-s. Il précise que plusieurs langues seraient

utilisées et les TPG seraient l'opérateur, s'occupant de la maintenance et de l'exploitation, en sous-traitant une partie de l'activité à Genève Roule qui a une excellente expérience dans le domaine. Cette dernière devra aussi rééquilibrer le parc de vélos. Elle aura à disposition une dizaine de véhicules verts pour le faire. Il y aura aussi des équipes à pieds avec des applications Smartphone, qui permettront de gérer les phénomènes de saturation.

Les abonné-e-s auront une carte sans contact avec une puce contenant un chiffre sous lequel se trouveront différents contrats. Une des difficultés de ce projet est de savoir gérer une technologie qui implique différents opérateurs. Les occasionnel-le-s ne pourront utiliser ces vélos que par le biais d'une carte de crédit puisque cela permet de débiter 200 francs du compte en cas de disparition de vélo.

Trois stations seront d'abord implantées aux TPG afin de les équilibrer. Il précise que, lorsque ce sera fait, il sera possible de développer les autres stations durant 2013. Au moins 90 stations doivent être implantées pour avoir un maillage suffisant. Cas échéant, le système ne fonctionnera pas comme l'a démontré l'exemple d'Aix-en-Provence. Pour l'instant, 16 communes se sont retirées du projet et, pour les autres, il faudra attendre les résultats du vote (communes clefs, Genève Ville, Vernier, Carouge et Lancy). Mais crucial est le vote du Canton car, si le Grand Conseil s'y oppose, le projet est mort-né. Il est important de savoir que les communes françaises voisines seraient très intéressées par le VLS et souhaiteraient que ce dernier soit étendu chez elles.

Les critères de localisation se basent sur une étude menée par l'Observatoire universitaire de la mobilité (OUM) et finalisée par le bureau BCPH ingénierie. Ensuite, une tournée a été faite auprès des communes afin d'exposer le projet et pour parler des localisations.

L'appel d'offres est terminé et un fournisseur a été choisi. Les normes AIMP ont été respectées et un groupe de pilotage avec les parties prenantes a été créé. Cinq soumissionnaires se sont proposés et, finalement, la société VLS de Montréal a été choisie, créée en 2007. Cette société a mis sur pied un système Bixy qui permet d'implanter des stations temporaires puisqu'elles se trouvent sur plaques, mais il est possible de les sceller (par exemple Carouge doute sur un ou deux lieux, donc les deux stations seront mises sur plaques dans un premier temps). L'espérance de vie du système est de dix ans et la garantie du roulant cinq ans.

### *Eléments financiers*

|                                |        |
|--------------------------------|--------|
| Investissement:                |        |
| coût de la station:            | 50 000 |
| coût génie civil:              | 30 000 |
| (dû à l'éloignement du réseau) |        |

Fonctionnement par an: 3 500 000  
avec un déficit de 2 500 000

Les TPG estiment qu'il y aura 7000 abonné-e-s dans un premier temps (70 000 abonné-e-s UNIRESO aujourd'hui). C'est une estimation prudente liée au fait que certaines communes se sont retirées et restent dans l'expectative. Par ailleurs, les TPG ne feront aucun bénéfice avec le VLS, mais participe volontiers à ce projet d'intérêt public, vu qu'ils ont été sollicités.

Par rapport au prix pour le VLS, les perceptions sont différentes. Certaines communes ont déclaré que le montant proposé était bien trop cher. Mais il n'y aura pas de report modal (et donc une perte pour les TPG) car certains utilisent le vélo dans les descentes et remontent en bus.

Les autorisations de construire sont en cours. Elles seront déposées par lots et, pour le moment, il n'y a pas d'opposition.

Une campagne de communication sera menée, notamment à l'égard de la sécurité puisqu'il sera question de 2000 vélos supplémentaires. Le Canton informera les publics sur les parcours possibles. Il est également prévu d'étendre les pistes cyclables. L'emplacement des stations nécessite de la place puisqu'il est question de 41 mètres de long. Le plan est d'éviter la suppression des places de parc et de garantir la sécurité des lieux.

