

Nyon, le 26 août 2010

Au Conseil intercommunal du district de Nyon

Préavis du Comité de direction no 63-2010

Concerne : Demande de crédit de Sfr. 200'000.- pour l'accompagnement régional à la création et au développement d'un réseau de vélos en libre service

Responsables: Daniel Rossellat ; Pierre Stampfli

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les conseillers,

Le système de vélos en libre service a déjà fait ses preuves dans différentes villes d'Europe. Il devient un nouvel outil du tourisme urbain. Il sert surtout de mode de transport des actifs, car il relie facilement les gares et arrêts de bus au lieu de travail, et de celui-ci aux services et commerces.

1. Contexte et justification

Un postulat du Conseil communal de Gland déposé en juin 2009, des sollicitations d'entreprises auprès de Velopass – anciennement Suisse roule, ainsi que des services de la ville de Nyon et du Conseil régional pour la création d'un réseau de vélos en libre service dans le district ont conduit la région à réunir les acteurs. Le secrétariat régional a donc organisé en mars 2010 au WWF à Gland une première rencontre réunissant élus, entrepreneurs et les porteurs de projet. Un certain nombre d'entreprises, de l'UEFA à Novartis, en passant par des organisations sises à l'A-One Center à Rolle ont exprimé leur intérêt à participer au développement d'un réseau dans la région. A leur demande, une seconde rencontre a été organisée avec une visite du site Medtronic à Tolochenaz, qui a déjà financé une station sur son site et qui prévoit une seconde station. Parallèlement, des élus issus des communes de la partie littorale du district ont demandé à la région d'organiser un groupe de travail politique pour évaluer des potentiels d'un tel réseau en partenariat public-privé¹.

Le développement de réseaux à Fribourg, à Morges et à Lausanne, entre autres confirment que le projet répond à une demande complémentaire à celle des transports publics². Un récent sondage effectué par l'Agroscope Changins Wädenswil (ACW), conjointement avec l'Ecole

¹ Ce groupe de travail réunit : Mme Tecon, municipale, Rolle ; Mme Golaz, municipale, Gland ; Mme Seematter, municipale, Prangins ; Mme Ruey-Ray, municipale, Nyon ; M. Trotti, municipal, Coppet ; (anciennement M. Perren), M. Stampfli, Régionyon. Mmes Etter, Roulet-Mariani, Régionyon, en coordination avec Mmes Mameri et Magnollay, Nyon ; M. Dionne, Gland et M. Pralong, NRT.

² Un bilan des réseaux ouverts en Suisse romande a notamment été dressé dans un article du 24heures, le 29 juillet 2010, p.23.

d'Ingénieurs de Changins (EIC) a mis en évidence l'intérêt de localiser une station sur un site d'activités ou un quartier comprenant un bassin de clientèle pendulaire³. Ce site étant situé à proximité d'une gare (jusqu'à 5 km avec un vélo électrique).

2. Le projet et ses atouts

Le vélo en libre service est un excellent support médiatique et une mise en application d'un nouveau comportement, il sensibilise tout un chacun à la mobilité douce. Il devient un outil fonctionnel dès lors qu'il s'inscrit dans un réseau harmonieusement distribué au sein d'un périmètre pertinent, dans notre contexte, la zone littorale du district⁴.

Un réseau régional plutôt que quelques stations localisées.

Une station à la gare de Nyon et une seconde à l'UEFA sans logique de mise en réseau a peu d'intérêt, si ce n'est la valorisation de l'image de l'institution sise à Colovray.

- Les coûts d'investissement seraient plus élevés (environ 20% à 30% de plus qu'une démarche coordonnée).
- Les coûts de gestion seraient multipliés, du fait que la ville et l'UEFA devraient se partager les coûts de gestion (salaires et frais d'entretien) des deux stations.
- Ces vélos n'auraient qu'une utilité marginale de mode transport alternatif des pendulaires, autrement dit ces deux stations auraient un effet de sensibilisation des individus réduits à la dimension de loisirs, alors que les stations pourraient être, de part leur exposition visuelle, une véritable mise en application et simultanément un outil promotionnel de la mobilité douce dans les activités du quotidien.

L'intérêt d'un réseau régional est donc triple : fonctionnel, économique et de sensibilisation.

