

31 janvier 2018

Rapport de la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication chargée d'examiner la motion du 29 octobre 2014 de M^{mes} et MM. Sylvain Thévoz, Olga Baranova, Maria Vittoria Romano, Grégoire Carasso et Corinne Gohner-da Cruz: «Vol de vélos à Genève: stop à l'impunité!»

Rapport de M^{me} Helena Rigotti.

Cette motion a été renvoyée à la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication par le Conseil municipal lors de la séance du 15 septembre 2015. La commission s'est réunie pour traiter cette motion sous les présidences de M^{me} Sophie Courvoisier le 4 février 2016, de M^{me} Olga Baranova les 10 et 17 novembre 2016, de M^{me} Fabienne Baud les 31 août, 9 novembre et 7 décembre 2017. Les notes de séance ont été prises par M. Vadim Horcik et M^{me} Cristina Iselin, que la rapporteuse remercie de leur travail.

Rappel de la motion

Exposé des motifs

Le vélo est un moyen écologique, rapide et silencieux de se déplacer en ville. Il permet de diminuer l'impact du trafic automobile en ville et encourage une pratique sportive et récréative bonne pour la santé. La maniabilité de ce mode de transport a toutefois son revers. Ce véhicule est facile à voler, étant le plus souvent attaché dans l'espace public avec un cadenas. Qui ne s'est pas déjà fait voler un vélo à Genève? Un moyen efficace de lutter contre ce fléau existe toutefois. Il doit rapidement être mis en œuvre.

Considérant le fait que:

- à Genève et en Suisse, plus de 40 000 vélos sont volés chaque année;
- seuls 1% des vélos volés sont restitués à leur propriétaire;
- la disparition de la vignette vélo en 2012 a rendu les cycles encore plus anonymes et vulnérables;
- les assurances privées doivent déboursier chaque année plus de 60 millions de francs pour rembourser les citoyens lésés;
- près d'un quart des cyclistes renoncent au vélo après s'être fait dérober le leur;
- l'expérience faite par la police néerlandaise de placer des mouchards Global positioning system (GPS) sur des vélos placés dans l'espace public a fait chuter de plus de 40% le nombre de vélos volés;

- un journaliste de Genève a fait la démonstration spectaculaire de l'efficacité de cette méthode¹,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'activer la police municipale afin d'équiper des vélos de mouchards GPS pour les placer et déplacer dans l'espace public afin de tracer, identifier et arrêter les voleurs de vélos. Ces vélos marqués auront aussi un pouvoir dissuasif pour protéger du vol l'ensemble du parc cycliste de la ville.

Séance du 4 février 2016

Audition de M. Thévoz, motionnaire

M. Thévoz précise que cette motion date du 29 octobre 2014. Il présente les considérants et explique qu'en Suisse il y a plus de 40 000 vélos volés par année. A Genève ce sont 3000 vélos volés, ce qui représente environ 8 à 9 vélos par jour. Ces chiffres ne prennent en compte que les plaintes déposées pour vols, les chiffres réels étant plus élevés, de moitié. Cette situation est aggravée par le fait que depuis 2012 la vignette obligatoire pour les vélos ne l'est plus.

Il poursuit et explique que les vélos retrouvés représentent 1% des cas, en sachant que 700 à 900 vélos demeurent à la fourrière, n'étant pas réclamés. Il constate que le système 305 actuel ne fonctionne pas très bien. La plupart des vols de vélos sont opportunistes. Les conséquences de ces vols représentent plus de 60 millions de francs, qui sont déboursés par les assurances, mais que parmi les utilisateurs de vélos, 70% d'entre eux cessent de faire du vélo après s'être fait voler le leur.

L'idée de la motion vise à trouver un moyen de lutter contre cette problématique. Afin d'illustrer une solution, il prend pour exemple la Ville d'Yverdon qui a mis en place un système de puce intelligente, montée sur le vélo. Ce système se nomme Trakyv.

M. Thévoz explique que la Ville s'équipe de balises qui permettent de couvrir la ville. En cas de vol, la personne peut activer la puce, sur son vélo, afin de retrouver son bien avec une précision de 30 m.

L'achat de la puce coûte entre 60 et 70 francs. La Ville d'Yverdon en a tiré un bilan positif. Ce dispositif comporte également un aspect dissuasif. Il poursuit et explique que la Ville de Lausanne souhaite également s'équiper de ce système; elle estime le coût pour l'installation des bornes à 70 000 francs. Ce système peut également être étendu, du moment que la couverture géographique s'étend à plusieurs autres villes. La Ville de Vevey envisage également d'utiliser ce système.

