CHACOMO
Swiss Alliance for Collaborative Mobility

Swiss Alliance for Collaborative Mobility
CHACOMO
Poststrasse 1
3072 Ostermundigen

République et canton de Genève
Département de la santé et des mobilités
Office cantonal des transports
Chemin des Olliquettes 4
Case Postale 271
1211 Genève 8

Ostermundigen, le 4 septembre 2026

Réseau de vélos en libre-service pour le canton de Genève en partenariat avec les communes. Marché de mise en place et d'exploitation d'un réseau de vélos en libre-service (VLS) sous la forme d'une concession

Mesdames, Messieurs,

Le 19 juin, la République et canton de Genève a publié l'appel d'offres pour un nouveau réseau de vélos en libre-service électriques. Cet appel d'offres était attendu avec grand intérêt par les opérateurs du secteur de la mobilité partagée, car Genève dispose d'un marché de la mobilité important et à fort potentiel. Un système de vélos en libre-service performant peut contribuer de manière significative à une mobilité durable et multimodale.

Après un examen approfondi du dossier d'appel d'offres, CHACOMO – faitière suisse pour la mobilité partagée – constate que le canton s'écarte nettement de la pratique courante en matière d'attribution de concession de vélos en libre-service et restreint considérablement la concurrence par le biais d'une série d'exigences prévues. Cela concerne en particulier l'imposition d'un modèle de vélo spécifique d'un fabricant donné.

À notre sens, la forme actuelle de l'appel d'offres est une occasion manquée pour le Canton, qui restreint inutilement le cercle des soumissionnaires potentiels et empêche ainsi une concurrence efficace tant sur le plan qualitatif qu'économique.

Nous recommandons donc vivement de revoir ces exigences inhabituellement rigides et restrictives et de privilégier davantage, dans le cadre d'une procédure ouverte du droit des marchés publics, les exigences fonctionnelles et liées à la performance. Une concurrence ouverte à toutes les technologies permettrait au plus grand nombre de prestataires qualifiés de proposer leurs meilleures solutions respectives et donnerait au canton la possibilité de les comparer sur la base de critères transparents en matière de qualité, de sécurité, d'utilisation, de durabilité et de rentabilité.

Nous souhaitons souligner ci-après quelques points qui revêtent une importance particulière pour le marché de la mobilité partagée :

1. **L'imposition d'un modèle de véhicule spécifique comporte des obstacles et des risques opérationnels considérables**

L'appel d'offres impose l'utilisation d'un modèle de véhicule précis (voir : caractéristiques techniques des vélos BOM), ce qui restreint considérablement la liberté conceptuelle et opérationnelle des concessionnaires. À notre sens, il est incompréhensible d'imposer un modèle ou une configuration de véhicule spécifique, au lieu de donner aux soumissionnaires – comme il est d'usage en Suisse et à l'international – la possibilité d'utiliser leurs propres véhicules, qui ont fait leurs preuves dans le cadre d'un réseau VLS ,étant donné qu'ils portent les risques économique de la mise en service.

Les prestataires de micromobilité disposent d'une longue expérience dans la gestion de leurs flottes. Ils connaissent les exigences auxquelles leurs véhicules doivent répondre en matière d'entretien, de réparation, de gestion des batteries, de pièces de rechange et d'exploitation quotidienne dans des conditions réelles de partage. Cette expérience opérationnelle est un élément essentiel de la qualité et de l'efficacité d'un système VLS professionnel.

À cela s'ajoute le fait qu'avant le début de la concession en cause, seul un prototype semble être disponible, et non encore le modèle définitif du véhicule. Les prestataires ne disposent donc pas des informations essentielles pour calculer leur offre de manière fiable. Il en résulte une difficulté considérable à présenter une offre économique sérieuse et, en particulier, le business plan solide exigé. Il en va de même pour les données fiables et solides concernant la disponibilité de la flotte, qui, dans ces conditions, ne peuvent être fournies qu'avec des incertitudes considérables.

Les délais fixés nous questionnent également. Les concessionnaires sont contractuellement tenus de mettre le système en service dans un délai très court, entre début et fin juin 2027 (Q&R, question 21). Il est difficile de garantir cela de manière fiable en raison de l'intégration d'un matériel tiers dans les systèmes techniques et opérationnels existants des concessionnaires.

La conjugaison d'un modèle de véhicule qui n'est pas encore définitif, de l'intégration technique nécessaire et des délais très courts complique considérablement une planification fiable et l'engagement ferme sur une date de lancement. Ces risques ne se posent pas avec les flottes propres aux concessionnaires.

Cela nous amène à nous questionner sur l'aspect suivant : Pourquoi un modèle précis est imposé d'emblée ? Et pourquoi le modèle en question a été choisi spécifiquement?

2. L'imposition d'un modèle de véhicule spécifique a pour effet de fausser et de restreindre la concurrence

L'imposition d'un modèle de véhicule spécifique présente non seulement des risques opérationnels et économiques, mais a également pour effet de fausser la concurrence. Les prestataires qui utilisent déjà ce modèle de véhicule bénéficient d'un avantage structurel par rapport aux autres concessionnaires dans le cadre de la procédure d'appel d'offres, car ils disposent d'une expérience spécifique et peuvent s'appuyer sur des structures d'approvisionnement existantes, des relations avec les fournisseurs et des stocks de pièces de rechange. Ces prestataires peuvent ainsi se procurer des pièces de rechange et des composants à des conditions plus avantageuses. À l'inverse, les autres prestataires devraient, pour la flotte genevoise de taille relativement modeste, mettre d'abord en place leurs propres structures d'approvisionnement et de stockage, ce qui entraînerait des coûts supplémentaires et des inconvénients opérationnels. L'imposition d'un modèle de véhicule spécifique favorise ainsi certains acteurs du marché et crée des conditions de concurrence structurellement inégales. Cela va à l'encontre de l'objectif central de tout appel d'offres ainsi que des principes fondamentaux du droit des marchés publics (AIMP), qui visent à garantir une concurrence aussi ouverte, équitable et non discriminatoire que possible entre tous les concessionnaires qualifiés.

