

9 mai 2012

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.**

Mesdames et Messieurs les conseillers,

Préambule

Depuis une vingtaine d'années, les systèmes de vélos en libre service (VLS) s'imposent de plus en plus comme mode de transport complémentaire aux offres «traditionnelles» dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Plus de 170 villes et agglomérations en sont actuellement équipées, dont une cinquantaine en Europe.

Les systèmes VLS actuellement en place présentent des réseaux aux structures très différentes (nombre de stations, véhicules à disposition, etc.) qui sont le reflet de la diversité des objectifs poursuivis (réseaux touristiques, de petite desserte urbaine, pendulaires...). Il faut noter que les VLS qui s'intègrent parfaitement à l'offre de transports en commun (opérateurs de gestion, systèmes de réservation ou de tarification communs, etc.) sont rares.

La quasi-totalité des réseaux VLS dispose cependant de stations à proximité des grands générateurs de flux et des hautes densités de population et/ou d'emplois, emplacements qui sont par ailleurs desservis par des lignes de transports en commun à forte fréquence (RER, trams, bus, etc.). Des études réalisées par le programme européen OBIS tendent d'ailleurs à prouver que 60 à 80% des utilisateurs des VLS sont des individus qui pratiquent la marche en ville ou sont des usagers habituels des transports en commun. Ces observations confir-

ment qu'une coordination forte d'un système VLS avec un réseau de transports en commun est pertinente.

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

Concernant spécifiquement le VLS, l'objectif des TPG est de compléter 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 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.).

A l'heure actuelle, les communes parties prenantes du projet sont au nombre de 14, c'est-à-dire, outre la Ville de Genève, les communes de Bardonnex, Bellevue, Bernex, Carouge, Collex-Bossy, Colonges-Bellerive, Confignon, Perly-Certoux, Puplinge, Thônex, Troinex, Vernier et Veyrier. Le projet a par ailleurs été présenté à l'Association des communes genevoises (ACG) le 24 novembre 2010, recueillant un écho favorable. En effet, de nombreuses autres communes genevoises ont manifesté leur intérêt à participer à cette opération, auxquelles il faut ajouter la commune d'Annemasse.

D'une manière générale, l'adhésion politique au projet peut être considérée comme unanime.

Cette proposition correspond à une première étape de la mise en place de ce système de VLS, permettant d'affirmer la volonté de la Ville de Genève, d'engager le processus.

Exposé des motifs

Pour le système des VLS à Genève, il est proposé le déploiement de 145 stations, soit la mise à disposition d'environ 1600 vélos pour l'ensemble du canton. Pour la Ville de Genève, les intentions d'équipement sont de 640 vélos, répartis en 62 stations.

La Ville de Genève, partie prenante de l'étude, a souhaité que les sites des 62 stations retenues desservent efficacement et de manière centrale les quartiers. Ces sites d'implantation ont été géolocalisés suivant les critères de densité de population et d'emplois, et de proximité des interfaces de transports en commun, des installations à forte fréquentation et des sites à vocation touristique.

Le projet d'implantation des 62 stations réparties sur l'ensemble du territoire municipal, pilotée par le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, a été finalisé en janvier 2012.

Une comparaison et une évaluation des systèmes de VLS développés dans un certain nombre d'agglomérations ont tout d'abord été réalisées (benchmarking). A partir de cette étude, un plan financier propre au système de VLS a été établi. Les conclusions de cette première phase d'étude ont présenté l'investissement de base à consentir, une estimation des frais de fonctionnement annuels, un nombre de stations et de vélos envisageables en Ville de Genève et pour les autres communes intéressées.

Les sites d'implantation et les aménagements nécessaires ont été précisément déterminés en regard des contraintes de surface, en sous-sol, et en lien avec les connexions au réseau cyclable. Chaque station fait l'objet d'une fiche comportant l'emplacement détaillé, une analyse du lieu et des contraintes, des recommandations et un nombre de vélos indicatif.