#### *Prises de position et vote*

Le Parti socialiste est de l'avis qu'il faut voter rapidement ce projet.

Le Parti libéral-radical déclare que, soit la commission décide d'attendre le vote du Grand Conseil, soit décide de voter au préalable. Il mentionne que si le Grand Conseil refuse, M. Pagani décidera certainement que la Ville paye seule ce projet. Il pense, en l'occurrence, que ce serait une bonne chose. Il remarque dès lors que voter dans le vide n'a pas de sens.

Le Mouvement citoyens genevois rappelle que des études sont en cours et qu'il serait préférable d'attendre quelques temps.

Les Parti socialiste estime que la commission peut voter ce projet qui mettra quelques semaines à venir à l'ordre du jour de la séance plénière. Il ne voit donc pas d'obstacle.

Les Verts indiquent qu'ils vont suivre la position du Parti socialiste afin de donner un signal au Grand Conseil puisque, comme le rappelle le Mouvement citoyens genevois, le projet a été refusé en commission et renvoyé en séance plénière. Le Mouvement citoyens genevois est de l'avis que, si la Ville de Genève reprend le projet, les autres communes ne seront pas empêchées de participer.

Mais ils se préoccupent du budget et observent que les perspectives sont mauvaises.

Le Parti démocrate-chrétien va voter l'objet.

Le président passe au vote de la proposition PR-965 qui est acceptée par 11 oui (2 Ve, 3 S, 1 DC, 2 LR, 2 EàG, 1 UDC) et 4 abstentions (1 LR, 2 MCG, 1 UDC).

### *PROJET DE DÉLIBÉRATION I*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre e), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 944 000 francs destiné à une subvention d'investissement au bénéfice des Transports publics genevois pour l'acquisition de 40 stations de vélos en libre service (VLS) en ville de Genève, hors acquisition des vélos, dans le cadre du projet cantonal des vélos en libre service.

*Art. 2.* – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 944 000 francs.

*Art. 3.* – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 5 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2014 à 2018.

### *PROJET DE DÉLIBÉRATION II*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

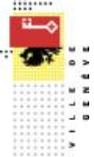
*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 1 537 000 francs, dont à déduire la part des prestations imputée au crédit d'étude (PR-721 et PR-807 N° PFI 103.005.01) pour un montant de 150 000 francs, soit un montant net de 1 387 000 francs destiné à la réalisation de 40 stations de vélos en libre service (VLS) en ville de Genève, dans le cadre du projet cantonal des vélos en libre service.

*Art. 2.* – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 537 000 francs.

*Art. 3.* – La dépense nette prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le montant de 150 000 francs correspondant à la part des crédits d'études, sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figurent au budget de la Ville de Genève de 2014 à 2023.

*Art. 4.* – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté.

*Annexe:* Présentation de M. Macherel, Ville de Genève  
Présentation de MM. Forestier et Sabatier des TPG



# VELOS EN LIBRE SERVICE

PR-965 « Stations de vélos en libre service (VLS) en ville de Genève »



COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT  
SERVICE DE L'AMENAGEMENT URBAIN ET DE LA MOBILITE  
18 SEPTEMBRE 2012

## PREAMBULE – LE VLS COMME OFFRE DE TRANSPORT COMPLEMENTAIRE

- 170 villes équipées dans le monde – 50 en Europe
- Villes-cibles: + de 100'000 habitants
- Trajets types: urbains, - de 15 minutes et - de 1,5 km
- 60 à 80% des usagers piétons ou utilisateurs des TC
- Le VLS comme outil de promotion du vélo
- Le VLS comme complément aux offres de transport traditionnelles (UNIRESO)

