

PRÉAVIS N° 98

AU CONSEIL COMMUNAL

Mise en place d'un service de livraison à domicile
Demande d'un crédit d'investissement de CHF 95'800.- TTC

Réponse aux postulats de :

- Monsieur le Conseiller communal Robert Jenefsky

"Postulat du Parti indépendant nyonnais en faveur de la création d'un réseau complémentaire de minibus électriques dans le centre-ville"

- Monsieur le Conseiller communal David Vogel

"Mise en place d'un service de livraison à domicile à Nyon?"

Déleguée municipale : Mme Elisabeth Ruey-Ray

Nyon, le 11 février 2013

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

I. Introduction

I.1. Objet du préavis

La Municipalité répond par le présent préavis aux deux postulats suivants :

1. de Monsieur le Conseiller communal Robert Jenefsky et du Parti indépendant nyonnais, « En faveur de la création d'un réseau complémentaire de minibus électriques dans le centre-ville » du 30 avril 2012 ;
2. de Monsieur le Conseiller communal David Vogel relatif à la « Mise en place d'un service de livraison à domicile à Nyon ? » du 11 juin 2012.

La Municipalité partage les préoccupations du Parti indépendant nyonnais et du Parti Vert'libéral concernant la mise en place de services mieux adaptés aux besoins des Nyonnais. Elle est également sensible à promouvoir un projet qui permettrait de réduire les déplacements en voiture entre le domicile et la zone d'achat.

I.2. Contexte

En validant le Concept de mobilité urbaine en 2010, la Municipalité a affirmé sa volonté de préserver la qualité de vie des Nyonnais en visant l'équilibre entre les différents modes de déplacement, à l'horizon 2030. En effet, des mesures sont à prendre pour arriver à réduire de 20% la part modale des transports individuels motorisés (TIM) et d'augmenter de 30% chacune les parts des transports publics (TP) et de la mobilité douce (MD).

Pour atteindre cet objectif, de gros investissements ont été engagés au niveau communal et régional pour améliorer la desserte en transports en commun afin de donner la possibilité aux habitants et aux pendulaires de se déplacer autrement qu'en véhicules motorisés. Néanmoins, comme l'attestent les études et les expériences des autres villes, ces mesures infrastructurelles lourdes et coûteuses doivent être accompagnées de mesures légères et innovantes pour répondre à une évolution des modes de vie et des déplacements.

L'offre de services de mobilité, tels que les transports à la demande ou les livraisons à domicile, fait partie de cette liste de mesures légères énoncées dans le Concept de mobilité urbaine (CMU) pour stabiliser le nombre de déplacements individuels motorisés en direction du centre-ville.

2. Réponses aux postulats

2.1. Postulat I : Réseau complémentaire de minibus électriques

Suite à des demandes répétées émanant de la population nyonnaise, une étude a été lancée fin 2011 par l'Office de la mobilité, préalablement au dépôt du postulat de Monsieur le Conseiller communal Robert Jenefsky (cf. annexe), pour connaître la pertinence d'une éventuelle mise en place d'un système de transport à la demande. La note de synthèse de l'étude se trouve sur le site internet¹.

¹ La note de synthèse de l'étude se trouve sur: <http://www.nyon.ch/fr/vivre/mobilite-transport/etude-d-opportunit-e-de-transports-a-la-demande-tad-987-37426>

Cette étude d'opportunité a établi l'inventaire de l'offre de transport présente sur le territoire nyonnais au regard de deux groupes d'usagers distincts :

1. les aînés et les personnes à mobilité réduite (handicapés) ;
2. les pendulaires hors horaires de desserte des transports publics.

Une offre suffisante

Il ressort de cette étude que, dans le contexte nyonnais, l'offre de services pour le transport des personnes âgées et des personnes handicapées semble suffisante. Plusieurs services existent déjà : l'aide aux transports thérapeutiques de l'association des bénévoles vaudois, le service « commibus » de la même association et le service de l'association Bus-Handicap. Ces services forment une complémentarité intéressante entre eux et la mise en place d'un transport à la demande représenterait une concurrence pour ceux qui existent déjà.

Pour les pendulaires, au vu de l'amélioration de la desserte liée à la réorganisation des transports publics dès 2014 (lignes régionales et urbaines), l'ajout d'un service supplémentaire s'est montré onéreux et non justifié.

Par ailleurs, la desserte actuelle du centre-ville, du fait de sa proximité immédiate avec la gare CFF, pôle principal des transports publics urbains et régionaux, peut être jugée satisfaisante. La totalité des lignes de bus urbains et régionaux s'arrêtent en effet à la gare, ce qui confère une excellente accessibilité aux rues marchandes et centres commerciaux. Cette dernière sera améliorée dès la mise en service du nouveau réseau urbain qui passera à une cadence à 15 minutes.

Un transport mal adapté et trop coûteux

Quant à la demande formulée dans ce postulat de mettre en service des minibus électriques, l'entreprise des Transports Publics Nyonnais (TPN) a étudié cette possibilité il y a quelques années pour réaliser des allers-retours entre la gare CFF et le secteur de Rive. Selon les TPN, il est possible de mettre en place un service complémentaire de minibus électriques et l'évolution technologique des véhicules permettrait d'en utiliser sur certains parcours. Par contre, la gestion d'un parc de bus de modèles très différents et prévoir un arrêt du véhicule sur signe de la main semble compliquer considérablement le travail des chauffeurs, qui ne peuvent à la fois se concentrer sur la circulation et la conduite tout en vérifiant si des clients potentiels lui signifient de s'arrêter. Par ailleurs, cette option ne peut être envisagée car les arrêts doivent être fixes et clairement signalés.