Ces aspects pourraient servir d'objectifs aux communes et entreprises intéressées aux vélos en libre service. Partant du principe que la densité d'un réseau génère sa fonctionnalité, le groupe de travail a esquissé, en avril 2010, des localisations potentielles de stations, en coordination avec les projets régionaux de mobilité douce et de transports publics. Ce projet priorise le déplacement pendulaire, afin de :

1. Relier les gares aux sites d'entreprises, pour inciter les actifs à réduire l'utilisation des transports individuels motorisés.
2. Relier les gares et les sites d'entreprises aux lieux de loisirs, pour faciliter les déplacements lors des pauses professionnelles (consommation d'une offre récréative entre midi et deux facilitée pour les sites décentrés, comme Novartis, Hublot, Terre Bonne ou ACW – Ecole d'Ingénieurs de Changins, l'A-one Centre, entre autres).
3. Le développement d'un tel réseau autour des lieux centraux (site d'activités, quartiers urbains) profitera évidemment au plus grand nombre. En premier lieu des habitants, qui ne disposent pas de vélos, des randonneurs de passage et autres festivaliers. A titre d'exemple, un partenariat avec Velopass durant Caribana Festival 2010 a permis aux festivaliers d'accéder à Nyon par le train, puis depuis cette gare d'atteindre le Festival en vélo. De même, les transports de vélos dans le NStCM pourraient être envisagés à terme.

³ Le document «résultats du sondage Velopass sur le site de Changins », juin 2010 est à disposition au secrétariat régional.

⁴ Un réseau est ici défini par un groupe de stations faisant l'objet d'un même contrat de prestations ; chaque station est constituée de bornes d'attache des vélos (10 à 14 vélos), avec un totem d'information. Ce dispositif permet d'emprunter un vélo et de le restituer dans la même station ou dans toute autre station du réseau local. Selon l'abonnement, il est possible d'emprunter un vélo dans d'autres réseaux partenaires (Zürich, Fribourg, Lausanne, Renens, Morges, Yverdon, Genève en partenariat), comme de louer un véhicule Mobility.

L'utilisation des stations aux gares et autres sites comme l'UEFA-Colovray, aux frontières communales Eysins-Nyon, Prangins-Nyon, aux gares de Coppet pour Terre Sainte ou de Rolle profitera à l'ensemble des communes voisines. Enfin, selon les volontés communales, des stations pourraient être financées dans un second périmètre (Duillier, Crassier, Gilly, etc), pour autant qu'elles s'inscrivent dans la logique du réseau régional de mobilité douce et répondent à un besoin.

Cette projection a servi à l'évaluation des coûts d'équipement en stations et de gestion d'un éventuel réseau. Une offre relative permet d'articuler des économies d'échelle et des partages de ces coûts entre communes et entreprises, de planifier des étapes successives de mise en réseau et des modalités de gestion.

3. Velopass : comment fonctionne le système ?

Le réseau lie contractuellement quatre types d'acteurs: le dispositif de vélos en libre service (Velopass) ; l'exploitant local du réseau (Velopasseur) ; la commune et/ou l'entreprise propriétaire(s) (hôte d'une ou de plusieurs stations) ; l'utilisateur (le cycliste-abonné).

– Velopass

Le porteur de projet est Velopass, la société à responsabilité limitée gère l'installation puis la mise en réseau du dispositif de vélos en libre service pour le plus large public. A moins de passer par un prestataire étranger, Velopass est la principale structure qui développe ce dispositif en réseau national et son accessibilité (via système d'abonnements). Velopass gère la communication du dispositif inter-réseaux, avec le sponsoring faitier. Il coordonne avec le Velopasseur la promotion du réseau local.

– Le velopasseur - exploitant local

L'exploitant local est choisi d'entente entre Velopass et les communes hôtes. Pour assumer cette tâche, des acteurs locaux sont sollicités, comme l'association Pro-Jet à Nyon – insertion des jeunes en difficulté. Le velopasseur surveille, gère l'entretien des stations, répare les vélos et veille quotidiennement au rééquilibrage des vélos par station selon les horaires. Il verse une cotisation pour l'utilisation du système à Velopass, Velopass encadre l'exploitant dans l'organisation logistique.

– Les communes et entreprises hôtes

Les communes et entreprises sont les mandants qui investissent dans l'installation des stations, ils contractualisent les engagements de Velopass et de l'exploitant pour la bonne gestion du réseau.