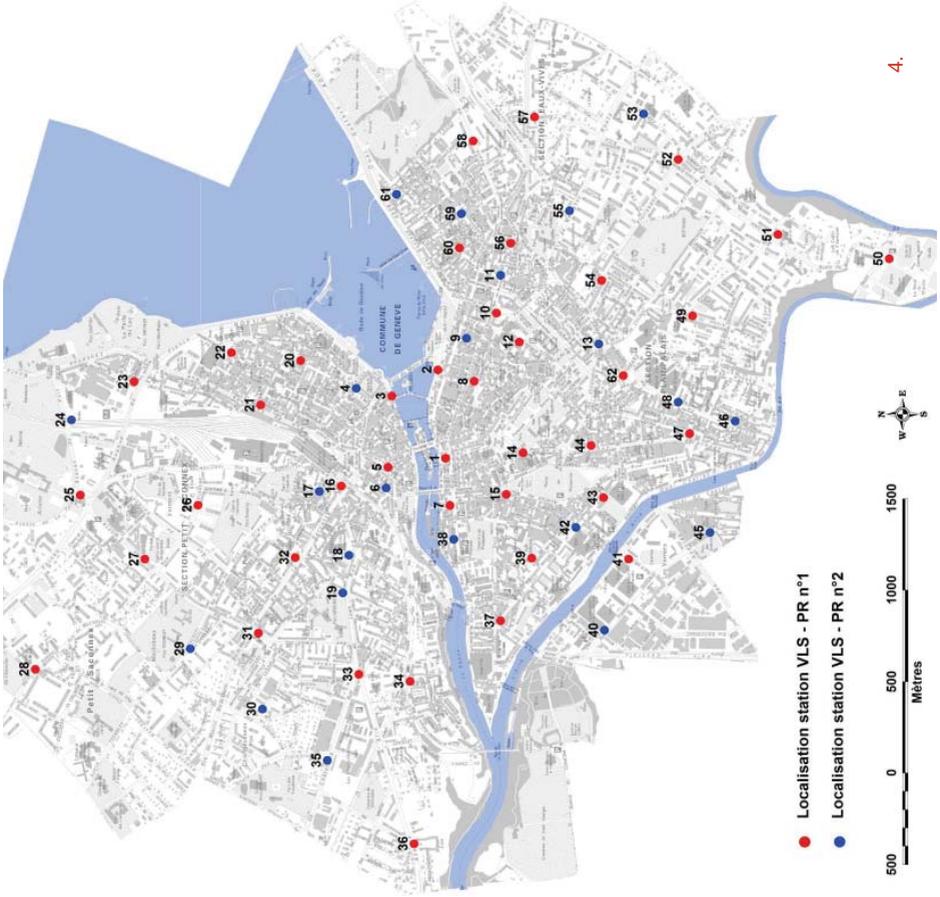
## LE VLSA GENEVE

- Pour le canton: 150 stations – plus de 1'500 vélos
- Pour la Ville de Genève: 62 stations – environ 640 vélos desservant...
  - 16 communes participantes au projet
  - Les densités de population et d'emplois
  - Les centralités de quartier
  - Les interfaces de transports en commun
  - Les installations à forte fréquentation
  - Les sites à vocation touristique

4.

## LES 62 STATIONS VLS EN VILLE DE GENEVE

PR n°1 (40 stations) +  
PR n°2 (22 stations)



4.





## COMMENT ÇA MARCHE?

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

### Tarifs incitatifs

- *Abonnement annuel: CHF 70.- ou CHF 45.- (Unireso)*
- *Usage occasionnel: CHF 5.- / jour*
- *Première ½ heure gratuite*
- *Tarifs progressifs après la première ½ heure*

