

# **PRÉAVIS N° 198**

## **AU CONSEIL COMMUNAL**

**Mise en place d'un réseau de vélos en libre service**  
Demande de crédit de CHF 210'000.- et demande de  
crédit supplémentaire de CHF 20'000.- sur le budget  
2011

**Déléguée municipale : Mme Elisabeth Ruey-Ray**

Nyon, le 29 novembre 2010

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

## **I. Introduction**

---

### **I.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 aller-simple 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.

### **I.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.

Le Concept de mobilité de la Ville de Nyon, présenté au Conseil communal le 30 août 2010, met en évidence le besoin d'obtenir un report modal important vers les mobilités douces et les transports publics. 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 Concept de mobilité ; il traduit la volonté de la Municipalité d'encourager les mobilités douces. Par ailleurs, il fournit une opportunité intéressante pour les entreprises nyonnaises qui peuvent ainsi contribuer à la qualité de vie locale et intégrer une mesure supplémentaire dans leurs plans de mobilité, également encouragés par la Ville. De ce fait, le réseau VLS s'insère parfaitement dans la stratégie de la Ville.

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 Hublot, 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 CHF 200'000.- 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

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 fct évaluation)
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>à définir</b>

**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 velopasseur (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 velopasseur - 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 velopasseur 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<sup>e</sup> 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 velopasseur : 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 sera appelé à voter le préavis n° 63-2010 « Demande de crédit de CHF 200'000.- pour l'accompagnement régional à la création et au développement d'un réseau de vélos en libre service » le 15 décembre prochain.

Gland dépose un préavis semblable à celui qui est soumis au Conseil communal de Nyon, le 16 décembre prochain, le vote est prévu pour le 3 février 2011.

## NYON · PRÉAVIS N° 198 AU CONSEIL COMMUNAL

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	Oct-Déc 2011	Jan-Mars 2012
- 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. 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	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			2'131'149.00
Réduction 20%			426'229.80
Total HT			1'704'919.20
<b>Total TTC</b>			<b>1'841'312.70</b>
<b>Prix TTC pour une station</b>			<b>76'721.30</b>

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

## NYON · PRÉAVIS N° 198 AU CONSEIL COMMUNAL

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)	CHF	76'700.-
Travaux génie civil et raccordement électrique	CHF	13 – 20'000.-
<b>Prix indicatif par station (TTC)</b>	<b>CHF</b>	<b>97'000.-</b>

### 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, sous réserve de l'adoption du préavis 63-2010 du Conseil régional. Celui-ci propose une participation de CHF 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 CHF 400'000.- TTC, répartis entre 2011 et 2013.

### Participation financière de Nyon

Sur la base des éléments détaillés ci-dessus, la participation financière de Nyon pour la phase 1 est évaluée à CHF 210'000.-. Ce montant se compose de la manière suivante :

<b>Investissement</b>	<b>CHF</b>	<b>160'000.-</b>
2 stations (gare, débarcadère) à CHF 77'600 (80% de CHF 97'000)	CHF	155'200.-
Divers et imprévus	CHF	4'800.-
<b>Subvention d'investissement</b>	<b>CHF</b>	<b>50'000.-</b>
5 stations d'entreprises à CHF 9'700.- (10% de CHF 97'000)	CHF	48'500.-
Divers et imprévus	CHF	1'500.-

Des 6 à 7 stations prévues dans l'agglomération compacte de Nyon, il est possible qu'un certain nombre ne se situera pas sur sol nyonnais et, par conséquent, que ces stations soient cofinancées par les communes territoriales concernées (p.ex. Novartis à Prangins). Dans ce cas, la participation financière nyonnaise se verrait diminuée d'autant.

Il est proposé de prélever CHF 160'000.- du Fonds Efficacité énergétique et promotion des énergies renouvelables (fonds EEER), compte de bilan no 9280-32. Ce prélèvement se justifie par le fait que le Concept de mobilité urbaine (CMU), et en particulier toutes les mesures en faveur de la mobilité douce, font partie intégrante de la politique énergétique communale.

