

Rapport de la Commission chargée d'étudier le Préavis 01/21 - Aménagements favorisant la mobilité douce

Au Conseil communal d'Aubonne,
Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

1. Organisation et introduction

La Commission est composée de Mmes. Isabelle Patout, Anaïs Piguet, Madeleine Tharin et MM. Johann Frain, Guillaume Schneider, Pieter Volgers, et du soussigné rapporteur. Il a été fait appel aux suppléants pour l'ensemble du mandat.

La Commission s'est réunie lors de 2 séances plénières afin d'examiner le préavis. La représentante de la Commission des Finances (COFIN), Madame Patricia Baiutti Rouvenaz, a aussi participé. Une des séances s'est déroulée en présence de Mme. Sandra Linder, municipale responsable du préavis, M. Luc-Etienne Rossier, syndic, et M. Quentin Schneider, représentant de la SEFA pour ce projet. La Commission les remercie pour leur disponibilité et le soin apporté aux réponses données.

La Commission ne s'est pas penchée sur les aspects financiers du préavis car ils ont été traités par la COFIN (voir point 10).

La Commission salue la démarche entreprise avec la présentation de ce préavis et souhaitait s'assurer qu'il s'agissait d'un premier pas pour favoriser des démarches liées à l'environnement et que d'autres suivront. La réponse positive de la part des délégués municipaux nous rassure.

2. Sécurisation des vélos

La solution proposée pour les supports des vélos, Etriers « type Kappa », nous semble un bon compromis entre sécurité et taille de l'installation, et recommandés par l'association Pro vélo. Les supports permettent un emplacement simple et rapide, car ils ne seront pas fixés au sol. Le but est de pouvoir déplacer les étriers au gré des besoins, qu'il y ait une certaine souplesse. Suivant l'engouement, d'autres lieux pourraient naître, par exemple à Pizy, au Signal-de-Bougy, à l'Arboretum, etc. Une question se pose dès lors à propos de la sécurité antivol, et tant la Commission que les délégués municipaux s'entendent sur le fait de la difficulté pour voler un groupe de 4 vélos ou plus et l'introduire dans un fourgon.

Pour la Commission, les lieux identifiés pour l'emplacement initial de ces supports semblent appropriés, étant donné qu'un ajustement pourrait être fait après quelques semaines de tests. Par ailleurs, le lieu devant l'Hôtel-de-Ville ne supprime pas la place de parc. Il a été aussi évoqué la face nord de l'école (à côté de la voirie et de la caserne du feu) mais finalement, ceci ne serait pas compatible avec la sécurité des enfants.

Les couverts sur certains emplacements semblent adéquats pour protéger les vélos des intempéries.

3. Mobilité douce à proximité des écoles

La Commission s'inquiète de la sécurité et de la mobilité pour les deux roues et piétons à proximité et aux abords des écoles. La Commission demande à la municipalité qu'elle trouve des solutions pour sécuriser les élèves et éviter un maximum les cheminements mixtes (voiture - mobilité douce) à proximité des écoles ; ceci fait l'objet d'un vœu. De plus, la Commission s'étonne qu'aucun couvert pour les cyclistes ne soit prévu aux abords des écoles. Étonnamment, un couvert dédié

pour les vélos existe derrière la salle de gymnastique du Chêne mais celui-ci est occupé par les vélos-moteurs et motos. Les cyclistes n'ont plus de possibilité d'avoir leurs vélos protégés des intempéries.



Situation du couvert à vélos actuel situé derrière la salle de gymnastique du chêne.

La commission soumet trois options :

1. Elle installe un nouveau couvert exclusivement pour les vélos ;
2. Elle interdit le couvert à vélo existant pour les vélos-moteurs, sachant qu'une place non-couverte leur est déjà attribuée à proximité ;
3. Elle partage équitablement (moitié-moitié) le couvert existant pour les vélos-moteurs et les vélos. Un étrier Kappa supplémentaire pour les vélos devrait ainsi être installé sous ce couvert.

