

## **Quel avenir pour le système de vélo en libre-service ?**

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

Lors de la dernière séance du Conseil communal, Mme Elisabeth Ruey-Rey, municipale de la mobilité, nous a annoncé que PubliBike, qui vient de racheter Vélopass, allait augmenter drastiquement le prix de location des vélos en libre-service: de 1 à 2 francs l'heure pour les vélos normaux et de 1 à 4 francs pour les vélos électriques, ceci après la demi-heure de gratuité. C'est un très mauvais signal pour les utilisateurs de ce nouveau moyen de transport, à l'heure où la Ville de Nyon et la Côte cherchent à développer la mobilité douce. C'est de plus une décision incompréhensible ! En effet, l'exploitation des réseaux de vélos en libre-service de Vélopass a été, et pour la première fois, bénéficiaire en 2012. On peut donc craindre qu'avec une hausse aussi abrupte des tarifs, les déplacements à vélo perdent de leur attrait alors que le système devrait justement les favoriser.

Il faut rappeler que Vélopass, petite start-up lausannoise organisée en Sàrl, a agi comme pionnière dès 2009 dans le domaine de la mobilité douce. En quatre ans, jusqu'à fin 2012, 91 stations ont été implantées en Suisse romande et au Tessin, proposant plus de 900 bicyclettes. Avec des principes simples : associer les communes pour l'investissement et des organismes à caractère social pour la gestion – Pro-Jet dans la région de Nyon -, fournir un service efficace à des prix raisonnables tournés vers l'utilisateur, appliquer le principe de mutualisation des coûts. Démarche originale dont le premier moteur n'était pas la rentabilité à tout prix.

Le réseau de la Côte a montré un vrai enthousiasme pour cette nouvelle offre puisqu'il se classe 3<sup>ème</sup> des réseaux les plus utilisés. Entre 2011 et 2012, le nombre des transactions a quasiment triplé. A période égale, cela représente une augmentation de 90% ! Des joyeux pédaleurs, tous ces clients ? L'analyse des motivations des utilisateurs montre au contraire que la mobilité douce n'est pas un rêve d'idéaliste si on la prend au sérieux. D'après une enquête réalisée par Vélopass en septembre 2012, les vélos sont d'abord utilisés par les pendulaires (40%), puis pour les loisirs (35%), et les déplacements professionnels (22%). Les raisons pour lesquelles les utilisateurs enfourchent le vélo sont encore plus révélatrices : 72% des interrogés disent qu'ils les prennent en complémentarité des transports publics, 65% par gain de temps. Les communes de la région ont donc eu raison de miser sur ce nouveau moyen de transport.

L'ambition de Vélopass était de créer un réseau national sur le même modèle. Le lancement de PubliBike en 2011, émanation de Car Postal SA, a visiblement contrecarré cet objectif. Au point que PubliBike a racheté Vélopass en avril 2012. Il peut désormais se targuer de disposer d'un « réseau national ». Mais cette première approche est trompeuse : si Vélopass avait développé un vrai réseau – 91 stations, 900 vélos, et au minimum 3 stations par ville pour inciter les utilisateurs à passer d'un point à l'autre, PubliBike dispose de 9 stations dans des villes alémaniques et Delémont, souvent une seule station par agglomération. C'est le cas pour Bâle, Brigue, Lucerne par exemple. On peut donc se demander quelle est la

stratégie finale du géant jaune. Occuper le terrain, devenir le leader, mais avec quelles intentions ? La première annonce d'une augmentation de prix suscite les plus vives craintes à ce sujet.

Car Postal SA a racheté Vélopass en avril 2012. La collaboration avec Pro-Jet n'est pas remise en cause (pour l'instant...), nous a dit Mme Ruey-Rey. Il faut cependant rappeler cette réalité : une rapide évaluation indique que communes et entreprises ont investi entre 5 à 6 millions de francs dans l'aventure Vélopass. Il nous semble donc qu'elles devraient avoir leur mot à dire concernant les prix de location des vélos.

En outre, de nombreuses associations, fondations, organismes à but non lucratif investis dans le domaine de l'intégration socio-professionnelle en Suisse romande se sont engagés dans ce réseau et en assurent l'entretien. Des conventions ont été signées au démarrage de l'expérience avec les communes et ces organismes. Celle de Nyon arrive, sauf erreur, à échéance en 2014. L'avenir des réseaux en libre service, leur attractivité (les prix !), les partenaires qui les font tourner sont en jeu. Il est donc extrêmement important que ce réseau puisse être pérennisé, que la mobilité vélo soit encore développée.

Forts de ce qui précède, nous posons les questions suivantes :

a) Est-ce que la Municipalité de Nyon était au courant du rachat de Vélopass par Car Postal SA ? Et si oui, de quelle façon est-elle intervenue ?

b) A-t-elle été consultée avant l'augmentation des prix qui vient d'être annoncée ?

c) La commune a investi plus de CHF 210'000.- pour le lancement de ce réseau qu'elle continue à financer : compte-t-elle intervenir pour avoir son mot à dire sur la tarification ?

d) La Municipalité a-t-elle des assurances concernant la prolongation des conventions signées par la Ville et Pro-Jet ? Quelles en seront les conditions ?

d) Comment la Municipalité compte-t-elle agir pour pérenniser le système actuel, qui favorise les utilisateurs à un prix raisonnable et éviter – si c'est le cas – que le nouveau propriétaire gère l'ensemble sur des critères uniquement financiers ?

e) Envisage-t-elle de prendre contact avec d'autres communes qui sont dans la même situation et avec le Conseil régional à ce sujet ?

D'avance, nous la remercions des réponses qui nous seront données.

Pour le parti socialiste :  
Claude Farine

08.05.2013