En conclusion, ce type de service n'est pas adapté au contexte nyonnais, mais conviendrait plutôt à la desserte d'un périmètre à l'échelle urbaine plus conséquente et dense (à l'exemple de Rome) au vu de l'importance du coût (CHF 500'000.-) qu'un tel service représente par rapport au nombre d'utilisateurs potentiels. L'effort doit donc être essentiellement concentré sur le renforcement de la desserte en transport public urbain tel qu'il est prévu d'ici à 2015.

2.2. Postulat 2 : Mise en place d'un service de livraison à domicile à Nyon

Le 3 septembre 2012, Monsieur le Conseiller communal David Vogel déposa un postulat avec le titre : « Mise en place d'un service de livraison à domicile à Nyon ? » (cf. annexe). La commission chargée de rapporter sur cet objet met en avant, dans son rapport du 26 novembre 2012 (cf. annexe), les points suivants :

1. Un service de livraison à domicile à Nyon répond-il à un besoin ?

En ce sens, la commission se demande si un tel service pourrait répondre à une réelle demande ; qu'elle soit exprimée par les commerçants et/ou par les citoyens nyonnais.

La commission nous rappelle que, vu les difficultés croissantes à circuler en voiture en ville et à stationner à proximité des commerces, on peut penser qu'un tel service – d'ailleurs déjà offert par certains commerces – puisse répondre à un besoin.

Conclusions de l'étude de faisabilité lancée en 2011

Lancée fin 2011, l'étude sur les transports à la demande démontrait que la livraison à domicile des courses effectuées dans des commerces du centre de Nyon représente une piste prometteuse. Dès lors, une étude de faisabilité, établie par l'Office de la mobilité en collaboration avec l'entreprise de cyclomessagerie Vélocité, a été menée en se basant sur les expériences d'autres villes utilisant ce service (une vingtaine de villes alémaniques ainsi qu'à Bienne, Fribourg, Yverdon-les-Bains, Neuchâtel et Genève).

La mise en place d'un tel service représente plusieurs avantages. Pour les commerces du centre-ville, ils voient leur position renforcée par rapport aux grands centres commerciaux de la périphérie. En ce qui concerne leurs intérêts quant à la possibilité d'offrir un tel service, il a été soulevé par Vélocité que l'expérience et la reconnaissance acquise auprès des commerçants et gérants des grandes enseignes dans les différentes villes où le service DringDring est proposé devraient contribuer à convaincre les commerçants nyonnais.

Par ailleurs, à l'exemple du modèle proposé à la Ville de Fribourg et seulement cinq mois après le lancement du service, les commerçants ont renforcé leur implication dans ce projet en renonçant à la participation financière initialement demandée aux clients.

Pour les clients, il est désormais plus commode et plus agréable de faire ses courses sans se retrouver à devoir transporter des sacs pleins. Ce système offre la liberté d'envisager d'autres achats et à les faire à des heures différentes que d'habitude. Pensons à un employé d'une entreprise située au centre-ville qui aurait désormais la possibilité de faire ses courses lors de sa pause de midi et qui pourrait ainsi rentrer à pied à la maison à la fin de la journée. De plus, ce service permet de libérer les personnes à mobilité réduite de la dépendance envers une tierce personne (famille-taxi). Le service de livraison présente également une bonne complémentarité avec l'utilisation des transports publics.

Pour la Ville de Nyon, il s'agit de proposer une mesure d'accompagnement efficace lorsqu'un compromis doit être trouvé entre limitation du trafic automobile, diminution des places de stationnement au centre-ville et accessibilité des commerces. Par ailleurs, le service permettra de renforcer la visibilité des actions prises au bénéfice de la population et confirmer le positionnement de la Municipalité en faveur des objectifs énoncés dans le CMU (notamment un report modal en faveur des mobilités douces).

2. Quels utilisateurs potentiels ?

L'exemple de l'association Caddie Service à Genève ainsi que les conclusions de l'étude sur les transports à la demande montrent que ce type de service rencontre un réel succès auprès de la population, et plus particulièrement auprès de deux publics cibles spécifiques ; d'une part, les personnes âgées ou à mobilité réduite, qui peuvent désormais à nouveau effectuer elles-mêmes leurs courses et, d'autre part, les mères de famille qui doivent régulièrement coordonner la garde de leurs enfants et l'organisation des courses d'approvisionnement volumineuses (denrées alimentaires en quantité, couches culottes, boissons, etc.).

3. Quel type de financement envisageable en l'absence d'un soutien financier communal ?

La commission du Conseil communal expose plusieurs solutions envisageables à défaut d'une contribution financière communale.

Ces dernières présentent une structure « Ville facilitatrice » où aucune participation aux frais de livraison ne serait demandée à la Ville (pas de subventionnement aux livraisons). L'aide au lancement reste cependant inévitable avec un modèle n'ayant dès lors jamais pu prouver son indépendance financière. La Ville apporterait alors un soutien qui pourrait se traduire par l'achat des vélos de livraison ou de la promotion du service auprès des commerçants.

A l'exemple de villes telles que Bienne ou Berthoud (BE), ainsi qu'un bon nombre de villes alémaniques, les autorités locales se sont limitées à jouer ce rôle de facilitateurs :

- à Bienne (53'000 habitants), le financement provient des commerçants, des utilisateurs et de l'entreprise de cyclomessagerie.

Faute de soutien financier de la part de la Ville de Bienne, Velokurier se retrouve aujourd'hui dans une situation délicate et s'efforce d'optimiser les déplacements de ses coursiers en combinant les livraisons expresses et les livraisons de courses à domicile. La pertinence d'un tel modèle est ainsi à reconsidérer.

- à Berthoud (15'300 habitants), le financement est assuré par un programme cantonal de réinsertion, par les utilisateurs et par les commerçants.

L'exploitation d'un service de livraison à domicile sous cette forme passe par une association qui possède préalablement les compétences en matière de formation et d'encadrement nécessaires afin de gérer le personnel en réinsertion professionnelle. Par ailleurs, une bonne réactivité s'avère primordiale de la part de la structure d'exploitation pour permettre d'adapter sa taille en fonction de la demande. Sur le territoire nyonnais, aucune société locale ne pourrait répondre à ces exigences. Ainsi, une telle structure s'avère complexe à mettre en place et lourde à gérer dans la situation actuelle.

