



MUNICIPALITE DE GLAND

Préavis municipal n° 98 relatif au postulat de M. Michael Rohrer

**demandant d'étudier l'opportunité de mettre
en place un réseau de vélos en libre-service
sur la commune**

Date proposée pour la séance de la commission:

22 décembre 2010 à 20 h⁰⁰ salle Montoly 2

Municipale responsable: Mme Florence Golaz

Gland, le 16 décembre 2010

Réponse de la municipalité au postulat de M. Michael Rohrer intitulé " Etude de l'opportunité de mettre en place un réseau de vélos en libre-service sur la commune "

Monsieur le président,
Mesdames, Messieurs les conseillers,

Dans sa séance du 25 juin 2009, le Conseil communal prenait connaissance du postulat déposé par M. Rohrer intitulé " Etude de l'opportunité de mettre en place un réseau de vélos en libre-service sur la commune ". A cette occasion, il décidait de renvoyer la proposition à l'examen d'une commission chargée de préavis sur la prise en considération et le renvoi à la municipalité. Dans sa séance du 3 septembre 2009, le Conseil communal nommait une commission pour la prise en considération de ce postulat. Lors de la séance suivante, le 8 octobre 2009, le Conseil communal, suivant en cela l'avis de la commission ad hoc, acceptait ce postulat et le transmettait à la municipalité pour étude et rapport. La teneur du postulat de M. Rohrer est la suivante:

*Madame la présidente,
Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers,*

Avant la mise en place des zones 30 sur la grande partie de notre commune, nous entrons dans l'ère de la mobilité douce. Les mentalités vont devoir évoluer et la population va modifier ses habitudes quand aux moyens de transports utilisés pour se déplacer dans notre cité.

Un des nouveaux moyens de transports à privilégier sera le vélo, et il existe un moyen bien efficace pour inciter les gens à l'utiliser, c'est le vélo en libre-service.

Comme cela est cité dans le 24 Heures du lundi 13 juin, c'est sous le nom de Vélib, que ce système de vélos en libre-service n'a cessé de se développer en région parisiennes depuis juillet 2007, après des premières expériences à la Rochelle, Rennes et Lyon. Bruxelles, Viennes ou Barcelone le pratiquent également, parmi une centaine d'autres villes dans le monde.

Le principe du libre-service est simple. Des bicyclettes sont réparties en grand nombre dans des "stations", où elles sont attachées à des "bornes". Une carte magnétique permet de les libérer. La bicyclette empruntée peut être rendue dans une autre station, où l'identification par la carte magnétique servira à facturer la durée de l'usage.

Trois réseaux se mettent actuellement en place dans le canton de Vaud:

- 1. Dans l'agglomération Lausanne-Morges englobant l'EPFL et l'UNIL*
- 2. De Vevey à La Tour-de-Peilz*
- 3. Yverdon*

Un même système de gestion du parc de vélo, d'origine italienne et qui a fait ses preuves, sera appliqué sur les trois réseaux avec quelques adaptations.

Par ce postulat, je vous demande d'étudier l'opportunité de mettre en place un réseau de vélo en libre-service sur notre commune, éventuellement en partenariat avec des entreprises locales intéressées.

Mesdames, Messieurs, je vous remercie de votre attention.

Michael Rohrer / 21 juin 2009

REPONSE DE LA MUNICIPALITE

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.

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.

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 publics.

Les VLS sont également un excellent support médiatique et une mise en application d'un nouveau comportement, ils sensibilisent tout un chacun à la mobilité douce. Il devient un outil fonctionnel dès lors qu'ils s'inscrivent dans un réseau harmonieusement distribué au sein d'un périmètre pertinent, dans notre contexte, la zone littorale du district.

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. Lors d'une première séance en mars 2010 au WWF à Gland 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.

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.

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.

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.

Le Comité de direction du Conseil régional a déposé le préavis n° 63-2010 « Demande de crédit de 200'000.00 fr. pour l'accompagnement régional à la création et au développement d'un réseau de vélos en libre service » qui sera soumis au vote du Conseil intercommunal le 15 décembre 2010. 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

Dans une première phase, les stations vont se concentrer sur les centres principaux, soit les agglomérations compactes de Nyon et Gland, en visant 12 stations à réaliser au printemps-été 2011. 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	Gland
Phase 1 (2011)	12	
Objet des préavis actuels	(Nyon-Gland)	3-4
Phase 2 (dès 2012)	12	à définir
Objet de préavis ultérieurs	(Coppet-Nyon-Gland-Rolle)	(en fonction évaluation)
Total	24	à définir

Un réseau adapté aux conditions locales

Le réseau de Gland sera constitué dans un premier temps d'une station à la gare, d'une station au nord de la Ville (parking des Tuillières) et d'une station dans le sud de la Ville (UICN). Une station financée par la Clinique La Lignière pourrait compléter le réseau dans cette première phase. Une deuxième phase verra la création d'une station dans l'éco-quartier du Communet-Borgeaud. D'autres pistes sont à étudier dans le futur, tels la plage, le centre sportif ou l'administration communale.