¹ <http://www.lematin.ch/suisse/Nous-avons-traque-des-voleurs-de-velos-par-GPS/story/16409567>

Il continue et explique que la motion de 2014 était déjà en phase avec ces nouvelles technologies, cependant il estime que l'invite de la motion devrait être amendée.

L'invite était la suivante: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'activer la police municipale afin d'équiper des vélos de mouchards GPS pour les placer et déplacer dans l'espace public afin de tracer, identifier, arrêter les voleurs de vélos. (...)» Il explique que lorsque cette motion a été rédigée la technologie Trakv n'était pas encore développée.

Il propose donc de modifier ainsi l'invite de la motion: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de mettre en place un système de balise Trakv ou équivalent afin que les personnes équipées de puces sur leurs vélos puissent les activer en cas de vol et retrouver leur bien.»

Il aborde ensuite le thème de la sphère privée en se questionnant sur le fait qu'un tel dispositif puisse violer la vie privée des usagers. Il estime que le système Trakv est optimal, car la puce n'est activée qu'en cas de vol. Il propose également d'auditionner l'association Pro Vélo qui a un système appelé BicycodE gravé sur le cadre. Cependant, ce code n'identifie que le cadre de vélos, ce qui ne permet pas de retrouver son vélo, ou du moins de localiser sa présence, s'il n'a pas été retrouvé.

Questions des commissaires

Un commissaire aimerait savoir si les différentes causes de vol étaient connues et revient sur l'exemple des vols de type opportuniste et se demande combien de pourcentage cela représente. La seconde question concerne l'équipement des vélos avec ces puces. Il souhaiterait savoir s'il n'y aurait pas un moyen de collaborer avec les assurances afin que, dans une moindre mesure, ces derniers puissent participer aux frais, comme le dispositif vise entre autres à diminuer les vols et donc les remboursements des assureurs.

M. Thévoz proposerait d'auditionner des membres de la police afin d'avoir des chiffres plus précis car les causes de vols sont variables. Il ne possède pas de chiffres à présenter sur cet aspect. Quant à la question des assurances, il estime que c'est une bonne idée et propose d'entendre les responsables des Villes ayant déjà entrepris l'installation ou des réflexions concernant des systèmes tels que Trakv. Il cite comme exemple M. Junod de la Ville de Lausanne.

Un commissaire revient sur le vol d'usage, qui est peu condamné par les tribunaux. Il souhaiterait savoir quelle proportion des vélos électriques sont volés. En effet, ces vélos étant plus chers, il aimerait savoir si la tendance est à la baisse, ou à tendance similaire. Il explique que son parti avait fait une proposition, qui

avait été refusée, de faire graver les cadres des vélos. Il souhaiterait savoir si les motionnaires avaient également envisagé ce genre de systèmes.

Le motionnaire répond qu'il y a de plus en plus de vols de vélos électriques. Il n'a pas de chiffre, mais suppose que la police pourrait en fournir. Sur la question de la gravure d'un code sur le cadre, en se référant à sa présentation, qui citait l'association Pro Vélo et sa démarche concernant le Bicycode, il explique que cette technique permet assez peu de retrouver un vélo volé.

Un commissaire souhaiterait avoir des précisions concernant le système des balises. A savoir: si le vélo, une fois la frontière passée, était encore localisable. Et dans quelle mesure ce système est généralisable.

M. Thévoz répond que cela fonctionne dans la zone couverte par les balises. Cependant, ce système dépend de l'étendue du réseau et de la couverture géographique des balises.

Une commissaire souhaiterait connaître le coût de l'installation et qui prend en charge celle-ci, ainsi que les modalités des services proposés, c'est-à-dire s'il s'agit d'un prix fixé, ou d'une formule sous forme d'abonnement qui devrait être payé à l'entreprise Dual Network, qui détient la technologie. Elle souhaiterait également avoir des informations concernant la protection des données car, au vu de la législation actuelle, les données conservées sur la puce, même inactive, sont la propriété de l'entreprise Dual Network; elle aimerait connaître les garanties que cette société et ces données ne soient pas approchées par des services de police ou autres acteurs intéressés à ces dernières.