– L'utilisateur final

L'utilisateur acquiert de façon indépendante une carte journalière ou un abonnement à l'un des points de vente Velopass (totem de station, offices du tourisme, Velopass, entreprise, administration communale, Mobility Car-Sharing, etc). Dans certains cas, l'utilisateur travaillant dans une commune ou une entreprise partenaire, dispose d'un badge d'entreprise qui lui permet d'accéder au système de vélos en libre service. L'utilisateur est lié contractuellement à Velopass.

4. Répartition des coûts et contractualisation

Les coûts se répartissent entre l'investissement avec l'installation du matériel, puis dans les charges régulières de fonctionnement. Pour mettre en place et installer durablement le système, le comité de direction considère que la région pourrait apporter une aide à l'investissement, sachant qu'un tel réseau entre favorablement dans les critères d'éligibilité qu'il a défini (annexe no 1).

– Investissement dans l'équipement

Une commande globale valable sur plus de deux années et sans engagement de la région et des partenaires sur l'ensemble des stations permet de générer 20% d'économies. Le groupe de pilotage a retenu l'offre suivante : **Sfr. 76'700.- avec tva de 8%, par station, avec 50 % vélos électriques, sans installation de génie civil.**

Au vu de la topographie régionale, le groupe de travail a fait ressortir l'intérêt d'un réseau composé pour moitié de vélos électriques. Les risques de vandalisme étant à ce jour très faibles (aucun cas recensé en Suisse) et Velopass est assuré contre les vols et les dégâts.

Clé de répartition par station	commune	entreprise	région (3)
- station aux gares, zones d'habitat urbaines		80%	- 20%
- 2 ^{ème} station à la gare de Nyon	10%	80%	10% (1)
- station dans zone d'entreprise(s)	10%	80%	10% (1)
- station dans zone mixte (public-privé)	40%	40%	20%
- débarcadère (vocation touristique)	40%	40% (CGN,...)	20% (2)

(1) La part régionale ne pouvant se substituer à celle d'une commune, l'aide au démarrage en faveur d'une station localisée devant une/des entreprises doit être répartie entre la commune hôte et la région.

(2) Fonds d'équipement touristique.

(3) Le canton a été contacté. D'éventuels soutiens cantonaux pourraient réduire la participation à l'investissement de certaines stations. Aucun montant n'a été avancé, ni critère. Des décisions devraient être prises dans le courant de ce printemps.

Comme le tableau de répartition le synthétise, l'objectif est d'entraîner les entreprises dans le financement. Le pendularisme étant la fonction principale des stations – soit avant les loisirs – il est attendu que l'aide régionale ne soit apportée qu'à la condition que les entreprises financent entre 50% et 60% du coût total d'investissement. Ainsi l'aide régionale vise à appuyer les communes dans la construction d'un partenariat public-privé pour la mise en œuvre d'un réseau de vélos en libre service, qui réponde aux besoins des entreprises.

– Coûts de gestion dégressifs

Les relations contractualisées entre les mandants et les prestataires permettent de poser les bases d'un mode de gestion équitable. Il sera attendu des prestataires, qu'ils couvrent les charges (gestion, promotion), par l'incitation à générer des recettes (ventes de cartes journalières et des abonnements; publicité et sponsoring). La convention fixera:

- Un plafond de charges d'exploitation (encadrement, locaux, administration, remorquage et réparation, etc) pour une certaine taille de réseau (12 stations) ;
- Un plafond de participation au déficit de maximum Sfr. 10'000.- par station pour ce réseau (12 stations) - la part au déficit étant distribuée à part égale entre chaque station ;
- La possibilité à velopass et au velopasseur de bénéficier d'une part des bénéfices générés, si le résultat d'exploitation est positif.

A titre indicatif, les charges d'entretien annuelles, non couvertes par les recettes sont estimées entre Sfr. 11'000.- et 9'000.- par station, pour un réseau composé de 12 stations. Pour un réseau de 24 stations, ces coûts sont évalués à environ Sfr. 10'000.- et 5'000.- par station. La taille critique du réseau est importante pour utiliser à sa meilleure capacité l'équipe de gestion.

