



Commune de Prangins
Municipalité

Préavis No 80/11
au Conseil Communal

**Demande d'un crédit de Fr. 100'000.-- pour
la mise en place d'une station de vélos en
libre service.**

**Autorisation d'inscrire au budget de
fonctionnement un montant de
Frs 10'000.-- de couverture de déficit**

Madame Violeta SEEMATTER, Municipale

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

1. Introduction

1.1 Les vélos en libre service

Un système de vélos en libre service (ci-après VLS) est un service automatisé disponible toute l'année, 7j/7, 24h/24. Les vélos sont destinés à un usage public, en particulier à vocation pendulaire et touristique. L'utilisation est généralement payante et des allers simples sont possibles.

Les VLS ont déjà fait leurs preuves dans différentes villes d'Europe et s'implantent depuis deux ans en Suisse. Ils deviennent un nouvel outil du tourisme urbain et servent surtout de mode de transport des actifs, car il relie facilement les gares et arrêts de bus aux lieux de travail, et de ceux-ci aux services et commerces.

Les VLS sont également un excellent support médiatique et une mise en application d'un nouveau comportement, il sensibilise tout un chacun à la mobilité douce.

1.2 Origine et justification du projet

Suite à plusieurs sollicitations de la part de communes et d'entreprises du district, le Conseil régional a mis en contact les acteurs : les communes, les entreprises et le porteur de projet, la société VELOPASS Sàrl (cf. chapitre 2.2). Lors d'une première séance en mars 2010 et d'une visite de la station VLS de MEDTRONIC, à Tolochenaz (qui vient d'ailleurs déjà d'être agrandie), l'intérêt des communes et des entreprises s'est confirmé.

A côté de mesures infrastructurelles liées au réseau routier, de nouveaux services doivent être mis en place. Ils permettront de faciliter et d'accélérer le changement des comportements de la population.

La mise en place d'un réseau de VLS fait partie intégrante du catalogue de mesures non-infrastructurelles du Plan directeur communal ; il traduit la volonté de la Municipalité d'encourager les mobilités douces. Par ailleurs, il fournit une opportunité intéressante pour les entreprises qui peuvent ainsi contribuer à la qualité de vie locale et intégrer une mesure supplémentaire dans leurs plans de mobilité, également encouragés par la commune. De ce fait, le réseau VLS s'insère parfaitement dans la stratégie de la commune.

Les VLS répondent aussi aux attentes de groupes d'intérêt tels que PRO VELO (cf. courrier en annexe).

2. Description du projet

2.1 Projet et stratégie de développement

Un projet régional en partenariat public privé

Suite aux premiers contacts établis au niveau régional, un groupe de projet, réunissant des représentants du Conseil régional, des communes concernées et le porteur de projet VELOPASS, a été mis en place. Ainsi, ce projet intercommunal évolue en coordination étroite entre les acteurs.

L'implication accrue des entreprises locales est un facteur novateur par rapport aux autres réseaux VLS mis en place à ce jour. Cette collaboration est issue du fort intérêt que certaines entreprises ont témoigné avant même le démarrage du projet régional. Plusieurs rencontres avec des entreprises intéressées ont déjà eu lieu, notamment avec HUBLLOT, ELECTRO MEDICAL SYSTEMS, l'UEFA ou encore NOVARTIS.

Cette nouvelle formule permet de limiter l'investissement des deniers publics, mais demande beaucoup de réflexion pour le montage du projet de la part des partenaires institutionnels et du porteur de projet. Les stations étant en majorité à proximité des entreprises, elle privilégie les déplacements des pendulaires, mais permet de faire bénéficier également les habitants et les touristes.

Le Comité de direction du Conseil régional a déposé le préavis N° 63-2010 "Demande de crédit de Fr. 200'000.-- pour l'accompagnement régional à la création et au développement d'un réseau de vélos en libre service" qui a été soumis au vote du Conseil intercommunal le 15 décembre 2010, dont le résultat a été positif. Il entend ainsi encourager les entreprises et communes par une participation subsidiaire. Cette dernière se justifie, en plus, par le fait que les stations situées aux gares et autres centres d'intérêt notamment bénéficient également aux habitants d'autres communes du district.