Quant à l'agglomération nyonnaise, elle 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, elle cherchera à développer un réseau dense pour compléter l'offre, en cohérence avec le réseau régional (cf. plan en annexe).

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

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

- **"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 garantie 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. Le Conseil intercommunal du district de Nyon sera appelé à voter un préavis en décembre. En parallèle, un préavis est soumis au Conseil communal de Nyon.

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

	Oct - Déc 2010	Jan - Mars 2011	Avril - Juin 2011	Juil - Sept 2011
Partenariats entreprises				
Préavis conseil régional				
Préavis communes (Gland, Nyon)				
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. 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	22'500.00
Totems	pièces	24	240'000.00
Bornes pour vélos électriques	pièces	332	1'195'200.00
Vélos	pièces	133	130'340.00
Vélos électriques	pièces	133	345'800.00
Système d'accroche	pièces	133	17'290.00
Système d'accroche pour vélos électriques	pièces	133	28'595.00

Poutres métalliques	pièces	332	49'800.00
Supports publicitaires	pièces	266	10'624.00
Remorque 4 places	pièces	1	4'000.00
Remorque 10 places	pièces	1	8'000.00
Installation	jour	24	28'800.00
Mise en service	pièces	24	43'200.00
Communication lancement	forfait	1	7'000.00
Sous-total		fr.	2'131'149.00
Réduction 20%		fr.	426'229.80
Total HT		fr.	1'704'919.20
Total TTC		fr.	1'841'312.70
Prix TTC pour une station		fr.	76'721.30

Le prix par station comprenant en moyenne 12 bornes et 10 vélos, dont 50 % avec assistance électrique, est évalué à CHF 76'700.- TTC. 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 CHF 13'000.- et 20'000.- TTC.

Prestations Velopass (selon offre)	fr.	76'700.--
Travaux génie civil et raccordement électrique	fr	13 – 20'000.--
Prix indicatif par station (TTC)	fr.	97'000.--

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 publiques	80%	20%	-
Stations en zone d'entreprises	10%	10%	80%
Stations à utilité mixte	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, sous réserve de l'adoption du préavis 63-2010 du conseil régional. Celui-ci propose une participation de 200'000 francs 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 400'000 francs TTC, répartis entre 2011 et 2013.

Participation financière de Gland

Sur la base des éléments détaillés ci-dessus, la participation financière de la commune de Gland pour la phase 1 est évaluée à 140'000 francs. Ce montant se compose de la manière suivante:

Investissement	fr.	80'000.--
1 station publique à frs 77'600.-- (80% de frs 97'000.--)	fr.	77'600.--
Divers et imprévus	fr.	2'400.--
Investissement	fr.	40'000.--
1 station mixte à frs. 38'800.--(40% de frs 97'000.--)	fr.	38'800.--
Divers et imprévus	fr.	1'200.--
Subvention d'investissement	fr	20'000.--
2 stations d'entreprises à frs 9'700.-- (10% de frs 97'000.--)	fr.	19'400.--
Divers et imprévus	fr.	600.--
Total	fr.	140'000.--

Le financement de ce projet sera assuré, par les disponibilités de la bourse communale. Il est proposé de prélever frs 70'000.00 fr. du fonds pour le développement durable.

Amortissement

Ce montant de 70'000.00 fr. sera amorti sur une période de 10 ans conformément aux dispositions du règlement sur la comptabilité des communes. Nos charges financières pourraient s'élever la première année à 7'000.00 fr. (amortissement).

Mécanisme de libération des fonds

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

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

- acceptation du préavis 63.2010 concernant les VLS par le conseil intercommunal;
- engagement ferme d'entreprises pour le co-financement d'au-moins deux stations VLS, dans le but d'assurer la mise en place d'un réseau fonctionnel sur le territoire communal;
- engagement ferme de la Ville de Nyon et d'entreprises pour le cofinancement de 4 stations.

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 Vélopass, 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 10'000 francs par station et par année.

Selon le projet de la phase 1, Gland sera propriétaire au maximum de deux stations, la couverture de déficit annuelle se montera par conséquent à max CHF 20'000.00 fr.

4. 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 glandoise donnent à la population un signal fort en faveur de la mobilité douce et montrent qu'elles prennent leurs besoins en considération.