L'installation de chaque station fera l'objet d'une facture adressée à chaque mandant (commune et entreprise). Le même principe pourra être effectué pour les frais annuels de gestion non couverts, l'exploitant local du réseau adressera chaque année une facture par commune / entreprise.

– **Relations contractuelles entre les partenaires**

Deux types de document relient les partenaires : un modèle de convention reproduit par investisseur et un contrat reliant Velopass au Velopasseur.

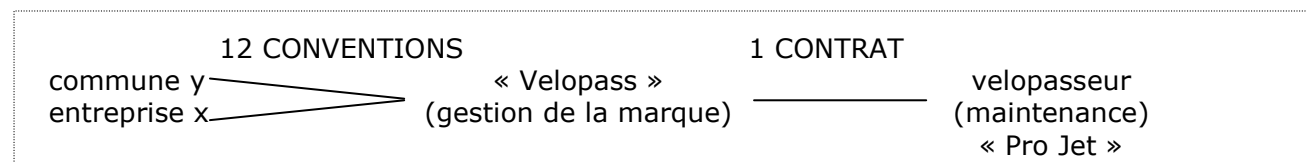
– **L'investissement et le suivi du fonctionnement**

Chaque station fera l'objet **d'une convention similaire** entre le ou les investisseurs (commune et entreprises) avec Velopass.

Il y a donc autant de conventions qu'il y a de stations de vélos.

– **La gestion du réseau pour 12 stations**

Un seul contrat liera Velopass et le velopasseur



5. Coordination régionale

A la demande et en collaboration avec les communes représentées dans le groupe de travail politique, les actions coordonnées par la région sont les suivantes :

- Le soutien incitatif par la mise en place d'une aide financière au moins à l'investissement dans le réseau, qui profitera au plus large public (objet du préavis, qui servira de modèle aux préavis communaux) ;
- L'accompagnement des communes dans la construction du réseau : formes de contrat et de convention avec les partenaires ;
- La réalisation d'une brochure promotionnelle pour accompagner les élus à concrétiser les partenariats avec les entreprises (annexe no 2) ;
- La médiation des partenaires dans le long terme pour veiller aux objectifs fixés (mention dans les 12 conventions citées).

Sur le plan contractuel, la région n'aura pas de convention ou de contrat la liant aux partenaires. En continuité des efforts actuels, et pour assurer la bonne collaboration entre les différents partenaires du projet (entreprises, communes, Velopass-porteur de projet et le Velopasseur-maintenance), la région organisera annuellement une ou deux séances de debriefing réunissant tous les acteurs du réseau. Cette action figurera dans la convention liant chaque investisseur à Velopass. Cet effort de médiation annuel ou bi-annuel permettra d'évaluer les moyens de communication et de promotion, la fréquentation et le fonctionnement, la relation entre le Velopasseur et Velopass, entre autres aspects.

C'est sur ce principe que se confirme les modalités partenariales, la région participerait à l'installation des équipements de façon subsidiaire et sur sollicitation d'une commune territoriale, mais équitable pour encourager autant les entreprises que les communes à mettre en place les stations dans les zones-carrefours à forte fréquentation.

Ce préavis couvre une participation de Sfr. 200'000.- TTC, frais d'accompagnement inclus, pour la création de 12 stations entre le printemps 2011 et le printemps 2012 concentrées à priori entre Nyon et Gland. Un bilan du coût et de l'efficacité du réseau sera effectué avant de développer celui-ci sur Rolle et Coppet. Le montant global du soutien régional s'élèvera pour 24 stations et 50% de vélos électriques à environ Sfr. 400'000.- TTC réparti entre 2011 et 2013 sur un total d'environ Sfr. 1'841'000.- TTC. Le montant de l'aide régionale sera libéré lorsque les entreprises auront confirmé leur engagement.