Concernant le montage financier, les communes octroient une subvention d'investissement aux TPG pour l'acquisition de la totalité des stations VLS sans les vélos. Les TPG demeurent propriétaires des stations, des vélos et du système d'exploitation. Les communes prennent par ailleurs à *leur charge*, par le biais d'un crédit d'investissement, les infrastructures, le génie civil, les demandes d'autorisation et le suivi des réalisations. L'entretien, le suivi et la maintenance des stations seront effectués par les TPG et financés selon la clé de répartition décrite au point «Budget prévisionnel d'exploitation et charges financières». Cette répartition concerne également l'acquisition et le renouvellement des vélos, ainsi que le rééquilibrage des stations en fonction de leur occupation.

Au niveau juridique, 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, et qui devra être entériné en novembre 2012.

Dans l'objectif d'inaugurer le système de VLS genevois en juin 2013, la Ville de Genève, sans le concours de laquelle la réalisation du projet serait fortement compromise, se doit d'acquérir et installer la plupart de ses stations pour cette échéance.

La présente demande de crédit porte sur la première étape de réalisation, soit un premier lot de 40 stations. Le deuxième lot des 22 stations restantes pour la Ville de Genève fera l'objet d'une seconde demande de crédit, qui sera déposée après adjudication du marché fournisseur par les TPG en septembre 2012. Cette manière de procéder permettra de reporter l'éventuelle différence des coûts de fourniture sur le montant de la seconde demande de crédit.

Description de l'ouvrage

La dénomination «station VLS» comprend:

- un totem d'accès au service;
- des points d'attache, dénommés «bornes d'accrochage», permettant d'accrocher et de décrocher les vélos;
- des vélos en libre service.

Les stations font l'objet d'un appel d'offres fournisseur global en procédure ouverte internationale lancé en mars 2012 par les TPG. Le cahier des charges de cet appel d'offres, ainsi que les critères d'adjudication, ont été validés par tous les partenaires. L'adjudication de l'appel d'offres fournisseur portant sur 145 stations VLS dont 62 pour la Ville interviendra en septembre 2012.

Les caractéristiques principales des stations sont:

- un totem d'accès au service à écran tactile, équipé pour la lecture de cartes sans contact;
- un nombre de bornes d'accrochage, variable selon les sites, compris entre 12 et 40 bornes d'accueil, soit de 7 à 22 vélos (le nombre de bornes d'accrochage est supérieur au nombre de vélos, afin d'éviter la saturation des stations);
- une intégration au système d'abonnements Unireso pour les utilisateurs réguliers (abonnés);
- la possibilité d'employer différents moyens de paiement (cartes, espèces) pour les utilisateurs occasionnels (non-abonnés);
- une alimentation via un raccordement au réseau électrique.

Les caractéristiques optionnelles sont:

- la possibilité que certaines stations puissent être installées sans génie civil, et soient donc déplaçables (par exemple, pour des sites à valeur patrimoniale ou des implantations saisonnières);
- la possibilité d'alimenter certaines stations à l'énergie solaire;
- une intercompatibilité avec les autres systèmes VLS suisses (Vélopass, Publi-bike, Vélospot).

L'amortissement technique des stations est initialement prévu à dix ans.

Description des travaux

Acquisition des stations et aménagement des sites

La réalisation du projet pour la Ville de Genève sera menée selon la procédure suivante:

1. Les TPG lancent un appel d'offres fournisseur global portant sur l'acquisition de toutes les stations pour le canton de Genève, de l'intégralité des vélos nécessaires et du système d'exploitation.
2. La Ville de Genève subventionne l'investissement des TPG relatif à l'acquisition des stations situées sur le territoire de la ville de Genève, et ce pour la totalité de la fourniture à l'exception des vélos. La présente délibération I comprend le premier lot de 40 stations.
3. La Ville de Genève investit à hauteur du coût des travaux de génie civil et de raccordements électriques. La présente délibération II comprend le premier lot d'aménagement de 40 sites.