La Commission est favorable à l'option 1.

La Commission propose d'ajouter au décret du préavis 01/21, l'amendement suivant :

- Le Conseil Communal d'Aubonne demande à la Municipalité que les cyclistes puissent disposer d'un couvert dédié à proximité directe de l'école. La Commission soumet trois propositions qu'elle invite à étudier.

4. Vélo-cargo électrique

Un vélo-cargo électrique serait disponible à la location à un prix de base de CHF 5.- plus CHF 2.50 par heure, gratuit pendant la nuit (de 22h à 8h le lendemain). La gestion par des hôtes semble le bon choix. La Commission a proposé que ce vélo puisse être utilisé par le Centre des Jeunes lorsque les jeunes mettent en œuvre le projet de M. Pascal Lincio pour l'aide aux aînés. Cette proposition a recueilli une réponse favorable des délégués municipaux.

La commission suggère que d'autres lieux puissent être ajoutés si cette offre répond à des attentes, par exemple vers le cimetière, vers chez Denner, à l'Arboretum, au Signal-de-Bougy, etc. Il s'agit d'une première phase qui peut ensuite être améliorée et complétée. Le contrat de départ a une durée minimum de 3 ans.

5. Banc de covoiturage avenue du Clos d'Asper

Mesure jugée innovante par la Commission (nouveau en Suisse), la commission rejoint la Municipalité sur le fait que ceci serait un projet pilote tant pour les destinations possibles que pour l'emplacement. Il semble opportun et pertinent d'avoir ce banc dans les deux sens de la circulation routière. Ceci dit, pour mesurer le succès de cette démarche, la Commission propose à la Municipalité de faire un sondage quelques mois après l'entrée en fonction de ce banc. Le projet de sondage est développé plus bas.

6. Elargissement du trottoir Rue du Chêne et sécurisation

L'ensemble des membres de cette Commission rejoint la Municipalité avec cette proposition. Reste encore à trouver un accord avec les propriétaires voisins au passage sous la Couronne. La Municipalité voit les différents propriétaires en juin prochain pour continuer les discussions.

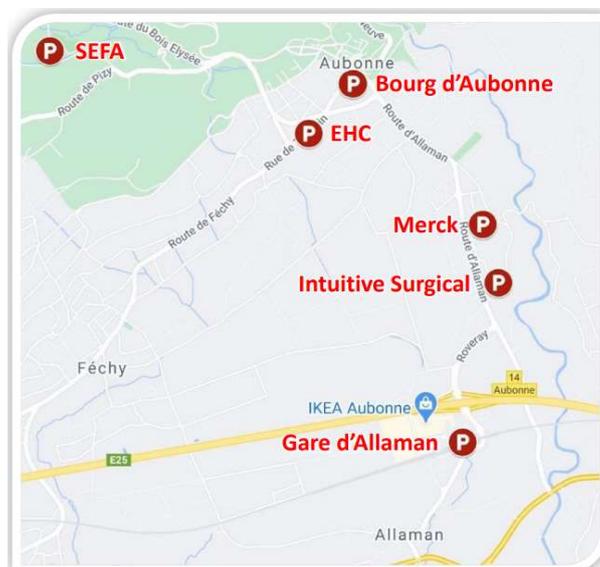
D'autre part, l'amélioration de la signalisation de la descente en contresens des vélos, tout en prenant compte des limitations techniques, semble adéquate.

7. Vélos électriques en libre-service (Pick-e-Bike)

En préambule, la Commission était dubitative quant au projet. Cependant, grâce à la qualité de la présentation du concept (voir document en annexe) de la part de M. Quentin Schneiter, représentant de la SEFA, la Commission a été rassurée.