## NYON · PRÉAVIS N° 198 AU CONSEIL COMMUNAL

Ce projet est prévu dans le plan d'investissement, cf. tableau ci-dessous :

Plan d'investissement	2011	2012	2013	2014
Montant inscrit	140'000.-	70'000.-	50'000.-	50'000.-
dont Fonds EEER	90'000.-	70'000.-		

**< Préavis 2010 > < Préavis ultérieur >**

Le présent préavis inclut les montants inscrits au plan d'investissement pour 2011 et 2012, pour la réalisation de la phase 1. 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 et de Gland adoptent un principe semblable. Ainsi Nyon 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 financement d'au moins deux stations VLS supplémentaires, dans le but d'assurer la mise en place d'un réseau fonctionnel.

### **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 CHF 10'000.- par station et par année. La convention sera disponible pour les membres de la commission chargée de rapporter sur le présent préavis.

Selon le projet de la phase 1, Nyon sera propriétaire des stations de la gare et du débarcadère, la subvention annuelle se montera par conséquent à max CHF 20'000.-. Il est proposé de porter cette somme en dépassement dans les comptes de fonctionnement de l'Office de la mobilité.

## **4. Aspects du développement durable**

---

### **4.1. Dimension économique**

Le projet est intégré dans la politique globale de la Ville 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 à l'Office de la mobilité de promouvoir les 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 Nyon et de la région, tant sur le plan touristique qu'économique.

#### **4.2. Dimension sociale**

La collaboration avec Pro-Jet comme exploitant local (velopasseur), 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 nyonnaises donnent à la population un signal fort en faveur de la mobilité douce et montrent qu'elles prennent leurs besoins en considération.

## NYON · PRÉAVIS N° 198 AU CONSEIL COMMUNAL

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 Nyon

**vu** le préavis N° 198 concernant la « Mise en place d'un réseau de vélos en libre service, demande de crédit de CHF 210'000.- et demande de crédit supplémentaire de CHF 20'000.- sur le budget 2011 »,

**ouï** le rapport de la commission chargée de l'étude de cet objet,

**attendu** que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

### décide :

1. d'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 210'000.- pour le financement de la mise en place d'un réseau de vélos en libre service en 2011-2012 ;
2. de prélever le montant de CHF 160'000.- du Fonds de réserve efficacité énergétique et promotion des énergies renouvelables compte No 9280-32, d'un montant de CHF 492'438.33 ;
3. de porter le solde de CHF 50'000.- en augmentation du compte 9165-01 Subventions et participations d'investissements à amortir, amortissable en 10 ans ;
4. d'autoriser la Municipalité de porter en augmentation du budget 2011 la somme de CHF 20'000 pour l'exploitation du réseau sur le compte à créer No 615-3657-06 Subvention VLS;
5. dès l'année 2012, le montant de CHF 20'000 pour l'exploitation du réseau VLS sera inscrit au budget régulier de l'Office de la mobilité, sur le compte à créer No 615-3657-06 Subvention VLS.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 29 novembre 2010 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

### AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le Syndic :

Is

D. Rossellat



La Secrétaire :

Is

R. Leiggener

### Annexes

- Tableau d'investissement
- Projet régional de vélos en libre service : emplacements potentiels dans l'agglomération compacte de Nyon
- Position de PRO VELO La Côte, courrier du 11.11.2010

**CREDIT SUPPLEMENTAIRE D'INVESTISSEMENT**

**PREAVIS No. 198 / 2010**

**Mise en place d'un réseau de vélos en libre service**

**Date: Nyon le 23.11.2010**

**Demande de crédit de CHF 210'000.-- TTC**

<b>Situation des préavis au 23.11.2010</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Total des préavis votés par le Conseil Communal	13'957'350	11'435'780	15'096'800	16'926'760	6'695'150	0

<b>Situation des emprunts au 23.11.2010</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Plafond d'emprunt selon préavis No. 14 du 18.12.2006						230'000'000
Emprunts au 1er janvier	109'640'664	126'692'231	131'225'479	141'053'013	140'793'357	
Evolution des emprunts durant la période +/-	17'051'567	4'533'248	9'827'534	-259'656	-2'785'983	
Emprunts fin période/date du jour	126'692'231	131'225'479	141'053'013	140'793'357	138'007'374	