Travaux de génie civil

Préalablement, ou simultanément à la livraison et à l'installation des stations, il s'agira de procéder aux travaux d'aménagement de chaque site, pour en permettre l'accessibilité, le confort d'utilisation et l'usage sécurisé:

- modification géométrique des trottoirs et chaussées (abaissements de bordures, avancées de trottoir, déplacements d'îlots). Principalement, dans le cas où la station est située sur un trottoir, les bordures existantes seront abaissées, quelques cas demandent également d'agrandir et d'avancer le trottoir en lieu et place des zones de parking vélos ou auto. Des îlots pourront également être déplacés ou démolis;
- exécution de socles de fondation et scellements pour l'ancrage des structures (totems et points d'attache);
- fouilles en tranchées relatives à l'alimentation électrique décrite ci-dessous;
- déplacement, suppression du mobilier urbain existant (potelets, bornes, signalisation verticale, barrières, épingles à vélo, etc.);
- modification des marquages routiers.

Il est à noter que certains sites concernent des projets d'aménagement déjà en cours d'études ou en exécution. Les travaux d'adaptations géométriques ont été coordonnés et y sont d'ores et déjà intégrées.

Les stations seront livrées à un lieu de stockage unique à définir. Ainsi, le coût estimatif comprend le transport du lieu de stockage jusqu'à chacun des sites.

Les travaux de modifications du système de récolte des eaux pluviales sont également indispensables.

Travaux et prestations d'alimentation électrique

Les stations VLS devront être raccordées au réseau électrique SIG par l'intermédiaire d'une borne d'abonné. Ces prestations de tirage de câble, raccordements

électriques et fourniture de bornes sont exécutées par les Services industriels de Genève et facturés au propriétaire des stations. Depuis cette borne d'abonné, la liaison avec la station VLS sera effectuée par un concessionnaire agréé par les SIG et mandaté directement par la Ville de Genève.

Il est à noter que le dispositif ne possédera pas de compteur électrique, en raison de la forfaitisation de la consommation accordée par les SIG.

Calendrier de réalisation

La durée de réalisation des travaux de génie civil et raccordements électriques est estimée à six mois.

Les travaux seront menés simultanément sur plusieurs fronts d'attaque, selon autant de lots correspondant à des secteurs géographiques définis. Cette méthode de réalisation permet de limiter considérablement la durée des travaux et ainsi d'assurer le bon respect de la date d'inauguration.

Estimation des coûts

Délibération I

<i>Libellé</i>	Fr.	<i>Total arrondi</i>
<u>Fourniture.</u> Acquisition de 40 stations VLS comprenant:		
– totem d'accès		
– bornes d'accrochage des vélos 45 000 francs x 40	1 800 000	
Total HT fourniture		1 800 000
TVA 8% (arrondi)		144 000
Décision I – Total TTC net		<u>1 944 000</u>

Délibération II

<i>Libellé</i>	Fr.	Fr.	<i>Total arrondi</i>
<u>Travaux de génie civil</u>			
Transports, fourniture franco chantier des stations	20 000		
Installations de chantier	60 000		
Construction de socles et ancrages	110 000		
Fouilles pour raccordement électrique	286 000		
Aménagements, adaptations mobilier et récolte des eaux pluviales	330 000		
Sous total		806 000	

Travaux de raccordement électriques

Raccordements au réseau public, bornes d'abonné, taxes (SIG)	233 000	
Branchements aux stations, travaux électriques (concessionnaire)	48 000	
Sous total		<u>281 000</u>
Total HT travaux		1 087 000
<u>Honoraires et frais</u>		
Ingénieurs civils	100 000	
Ingénieurs spécialistes en transport	168 000	
Héliographies	8 000	
Information et communication	<u>5 000</u>	
Sous total		<u>281 000</u>
Total HT		1 368 000
TVA 8% (arrondi)		<u>110 000</u>
Total TTC		1 478 000
Prestations du personnel en faveur des investissements (4%)		<u>59 000</u>
Total TTC brut (arrondi)		1 537 000
A déduire: (N° PFI 103.005.01, OTP i230123101)		
- Part des études imputée sur PR-721		100 000
- Part des études imputée sur PR-807		<u>50 000</u>
Décision II – Total TTC net après déduction		<u>1 387 000</u>

Validité des coûts

Le coût estimatif est basé sur les prix unitaires moyens du marché actuel des travaux de génie civil ainsi que sur les prestations forfaitaires et taxes de raccordement électriques appliquées par les SIG.