Développement par étapes

Le projet prévoit de mettre en place un réseau de stations VLS dans la partie littorale du district. Le groupe de projet a esquissé des localisations potentielles de stations entre Coppet et Rolle, en coordination avec les projets régionaux de mobilité douce et de transports publics. A terme, un lien pourrait être créé avec le réseau Lausanne-Morges. Le plan annexé indique des localisations potentielles pour l'agglomération compacte nyonnaise ; les stations seront réalisées en fonction de l'intérêt des entreprises à adhérer au projet (nombre et emplacements des stations, vitesse de réalisation).

Dans une première phase, les stations vont se concentrer sur les centres principaux, soit les agglomérations compactes de Nyon et de Gland, en visant 12 stations à réaliser entre printemps 2011 et printemps 2012. La phase 1 sera suivie d'une évaluation du fonctionnement du réseau, avant de décider de l'extension ultérieure par une densification et une extension géographique à Coppet et à Rolle.

| | Nombre de stations | |
|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| | Région | Nyon (agglo compacte) |
| Phase 1 (2011-2012) | 12 | 6-7 |
| Objet des préavis actuels | (Nyon-Gland) | |
| Phase 2 (dès 2012) | 12 | à définir |
| Objet de préavis ultérieurs | (Coppet-Nyon-Gland-Rolle) | (en fonction de l'évaluation) |
| Total | 24 | à définir |

Un réseau adapté aux conditions locales

Le réseau de l'agglomération compacte nyonnaise se construira autour des stations à la gare et au débarcadère de Nyon, jugées indispensables pour le réseau. En collaboration avec d'autres partenaires, notamment les entreprises locales et VELOPASS, elle cherchera à développer un réseau dense pour compléter l'offre sur le territoire communal, en cohérence avec le réseau régional.

Les vélos utilisés dans un système VLS doivent être fiables, robustes, faciles à entretenir et résistants au vandalisme. Par conséquent, ces vélos sont relativement lourds et peuvent avoir un effet dissuasif pour les personnes un peu moins sportives, en particulier dans une région d'une certaine déclivité. Afin d'assurer l'attrait des VLS pour toutes les catégories de la population, il a été choisi d'équiper le système avec 50 % de vélos électriques.

Sur la base des réflexions du groupe de projet, les coûts d'équipement en stations et d'exploitation du réseau ont été évalués. L'offre soumise par VELOPASS 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.

Procédures en parallèle

L'objectif étant de réaliser les premières stations dans le courant du printemps 2011, les divers partenaires doivent nécessairement avancer en parallèle. Ainsi, les communes partenaires doivent déposer leurs préavis avant d'avoir l'assurance de la participation du Conseil régional et des entreprises sollicitées (cf. aussi "Incidences financières").

2.2 Rôles des différents acteurs et relations contractuelles

Acteurs du réseau VELOPASS

- **VELOPASS**

VELOPASS est une société à responsabilité limitée, issue de "Lausanne Roule", association à but non lucratif créée il y a sept ans. La société a déjà réalisé sept réseaux VLS en Suisse, dont celui de Lausanne-Morges, Vevey, Yverdon-les-Bains ou encore Lugano ; d'autres suivront prochainement, par exemple à Bâle. Au printemps 2010, VELOPASS a mis en place le premier réseau avec des vélos à assistance électrique à Fribourg, une première en Suisse. Le choix de VELOPASS comme porteur de projet s'est imposé de lui-même. Ainsi est garanti la compatibilité avec les réseaux voisins, en vue de créer, à terme, un réseau suprarégional, voire national. Il s'agit d'un système performant et facile d'utilisation qui est entièrement géré par des partenaires externes aux collectivités publiques. Ainsi, VELOPASS, en collaboration avec le vélopasseur (cf. ci-dessous) gère toute la partie technique, l'accessibilité (via système d'abonnements), la communication et le service à la clientèle 7j/7.