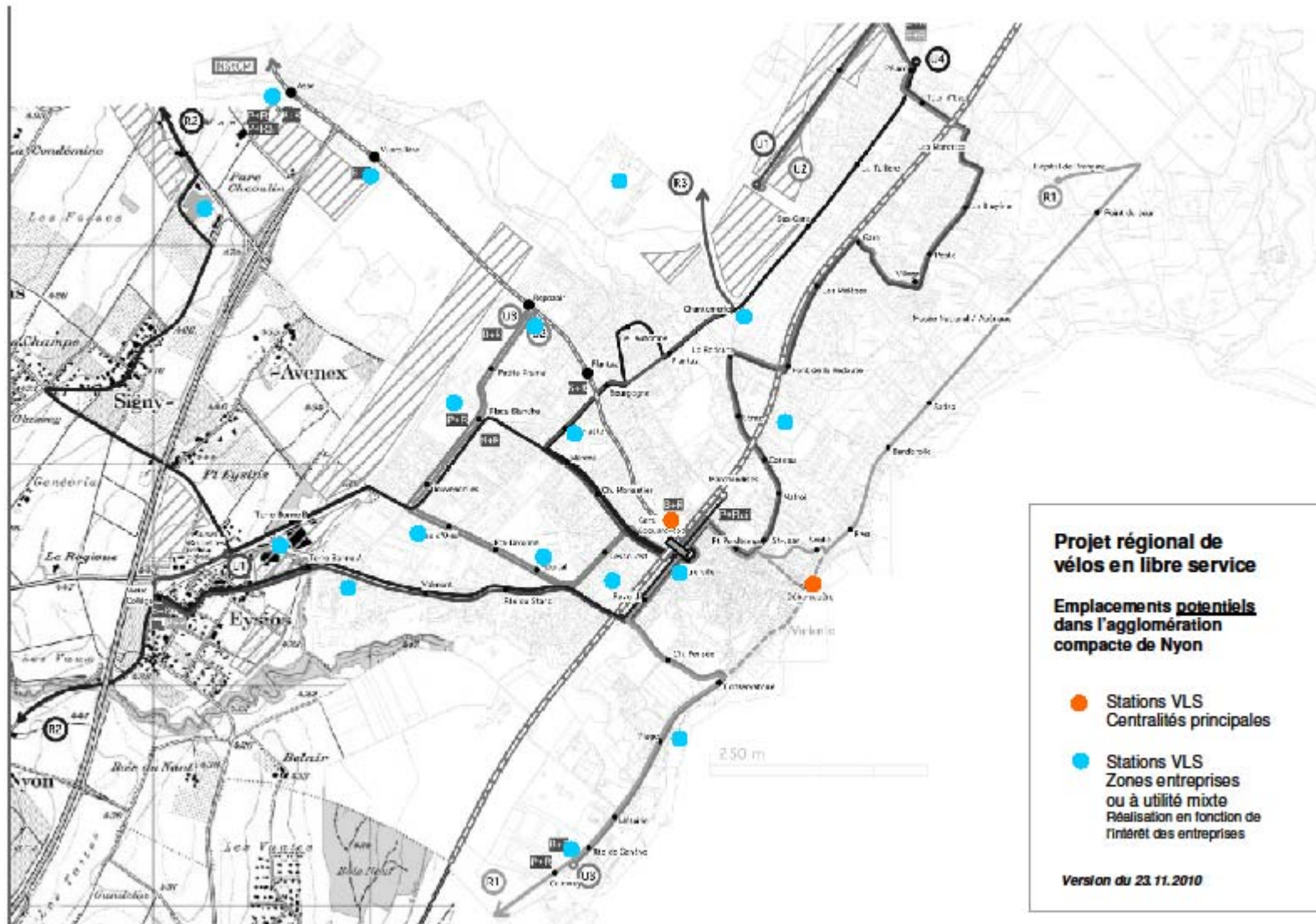
<b>Cautionnements et garanties</b>	
Plafond (préavis No.14)	24'700'000
Engagé	-9'345'799
Caution demandée	0
Disponible	15'354'201