Les autres modèles de partenariat, sans le volet réinsertion socioprofessionnelle, sont beaucoup plus souples et ne demanderaient que peu ou pas d'investissement de la part de la Ville. Ils relèvent d'une gestion d'entreprise privée, mandatée par la Ville pour offrir un service auquel elle participe financièrement.

3. Description du projet

3.1. Proposition d'un service de livraison à domicile à Nyon

Si la mise en place d'une offre supplémentaire de transports publics ou de transport de personnes à mobilité réduite ne semble pas pertinente, la mise en place de services complémentaires, comme **un service de livraison à domicile**, paraît intéressante.

Cette démarche s'inscrit pleinement dans le Concept de mobilité urbaine (CMU) et dans le plan directeur régional, qui référencent « une instauration de services de mobilité et de promotion afin d'accompagner l'évolution des habitudes de la population ».

Un service de livraison à domicile permet le transport des commissions effectuées dans les commerces partenaires à l'aide de vélos-cargo électriques jusqu'au domicile du client. Pour une grande partie de la population nyonnaise, constituée de familles (couples avec plusieurs enfants) et de personnes âgées qui souhaitent profiter de l'ambiance du centre-ville et faire des achats, le transport des marchandises reste en effet un réel frein lorsqu'elles optent pour les déplacements en transports publics ou en mobilités douces (à pied ou à vélo). La mise en place d'un tel service représente plusieurs avantages :

- maintenir l'autonomie des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite, qui peuvent effectuer leurs commissions elles-mêmes, car elles n'ont pas besoin de transporter leurs sacs pesants ;
- libérer les personnes à mobilité réduite de la dépendance envers une tierce personne (famille, taxi, etc.) qui les accompagne pour effectuer des achats en ville, car le service de livraison présente une bonne complémentarité avec l'utilisation des transports publics ;
- permettre aux familles avec enfants d'effectuer leurs achats en ville en s'affranchissant de leur automobile ;
- maintenir le réseau social des personnes à mobilité réduite, notamment les personnes âgées, par le fait qu'elles peuvent effectuer elles-mêmes leurs commissions et entretenir des contacts sociaux à cette occasion ;
- dynamiser l'attractivité des commerces participant à l'opération (partenariat) ;

- proposer une mesure d'accompagnement efficace lorsqu'un compromis doit être trouvé entre limitation du trafic automobile, diminution des places de stationnement au centre-ville et accessibilité des commerces ;
- renforcer la visibilité des actions prises au bénéfice de la population et confirmer le positionnement de la Municipalité en faveur des objectifs énoncés dans le CMU (notamment un report modal en faveur des mobilités douces) ;
- envisager la mise en place de services annexes qui sont susceptibles de se greffer au service de livraison à domicile, tel que le désapprovisionnement des déchets.

3.2. Organisation du service de livraison à domicile

La Municipalité ne peut se contenter d'une solution où la Ville aurait pour unique rôle celui de facilitateur dans la mise en place d'un service de livraison à domicile. Elle prendrait le risque que rien ne se fasse et d'être alors en contradiction avec les objectifs énoncés dans le Concept de mobilité urbaine.

Par ailleurs, les propositions sans soutien financier de la Ville (énoncées dans le rapport de la commission chargée de l'étude du postulat du Conseiller Vogel) se sont avérées difficiles car elles projettent des modèles n'ayant jamais pu prouver une indépendance financière ou des structures complexes à mettre en place de manière immédiate.

La Municipalité recommande alors de lancer le service avec la contribution financière de la Commune. La coopération avec un programme cantonal de réinsertion socioprofessionnelle se fera dans un deuxième temps. Sa proposition de mise en place d'une structure de livraison à domicile s'organise de la manière suivante :

1. 2013-2016 : une mise en place rapide du service de livraison à domicile par une structure privée de cyclomessagerie qui s'implanterait à Nyon sur la base du fonctionnement existant à Yverdon-les-Bains (partenariat entre les commerces, l'entreprise Vélocité et la Ville) et exploiterait le service pendant les 3 premières années, dans l'attente d'une structure autonome ;
2. dès 2016 : quand le service sera jugé pérenne et le nombre de livraisons en augmentation régulière, ouvrir l'exploitation à une collaboration avec une structure de réinsertion socioprofessionnelle (sur la base du fonctionnement de Genève ou autre), toujours avec le soutien logistique du service de cyclomessagerie. Un bilan des 3 années d'exploitation sera présenté au Conseil communal ; la réussite de ce service sera évaluée et la poursuite de la subvention communale reconsidérée.

Répartition financière

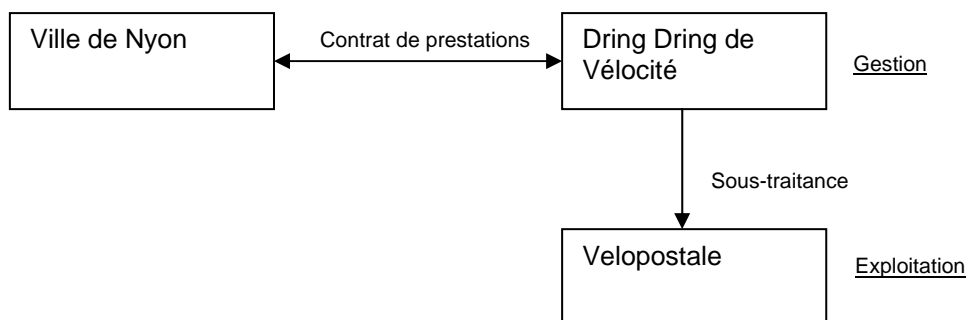
La répartition des coûts par course est la suivante :

- commerces CHF 4.- ;
- client CHF 5.- ;
- Ville de Nyon CHF 4.-.