Les incertitudes conjoncturelles liées à l'évolution de la situation du marché des travaux de génie civil peuvent avoir une incidence de l'ordre de 15% sur les montants estimés.

Aucune hausse éventuelle des prix n'est comprise dans les montants estimés.

Programme des travaux et délais

Une fois le délai référendaire écoulé suite aux votes du Conseil municipal du présent crédit, les travaux d'aménagement des 40 premières stations pourront débuter et dureront six mois. Dès fin 2012, elles seront complétées par le mobilier adjugé par les TPG.

Les 22 dernières stations seront réalisées et pourvues du mobilier ad hoc à l'issue du vote de la seconde demande de crédit.

La mise en exploitation du système de VLS est prévue pour le mois de juin 2013, conformément au programme cantonal.

Agenda 21 choix écologiques

De par son aspect directement lié à un mode de transport cyclable promouvant une mobilité douce en ville de Genève, ce projet s'inscrit pleinement dans une démarche d'amélioration durable de l'environnement.

Les surfaces réalisées en béton et en enrobés seront composées de matériaux recyclés.

Information publique

Lors des travaux, un panneau sera posé sur les stations en cours de construction, pour informer les riverains et passants du type d'intervention effectué.

Autorisations de construire

Les dossiers de demandes d'autorisation de construire sont en cours de dépose.

Régime foncier

Sur les 40 stations, 36 seront implantées sur diverses parcelles du domaine public municipal, 3 sur parcelles du domaine privé municipal, 1 sur parcelle du domaine privé Etat de Genève.

Pour ces dernières parcelles privées, les éventuelles opportunités de radier, modifier ou constituer des servitudes à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, sont à l'étude.

Intérêts intercalaires

Etant donné la durée des travaux estimée à six mois, il n'y a pas lieu de prévoir d'intérêts intercalaires.

Maîtrise de l'ouvrage et maîtrise d'œuvre

Le service gestionnaire et bénéficiaire des délibérations I et II est celui du génie civil.

7^e plan financier d'investissement

Cet objet ne figure pas au 7^e plan financier d'investissement (PFI) 2012-2023.

Budget prévisionnel d'exploitation et charges financières

L'entretien, le suivi et la maintenance des stations seront effectués par les TPG. Le budget d'exploitation, comprenant notamment l'acquisition et le renouvellement des vélos, ainsi que le rééquilibrage des stations en fonction de leur occupation, est estimé à 2 100 000 francs par année pour l'ensemble du système. La répartition financière prévue est d'1/3 pour l'Etat, 1/3 pour les TPG et 1/3 pour les communes participantes. Pour ces dernières, la participation au fonctionnement s'élève à un total de 657 263 francs, soit 281 037 francs à charge par année pour la Ville de Genève, au prorata du nombre de stations. La durée d'engagement des communes, identique à la durée d'amortissement technique des stations, est de dix ans. La participation financière au fonctionnement sera formalisée au travers d'un contrat spécifique entre les communes, l'Etat et les TPG.

La charge financière de l'investissement prévu dans le projet de délibération I, comprenant les intérêts au taux de 2,5% et l'amortissement au moyen de 5 annuités, se montera à 418 440 francs.

La charge financière de l'investissement net prévu dans le projet de délibération II, comprenant les intérêts du taux de 2,5% et l'amortissement au moyen de dix annuités, se montera à 158 000 francs.

Service gestionnaire et bénéficiaire

Le service gestionnaire et bénéficiaire est le Service du génie civil

Au bénéfice de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver les projets de délibérations ci-après:

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 figureront 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.