M. Thévoz explique que ces technologies sont encore en développement. Les Villes qui ont expérimenté ces systèmes se sont certainement penchées sur ces aspects et auront sans doute des réponses ou des pistes de réflexion à amener. Les personnes sont toujours libres d'acheter ou non de telles puces.

La même commissaire explique l'existence déjà des revendeurs de ce système à Genève et que les utilisateurs ont déjà accès aux services de Trakvy par le biais d'une application smartphone.

A la question d'un commissaire sur le fonctionnement de la puce, M. Thévoz répond que celle-ci est installée par un simple point de colle sur le cadre. Il revient sur l'intervention de la commissaire précédente en expliquant qu'il existe visiblement un système qui est compatible avec les smartphones permettant la localisation de la puce et dans un second temps un système de balise, comme celui mis en application par la Ville d'Yverdon.

Le commissaire précédent demande des précisions sur l'aspect écologique de durée de vie ou de fonctionnement du système. Le motionnaire ne peut répondre mais suppose qu'avec une puce et la miniaturisation des technologies cet aspect n'est pas spécialement problématique.

Le commissaire revient sur l'invite de la motion; il souhaitait empêcher le vol, alors qu'au final l'objectif est plus de retrouver son vélo. Le motionnaire répond que le but de la motion est de créer un effet dissuasif.

M. Thévoz répond à une commissaire sur sa question de l'existence de cadenas plus sophistiqués que d'autres afin de prévenir des vols, qu'aucun cadenas ne résiste même s'il en existe certains plus robustes que d'autres.

Il répond ensuite à la même commissaire, qui demande d'où la puce est activée lorsqu'il y a un vol, que cela fonctionne grâce à une application web. Cette même commissaire souhaiterait savoir si l'entretien des bornes engendre un prix.

Le motionnaire ne peut malheureusement pas répondre et estime que la motion ne va pas aussi loin. Cette dernière demande au Conseil administratif de travailler à mettre en place de tels systèmes, il suppose qu'il jugera de la meilleure solution. Néanmoins, il estime que la motion et le sujet devraient être un peu affinés par la commission.

Une commissaire souhaiterait savoir si une unité de police devait être créée afin de s'occuper de la récupération de ces vélos. Elle explique que pour poser plainte il faut une facture afin que la police puisse agir. Elle estime que ce système est bon, mais qu'il possède peu de garanties.

M. Thévoz répond que, concernant la police municipale, 200 postes environ vont être créés. Les effectifs étant renforcés, cela rentre dans un mandat d'une police de proximité. Quant à la nécessité de présenter une facture afin de pouvoir porter plainte, il estime que ce nouveau système pourrait pallier cette problématique par sa puce qui représente un aspect légitime. En améliorant et en fournissant ainsi les outils à la police, cela les aidera dans leur tâche.

Une commissaire demande pourquoi ne pas activer la balise dès qu'elle est placée sur le vélo.

M. Thévoz répond que la masse de données créées ne pourrait sans doute pas être stockée et évoque aussi la problématique en ce qui concerne la protection des données.

Un commissaire revient sur l'invite de la motion, il explique qu'elle devrait être modifiée, car l'objectif de celle-ci est de se munir d'un système de traqueur municipal du type proposé par la motion Trakyv. Il mentionne une motion que lui-même a déposée concernant le concept de Smart City. En effet, ce système rentre tout à fait dans le concept proposé; un service offert aux citoyens tant au niveau de la communication que de l'interactivité.

M. Thévoz répond qu'en effet il est nécessaire de modifier l'invite. Et il abonde dans le sens du commissaire en prenant l'exemple d'une motion déposée par un autre commissaire concernant les parkings intelligents. Il ajoute que

certains systèmes indépendants existent déjà concernant les vélos. Cependant ce système est assez cher et pas forcément compatible avec tous les vélos.

La présidente souhaiterait savoir comment les motionnaires comptent agir pour ce qui est du rapport avec les autres communes. Puisque le débat ici ne porte que sur la commune de Genève.

M. Thévoz estime que si cette motion est discutée au Conseil administratif, il est possible que le concept puisse être discuté avec les autres communes.

Une commissaire souhaiterait reprendre la question posée par la présidente concernant les limites du système à l'échelle communale. Il existe déjà des GPS qui sont disponibles pour équiper les vélos. Et s'il ne serait pas mieux de faire connaître ce genre de système, comme solution rapide.