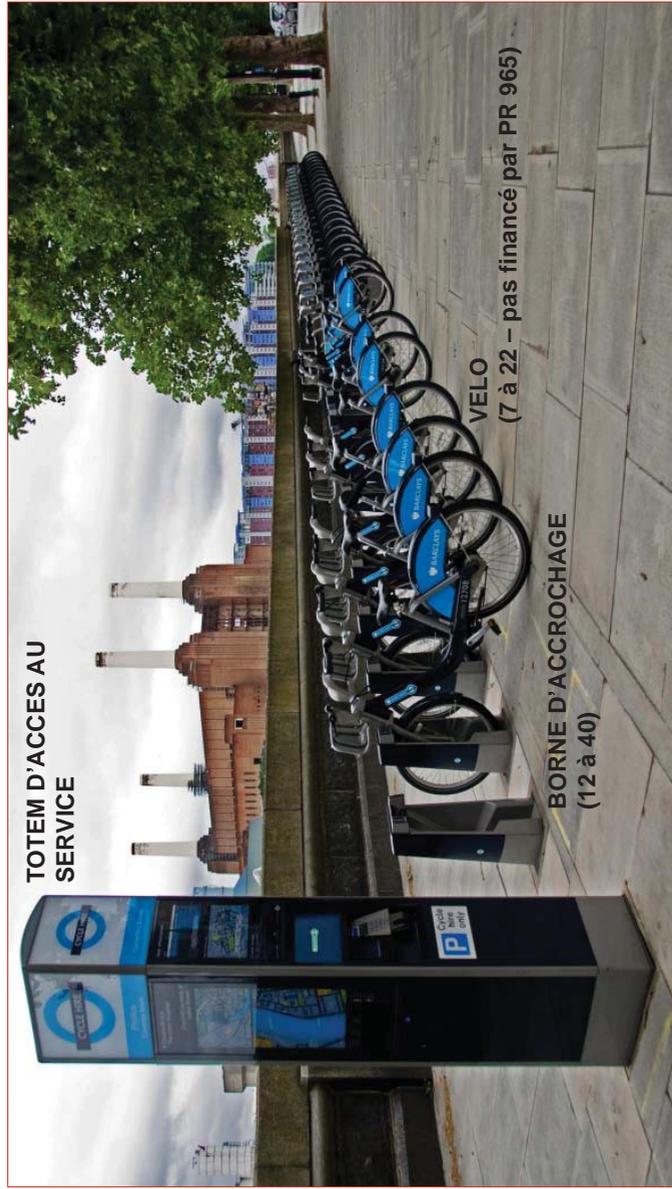
### Les stations, le rééquilibrage, l'entretien

- *Davantage de places que de vélos*
- *Rééquilibrage des vélos entre les stations*
- *Entretien par une entreprise sociale*

8.



## LA STATION VLS



**TOTEM D'ACCES AU SERVICE**

**VELO**  
(7 à 22 – pas financé par PR 965)

**BORNE D'ACCROCHAGE**  
(12 à 40)

## LA STATION VLS

### Caractéristiques principales

- *Totem d'accès au service à écran tactile, équipé pour la lecture de cartes sans contact*
- *Nombre de bornes d'accrochages variable*
- *Intégration au système d'abonnement UNIRESO*
- *Possibilité d'employer différents moyens de paiement*
- *Alimentation via le réseau électrique*
- *Possibilité d'installer certaines stations sans génie civil*

## DESCRIPTION DES TRAVAUX

### Acquisition des stations (1<sup>er</sup> lot de 40 stations)

- AO fournisseur (stations, vélos et système d'exploitation)
- VdG subventionne l'investissement des TPG
- VdG investit pour le génie civil et le raccordement électrique

### Travaux de génie civil

- Modification de la géométrie des trottoirs
- Modification du système de récolte des eaux pluviales
- Exécution des socles pour fixation du totem et structures de la station
- Fouilles pour raccordement électrique, pose d'un tube
- Modification du mobilier urbain
- Modification des marquages routiers
- Mise en place des structures des stations