- **le vélopasseur - exploitant local**

L'exploitant local est choisi d'entente entre VELOPASS et les communes hôtes ; pour le réseau de la région nyonnaise, des contacts très étroits sont en cours avec l'association Pro-Jet à Nyon - insertion des jeunes en difficulté. Le vélopasseur surveille et gère l'entretien des stations, répare les vélos et veille quotidiennement au rééquilibrage des vélos sur chaque station. Il verse une redevance pour les services centralisés fournis par VELOPASS (service clients, communication, centrale d'achat, maintenance 2^e niveau, formation,...), qui lui-même 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. Ce sont eux qui 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 (totems de station, offices du tourisme, site internet VELOPASS, entreprise, administration communale, Mobility CarSharing, etc). Dans certains cas, l'utilisateur travaillant dans 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.

Relations contractuelles entre les partenaires

Deux types de documents relient les partenaires :

- **Les conventions** entre les investisseurs (communes et entreprises hôtes) et VELOPASS : chaque station fait l'objet d'une convention similaire entre le ou les investisseurs et VELOPASS. Il y aura donc autant de conventions que de stations. Ces conventions règlent l'investissement ainsi que les prestations fournies.
- **Le contrat** entre VELOPASS et le vélopasseur : il règle la répartition des tâches concernant la gestion du réseau et la communication pour la totalité des stations.

Rôle du Conseil régional

Le Conseil régional tient le rôle de coordination et d'incitation au travers des actions coordonnées suivantes :

- soutien incitatif par la mise en place d'une aide financière à l'investissement dans le réseau ;
- accompagnement des communes dans la construction du réseau : élaboration des contrats et des conventions avec les partenaires ;
- réalisation d'une brochure promotionnelle pour aider les municipalités à concrétiser les partenariats avec les entreprises ;
- médiation des partenaires dans le long terme pour assurer la bonne collaboration et veiller aux objectifs fixés : organisation d'une à deux séances annuelles réunissant tous les acteurs du réseau régional.

2.3 Calendrier

Le calendrier doit être étroitement coordonné avec les partenaires. Ainsi, le Conseil intercommunal du district de Nyon a fait voter le préavis n° 63-2010 « Demande de crédit de Fr. 200'000.- pour l'accompagnement régional à la création et au développement d'un réseau de vélos en libre service » le 15 décembre dernier.

Gland a déposé un préavis, dont le vote aura lieu le 3 février 2011.

Nyon a déposé un préavis, semblable à celui qui est soumis au Conseil communal de Gland et qui sera voté le 21 février 2011.

Le calendrier global de la région pour la phase 1 est résumé dans la figure ci-dessous :

| | Oct-Déc 2010 | Jan-Mars 2011 | Avr-Juin 2011 | Juil-Sept 2011 | Oct-Déc 2011 | Jan-Mars 2012 |
|---|-----------------|------------------|------------------|-------------------|-----------------|------------------|
| - Partenariats entreprises | | | | | | |
| - Préavis Conseil régional | | | | | | |
| - Préavis communes (Gland, Nyon, Prangins) | | | | | | |
| - Conventions et contrats | | | | | | |
| - Construction des 12 stations | | | | | | |

3. Incidences financières

3.1 Coûts d'investissement

VELOPASS a établi une offre basée sur la perspective d'une commande globale portant sur 24 stations avec 133 vélos mécaniques et 133 vélos électriques. Les conditions proposées sont garanties, sans engagement de la part des partenaires institutionnels sur le nombre de stations qui sera réalisé.

Grâce au nombre élevé de stations, le porteur de projet peut dégager 20% d'économies par rapport à la réalisation d'une station isolée.