Les coûts d'exploitation à la charge de la Ville de Nyon, y compris la subvention des CHF 4.- par course, pour les trois premières années, sont évalués à CHF 95'800.- TTC, dont CHF 43'200.- à prélever sur le Fonds efficacité énergétique et énergies renouvelables (EEER) au titre d'aide au lancement.

Organisation avec l'exploitant Vélocité

L'entreprise de cyclomessagerie Vélocité assure un mandat de coordination pendant la période de lancement 2013-2016. Elle aura pour rôle de mettre en place le projet et de coordonner l'ensemble des acteurs. Elle sous-traitera l'exploitation du service à Vélopostale, cyclomessagerie genevoise présente à Nyon depuis plus d'une année, qui aura à charge un mandat de gestion et d'exploitation pendant ces trois années.



Des contacts seront pris avec la Société Industrielle et Commerciales de Nyon (SIC), si le Conseil communal confirme la participation de CHF 4.- par course comme aide au lancement en attendant la création d'une structure autonome. Nous serons accompagnés pour cette étape par l'entreprise Vélocité dont la précieuse expérience avec les commerçants nous soutiendra dans ce futur partenariat.

Dès la quatrième année, afin d'assurer le relais, d'autres partenaires potentiels seront intégrés dans ce projet (Caritas par exemple). Par ailleurs, à l'exemple d'Yverdon-les-Bains et Bienne, une prestation complémentaire pourrait se greffer à ce service de livraison à domicile. Il s'agit d'une mesure d'accompagnement suite à l'introduction récente de la taxe au sac. Les coursiers désapprovisionneraient les déchets des Nyonnais (alu, verre, papier, PET, piles) en les amenant aux points de collecte. Ce service est facturé au même tarif que le service de livraison à domicile et est principalement utilisé par les personnes à mobilité réduite.

4. Incidences financières

4.1. Postulat 1 : Réseau complémentaire de minibus électriques

Les coûts liés à la mise en place d'une desserte supplémentaire par un minibus électrique pour 12 heures journalières d'exploitation, 6 jours par semaine et 52 semaines par an serait approximativement de CHF 500'000.- par an selon les TPN. Ce montant comprend l'achat du véhicule, son amortissement, les heures de travail du chauffeur et l'infrastructure technique permettant la recharge du système électrique.

4.2. Postulat 2 : Mise en place d'un service de livraison à domicile à Nyon

Le détail des coûts à la charge de la Ville de Nyon, par année d'exploitation (prix TTC), serait le suivant :

1^{ère} année : lancement du service en partenariat avec Vélopostale

Coordination et logistique de mise en place, communication	25'000.-
Achat vélos et matériel	10'000.-
Subventionnement des livraisons (CHF 4.-/course), forfait annuel	5'000.-
TVA	3200.-
1^{ère} année : Total – Aide au lancement obtenu par le Fonds EEER	43'200.-

2^{ème} année : lancement du service en partenariat avec Vélopostale

Coordination et logistique	12'500.-
Subventionnement des livraisons, CHF 4.-/course, montant max.	10'000.-
Divers et imprévus	2'000.-
TVA	1'800.-
2^{ème} année : Total	26'300.-

3^{ème} année : lancement du service en partenariat avec Vélopostale

Coordination et logistique	12'500.-
Subventionnement des livraisons, CHF 4.-/course, montant max.	10'000.-
Divers et imprévus	2'000.-
TVA	1'800.-
3^{ème} année : Total	26'300.-

Total TTC des dépenses pour les trois premières années =====
95'800.-

5. Aspects du développement durable

5.1. Dimension économique

La mise en place d'un service de livraison à domicile induit des retombées positives sur l'environnement économique local en permettant d'améliorer l'attractivité du centre-ville et de ses commerces, petits et grands.

De plus, la collaboration avec l'entreprise de cyclomessagerie Vélopostale encourage le maintien de places de travail et offre la perspective de création d'emplois sur le territoire nyonnais, même dans une structure modeste.

5.2. Dimension sociale

L'ouverture potentielle de l'exploitation du service à une structure de réinsertion sociale et professionnelle offrirait du travail à des personnes défavorisées qui bénéficieront d'une expérience valorisante.

Le service favorise l'accès au centre-ville aux personnes âgées, personnes à mobilité réduite et aux familles, sans dépendre d'un véhicule. Il vise notamment à stimuler la vitalité sociale du centre-ville où le passant, sans cabas encombrants, se verra davantage disposer à flâner dans les rues.

5.3. Dimension environnementale

Le service de livraison à domicile, étant effectué à l'aide de vélos-cargo à assistance électrique, permet de réduire les nuisances liées au transport, soit : la congestion, le bruit et les émissions polluantes.

De plus, la complémentarité de ce projet avec les transports publics permet de proposer une mesure d'accompagnement efficace lorsqu'un compromis doit être trouvé entre limitation du trafic automobile, diminution des places de stationnement au centre-ville et accessibilité des commerces.

6. Conclusion

6.1. Postulat 1 : Réseau complémentaire de minibus électriques

Au vu de ce qui précède, la mise en place d'un service de navette effectué par un minibus électrique desservant les rues du centre-ville ne se justifie pas en raison de la proximité immédiate de la gare et de la convergence de toutes les lignes de bus vers le centre-ville. Les coûts importants relatifs à la mise en place d'une navette semblent alors non justifiables.

Par ailleurs, des services adéquats permettent déjà aux personnes âgées ou à mobilité réduite d'effectuer leurs achats ou d'être pris en charge dans leurs déplacements.