**DESCRIPTION DES TRAVAUX**

**Raccordement électrique**

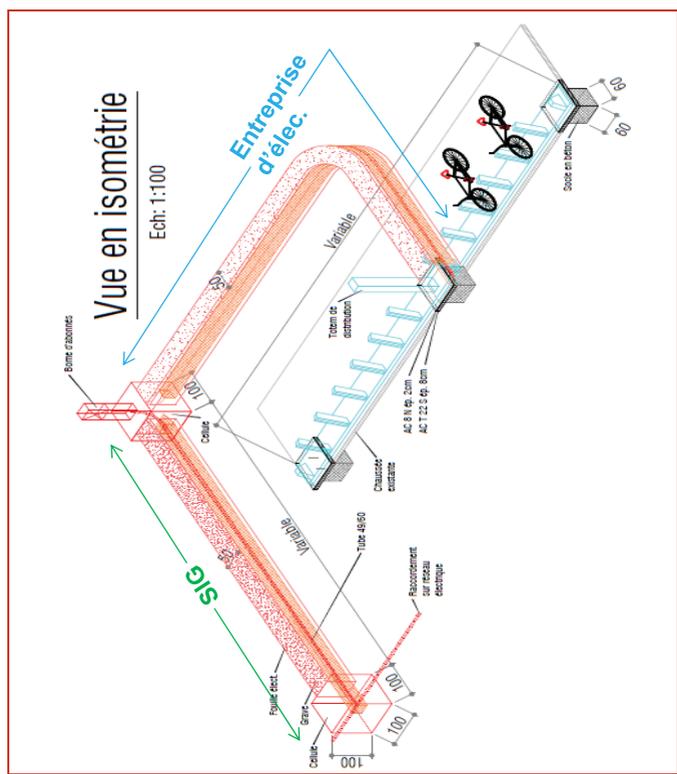
**SIG**

*Finance de branchement  
(raccord au réseau public,  
tirage du câble, branchements)*

*Participation de raccordement  
Borne d'abonné*

**Entreprise d'électricité**

*Raccordement entre borne  
d'abonné et station*



### ESTIMATION DES COUTS

|  |                      |
|--|----------------------|
| <b>Délibération I - fourniture</b>                           |                      |
| Acquisition 40 stations (totem + bornes / CHF 45'000.- x 40) | CHF 1'800'000        |
| TVA 8%   | CHF 144'000          |
| <b>Décision I - Total TTC</b>                                | <b>CHF 1'944'000</b> |
| <b>Délibération II - travaux</b>                             |                      |
| Génie civil  | CHF 806'000          |
| Raccordement électrique                                      | CHF 281'000          |
| Honoraires et frais  | CHF 281'000          |
| TVA 8%   | CHF 110'000          |
| Total TTC  | CHF 1'537'000        |
| <i>Prestation personnel VdG 4%</i>                           | <i>CHF 59'000</i>    |
| <i>A déduire - études sur PR 721 et 807</i>                  | <i>-CHF 150'000</i>  |
| <b>Décision II - Total TTC</b>                               | <b>CHF 1'387'000</b> |
| <b>Décision I et II - Total TTC</b>                          | <b>CHF 3'331'000</b> |

## BUDGET D'EXPLOITATION

Coûts de fonctionnement: 3.5 mio CHF / an (ensemble du système)

| Prestation                 | Coût approximatif     |
|----------------------------|-----------------------|
| Achat des vélos            | 0,5 millions CHF / an |
| Coûts d'exploitation       | 2,3 millions CHF / an |
| Coûts de gestion du projet | 0,7 millions CHF / an |

## Recettes

|                               |                       |
|-------------------------------|-----------------------|
| Revenus d'exploitation        | 0.6 millions CHF / an |
| Produits des sponsors - vélos | 0.8 millions CHF / an |

> Déficit d'exploitation estimé à 2.1 moi CHF / an

## BUDGET D'EXPLOITATION

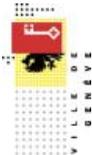
### Ce déficit est couvert à part égales entre

|                                   |                  |
|-----------------------------------|------------------|
| L'Etat de Genève                  | 672'500 CHF / an |
| TPG, par sa filiale TPG Vélo S.A. | 672'500 CHF / an |
| Les communes participantes        | 672'500 CHF / an |