| Prestations VELOPASS | Unité | Nombre | Prix total | |
|---|---------|--------|-----------------------|---------------------|
| | | | 24 stations/266 vélos | |
| conception et suivi | Jours | 15 | Fr. | 22'500.-- |
| totems | Pièces | 24 | Fr. | 240'000.-- |
| bornes pour vélos électriques | Pièces | 332 | Fr. | 1'195'200.-- |
| vélos | Pièces | 133 | Fr. | 130'340.-- |
| vélos électriques | Pièces | 133 | Fr. | 345'800.-- |
| système d'accroche | Pièces | 133 | Fr. | 17'290.-- |
| système d'accroche pour vélos électriques | Pièces | 133 | Fr. | 28'595.-- |
| poutres métalliques | Pièces | 332 | Fr. | 49'800.-- |
| supports publicitaires | Pièces | 266 | Fr. | 10'624.-- |
| remorque 4 places | Pièces | 1 | Fr. | 4'000.-- |
| remorque 10 places | Pièces | 1 | Fr. | 8'000.-- |
| installation | Jour | 24 | Fr. | 28'800.-- |
| mise en service | Pièces | 24 | Fr. | 43'200.-- |
| communication lancement | Forfait | 1 | Fr. | 7'000.-- |
| Sous-total HT | | | Fr. | 2'131'149.-- |
| TVA 8 % | | | Fr. | 170'491.-- |
| Total TTC | | | Fr. | 2'301'640.-- |

Prix TTC pour une station : 24 Fr. 95'901.70

Le prix par station comprend, en moyenne, 12 bornes et 10 vélos, dont 50 % avec assistance électrique. Ce prix ne comprend pas les coûts pour les travaux de génie civil et d'équipement électrique ; ceux-ci dépendent fortement de l'emplacement choisi et peuvent osciller entre Fr. 13'000.-- et Fr. 20'000.-- TTC.

Clé de répartition

Un principe de la répartition des coûts est proposé dans le tableau ci-dessous. Les parts effectives peuvent être adaptées en fonction des négociations avec les entreprises.

| Type de station | commune | région | entreprise |
|---|---------|--------|------------|
| Stations dans centralités principales (p.ex. gare) | 80% | 20% | - |
| Stations en zone d'entreprises | 10% | 10% | 80% |
| Stations à utilité mixte (publique - touristique - professionnelle) | 40% | 20% | 40% |

Participation financière du Conseil régional

La région participera à l'installation des équipements de façon subsidiaire et sur sollicitation d'une commune territoriale, suite à l'adoption du préavis No 63-2010 du Conseil régional. Celui-ci propose une participation de Fr. 200'000.-- TTC pour la création de 12 stations entre le printemps 2011 et le printemps 2012 concentrées entre Nyon et Gland. Un bilan du coût et de l'efficacité du réseau sera effectué avant de développer une extension du côté de Rolle et de Coppet. Le montant global du soutien régional pourra s'élever pour 24 stations composées de 50% de vélos électriques à environ Fr. 400'000.-- TTC, répartis entre 2011 et 2013.

Participation financière de Prangins

Sur la base des éléments détaillés ci-dessus, la participation financière de Prangins pour la phase 1 est évaluée à Fr. 100'000.--. Ce montant se compose de la manière suivante :

Investissement

| | | |
|--|---------------|-----------------------|
| 1 station (centre village) | Fr. 95'901.70 | |
| Participation du Conseil Régional - 20 % | Fr. 19'780.35 | |
| Total (arrondi) | Fr. 76'121.35 | Fr. 76'200.-- |
| Frais de génie civil | | Fr. 20'000.-- |
| Divers | | Fr. 3'800.-- |
| Total | | Fr. 100'000.-- |

Le présent préavis, est inscrit au plan d'investissement pour 2011. Basé sur les expériences faites dans la première phase (succès auprès des utilisateurs, partenariats avec les entreprises), un deuxième préavis pourrait être présenté en vue de compléter le réseau VLS, en 2012 ou 2013.

Mécanisme de libération des fonds

L'aide régionale sera libérée lorsque les entreprises et communes auront confirmé leur engagement.

Les Communes de Nyon, de Gland et Prangins adoptent un principe semblable. Ainsi Prangins ne libère le financement que lorsque deux conditions sont remplies :

- acceptation du préavis No 63-2010 concernant les VLS par le Conseil intercommunal ;
- que les Conseils communaux de Nyon et Gland aient acceptés les préavis

Des discussions sont entamées avec le Château de Prangins (Musée National), afin de recevoir une participation financière de leur part, mais qui semblerait être plutôt du sponsoring.