6. Calendrier

Pour atteindre ces objectifs de fonctionnalité, économique et promotionnel, quelques priorités devraient être posées dans la mise en place de stations selon les phases suivantes :

	Juillet- Sept. 2010	Oct-Déc 2010	Janv- Mars 2011	Avril-Juin 2011	Juil- Sept 2011	Oct-Déc 2011	Jan- Mars 2012	Avril- Juin 2012
- Partenariats entreprises								
- Préavis Conseil régional								
- Préavis communes de Gland, Nyon, Prangins,...								
- Contrat Pro-Jet/Velopass								
- Construction de 6 stations								
- Construction de 6 stations								
- Evaluation coût-efficacité du réseau de 12 stations								
- Création de nouvelles stations en partenariats								

7. Conclusion

La concrétisation de ce programme de mise en réseaux de vélos en libre service est vitale pour contribuer à renforcer l'accessibilité des transports publics (trains et lignes de bus), mais surtout des services et des commerces pour maintenir et renforcer la qualité de vie de notre région. Cette volonté des communes de la région donnera également un signal clair à l'attention de la population en privilégiant les investissements en faveur de l'amélioration des transports publics régionaux et des modes de transport doux.

La voie proposée privilégie le partenariat privé-public et la solidarité territoriale ; elle permet également vis-à-vis des services cantonaux de démontrer que la région s'organise et souhaite maîtriser ses investissements et son avenir.

Compte tenu de ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

- | | |
|---------|--|
| vu | le préavis du comité de direction N°63-10 relatif à l'aide au démarrage de Sfr. 200'000.- pour la création d'un réseau régional de vélos en libre service |
| ouï | le rapport de la commission de gestion et finances, |
| ouï | le rapport de la commission ad'hoc, |
| attendu | que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour, |
| décide | d'approuver la contribution de Sfr. 200'000.- en faveur de la création d'un réseau de vélos en libre service
d'imputer le montant total de Sfr. 200'000.- sur le compte de fonds d'investissement qui sera amorti en cinq années. |

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 16 septembre 2010, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal du district de Nyon.

AU NOM DU COMITE DE DIRECTION

Le Président

Le Secrétaire

Pierre-André Romanens

Patrick Freudiger

Annexes :

- no 1. évaluation du projet par le comité de direction
- no 2. brochure de démarchage partenarial
- no 3. documentation Velopass

Plus d'information : www.regionyon.ch/mobilite/mobiliteDouce/

Annexe 1

Evaluation du projet par le comité de direction

1. Impact territorial	<i>faible en rapport au rayonnement économique et d'image pour la région</i>
2. Impact démographique	<i>faible, mais utilité du projet pour le plus grand nombre</i>
3. Impact environnemental	<i>excellent</i>
4. Impact social	<i>- création d'emplois pour des personnes en difficultés, - politique tarifaire rendant le vélib accessible au plus grand nombre (abonnement régional : estimation entre Sfr. 25.- à Sfr. 35.- par an)</i>
5. Impact économique	<i>oui, consommation favorisée de l'offre des centres (commerces, restauration) et des espaces de loisirs, création d'activités connexes au vélib</i>
6. Accessibilité	<i>- politique tarifaire accessible au plus grand nombre. - le réseau de vélos en libre service multiplie l'accessibilité aux transports publics, aux espaces de loisirs, aux centres-villes pour les entreprises en périphérie, etc.</i>
7. Viabilité financière du projet à moyen et long terme en rapport au soutien régional	<i>- des charges annuelles contrôlées et partagées par un grand nombre d'acteurs. - incidences à valoriser : réduction des coûts générés par les TIM.</i>
8. Répond à un besoin / carence	<i>postulat de Gland, demandes des entreprises (restrictions places de parking)</i>
9. Capacité et adéquation des porteurs de projet (organisation)	<i>bonne, à renforcer via contrat de prestations</i>
10. Partenariat (recherche et investigation)	<i>- intégration d'un réseau existant (anciennement Suisse route), - renforcement des relations aux entreprises</i>
11. Volume financier -> capacité financière des porteurs de projet	<i>capacité financière au niveau de la gestion : à vérifier lorsque l'exploitant sera retenu.</i>
12. Pertinence du dimensionnement du projet et/ou du périmètre	<i>excellente</i>
13. Implication ou soutien de la (des) commune(s) territoriale(s) concernée(s)	<i>initiative de Gland, premières communes représentées dans le groupe : Rolle, Prangins, Gland, Nyon et Coppet</i>
14. Convergence avec la planification régionale	<i>renforcement des réseaux de TP, matérialisation du celui de mobilité douce</i>
15. Exceptionnalité	<i>oui – première démarche d'envergure régionale en Suisse</i>
16. Effet d'entraînement du projet (dynamique)	<i>développement des potentiels de loisirs, échanges entre entreprises partenaires, renforcement de l'attractivité des centres</i>