>La Ville de Genève participe à hauteur de CHF 281'037.- / an pendant 10 ans (hors PR)

## CALENDRIER

|            |   |   |
|------------|---|---|
| Mars 2012  | ↑ | Lancement de l'appel d'offre fournisseur par les TPG  |
| Mai 2012   | ↑ | Création TPG vélo S.A – filiale des TPG<br>Dépôt de la PR 965 - VLS                                 |
| Sept 2012  | ↑ | Adjudication du marché fournisseur du système VLS<br>Dépôt des autorisations de construire          |
| Oct 2012   | ↑ | Recalibrage des coûts<br>Dépôt PR pour les 22 stations restantes                                    |
| Déc 2012   | ↑ | Vote des crédits par les communes<br>Signature contrat fournisseur (sous réserve obtention crédits) |
| Début 2013 | ↑ | Travaux d'aménagements et raccord électriques<br>Déploiement des stations (15 stations/mois)        |
| Été 2013   | ↑ | <b>Inauguration / ouverture au public</b>   |



# VELOS EN LIBRE SERVICE

PR-965 « Stations de vélos en libre service (VLS) en ville de Genève »



COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT  
SERVICE DE L'AMENAGEMENT URBAIN ET DE LA MOBILITE  
18 SEPTEMBRE 2012



## Le VLS dans le monde

|                        |            |                |              |
|------------------------|------------|----------------|--------------|
| <b>Danemark</b>        | Copenhague | 110 stations   | 2'000 vélos  |
| <b>Israël</b>          | Tel Aviv   | 140 stations   | 1'400 vélos  |
| <b>Australie</b>       | Brisbane   | 150 stations   | 2'000 vélos  |
| <b>Etats-Unis</b>      | Washington | 170 stations   | 1'700 vélos  |
| <b>Belgique</b>        | Bruxelles  | 180 stations   | 2'500 vélos  |
| <b>Espagne</b>         | Barcelone  | 400 stations   | 6'000 vélos  |
| <b>Canada</b>          | Montréal   | 410 stations   | 5'100 vélos  |
| <b>Grande Bretagne</b> | Londres    | 570 stations   | 8'000 vélos  |
| <b>France</b>          | Paris      | 1'200 stations | 16'000 vélos |
| <b>Chine</b>           | Hangzhou   | 2'400 stations | 65'000 vélos |

**190 villes dans le monde ont adopté le système VLS**

## Le projet VLS Genevois **philosophie**

- Environ 150 stations et 2'000 vélos
- 365 jours/an – 7 jours/7 – 24 heures/24
- Totale synergie avec PDMD et PDTC
- Abonnés et occasionnels
- Système multilingue
- TPG opérateur
- Géolocalisation & plan de déploiement en cours de finalisation

## Le projet VLS Genevois **un modèle social**



## Le projet VLS Genevois **un modèle unique**

Abonnement Unireso : TPG – CFF – SMGN...