M. Thévoz revient sur sa présentation en citant les exemples des Villes de Lausanne et Yverdon qui ont pris ce système.

Discussion et vote éventuel

Un commissaire souhaiterait avoir une idée du système qui serait mis en place, certains aspects techniques, etc. Il explique que l'invite devrait être correctement libellée afin de que la motion soit cohérente vis-à-vis du désir des motionnaires.

M. Thévoz redonne sa proposition d'invite: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de mettre en place un système de balise Trakyv ou équivalent afin que les personnes équipées de puces sur leurs vélos puissent les activer en cas de vol et retrouver leur bien.»

La présidente met au vote l'amendement qui vise à modifier ainsi l'invite de la motion M-1155: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de mettre en place un système de balise Trakyv ou équivalent afin que les personnes équipant leurs vélos de puces puissent les activer en cas de vol et retrouver leurs biens.»

L'amendement est accepté à l'unanimité des membres présents, soit par 11 oui (2 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 DC, 2 LR, 2 MCG).

Un commissaire souhaiterait avoir plus d'information sur le type de système Trakyv afin que la motion soit envoyée au Conseil administratif avec des éléments concrets de réflexion. Il propose donc l'audition de Trakyv ou des représentants d'un autre système équivalent.

Le motionnaire propose d'auditionner les municipalités de Lausanne ou d'Yverdon afin d'avoir plus d'informations sur les coûts et les autres aspects soulevés.

Le commissaire précédent explique que Trakyv possède déjà un responsable de presse et que ce dernier pourrait répondre aux questions car il représente le système intégré à la Ville d'Yverdon et donc la collectivité.

La présidente soumet au vote de la commission l'audition de Trakyv, qui est acceptée à l'unanimité des membres présents, soit par 11 oui (2 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 DC, 2 LR, 2 MCG).

Séance du 10 novembre 2016

Audition de M. Pierre-Alexandre Nuoffer et de M. Guillaume Beauvert, associés chez Trakyv

M. Nuoffer commence sa présentation et explique que le système Trakyv est une solution complète destinée aux autorités pour ce qui est des problèmes de sécurité, mais également en ce qui concerne l'utilisation du domaine public, et qui apporte une solution pour gérer le grand nombre de vélos en circulation.

Il explique que le vol décrédibilise les efforts déployés par les autorités pour le transport multimodal. Et que les gens ont tendance à changer de mode de transport après avoir été volés plusieurs fois.

L'industrie du vol de vélos est très lucrative et il y a de réels réseaux qui se sont construits autour ces pratiques.

A Genève, un quart des cyclistes renoncent au vélo après le premier vol. En 2014, 3500 vols ont été déclarés. Il précise que Pro Vélo avance le chiffre de 60% des vélos volés qui sont déclarés pour différentes raisons telles que la perte de la facture ou le manque de temps des utilisateurs pour effectuer un dépôt de plainte. Le nombre de vélos volés est de 90 000 à 110 000 selon Pro Vélo. Il y a 13% d'augmentation de vols de vélos par année, d'autant plus que les vélos deviennent plus chers, avec l'arrivée des vélos électriques.

Le taux d'élucidation est de 1%. Ce qui tend à créer une impunité pour les voleurs.

Un commissaire souhaiterait savoir si l'une des raisons pour lesquelles les gens ne déclarent pas leurs vélos volés est qu'ils l'auraient eux-mêmes volé ou que ce dernier aurait déjà été volé.

M. Nuoffer répond que dans certaines agglomérations, où il y a des populations de consommateurs de substances illicites, les problématiques de vol dans des vues de reventes font partie des typologies qui peuvent être rencontrées. Le recel de vélos est un commerce valable. Les vélos sont échangés entre les villes et rarement revendus dans les mêmes endroits.

Concernant l'aspect sécuritaire, le vol de vélos représente 87% des véhicules volés. Le sentiment d'insécurité que cela provoque est profond. Et les autorités n'ont pas de moyen de lutter contre ces vols de manière efficace. Trakyv est une réponse commune touchant plusieurs aspects. Dans un premier temps, c'est une réponse institutionnelle. La puce, l'emballage et le reste du produit sont fabriqués entre Genève et Lausanne. C'est un partenariat privé-public.