D'autre part la SEIC, serait prête à verser un montant pour ce projet, en principe la moitié du coût d'une station, sans génie civil, à savoir : Fr. 38'100.--.

Ses montants viendraient en déductions du présent préavis.

3.2 Coûts d'exploitation non couverts

Compte tenu des expériences des réseaux VLS existants, il est prévisible que les recettes liées à l'exploitation et au sponsoring ne parviendront pas à couvrir entièrement les coûts d'exploitation.

Les conventions mentionnées sous 2.2, qui lieront les propriétaires des stations (communes et entreprises) à VELOPASS, sont en cours d'élaboration et seront signées par les Municipalités et entreprises concernées. Elles régleront dans le détail les responsabilités des partenaires. Le projet de convention prévoit de répartir le déficit entre les propriétaires des stations. Pour les communes, le projet fixe un plafond de participation au déficit d'un maximum de FR. 10'000.- par station et par année, selon la convention séparée.

4. Aspects du développement durable

4.1. Dimension économique

Le projet est intégré dans la politique globale de la commune en faveur de la mobilité douce ; il est prévu au plan des investissements. Il induit des coûts d'investissement et d'exploitation, ces derniers sous la forme de garantie de déficit ; toutefois ces coûts restent limités grâce au PPP. La collaboration avec les entreprises locales renforce les liens avec le milieu économique et permet de promouvoir des plans de mobilité au sein des entreprises.

La collaboration régionale garantit une approche efficace et coordonnée et permet des économies d'échelle. Ce projet renforce l'attractivité de Prangins et de la région, tant sur le plan touristique qu'économique.

4.2. Dimension sociale

La collaboration avec Pro-Jet comme exploitant local (véloporteur), permet la création d'emplois sur le plan local pour des jeunes. Dans ce cadre, une bonne partie des prestations salariales seront couvertes par les assurances chômage des cantons de Vaud et de Genève. Le projet donne également accès à un moyen de mobilité douce à des conditions accessibles pour tous.

4.3. Dimension environnementale

Le projet offre une alternative de plus aux transports motorisés individuels. Il participe donc aux efforts pour favoriser le transfert modal et réduit par ce biais les effets du trafic, de la pollution de l'air et du bruit.

5. Conclusion

Grâce au partenariat public-privé qui caractérise ce projet, les coûts, qu'ils soient d'investissement ou d'exploitation, seront sensiblement diminués. Il s'agit de saisir l'opportunité d'une dynamique porteuse pour la région et qui se développe dans tout le canton.

Avec la réalisation de ce projet, les Autorités pranginoises donnent à la population un signal fort en faveur de la mobilité douce et montrent qu'elles prennent leurs besoins en considération.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

Le Conseil communal de Prangins

vu le préavis municipal No 80/11 concernant la demande d'un crédit de Fr. 100'000.-- pour la mise en place d'une station de vélos en libre service et l'autorisation d'inscrire au budget de fonctionnement un montant de Fr. 10'000.-- de couverture de déficit,

vu le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,

où les conclusions de la commission chargée d'étudier cet objet,

attendu que ce dernier a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

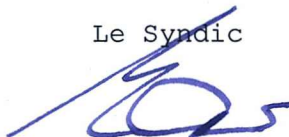
décide

1. d'adopter le préavis municipal No 80/11 concernant la demande d'un crédit de Fr. 100'000.-- pour la mise en place d'une station de vélos en libre service et l'autorisation d'inscrire au budget de fonctionnement un montant de Fr. 10'000.-- de couverture de déficit,
2. d'accorder un crédit de Fr. 100'000.-- pour le financement de cette opération,
3. de porter au budget de fonctionnement, durant 10 ans, la somme de Fr. 10'000.-- par année, au titre d'amortissement,
4. de financer cette opération conformément aux dispositions de l'art. 19, chiffre 7, du Règlement du Conseil communal et de porter au budget de fonctionnement les frais y relatifs,
5. d'autoriser la Municipalité, d'inscrire chaque année, au budget de fonctionnement un montant de 10'000.-- maximum pour couverture d'un éventuel déficit.