6.2. Postulat 2 : Mise en place d'un service de livraison à domicile à Nyon

La mise en place d'un service de livraison à domicile, qui est prévue dans le *Concept de mobilité urbaine (Objectif SER1, Développer des services de mobilité)*, est en accord avec les objectifs énoncés pour accompagner le développement de la ville ces vingt prochaines années. Les mesures infrastructurelles lourdes et coûteuses ont clairement démontrées leurs limites si elles ne sont pas accompagnées par des mesures non infrastructurelles légères et innovantes comme les services de livraison à domicile, le covoiturage, l'autopartage (Mobility), les vélos en libre service (VLS), etc.

Dans le domaine du transport de personnes, la notion de multimodalité désigne le comportement des usagers qui comparent les modes de transport de différents points de vue (coût, commodité, rapidité, etc.) et choisissent en conséquence. Une mesure alternative telle qu'un service de livraison à domicile permet de faciliter le report modal vers la mobilité douce et les transports publics. Par ailleurs, le service s'inscrit comme une solution pour dynamiser l'attractivité des commerces du centre-ville et maintenir l'autonomie des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite.

La phase de lancement prévue sur trois ans prévoit un bilan, dès la fin de cette période, afin d'évaluer la réussite du service et de préciser la position de la Municipalité quant à sa participation financière. Durant cette première période de lancement, l'Office de la mobilité évaluera, en collaboration avec l'entreprise Vélocité, l'opportunité d'ouvrir l'exploitation du service à une structure de réinsertion socioprofessionnelle dès la 4^{ème} année.

NYON · PRÉAVIS N° 98 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° 98 concernant « La mise en place d'un service de livraison à domicile »,

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 d'investissement de CHF 95'800.- TTC pour le financement de la mise en place d'un service de livraison à domicile de 2013 à 2016 ; cette dépense sera portée au compte N° 9143-20 - *dépense du patrimoine administratif* - et amortissable en 5 ans ;
2. de prélever le montant de CHF 43'200.- TTC du compte N° 928032 - *Fonds efficacité énergétique et énergies renouvelables* ;
3. d'accepter ce préavis comme réponse aux deux postulats :
 - de Monsieur le Conseiller communal Robert Jenefsky et du Parti indépendant nyonnais, « En faveur de la création d'un réseau complémentaire de minibus électriques dans le centre-ville » du 30 avril 2012 ;
 - de Monsieur le Conseiller communal David Vogel relatif à la « Mise en place d'un service de livraison à domicile à Nyon ? » du 11 juin 2012.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 11 février 2013 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le Syndic :

D. Rossellat



Le Secrétaire :

C. Gobat

Annexe(s)

- Postulat du Conseiller communal Robert Jenefsky renvoyé à la Municipalité en date du 14 mai 2012 : « En faveur de la création d'un réseau complémentaire de minibus électriques dans le centre-ville ».
- Postulat du Conseiller communal David Vogel renvoyé en Commission en date du 3 septembre 2012: « Mise en place d'un service de livraison à domicile à Nyon ? ».
- Rapport du 26 novembre 2012 de la commission chargée d'étudier le postulat du Conseiller communal David Vogel intitulé « Mise en place d'un service de livraison à domicile à Nyon ? ».
- Fiche d'investissement

1^{ère} séance de la commission

Municipale déléguée	Mme Elisabeth Ruey-Ray
Date	Jeudi 14 mars 2013 à 19h15
Lieu	Salle BAT/URB, Place du Château 10

Postulat du Parti indépendant nyonnais en faveur de la création d'un réseau complémentaire de minibus électriques dans le centre-ville

Introduction

Le concept de mobilité envisagé par la Municipalité englobe actuellement les éléments principaux suivants :

- un réseau de bus urbains « gros porteurs » rayonnant de la gare CFF avec une cadence du quart d'heure, synchronisé avec l'horaire des trains ;
- des parkings d'échange en périphérie (P+R) ;
- des parkings urbains autour du centre historique ;
- un système de location de vélos électriques (« mobilité douce ») ;
- le déplacement à pied à l'intérieur de la zone urbaine historique,

l'objectif de la Municipalité, articulé dans son « Concept de Mobilité Urbaine » étant de réduire sensiblement le trafic automobile au centre-ville.