<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>CHF TTC</b>	<b>Estimation des dépenses d'investissements nets</b>				
		<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et +</b>	<b>TOTAL</b>
Mise place réseau vélos libre service	<b>210'000</b>					
Prélèvement sur fonds de réserve	<b>160'000</b>	0	50'000	0	0	50'000
<b>Total de l'investissement</b>	<b>50'000</b>	<b>0</b>	<b>50'000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50'000</b>

<b>Estimation amort. + entretien</b>		
<b>Durée ans</b>	<b>Montant Amortiss.</b>	<b>Entretien annuel</b>
10	5'000	20'000
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>Financement du préavis</b>	
<b>Budget de fonctionnement:</b>	
Trésorerie courante	
<b>Investissement:</b>	
Trésorerie/Emprunts dont	210'000
Fonds de réserve	160'000

<b>Estimation des coûts d'exploitation</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et +</b>
<b>Coût total d'exploitation</b>	<b>0</b>	<b>26'100</b>	<b>26'350</b>	<b>26'200</b>
Intérêts en % 3.00%	0	1'100	1'350	1'200
Entretien	0	20'000	20'000	20'000
Amortissements linéaires	0	5'000	5'000	5'000
Personnel supp. en CHF	0	0	0	0
Personnel supp. en EPT	0	0	0	0
<b>Revenus annuels</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	0	0	0	0
<b>Coûts net d'exploitation</b>	<b>0</b>	<b>26'100</b>	<b>26'350</b>	<b>26'200</b>





**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**

# PRO VELO LA CÔTE

SAG	DDD	CMun	VILLE DE  NYON	AcR	EV	CULT
T&E	URB	CCS		Arch	FIN	INFO
BAT	RRH	15 NOV. 2010			SI	SDIS
SAS	SPC				POL	MOR
Transmis: x pour suite x pour info					Via: 	

Municipalité de Nyon  
Place du Château  
1260 Nyon

Prangins, le 11.11.2010

Monsieur le Syndic,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers Municipaux,

PRO VELO LaCôte souhaite apporter son soutien au système de vélos en libre-service Velopass. Profitant de l'écho donné par un article paru le 11 octobre dans le journal La Côte et par plusieurs forums tenus sur la mobilité dans le district de Nyon, 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.

Le projet proposé par le conseil régional du district de Nyon est issu d'un important travail de coordination depuis 2009. Il a réuni des grandes entreprises de la région, ainsi que des communes.

Le projet s'inscrit dans une vision régionale coordonnée du vélo et de la mobilité douce. Il est particulièrement développé pour les villes de Nyon et Gland, mais concerne aussi Rolle et Coppet. Ce projet s'inscrit dans les lignes directrices proposées par la Conférence vélo suisse.

Trois systèmes existent actuellement en Suisse Romande :

- Velopass avec les réseaux actuels suivants: Lausanne-Morges, Riviera, Fribourg, Yverdon-les-Bains, Sion et Aigle-Monthey.
- Nextbike avec des réseaux concentrés en Suisse alémanique
- Velospot système développé par la ville de Bienne en phase expérimentale jusqu'en avril 2011.

Velopass fonctionne avec une carte journalière ou un abonnement annuel valable pour toutes les agglomérations faisant partie du réseau. Velopass propose également des vélos électriques, qui sont nécessaires dans notre région. D'autre part, un partenariat est établi avec Mobility CarSharing pour un abonnement combiné.

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. Les vélos en libre service profitent autant aux habitants, aux entreprises, qu'aux touristes.

Le projet s'inscrit parfaitement dans les plans de mobilité présentés récemment aux citoyens et aux entreprises de la Ville et de la région de Nyon.

Nous vous remercions par avance du soutien que vous voudrez bien apporter à ce projet.

Tout en restant à votre disposition pour de plus amples informations, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Syndic, Mesdames et Messieurs les Conseillers Municipaux, nos salutations distinguées.

Yvan Bucciol, président

078 / 835 69 18

[yvan.bucciol@pro-velo-lacote.ch](mailto:yvan.bucciol@pro-velo-lacote.ch)

PRO VELO, c/o R. Charles, Chenalette 16B, 1197 Prangins

<http://www.pro-velo-lacote.ch>