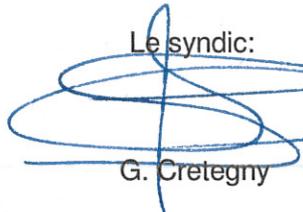
Fondée sur ce qui précède, la municipalité propose au conseil communal de prendre les décisions suivantes:

LE CONSEIL COMMUNAL

- vu - le préavis municipal n° 98 relatif au postulat de M. Michael Rohrer demandant d'étudier l'opportunité de mettre en place un réseau de vélos en libre-service sur la commune;
- ouï - le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet;
- ouï - le rapport de la commission des finances;
- considérant - que cet objet a été porté à l'ordre du jour;
- d é c i d e**
- I. - d'autoriser la municipalité à réaliser ce projet et à prélever une somme de 70'000.00 fr. sur le "fonds communal pour le développement durable".

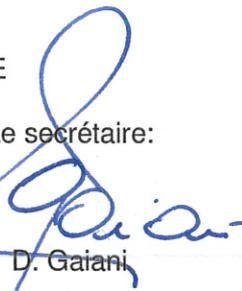
AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic:


G. Cretegnny



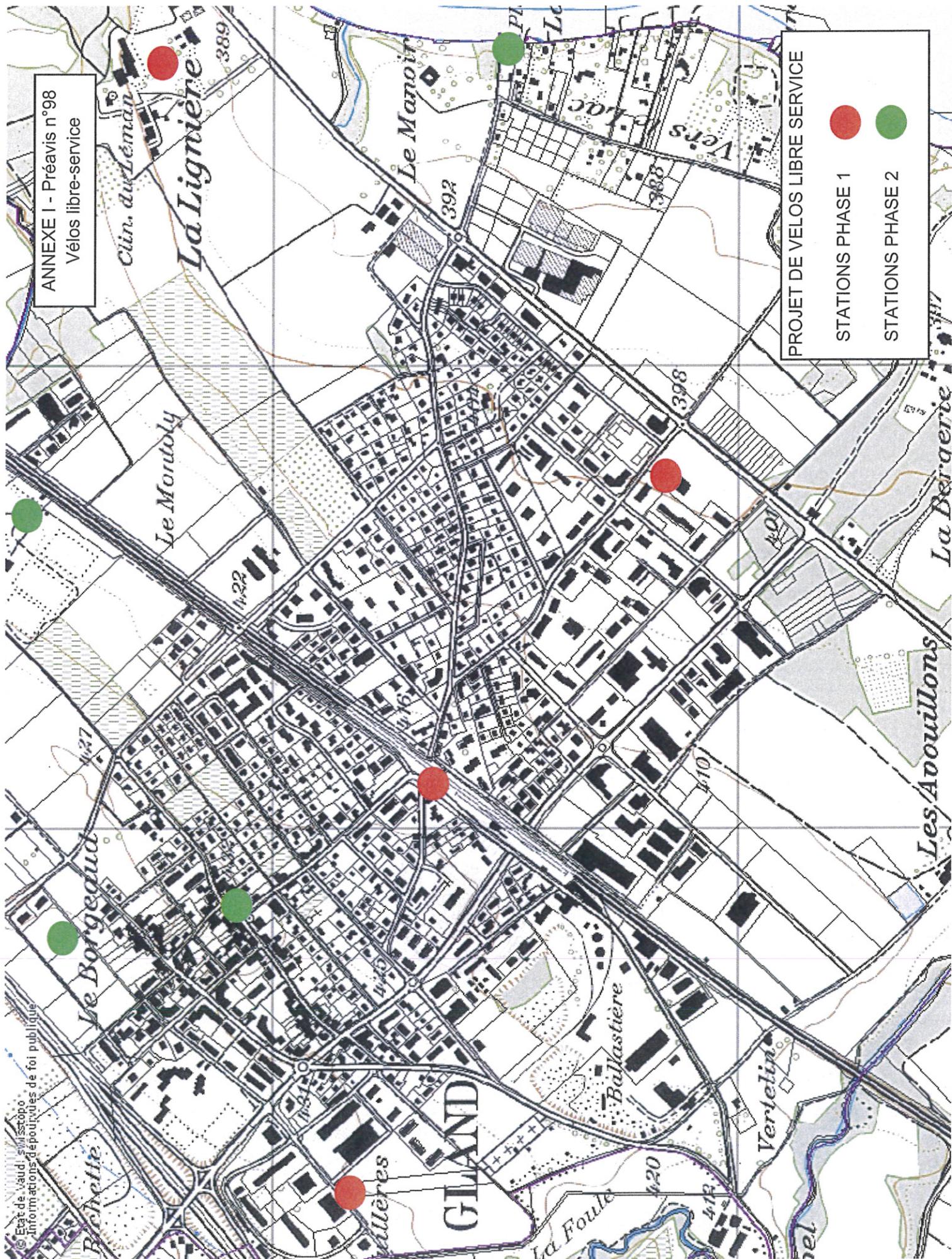
Le secrétaire:


D. Gaiani

Personne responsable: M. Florence Golaz, municipale

Annexes: emplacements potentiels à Gland
emplacements potentiels dans l'agglomération compacte de Nyon
position de ProVélo La Côte

ANNEXE I - Préavis n°98
Vélos libre-service



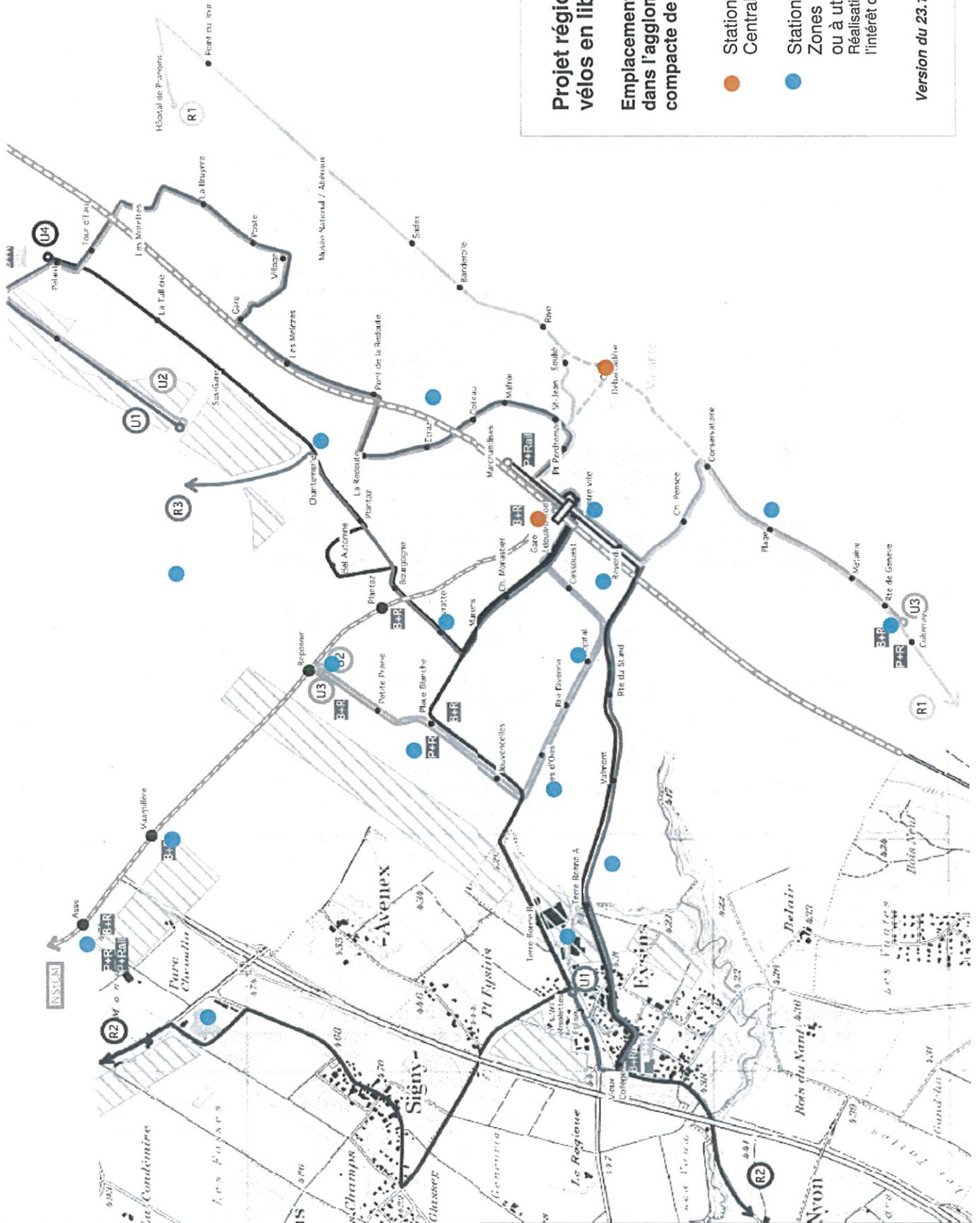
PROJET DE VELOS LIBRE SERVICE

- STATIONS PHASE 1
- STATIONS PHASE 2

Projet régional de vélos en libre service
Emplacements potentiels dans l'agglomération compacte de Nyon

- Stations VLS Centralités principales
- Stations VLS Zones entreprises ou à utilité mixte Réalisation en fonction de l'intérêt des entreprises

Version du 23.11.2010





Mesdames, Messieurs,

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 !