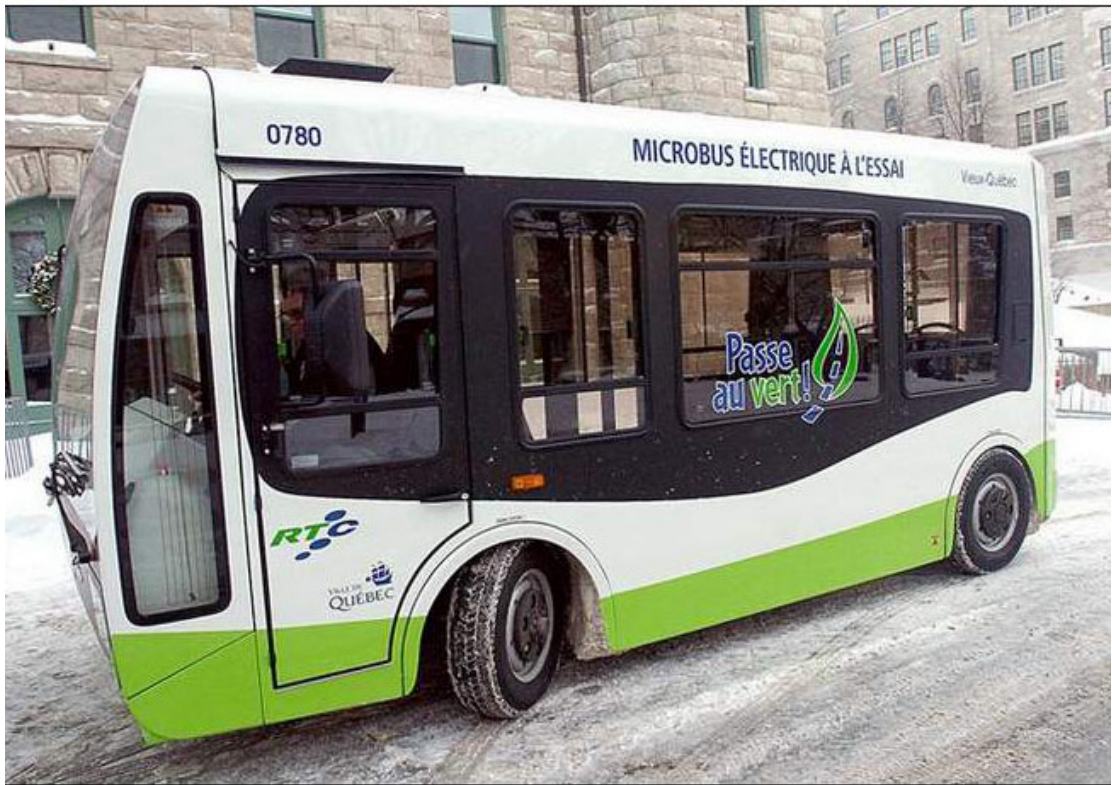
Cette stratégie, aussi louable soit-elle, est basée entre autres sur l'hypothèse que bon nombre des personnes se rendant au centre-ville (pour travail, achats, loisirs ou parce qu'elles y habitent) le feront dorénavant à pied ou à vélo. A notre avis, ceci ne tient pas suffisamment compte des besoins des personnes âgées, à mobilité réduite, ou tout simplement, chargées de paquets après avoir fait leur marché. Une stratégie de mobilité qui ignore les besoins de ces personnes, à notre avis nombreuses, défavorisera notamment le commerce du centre-ville, alors qu'on essaie de rendre celui-ci plus compétitif vis-à-vis des centres d'achats situés en bordure de l'autoroute et dont l'accès est des plus faciles.

Le minibus électrique – une solution

Pour combler cette lacune dans les transports publics, nous proposons l'établissement d'un circuit complémentaire de minibus électrique reliant la gare CFF et Rive, en passant par la Place du château tous les quarts d'heure pendant l'ouverture des commerces. Au lieu d'avoir des arrêts fixes, il pourrait être « halé », tel un taxi, dans des zones indiquées par un marquage au sol et choisies en dehors des carrefours pour ne pas encombrer la circulation des autres véhicules. (A titre d'exemple, le circuit pourrait partir de la gare CFF, descendre la Rue de la Colombière pour rejoindre Rive, et ensuite remonter à la Place du Château par la Rue de la Poterie avant de terminer à la gare.)

De tels bus sont utilisés, par exemple, par les transports publics romains dans le dédale du centre historique de la ville éternelle ainsi qu'en ville de Québec (voir photo). L'utilisation des minibus électriques est également très répandue en France (voir p.ex. www.avem.fr).

Si, par le passé, une telle solution n'était pas envisageable en raison des performances techniques du matériel à disposition, ce n'est plus le cas aujourd'hui : l'évolution du matériel permet désormais de surmonter des déclivités telles que celle séparant Rive du Château d'une part et, d'autre part, d'assurer une circulation pendant plusieurs heures sans interruption pour la recharge des batteries (qui peut par ailleurs se faire par induction aux terminus).



(Source photo : www.tecnobus.it)

Par le présent postulat, le Parti indépendant nyonnais demande à la Municipalité de bien vouloir analyser la faisabilité d'intégrer un tel service dans le concept des transports publics urbains. Nous demandons que ce postulat soit envoyé en commission pour étude et rapport.

Nyon, le 30 avril 2012

Robert Jenefsky
Conseiller communal

Références :

<http://www.tecnobus.it/home/en/il-nostro-mercato.html>

<http://www.avem.fr/index.php?page=bus>

<http://www.gruau.com/transporter-produits-microbus-electrique.html>

Postulat

Mise en place d'un service de livraison à domicile à Nyon ?

Il est de bon ton d'encourager les nyonnais et les nyonnaises à utiliser les transports publics ou à pratiquer la mobilité douce pour se rendre au centre-ville. Or, cet usage devient délicat lorsque l'on fait ses courses et que l'on ressort des magasins les bras chargés de cabas. Sans compter que l'usage de la mobilité douce n'est guère possible lorsqu'on fait ses courses, il s'agit également de faciliter le « stockage temporaire » des courses, permettant aux usagers de flâner dans les rues de Nyon, leurs courses à l'abri, leur permettant de se rendre dans les restaurants de la ville ou de passer dans les boutiques du centre.

Or, une solution qui devrait être étudiée pour la ville de Nyon est la mise en place d'un système de livraison à domicile. Sous le nom de *Cabamobil*, *Dring Dring*, *Caddie Service* ou *MrGreen*, cette solution existe actuellement à Lausanne, Fribourg, Yverdon, Bienne, Genève et Zurich. En collaboration avec les centres commerciaux locaux (dont Manor), ils ont développé une offre qui est utilisée de plus en plus fréquemment par les consommateurs.

Il semblerait donc que de profiter de l'expérience pratique de ces divers systèmes de livraison pourrait être un excellent moyen d'envisager la mise en place d'un tel service pour une ville comme Nyon.

De plus, afin de prendre en compte l'aspect social de ce projet, certains de ces services sont développés en collaboration avec les ORP cantonale qui se chargent de contribuer à la recherche du personnel nécessaire à ce travail.

Fort de ces expériences qui semblent positives dans d'autres villes, je me permets de proposer à la Municipalité de :

1. Prendre contact avec les autorités des villes qui possèdent déjà un tel service afin de profiter de leur expérience.
2. Prendre contact avec les commerçants nyonnais (centres commerciaux inclus) afin d'évaluer l'utilité d'un tel service pour la ville de Nyon (et pourquoi pas des communes riveraines comme Prangins et Eysins ?).
3. Si les commerçants consultés jugent ce système intéressant, coordonner la mise en place d'un tel service, en se basant sur le partenariat public-privé.