Ce projet passerait par une phase pilote d'une durée de 6 mois dès avril 2021, avec 35 vélos électriques Stromer ST1 (marque suisse), des vélos à 45 km/h mais bridés à 35 km/h, avec une possibilité de débridage si demandé. La Commission s'interroge sur le fait que le choix des 45 km/h ne permet pas aux jeunes et personnes sans permis de conduire (Permis M au minimum) de profiter de ce service. Etant donné que les vélos à assistance électrique 25 km/h sont autorisés qu'à partir 14 ans, cette décision laisserait en dehors les 14-16 ans ainsi que les personnes qui ne sont pas titulaires du permis M au minimum. Pour la phase pilote, ceci ne serait pas un problème car les employés des entreprises sur sol communal ainsi que les citoyens qui souhaitent faire des commissions de courte durée sont le public cible.

Il y a des partenaires privés et publics : Merck, Intuitive Surgical, EHC, SEFA, et Commune d'Aubonne. Ils participent à raison de 5 vélos pour Intuitive Surgical, SEFA, et EHC, 10 pour la commune et pour Merck. Un système stationnaire est préconisé, ce qui veut dire que pour rendre les vélos après utilisation, il faudra les laisser dans une des 5 stations prévues :



La Commission s'est penchée sur le choix du prestataire, Pick-e-Bike. Réponse : il y avait d'autres acteurs possibles, mais après analyse des options et propositions, la solution de Pick-e-Bike semble la mieux adaptée, en raison du terrain hors zone urbaine, du profil géographique et du coût financier (coût d'investissement des vélos entièrement assuré par le prestataire).

Elle s'est aussi interrogée à propos des responsabilités de la SEFA et Pick-e-Bike. Pour ce service, la SEFA prendrait en charge :

- Réparation et entretien des vélos, avec un partenaire local pour les réparations plus complexes
- Contrôle et remplacement des batteries
- Ligne téléphonique de support
- Validation des inscriptions : avec présentation de permis de conduire (vélo 45 km/h) tout en respectant les lois en vigueur
- Suivi des alertes transmises par l'application
- Rééquilibrage du réseau, pour assurer que des vélos soient disponibles dans toutes les stations

Pick-e-Bike met à disposition la plateforme informatique, traduite en français. Elle s'occupe aussi de livrer les vélos, les formations pour la SEFA. Elle s'occupe finalement de l'analyse des données pendant la phase pilote.

Le coût pour utiliser le service serait de 25 centimes par minute (10 cts moins cher qu'à Bâle). L'objectif est, pourtant, de faciliter les petits déplacements entre la gare et le lieu de travail, ou pour faire des commissions. Une location de longue durée deviendrait trop onéreuse.

À la fin de la phase pilote dudit projet, si celui-ci s'avère utile à la population et aux entreprises participantes, il serait géré par la SEFA. Le coût annuel pour Aubonne est estimé à CHF 28'969.50, projet pilote de 6 mois inclus. La Commission pense qu'une promotion de la solution serait utile et rendrait le projet plus visible, voire plus utilisé. Il ouvre d'avantageuses options, comme rentrer en vélo le soir si le bus n'est pas disponible.

La Commission est d'avis que ce projet est intéressant et va dans le sens des décisions déjà prises par le Conseil Communal en faveur de la mobilité et de l'environnement. De plus, le partenariat avec d'autres acteurs de la région facilite sa mise en œuvre grâce à une mutualisation des coûts d'investissement et permettra au projet, si le bilan est positif, d'être pérennisé et certainement d'attirer d'autres partenaires pour renforcer son développement.

8. Aménagement de la parcelle 82 à la Gare d'Allaman

Les racks seront en accès libre avec, si nécessaire, des box fermés. Si cela était le cas, il y aurait une location, mais les détails sont encore à déterminer.

Le calendrier détaillé pour aménager la parcelle sera communiqué dès que l'aménagement sera approuvé par la commune d'Allaman. Les autres communes impliquées dans ce projet ont déjà confirmé y contribuer financièrement (plan de financement finalisé).