VLS

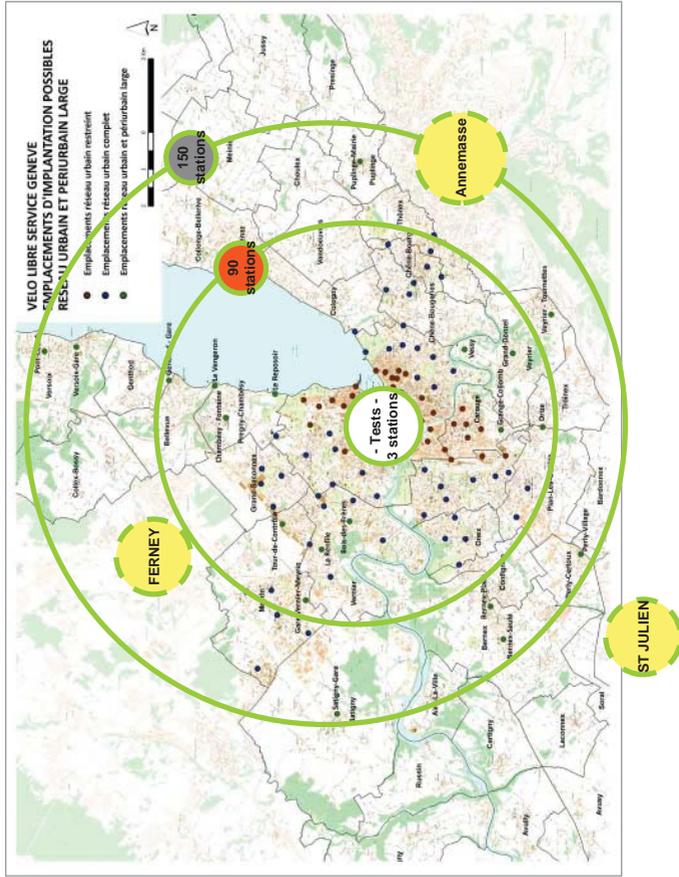
PARKING (FdP)

MOBILITY CAR SHARING

## Le projet VLS Genevois **tarification**

| Accès   | Utilisation                                      |   |   |   |
|---|--|---|---|---|
| <b>70 chf</b> pour un abonnement annuel VLS seul                              | 1 <sup>ère</sup> demi-heure :<br><b>GRATUITE</b> | 2 <sup>ème</sup> demi-heure :<br><b>1 CHF</b> | 3 <sup>ème</sup> demi-heure :<br><b>3 CHF</b> | 4 <sup>ème</sup> demi-heure :<br><b>6 CHF</b> |
| <b>45 chf</b> pour un abonnement annuel VLS si couplé à un abonnement unireso |  |   |   |   |
| <b>5 chf</b> par jour pour une utilisation occasionnelle                      |  |   |   |   |

# Le projet VLS Genevois géolocalisation



## Le projet VLS Genevois **critères de localisation**

- Etude préalable menée par l'OUM
- Finalisation de l'étude par le bureau **bcph**
- Implantations des stations en fonction:  
des bassins de **populations**  
des bassins d'**emploi**  
du réseau de **transports publics**  
des principaux **pôles touristiques**