M. Nuoffer présente donc un petit rappel historique concernant le partenariat entre la société et la Ville d'Yverdon qui rencontrait un réel problème avec le vol de vélos. Il explique que suite à la mise en place de ce système, des mandats de séquestre ont été délivrés. Ces derniers ont été rendus possibles grâce à la force des ondes radio qu'émet la puce et qui ont donc permis de détecter les vélos volés, même au travers de parkings ou autres abris clos.

Fin 2014, la Ville d'Yverdon a mandaté la société afin de produire un prototype qui pourrait être placé dans un vélo. Il précise que la Ville d'Yverdon a fait partie du processus de recherche. Les premiers prototypes ont été testés et vendus à Yverdon. Il y a aujourd'hui 45 points de vente en Suisse romande; ils ont stoppé les demandes de points de vente afin de pouvoir répondre à la demande et gérer la production ainsi que le suivi.

Il présente ensuite deux petits films, qui traitent de ce sujet et retracent l'interview d'un municipal lausannois en charge de la police, qui souhaite développer ce système au sein de la ville de Lausanne. Ils sont également en contact avec la Ville de Zurich afin de développer ce système en Suisse alémanique. Il explique que ce système est une solution collective et précise qu'il n'y a pas d'information directe entre le smartphone et la puce, mais qu'elle passe avant par un serveur puis qu'elle est distillée. Pour avoir accès aux données de localisation, il faut déposer une plainte auprès de la police et entrer le numéro de la plainte dans l'application smartphone. Ce système n'est pas direct.

Pour les municipalités et les Cantons c'est un outil intéressant, car le coût est très limité et permet d'offrir une réponse concrète aux problématiques de vol, mais également en termes de statistiques, sur le nombre de vélos en circulation. Les polices cantonales et communales sont habilitées différemment en fonction des cantons, par exemple à Lausanne, la police municipale est habilitée à traiter des affaires judiciaires, ce qui n'est pas le cas à Genève. Il précise que la solution Trakyv ainsi que la centrale de traitement peuvent fonctionner sous différentes typologies en fonction des services de police dans des contextes cantonaux différents. Et que les informations peuvent passer d'un service de police municipale à un service de police cantonale et vice versa.

En ce qui concerne la fourrière, les vélos sont un cas sensible à gérer. Quant à la gestion de l'espace public, il explique que la solution Trakyv permet de gérer au mieux les vélos et leurs emplacements.

La puce est fabriquée dans la région, fonctionne durant dix ans, sans abonnement et sans recharge. Elle est vendue 79 francs pour dix ans. Et ne nécessite aucun entretien ni aucune recharge. L'intérêt de ce système est de suivre une population de vélos et moins des vélos individuels. Le premier applicatif est personnel, le second est un applicatif pour les autorités.

L'application permet de créer un compte personnel. Sur ce dernier l'utilisateur peut ajouter tous les vélos qu'il souhaite identifier. Il se doit de remplir les informations telles que le numéro de série, une photo et également une copie de la facture afin que ces données puissent être enregistrées dans les systèmes puis réactivées, en cas de plainte, et permettre ainsi de localiser le bien volé et de le restituer.

Il existe plusieurs manières de faire. En fonction des communes il est possible que l'information concernant la position ne soit disponible que pour les services de police compétents. Les polices ont accès à une centrale d'engagement. Le système historise les informations sur les vols de vélos, le vélo et son propriétaire. Toutes les actions sont prises en note et ainsi cartographiées sur une carte communale ou cantonale en fonction des besoins de service de police.

Les puces Trakyv émettent en permanence leurs numéros spécifiques par onde radio. Les balises de détection, au nombre de 870 dans le canton de Vaud sous une forme mobile, peuvent être placées dans des véhicules tels que ceux de la voirie ou ceux de la police et permettent alors à l'information de transiter par ces balises. Il précise que l'information n'est pas accessible directement. Toutes les déclarations faites par le système sont régies par la police, ce qui prévient les utilisations excessives de ce système.

Les points fixes de balises permettent de faire du comptage afin de connaître le nombre de vélos ou simplement d'évaluer une population de vélos à un point de passage précis. Il ajoute que les revendeurs du système Trakyv sont eux aussi dotés de balises fixes. Ces éléments créent donc un réseau. Il montre alors une carte du canton qui illustre que la ville de Genève est déjà partiellement couverte.