9. Impact en matière d'environnement et de durabilité

La Commission rejoint la Municipalité sur le fait que ce projet, dans l'ensemble, permet de poser une première brique pour augmenter l'utilisation de la mobilité douce. Cette démarche devrait s'accompagner d'autres mesures ou actions qui font l'objet de vœux :

- stratégie pour les vélos à l'école du Chêne, pour favoriser d'avantage l'utilisation par les écoliers, en prenant différentes mesures telles que l'indication d'un parcours sécurisé en ville, d'avantage de places de parcs couvertes ;
- mise en place d'une campagne de promotion auprès de la population locale afin d'aider l'adoption de ce projet innovant et par la même occasion faire rayonner Aubonne ;
- sondage auprès de la population pour mesurer le succès de ces premières mesures (Pick-e-Bike, banc covoiturage, ...) ainsi que pour définir la feuille de route pour les prochaines actions;
- définition d'un parcours plus sécurisé pour descendre à la gare d'Allaman : pour une prochaine étape, mais la Commission considère que ce point est important et aiderait à convaincre celles et ceux qui ne se lancent pas à utiliser le vélo dans la route d'Allaman ;
- sécuriser le chemin Lucien Chevallaz entre Montherod et Pré-Baulan pour les piétons et les cyclistes car le trafic de la SEFA et des bus Car Postal rend la cohabitation difficile ;
- réfléchir à des solutions alternatives pour sécuriser les abords des écoles.

10. Rapport de la COFIN

Selon rapport annexe

11. Conclusion

La Commission estime que ce préavis 1/21 est un premier pas pour favoriser la mobilité douce. Un premier pas qui, à notre avis, devrait être accompagné par d'autres démarches complémentaires qui favoriseront l'adoption de la mobilité douce comme option claire pour le futur. Si la Commune prend des actions en ce sens, la population entendra clairement le message. La Commission estime que l'investissement est modeste au regard de l'image positive relayée par ce beau projet pour notre commune. Ce préavis est également un premier pas vers une réduction de nos émissions carbone dans le secteur de la mobilité et en phase avec l'urgence climatique décrétée à Aubonne.

La commission a pris note que le présent préavis a pour objet de réaliser ce qui est faisable rapidement. Le matériel sera commandé et les installations seront mises en place. Les communications seront à envisager pour favoriser l'utilisation des installations.

Au vu de ce qui précède, la Commission unanime vous prie, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

- Vu le préavis municipal N° 1/21
- Vu le rapport de la Commission chargée de son étude
- Vu le rapport de la Commission des finances
- Considérant que cet objet a été porté régulièrement à l'ordre du jour

de voter le décret suivant :

LE CONSEIL COMMUNAL D'AUBONNE

- accorde un crédit de Fr. 167'000.00 TTC pour la réalisation du projet des aménagements ;
- favorisant la mobilité douce ;
- autorise la Municipalité à entreprendre toute démarche utile à cet effet ;
- autorise la Municipalité à financer cet investissement par un emprunt pour tout ou partie du montant et/ou par la trésorerie courante ;

- autorise la Municipalité à attribuer, durant 3 ans et dès l'exercice 2021, 1/3 de l'émolument pour l'usage du sol à un fonds de réserve pour la mobilité douce jusqu'à hauteur du crédit d'investissement ;
- autorise la Municipalité à amortir cet investissement par le fonds créé par l'attribution mentionnée au précédent point ;
- demande à la Municipalité que les cyclistes puissent disposer d'un couvert dédié à proximité directe de l'école.

Au nom de la Commission, le rapporteur.