## Le projet VLS Genevois **le fournisseur**

Société créée  
en **2007**  
basée à  
**Montréal**



**11 réseaux**  
dans le **monde**  
(Canada, États-Unis,  
Royaume-Uni, Australie)

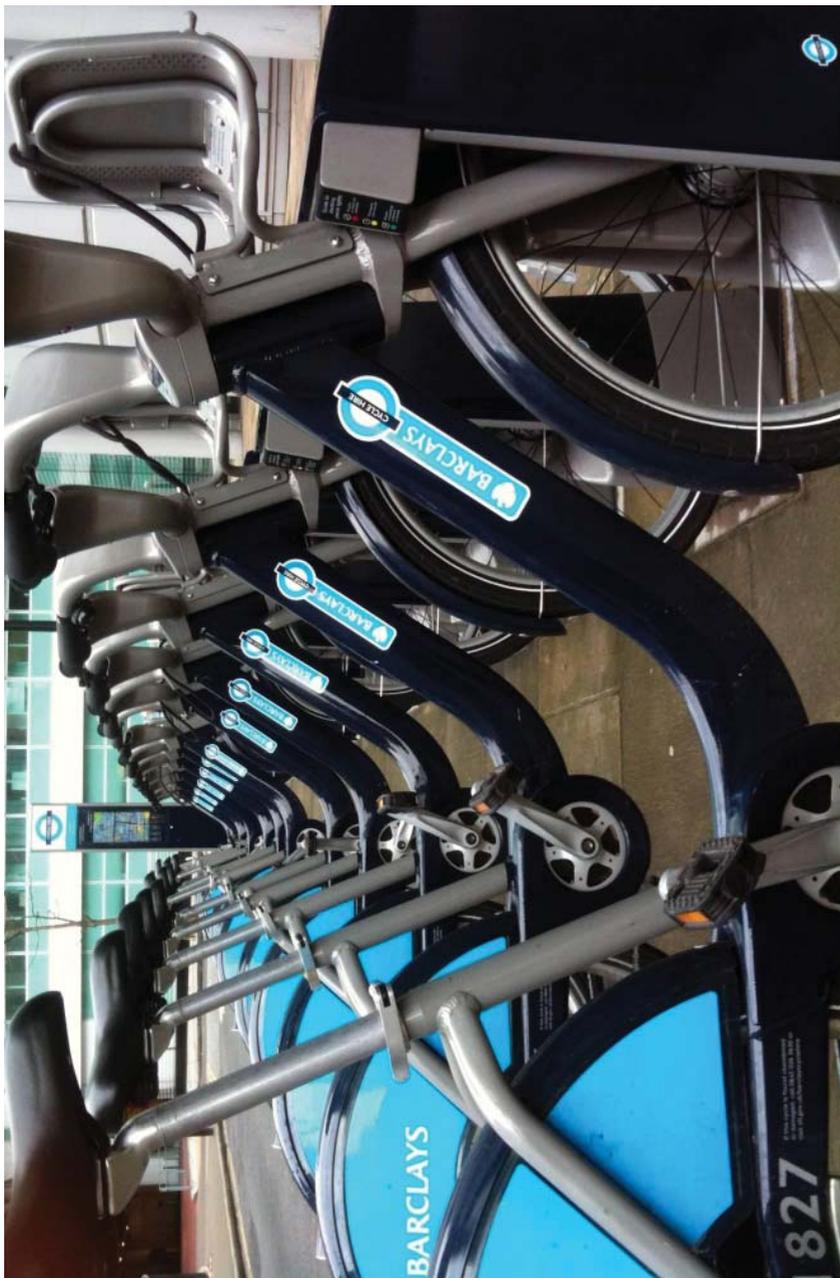


**2'200** stations et **29'000** vélos en exploitation

## Le système de Montréal



## Le système de Londres



## Le système de Melbourne



## Le système de **New-York**



## Eléments financiers Investissements

| Prestations | Estimations      |
|-------------|------------------|
| Stations    | 50' 000 CHF H.T. |
| Génie civil | 30' 000 CHF H.T. |

Les communes prennent en charge les investissements

## Eléments financiers **Coûts**

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

## Eléments financiers **Recettes**

| Recettes  | Estimations                  |
|---|------------------------------|
| <b>Revenus d'exploitation</b><br>(ventes abonnements, billets, publicité) | <b>0,6 millions CHF / an</b> |
| <b>Produits des sponsors</b><br>(Vélos)                                   | <b>0,8 millions CHF / an</b> |

**Déficit** d'exploitation estimé à **2,1 millions CHF** par an

## Eléments financiers **Déficit**

| Prise en charge du déficit   |   |
|--|---|
| <b>L'Etat de Genève</b>  | <b>672'500 CHF / an</b><br>Soit montant de 1,345 millions CHF inscrit au Contrat de prestation 2013-2014 (PL 10989) |
| Les <b>tpg</b> , par sa société-fille <b>tpg vélo S.A.</b><br>(contribution au titre de partenaire)            | <b>672'500 CHF / an</b>   |
| Les <b>communes</b> participant au projet<br>(à raison de 4533 CHF / station / an, selon accord DIME-Communes) | <b>672'500 CHF / an</b>   |

# Synthèse du projet VLS



Le VLS genevois sera pratique et synonyme de liberté car il propose une location qui permet de ne pas avoir à gérer un vélo (pour le garer, pour l'entretenir ou pour éviter les vols). Il assure une totale liberté d'usage en proposant un réseau de bornes permettant de prendre les vélos et de les déposer à l'envie.