Il ne s'agit pas, pour le politique, de se substituer aux acteurs privés mais d'agir en coordinateur et en facilitateur pour la mise en place de ce projet qui pourrait améliorer la qualité de vie des habitants de Nyon et rendre plus attractif les commerces du centre-ville.

Je tiens à disposition de la Municipalité divers documents relatifs au « Cabamobil » fribourgeois, et la remercie d'avance pour la prise en considération de ce postulat.

David Vogel, Conseiller Communal Vert'libéral

Nyon, le 11 juin 2012

Rapport de la commission chargée d'étudier le postulat du Conseiller communal David Vogel intitulé « Mise en place d'un service de livraison à domicile à Nyon ? »

Nyon, le 26 novembre 2012

Au Conseil communal de Nyon

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La commission s'est réunie le 6 novembre 2012. Mmes. E. Ruey-Ray, Municipale, et N. Maméri, Déléguée au Bureau de la Mobilité, ont participé aux discussions en début de séance. Nous les remercions de leurs commentaires et explications. Elles ont informé la commission qu'un préavis préparé par le Service de la Mobilité, proposant la création d'un service de livraison à domicile, avait été déposé auprès de la Municipalité. Cette dernière a toutefois écarté le projet en raison de son coût, les caisses de la commune devant être sollicitées pour un montant de CHF 177'800.- sur 5 ans. Le projet prévoyait le soutien au démarrage d'un service qui aurait dû s'autofinancer au bout de cette période.

Suite à l'échange de propos concernant ce projet, la commission a abordé différentes facettes de ce type de service en se penchant plus particulièrement sur la question de son besoin, ainsi que sur ses utilisateurs potentiels et le type de financement envisageable en l'absence d'un soutien financier communal.

1. Un service de livraison à domicile à Nyon répond-t-il à un besoin ?

Les services de livraison à domicile ont leur origine dans les villes dont les rues des centres historiques sont trop étroites pour permettre la circulation de camions. L'approvisionnement des magasins y est assuré par des cyclistes ou des véhicules électriques. L'idée est ensuite venue de proposer un service comparable aux clients des magasins. Dans la grande majorité des cas, les clients se rendent dans les magasins, procèdent à leurs achats qu'ils déposent ensuite dans les magasins disposés à les accepter temporairement en dépôt. Des livreurs, dans la plupart des cas à vélo, collectent ensuite les cabas et les livrent à domicile. Il ne s'agit donc pas d'un service comparable à celui offert par exemple par LeShop (Migros), auprès de qui on passe sa commande par téléphone ou via internet avant de la recevoir par la Poste.

Un service de livraison à domicile a-t-il sa place à Nyon ? Vu les difficultés croissantes à circuler en voiture en ville et à stationner à proximité des commerces, on peut penser qu'un tel service – d'ailleurs déjà offert par certains commerces – puisse répondre à un besoin. Il permettrait aux personnes qui ne disposent pas d'une voiture, ou ne désirent pas s'en servir, de se rendre en ville à pied ou en bus pour faire leurs emplettes. Celles-ci seraient ensuite livrées à leur domicile.

Plusieurs questions se posent dans ce contexte, entre autres celle de savoir si les Nyonnais et Nyonnaises auraient recours à un tel service, qui existe déjà sous différentes formes ailleurs en Suisse (dans une vingtaine de villes alémaniques ainsi qu'à Bienne, Fribourg, Yverdon-les-

Bains, Lausanne, Neuchâtel et Genève). A préciser que dans la majorité des cas, il ne s'adresse pas aux personnes à mobilité réduite, ces dernières bénéficiant du soutien des services sociaux, à l'instar de l'Association vaudoise d'aide et de soins à domicile (AVASAD) qui se propose d'intervenir dans les principales villes du canton ou des Services des courses à domicile de la Croix-Rouge vaudoise à Lausanne.

Une autre question est de savoir si les commerçants seraient disposés à organiser le dépôt temporaire des achats jusqu'au moment de la collecte par le service de livraison.

2. Quel type de financement ?

La proposition du Service de la Mobilité prévoit un subside de la commune sur 5 ans. Ayant été écartée par la Municipalité, on doit se demander s'il est possible d'envisager un tel service sans soutien financier communal.

Dans la plupart des cas étudiés, le service de livraison type qui existe en Suisse permet à des chômeurs de longue durée de réintégrer le marché du travail. Ce sont essentiellement les institutions idoines qui se chargent de l'organisation des transports au moyen de vélos électriques, en recourant p. ex. aux stations de vélo libre service. Le financement est assuré par les services sociaux des cantons, par les magasins et par les utilisateurs. Quelques exemples :

- A **Berthoud** (BE, 15'300 habitants) il existe un service de livraison depuis 1997 qui est assuré par la Fondation Intakt, qui s'occupe de réinsérer des chômeurs. Les clients achètent une vignette au prix de CHF 3.- à fixer sur un cabas. Depuis son introduction, le service a effectué 270'000 courses – avec jusqu'à 160 courses par jour – et le financement est assuré par un programme cantonal de réintégration, par les utilisateurs et par les commerçants. Les finances communales ne sont pas mises à contribution.
- Un service du même type fonctionne à **Langnau** (BE, 9'000 habitants) où 25 magasins acceptent le dépôt des achats, ces derniers étant livrés en l'espace de 2 heures, également au prix de CHF 3.- la course.
- A **Yverdon-les-Bains** (28'000 habitants) la livraison est assurée depuis 2009 par Vélocité et son service « dringdring ». Le nombre de courses est passé de 500 en 2009 à 2'200 courses en 2011. Tarif : CHF 3.- pour 2 cabas. Les partenaires du service sont la ville d'Yverdon-les-Bains, l'Association pour le développement du Nord Vaudois (ADNV) et la Société Industrielle et Commerciale d'Yverdon-Grandson.
- A **Lausanne** (136'000 habitants) « dringdring » demande CHF 5.- pour la livraison de 2 cabas. Pour Renens, Prilly et Pully le tarif s'élève à CHF 8.-.
- A **Neuchâtel** (33'000 habitants) la COOP de la Maladière fait effectuer des courses à la demande au tarif de CHF 5.- pour 2 cabas.
- Enfin à **Bienne** (53'000 habitants) c'est Velokurier qui garantit un service du type depuis 1992, au tarif de CHF 5.- pour 2 cabas. Cette entité assure également un service de courrier qui dessert 22 communes avec 13 cyclistes à temps plein ou partiel.