Diego de Haller

Aubonne, le 16 février 2021



pick@bike

+ SEFA

e-Bike
e-Scooter
Sharing

POWERED BY



Basler
Kantonalbank

Plan de la présentation



- 1. Projet pilote**
- 2. Budget**
- 3. Financement**
- 4. Questions – Réponses**



Projet pilote



Prestataire : Pick-e-Bike

Lancement : printemps 2021 (avril)

Durée : 6 mois

Partenaires : Merck, Intuitive, EHC, la commune d'Aubonne et la SEFA

35 E-Bikes de Stromer (ST1)

Fonctionnement : stationnaire

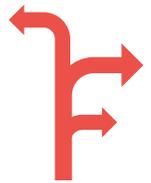


Projet pilote (suite)

Une station par partenaire

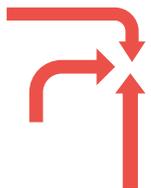
+ une station Bike & Ride (Gare d'Allaman)

Deux types de trajets principaux :



Bike & Ride

Trajets pendulaires de la gare d'Allaman au bourg d'Aubonne ou aux différentes entreprises

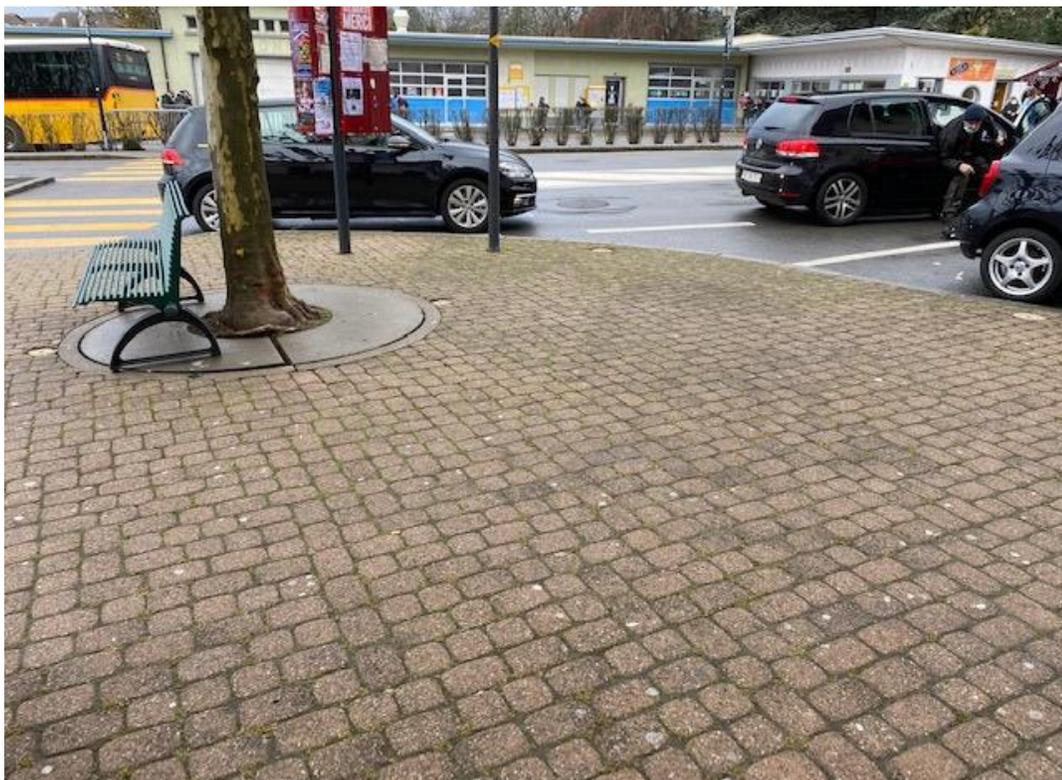


Accès aux commerces

Trajets des différentes entreprises ou de la gare d'Allaman au bourg d'Aubonne



Projet pilote (suite)



Projet pilote (suite)



Les services assurés par **SEFA**

- Réparation et entretien des vélos (+ partenaire local)
- « Swapping » des batteries
- Hotline téléphonique
- Validation des inscriptions
- Suivi des alertes transmises au travers de l'application
- Redistribution / rééquilibrage du réseau