Concernant les chiffres, après avoir appelé les services de la mobilité, il n'a pu recevoir que des chiffres approximatifs qui stipulaient qu'environ 80% des ménages possédaient un vélo. Sur Genève, 2159 puces ont été posées en six mois; 2% de ces puces ont déclaré un vol et seulement 60% des gens sont allés jusqu'à la fin du dépôt de plainte; 61% des vélos ont été lus par le réseau. Ce chiffre doit être mis en corrélation avec les 2,5% de vélos qui sont des cas résolus en Suisse et les 1% à Genève. Ce chiffre peut être expliqué par la présence de la frontière, qui fait que certains vélos disparaissent sans avoir pu être «lus» par le système.

Avec la densité actuelle du réseau, qu'ils estiment insuffisante, le temps de détection d'un vélo est de neuf heures. Ils disposent de huit magasins spécialisés à Genève.

Sur le canton de Vaud, un groupe de 17 polices a rejoint un groupe de travail afin d'intégrer l'«e-plainte» dans le système Trakyv afin que les utilisateurs puissent faire un dépôt de plainte directement par l'application. Le but étant de simplifier les démarches.

Concernant la protection des données il explique que dans le cas de Trakyv, ils y ont porté une attention particulière. En effet, pour suivre un vélo, une plainte doit être déposée, et c'est seulement ensuite que les données de localisation sont accessibles.

Il est possible de faire de la statistique avec les données recueillies. Les serveurs qui contiennent les informations des utilisateurs et ceux qui suivent les puces sont séparés. Il n'y a que la société qui est en mesure de regrouper ces informations si cela est nécessaire afin de garantir un anonymat total aux personnes. Ces bases de données sont gérées aux termes de la législation suisse sur les sécurités informatiques. Il explique que la couverture médiatique est importante et qu'ils ont déjà rencontré de nombreuses personnalités politiques dans le cadre de ce projet.

Cet outil permet de gérer et centraliser puis distiller l'information. Il précise que les données transmises sont «nettoyées» et qu'ainsi le traitement de la plainte aboutit en général à un résultat satisfaisant.

M. Nuoffer insiste sur le fait qu'il est important qu'il y ait un partenariat plus important avec les autorités. Il propose donc de poser plus de bornes fixes afin de pouvoir mieux contrôler et gérer la population de vélos. Les questions qui sont posées autour du vélo et de la mobilité sont politiques. Il faudrait placer environ 50 points fixes, qui seraient payés par une redevance par point. Il s'agirait également de rajouter des points mobiles qui aideraient à densifier le réseau. Pour les Villes, un forfait permet d'avoir accès au système de gestion et de traitement des informations.

Questions des commissaires

Un commissaire souhaiterait savoir si la puce est sensible aux dommages et si cela n'ajouterait pas une procédure en plus pour un vol.

M. Nuoffer répond qu'il faut penser en termes de population de vélos, afin de pouvoir les protéger et réduire les vols. M. Beauvert précise que la puce est couverte par une résine très résistante qui est collée avec une colle spéciale. Retirer la puce ne pourrait donc se faire que difficilement sur le domaine public, car cela nécessiterait un chalumeau ou une meuleuse. Grâce au système, il est possible de déceler des patterns de voleurs. Et ainsi de découvrir les techniques des voleurs.

Un commissaire souhaiterait savoir si toutes les informations étaient collectées par le système Trakyv et ce que deviennent ces dernières.

M. Nuoffer répond que la Ville procède déjà au comptage de vélos. La réponse statistique, en termes de comptage, est une des solutions apportées par le système Trakv. Cependant il précise que les informations sont souvent «vidangées».

M. Nuoffer répond à un commissaire sur la question du retour de la municipalité d'Yverdon, qu'actuellement les chiffres et proportions sont plus ou moins ceux de Genève, voire un peu mieux. A Genève il y a un problème douanier mais ils sont en discussions avec les gardes-frontières pour pouvoir stopper les trafics de vélos.

M. Nuoffer répond à la question du commissaire précédent sur la portée de la puce que cela varie en fonction de nombreux éléments, car la puce émet un signal radio. Le signal se projette entre 40 et 120 m. La lecture du signal et sa localisation sont traitées par un algorithme qui précise la position afin de donner une estimation à 20 m près. Les ondes sont très puissantes et traversent toutes sortes de supports, du béton au bois, etc. Ce qui multiplie ainsi les potentialités de scanner des environnements complets.

Un commissaire souhaiterait savoir si le réseau couvre plusieurs villes en Suisse. Et s'ils avaient des concurrents qui proposaient des systèmes comme le leur.