Cela nous amène à nous questionner sur l'aspect suivant : A-t-il été analysé quels prestataires de mobilité partagée utilisent le modèle de vélo en question dans d'autres marchés ?

3. Des dépenses publiques évitables à hauteur d'environ 2,7 millions de francs

La décision du canton de financer l'acquisition des 1'500 vélos est particulièrement incompréhensible. Selon le dossier d'appel d'offres, l'acquisition de 1'500 vélos, à environ 1'800 CHF par vélo (Q&R, question 100), représente un montant total d'environ 2,7 millions de CHF.

Dans le cadre des appels d'offres pour le vélo en libre-service, il est de plus en plus courant, à l'échelle européenne, que l'opérateur finance lui-même la flotte de VLS nécessaire et la mette à disposition des collectivités publiques dans le cadre de la concession.

Le concessionnaire assume ainsi le risque d'investissement et est simultanément responsable de la fiabilité et de la rentabilité à long terme de l'exploitation de ses VLS.

Une question fondamentale se pose donc à nous : pourquoi le canton achète-t-il des vélos pour un montant d'environ 2,7 millions de francs suisses ? Grâce à quelles ressources un achat d'une telle ampleur a-t-il pu être réalisé ?

Du point de vue du secteur de la mobilité partagée, cela donne l'impression d'une subvention cachée de ces véhicules, alors que simultanément, des obligations économiques considérables sont transférées au concessionnaire pour une flotte qui ne lui appartient pas.

4. Exigence stricte de 200 vélos supplémentaires et taille de la flotte

Le fait que l'opérateur puisse mettre en service d'autres véhicules à Genève à partir de la deuxième année d'exploitation rend d'autant plus incompréhensible l'exigence d'un modèle de véhicule spécifique pour les 1'500 premiers VLS électriques.

Enfin, la question de la taille de la flotte se pose également. Selon les données disponibles, la flotte actuelle de Donkey Republic compte 1'897 véhicules (Données statistiques du réseau vélopartage Donkey Republic, p. 10) . Cette flotte, déjà modeste au regard de la taille de la zone d'exploitation, questionne sur la taille de la flotte de 1'500 VLS dans le nouvel appel d'offres.

Cela nous amène à nous questionner sur l'aspect suivant : Sur quelle base le canton a-t-il décidé de cette nouvelle réduction ? Et sur quelles données d'offre et de demande ainsi que de donnés de mobilité cette décision repose-t-elle ?

5. Divulgation de secrets d'entreprise

Selon le dossier d'appel d'offres, la candidature doit comporter des données sensibles relatives à l'entreprise, telles que les salaires bruts annuels des employés ainsi que la répartition des tâches entre l'organisation sociale et les autres partenaires.

Une divulgation aussi détaillée des structures internes de l'entreprise en matière de personnel et de coûts constitue une atteinte considérable à la liberté économique des entreprises. Une telle exigence est inédite sous cette forme dans le cadre d'appels d'offres comparables en Suisse.

Pour évaluer une offre, l'accent devrait être mis sur les indicateurs de performance économique pertinents et sur le respect des obligations contractuelles.

CHACOMO c/o Mobilitätsakademie AG des TCS Poststrasse 1 • CH-3027 Ostermundigen
+41 58 827 34 09 info@chacomo.ch chacomo.ch

CHACOMO
Swiss Alliance for Collaborative Mobility

Ce qui devrait être déterminant, c'est de savoir quelle offre répond le mieux aux besoins des citoyennes et citoyens genevois-se – et non la divulgation détaillée concernant les salariés des prestataires.

Invitation au dialogue avec le secteur afin d'offrir la meilleure offre possible aux citoyennes et citoyens Genevois-ses

Compte tenu des points évoqués, nous sommes convaincus qu'un échange direct entre la République et canton de Genève et la faîtière CHACOMO serait utile et nécessaire. Grâce à ses membres, l'association professionnelle dispose d'une expérience mondiale et étendue en matière de systèmes de vélos en libre-service dans les villes et les régions de tailles variées, et peut apporter des connaissances précieuses sur les véhicules, l'exploitation, la demande, la rentabilité et la mise à l'échelle.

CHACOMO se tient volontiers à disposition pour un dialogue constructif avec vous et les opérateurs. Si même les opérateurs les plus importants et les plus expérimentés dans le domaine de la mobilité partagée sont confrontés à des défis économiques et opérationnels considérables dans le cadre de l'appel d'offres actuel, cela devrait, à notre sens, inciter à remettre en question les conditions-cadres de l'appel d'offres.

Nous sommes à tout moment disposés à un échange et nous tenons à disposition pour toutes questions.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations les meilleures.

La direction de CHACOMO

CHACOMO c/o Mobilitätsakademie AG des TCS Poststrasse 1 • CH-3027 Ostermundigen
+41 58 827 34 09 info@chacomo.ch chacomo.ch