Ainsi délibéré en séance de Municipalité du 24 janvier 2011, pour être soumis au Conseil communal de Prangins.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic



H.R Kappeler



Le Secrétaire



D. Kistler

Annexe : Lettre PRO VELO La Côte

Mesdames, Messieurs les Conseillers Communaux de la Ville de Nyon,

PRO VELO LaCôte souhaite apporter son soutien au système de vélos en libre-service soumis au vote du prochain conseil intercommunal du 4 novembre prochain. Profitant de l'écho donné par un article paru le 11 octobre dans le journal La Côte, nous souhaitons faire connaître l'avis - positif - du comité de PRO VELO La Côte, association visant la promotion de l'utilisation du vélo dans notre région.

- 1) Le projet proposé par le conseil régional du district de Nyon nous paraît abouti et cohérent. En effet il est issu d'un important travail de préparation et de coordination depuis 2009, qui a réuni des grandes entreprises de la région et les communes. Régionyon a développé un concept avec l'entreprise Vélopass en prenant pour pilote ce qui a été réalisé entre entreprise Medtronic et la commune de Morges. A noter le document proposée sur le site du conseil régional <http://www.regionyon.ch/mobilite/mobiliteDouces/>
- 2) Le projet s'inscrit dans une vision régionale coordonnée du vélo et de la mobilité douce. Le projet a particulièrement progressé pour les ville de Nyon et Gland, mais concerne aussi Rolle et Coppet. A ce sujet, la "conférence vélo suisse" relève les éléments suivants relatifs aux vélos en libre service (VLS): «La réflexion de l'harmonisation à l'échelle de l'agglomération est intéressante puisqu'elle permet de répondre à la majeure partie de la demande estimée en Suisse et sur les systèmes de VLS existants». Document très complet sous http://www.bikesharing.ch/fileadmin/redaktion/bikesharing/Dokumente/harmonisation2009_06_16_Schlussbericht.pdf (en français !)
- 3) Le projet Vélopass offre un système compatible avec la Suisse romande - mis à part Genève où la chose est en attente. Trois systèmes sont proposés en Suisse (<http://www.bikesharing.ch/fr/carte/>).
 - Velopass avec les réseaux actuels suivants: Lausanne-Morges, Riviera, Fribourg, Yverdon-les-Bains, Lugano - ainsi que des ouverture annoncée encore en 2010 dans le Haut-Valais, Sion et Aigle-Monthey et probablement Bâle.
 - Nextbike avec des réseaux concentrés en Suisse alémanique
 - Velospot système développé par la ville de Bienne en phase expérimentale jusqu'en avril 2011.
- 4) Le système Vélopass propose une solution déjà éprouvée dans plusieurs villes depuis 2009. Il propose également des vélos électriques nécessaires dans notre région. D'autre part, un partenariat est établi avec Mobility CarSharing.

L'introduction d'un système de vélos en libre-service pour Nyon et La Côte constituerait une avancée significative pour la mobilité douce et l'usage du vélo dans notre région. Le VLS profite autant aux employés et à leur entreprise, qu'aux habitants, voire aux touristes. Il sera facile pour tout collaborateur d'une entreprise excentré de se rendre en ville - pour la pause de midi par exemple. Relier par un moyen de transport doux et directement

certaines quartiers de Nyon et Gland sera facilité. Ce projet s'inscrit parfaitement dans les plans de mobilité présentés récemment aux citoyens aux entreprises de la Ville de Nyon.

Nous vous remercions par avance du soutien que vous voudrez bien apporter à ce projet. Le comité de PRO VELO LaCôte reste à votre disposition pour de plus amples informations.

Au nom du comité
Raphaël Charles, secrétaire et Yvan Buccioli, président
Prangins, le 14.10.2010

Raphaël Charles
PRO VELO LaCôte
Chenalette 16B
1197 Prangins

079 / 270 33 32
<http://www.pro-velo-lacote.ch/>
raphael.charles@pro-velo-lacote.ch

Jeudi 4 novembre - Action Lumière pour rester visible à l'entrée de l'hiver - nous serons présents à la gare de Nyon le matin et en soirée !