M. Nuoffer répond que le réseau couvre toutes les villes équipées de balises. Concernant les concurrents, il existe des systèmes de propriétaire à vélo. Ce système GPS fonctionne en permanence et exige de payer un abonnement, car il n'y a foncièrement que deux connexions, l'une avec le vélo et la seconde avec son application. Cette solution n'est pas d'un grand intérêt pour les collectivités.

La même commissaire aimerait savoir s'il existait des systèmes de la sorte pour les personnes âgées ou atteintes de la maladie d'Alzheimer par exemple.

M. Nuoffer répond que d'autres applicatifs peuvent être faits avec ce réseau et que c'est envisageable de manière technique.

M. Nuoffer répond à la question d'un commissaire sur l'accessibilité de ces données pour les municipalités, qu'ils mettent en commun les données recueillies et les transmettent ensuite aux autorités.

M. Beauvert précise qu'une liste des vélos est fournie, dans le cas des gares par exemple, et que ce sont ces informations qui sont transmises. Cependant, les informations personnelles des usagers ne sont pas transmises.

La même commissaire questionne sur le respect du principe de proportionnalité concernant la protection des données et combien de temps sont stockées ces dernières.

M. Nuoffer répond que les données sont stockées et nettoyées en fonction des cas particuliers. Lors de plaintes, les informations sont stockées et suivies. Une

fois la plainte classée, les informations sont effacées. Il précise que les numéros de puces sont désolidarisés de ceux de l'utilisateur, le couplage des données ne se fait que si une plainte est déposée.

M. Nuoffer précise, à la question d'un commissaire sur l'existence d'une solution de retrouver son vélo en cas d'oubli, qu'il n'y a pas de lien physique entre l'appareil, donc l'utilisateur et le vélo. Cependant, l'application permet un pense-bête et de marquer l'emplacement de son vélo.

M. Nuoffer répond à la présidente que la puce ne doit pas être changée après un vol.

Séance du 17 novembre 2016

Discussion et vote

Une commissaire souhaiterait auditionner la maire d'Yverdon. La présidente soumet au vote de la commission l'audition de la maire d'Yverdon, qui est acceptée par 8 oui (2 DC, 3 LR, 2 MCG, 1 UDC) et 7 abstentions (4 S, 1 Ve, 2 EàG).

Séance du 31 août 2017

La présidente informe que la commission attend toujours un rapport d'évaluation de la mairie d'Yverdon. Les commissaires veulent-ils rendre le rapport sans intégrer celui de la mairie d'Yverdon?

Une commissaire pense que le Secrétariat du Conseil municipal doit les recontacter. Effectivement, la mairie d'Yverdon ne voulait pas répondre directement à la commissaire, précédente présidente. Ce rapport d'évaluation est un document important et doit être intégré au rapport de la motion M-1155. Cela permettra à la commission de savoir quel système utilise la mairie d'Yverdon et à quel point celui-ci conviendra à la Ville de Genève. D'ailleurs, il faudra certainement amender la motion M-1155 car à ce stade-là, l'invite telle que formulée ne correspond pas exactement à la teneur des travaux de la CSDOMIC. Les commissaires sont tous d'accord. La CSDOMIC intégrera le rapport d'évaluation de la mairie d'Yverdon au rapport de la motion M-1155.

Séance du 9 novembre 2017

Discussion et vote

La présidente informe qu'elle fera le nécessaire dès demain pour que soient transmis aux commissaires les derniers documents en lien avec la motion M-1155.

Séance du 7 décembre 2017

Discussion

La présidente rappelle que la commission a reçu la réponse de la mairie d'Yverdon.

Une commissaire remercie la commune d'Yverdon d'avoir réalisé ce rapport. De son côté, elle s'est permis de regarder avec l'entreprise Trakyv pour comprendre le développement de leurs activités en Suisse romande. Elle rappelle que la première rencontre avec Trakyv date maintenant de plusieurs mois. Le phénomène des vélos volés prend énormément d'ampleur: la Ville de Lausanne installe actuellement le système de Trakyv en partenariat avec la police municipale afin qu'elle ait accès à ces données. A Genève en revanche, l'utilisation de Trakyv est privée: si un particulier se fait voler son vélo et qu'il active la puce, c'est à lui d'aller le chercher. La Ville de Neuchâtel s'est également dotée de ce système. A Genève, bien que les collectivités publiques ne fassent pas les démarches, les HUG, l'IMAD et Genève Roule sont maintenant tous équipés de lecteurs Trakyv. La commune de Thônex a également mis ce système en place. Elle suggère à la commission d'amender la M-1155 pour rendre le Conseil administratif attentif à l'existence de ce système et leur demander d'étudier une collaboration avec Trakyv.