Dans quelques cas, le service permet également aux clients de se débarrasser de certains déchets (verre, PET, papier et appareils ménagers), ce qui est particulièrement bienvenu lorsque les collectes à domicile sont supprimées ou lorsque les personnes à mobilité réduite doivent se déplacer pour déposer leurs déchets aux éco-points.

3. Conclusions

Un service à domicile bien conçu permet aux chalands de faire leurs achats sans se servir de leur voiture. Il est écologique parce qu'il permet de se passer de voiture et à condition que le moyen de transport utilisé soit le vélo. Il joue un rôle social lorsqu'il permet de réintégrer les chômeurs. Il permet enfin aux personnes seules d'avoir accès à un interlocuteur de confiance avec qui on peut échanger quelques propos.

A défaut d'une contribution financière communale plusieurs solutions de financement sont envisageables : soutien cantonal ou fédéral par le biais des institutions de réinsertion des chômeurs, parrainage, soutien financier des commerces, prélèvement sur les taxes de stationnement, étant entendu que l'utilisateur est également sollicité. En obtenant le concours d'un maximum d'acteurs, il devrait être possible d'assurer un service de livraison à un coût raisonnable et acceptable pour chacune des parties impliquées. Dans bon nombre de villes alémaniques qui ont introduit le service de livraison à domicile, les autorités locales se sont limitées à jouer le rôle de facilitateurs.

Diverses raisons plaident en faveur d'un service du type à Nyon, qui pourrait d'ailleurs être aisément étendu à Eysins et Prangins. Sa mise en place dépend toutefois de l'intérêt des commerçants à le soutenir et de celui des habitants à s'en servir. Par ailleurs, il s'agit de désigner un partenaire compétent et engagé, en mesure de mettre en place un service de livraison professionnel et efficace. Préalablement à une réalisation éventuelle, il est donc recommandé de procéder à une enquête auprès de la population, de la SIC et des prestataires de service.

Au vu de ce qui précède, la commission unanime vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre la (les) décision(s) suivante(s) :

Le Conseil communal de Nyon

vu le postulat de M. D. Vogel, intitulée « Mise en place d'un service de livraison à domicile à Nyon ? »

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 :

- d'envoyer le postulat à la Municipalité pour étude et rapport

La Commission :

Véronique Bürki-Henriod (Présidente)

Luigi Altieri

Suzanne Favre

Christian Pühr (rapporteur)

Blaise RoCHAT

David Vogel

Frédéric Tschuy

Enrique Azhena (remplaçant Jean-Paul Ursenbacher, excusé)

FICHE D'INVESTISSEMENT

PREAVIS No.	98 / 2013	Mise en place d'un service de livraison à domicile	Date: Nyon le	06.02.2013
--------------------	------------------	---	----------------------	-------------------

Demande de crédit de réalisation de CHF 95'800.-- TTC

Situation des préavis au 22.01.2013			2008	2009	2010	2011	2012	2013			
Total des préavis votés par le Conseil Communal			15'096'800	16'926'760	6'905'181	12'753'520	29'025'473	8'167'810			
Situation des emprunts au 22.01.2013			2008	2009	2010	2011	2012	2013	Cautionnements et garanties		
Plafond d'emprunt selon préavis No. 27 adopté le 12.12.2011							225'000'000	225'000'000	Plafond (préavis No.27)	24'200'000	
Emprunts au 1er janvier			13'122'479	14'105'013	14'079'357	13'796'600	12'883'270	12'788'270	Engagé	-11'265'799	
Evolution des emprunts durant la période +/-			9'827'534	-259'656	-2'826'757	-15'083'330	5'000'000	0	Caution demandée	0	
Emprunts fin période/date du jour			14'105'013	14'079'357	13'796'600	12'883'270	12'788'270	12'788'270	Disponibles	12'934'201	
Dépenses d'investissement			Estimation des dépenses d'investissements nets					Estimation amort. + entretien			
Descriptif/Libellé	CHF TTC	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL	Durée ans	Montant Amortiss.	Entretien annuel	
Service de livraison à domicile	95'800	43'200	26'300	26'300	0	0	95'800	5	19'160		
Aide du fonds EEER	-43'200	-43'200	0	0	0	0	-43'200	5	-8'640		
Total de l'investissement	52'600	0	26'300	26'300	0	0	52'600	5	10'520	0	
Financement du préavis											
Budget de fonctionnement:											
Trésorerie courante											
Investissement:											
Trésorerie/Emprunts dont			95'800								
Estimation des coûts d'exploitation			2013	2014	2015	2016	2017	2018			
Libellé / années											
Coût total d'exploitation			2'874	2'874	2'874	13'394	13'078	12'763			
Intérêts en %	3.00%		2'874	2'874	2'874	2'874	2'558	2'243			
Entretien			0	0	0	0	0	0			
Amortissements			0	0	0	10'520	10'520	10'520			
Personnel supp. en CHF			0	0	0	0	0	0			
Personnel supp. en EPT			0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
Economies / Recettes			0	0	0	0	0	0			
			0	0	0	0	0	0			
Coûts nets d'exploitation			2'874	2'874	2'874	13'394	13'078	12'763			