Les services assurés par **pick@bike**

- Mise en place et gestion de la plateforme informatique
- Livraison des vélos
- Formation
- Analyse de la phase pilote



Budget



Nombre de e-bikes en service	35
Produits	9 936 CHF
Frais d'exploitation	17 500 CHF
Matériel de rechange et d'usure	2 100 CHF
Frais administratifs	15 000 CHF
Véhicule	3 000 CHF
Frais informatiques (logiciels)	5 250 CHF
Livraison des e-bikes (-> Aubonne)	2 625 CHF
Retour des e-bikes (-> Bâle)	2 625 CHF
Setup du système Pick-e-Bike	10 000 CHF
Dépenses	58 100 CHF
Déficit escompté	48 164 CHF
Frais d'acquisition des vélos	175 000 CHF
Frais d'amortissement	21 875 CHF
Coûts totaux pour la phase pilote	70 039 CHF

Chaque e-bike roule 12 minutes 4 jours sur 7 pendant 6 mois, avec un coût d'utilisation de CHF 25 cts/min (T.T.C.).

1000 CHF par e-bike par année pour l'atelier, le swapping et l'équilibrage du réseau (SEFA)

120 CHF par e-bike par année (SEFA)

Hotline, libération des utilisateurs et gestion avec planification des équipes pour l'échange (SEFA)

Amortissement véhicule + remorque pour la redistribution (SEFA)

25 CHF par e-bike et par mois (Pick-e-Bike)

Livraison des vélos

Transport (retour) des vélos en cas d'abandon du service à la fin du projet pilote

Mise en place de l'application et du système pour la nouvelle région (Pick-e-Bike)

Sommes des frais d'exploitation

Produits - Dépenses

Pris en charge par Pick-e-Bike (pour le pilote)

Amortissement des e-bikes (6 mois sur 4 ans)

Déficit + amortissement

Financement



Coûts totaux pour la phase pilote : **70 039 CHF**

Participation fixe



Participation variable
(selon la clé de répartition)



Financement par les partenaires	Coût par station	Clé de répartition	Participation selon clé de répartition	Coûts totaux
Privés	4500 CHF par station	Employés	75% des coûts restants	Total
<i>SEFA</i>	4 500 CHF	115	3 140 CHF	7 640 CHF
<i>Merck</i>	4 500 CHF	853	23 287 CHF	27 787 CHF
<i>Intuitive</i>	4 500 CHF	162	4 423 CHF	8 923 CHF
<i>Hôpital d'Aubonne</i>	4 500 CHF	176	4 805 CHF	9 305 CHF
	18 000 CHF	1306	35 654 CHF	53 654 CHF

Publics	4500 CHF par station	Habitants	25% des coûts restants	Total
<i>Aubonne</i>	4 500CHF	3276	11 885 CHF	16 385 CHF
	4 500 CHF	3276	11 885 CHF	16 385 CHF
<i>NB: montants H.T.</i>	22 500 CHF		47 539 CHF	70 039 CHF

Coûts restants (coûts totaux – participation fixe)	47 539 CHF
---	-------------------

Question – Réponses



Question – Réponses



Est-ce que le service sera gratuit pour les habitants de la commune ? 25 centimes par minute.

Quel est le coût par habitant ? Environ CHF 5.00 par habitant.

Est-ce qu'il y aura la possibilité de louer des vélos non-électriques ? Non.

Est-ce que ce projet est similaire au service Pick-e-bike à Bâle ? Même application (traduite en Français), mêmes vélos (Stromer) et le fonctionnement du service est très similaire.

La principale différence : Bâle est majoritairement en free-floating alors que nous optons ici pour un système stationnaire (stations fixes).

Est-ce que le coût pour les utilisateurs sera de 35 centimes par minute comme à Bâle ? 25 centimes par minute.