Une autre commissaire ajoute qu'au moment du dépôt de la motion et du début de son traitement par la commission, le système Trakyv n'existait pas. Il était donc d'autant plus difficile d'entreprendre des actions en ce sens. Aujourd'hui, étant donné le développement et la mise en pratique de ce système, cette motion devient de plus en plus valable.

Un commissaire raconte s'être fait voler son vélo. En réalité, la plupart des vélos volés passent la frontière. Le vélo reste-t-il localisable s'il traverse la frontière ou la puce est-elle restreinte à une certaine zone géographique?

La commissaire explique que l'intérêt de Trakyv est que le lecteur, fixe ou mobile, fonctionne via la radio, ce qui permet de garder une seule puce pendant dix ans sans qu'il faille changer la pile. L'ensemble des véhicules équipés de lecteurs mobiles sont localisables lorsqu'ils traversent la frontière. Elle ne sait pas si la France dispose de ce type de lecteur. Aujourd'hui la Suisse romande est couverte de lecteurs fixes et mobiles Trakyv.

Le commissaire pensait surtout à la récupération des vélos par la police municipale. Comment agit-elle si le vélo volé a traversé la frontière?

La commissaire explique que la puce peut être suivie jusqu'aux USA.

Une commissaire ajoute qu'une machine doit passer à côté pour repérer le vélo. Il ne s'agit effectivement pas d'une puce GPS.

Le commissaire pense que ce problème relativise l'efficacité du système.

Un commissaire trouve cette motion très intéressante et relève que la plupart des vols de vélos sont des vols d'usage. Non seulement le propriétaire du vélo ne peut plus en faire usage, mais le vélo finit surtout sur le bas-côté d'une route jusqu'à rouiller. Le système proposé par Trakyv est donc très intéressant: il permet à la fois de protéger les concitoyens du vol éventuel et de nettoyer les cadavres de vélos qui traînent.

Un commissaire a lu les procès-verbaux de cette motion avec attention et souligne que le problème est surtout que les gens qui se font voler leur vélo ne déposent pas de plainte pénale formelle. Or, la puce ne pourra être activée qu'après le dépôt de la plainte pénale auprès du poste de police. Comment remédier à ce problème?

Une commissaire précise que pour déposer plainte, la personne doit fournir la facture au poste de police.

Un commissaire indique que la facture du vélo n'est pas nécessaire pour porter plainte. Elle ne l'est que pour l'assurance.

Une commissaire affirme qu'aujourd'hui, la personne qui se fait voler son vélo et qui souhaite être couverte doit obligatoirement porter plainte. Elle pense que la mise en place de ce système incitera davantage les gens à le faire, puisque s'ils ne le font pas, ils ne pourront pas activer la puce. Aujourd'hui, le seul espoir pour le propriétaire d'un vélo volé est d'avoir une bonne assurance ménage.

Etant donné l'abandon de la vignette pour le vélo, le commissaire pose la question de l'utilité de ce système pour les vélos électriques. Ce système est-il utile, étant donné qu'ils sont identifiables par leurs plaques?

La commissaire explique que l'avantage du système Trakyv est qu'on peut mettre son contenant dans un sac à main. La personne regarde ensuite l'emplacement de l'objet ainsi que sa trajectoire. Aujourd'hui, les vélos électriques ont des plaques: les voleurs peuvent donc facilement les démonter, contrairement à une puce. Elle suggère d'amender la motion M-1155 comme suit: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'étudier la possibilité de mettre en place un partenariat avec Trakyv ou toute autre société exerçant la même activité.»

Votes

La présidente soumet sa proposition d'amendement au vote, qui est accepté à l'unanimité des membres de la commission.

Mise aux voix, la motion M-1155 amendée comme suit: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'étudier la possibilité de mettre en place un partenariat avec Trakyv ou toute autre société exerçant la même activité», est adoptée à l'unanimité des membres de la commission. (*Voir ci-après le texte de la motion amendée et adoptée.*)

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'étudier la possibilité de mettre en place un partenariat avec Trakyv ou toute autre société exerçant la même activité.