Est-ce qu'il y aura un revenu pour Aubonne ? Non. Le revenu estimé est déduit du déficit payé par les partenaires. La SEFA propose ici un système forfaitaire.

Question – Réponses



Est-ce correct de dire qu'il y aura 6 stations ; combien de places sont prévues par station ? Oui.

5 stations partenaires et une station commune à la gare d'Allaman.

Il n'y a pas de places strictement définies par station, mais elles devront être dimensionnées en lien avec le nombre d'employés du partenaire ou la potentielle fréquentation.

Pour la commune d'Aubonne, il faudra prévoir environ 10 places.

A Bâle, il n'y a pas de station, mais uniquement une zone pour prendre ou laisser le vélo. Pourquoi des stations pour le projet d'Aubonne ?

Deux raisons :

- contexte périurbain avec une plus faible densité de clients.
- Partenaires avec des besoins très localisés.

Que signifie rééquilibrage du réseau ? Quelle sera la cadence de ce rééquilibrage ?

Rééquilibrage = redistribution des vélos entre les stations.

Question – Réponses



La SEFA n'a pas les qualifications pour entretenir et réparer des vélos ; pourquoi ne pas demander à un spécialiste deux-roues d'entretenir ces vélos (Noverraz par exemple) ?

Deux mécaniciens SEFA en mesure d'entretenir et réparer les vélos.

Partenariat avec un acteur local pour des réparations plus importantes.

Concernant les coûts d'exploitation : si on déduit 5 fois CHF 4'500 des CHF 70'000, il reste CHF 47'500. 25% de ce montant correspond à CHF 11'875. Est-ce que la différence aux CHF 28'000 correspond au frais d'aménagement de la station ? Certains montants sont HT, d'autres TTC.

Confusion entre le calcul du *budget* (ou du coût total du projet pilote après déduction des revenus) et sa *répartition* entre les partenaires.

Le coût de réalisation des stations des partenaires (au nombre de 5) est insignifiant : c'est un simple marquage au sol. Par ailleurs, les coûts d'aménagement de ces stations ne sont pas inclus.

Si le projet n'est pas pérennisé, est-ce que l'entier des CHF 28'000 sera perdu ? Serait-il possible d'utiliser la station pour un autre usage si ce projet est abandonné ?

Question – Réponses



Pouvez-vous nous indiquer séparément le montant des frais de la mise en place du système ainsi que le montant des coûts d'exploitation pour une année ? Ces deux montants pour l'entier du projet et également la part d'Aubonne.

Frais de mise en place du système (fixes de départ)

Setup du système Pick-e-Bike : CHF 10'000.-

Transport des vélos : CHF 5'300.- (Livraison 2'650 et retour 2'650)

Coûts d'exploitation pour une année : 85'700.-

Coûts totaux pour une année supplémentaire : 85'700.- (coûts d'exploitation) – 19'872.- (revenus totaux) + 43'750.- (amortissement des vélos) = **CHF 109'578.-**

Part d'Aubonne pour une année supplémentaire : CHF 25'144.-

Coûts totaux pour année (6 mois de pilote inclus) : 85'700.- (coûts d'exploitation) + 15'300.- (frais de mise en place du système) – 19'872.- (revenus totaux) + 43'750.- (amortissement des vélos) = **CHF 124'878.-**

Part d'Aubonne pour une année (6 mois de pilote inclus) : 28'969.5

Question – Réponses



Est-ce que le montant des coûts d'exploitation reviendra dans son intégralité à la SEFA ? Non.

CHF 10'500.- reviendront à Pick-e-Bike (frais logiciels), alors qu'une partie du reste de ces coûts serviront à payer un partenaire local pour certaines réparations ou à payer des étudiants pour effectuer le swapping des batteries.

Qu'elle serait la taille de la station à la gare d'Aubonne ?

Longueur : 10 vélos * 0.75 m = 7.5 m

Largeur : 2 m