

VLS en flotte-libre

Prise de position

Contexte

Depuis quelques mois des vélos en libre-service (VLS) en flotte-libre se déploient dans des villes européennes. Il s'agit de système sans station fixe, les vélos pouvant être localisés via smartphone grâce à un système GPS, loué via une application et laissés dans n'importe quel lieu public dans un périmètre donné à la convenance de l'utilisateur.

Plusieurs villes d'Europe connaissent déjà des systèmes de VLS en flotte-libre. Ce qu'il y a de nouveau actuellement, c'est que ces opérateurs agissent sans autorisation et généralement sans coordination préalable avec les autorités locales concernées. C'est par exemple le cas à Zurich, où depuis juin 2017 la start-up singapourienne oBike a déployé quelques 900 vélos, sans faire partie de la stratégie de mobilité de la ville. La ville de Zurich a par la suite établi des règles avec le fournisseur. D'autres villes ont temporairement interdit ces systèmes ou sont en train d'en discuter.

Positionnement de PRO VELO Suisse

PRO VELO Suisse salue l'arrivée de systèmes de vélos en libre-service dans les villes suisses. Pour elle, le vélo en libre-service constitue une offre de transport à faible impact environnemental, bonne pour la santé et peu coûteuse. Plus largement, ces systèmes peuvent contribuer à favoriser les déplacements à vélo dans les villes et les agglomérations et sont souvent complémentaires aux offres de transport public existantes. Il s'agit en effet d'un moyen de transport à part entière qui devrait s'insérer de façon coordonnée aux réseaux de transport public existants.

Cependant les systèmes en flotte-libre peuvent être à l'origine de nuisances. Les vélos mal stationnés peuvent être problématiques pour le passage de piétons ou d'autres véhicules motorisés. De plus, s'ils sont trop nombreux et peu utilisés ou en mauvais état, ils risquent d'occuper inutilement l'espace public et des places de stationnement souvent déjà trop rares. Ces systèmes, s'ils sont mal gérés, peuvent donc causer du tort et péjorer l'image du vélo en ville.

Recommandations

Au vu des avantages qu'apportent des systèmes de VLS, PRO VELO Suisse considère que de nouvelles offres ne doivent pas être interdites si les prestataires s'engagent à respecter certaines conditions cadres, ceci même en-dehors des mises au concours officielles. Afin que les vélos soient bien équipés, entretenus et stationnés correctement, des accords doivent être passés entre les villes et les prestataires concernés, et des

mesures législatives doivent également être examinées. Pour cela, différents éléments sont à prendre en compte par les collectivités.

1. Régulation, autorisation et enregistrement

Les villes doivent pouvoir émettre certaines régulations sur leur territoire. Elles doivent par exemple pouvoir exiger que l'opérateur soit atteignable 24h/24 concernant notamment des questions de sécurité et de nuisances publiques. La ville doit pouvoir exiger des preuves selon lesquelles l'opérateur est en conformité avec les lois nationales/cantoniales/communales en lien avec le vélo et les pratiques commerciales notamment, comme par exemple les équipements des bicyclettes, la protection des données, la protection des consommateurs (par ex. transparence, utilisation des données, caution, remboursement), etc.

2. Rues ordonnées

Des rues ordonnées ont un impact positif sur la mobilité, mais aussi la sécurité, le tourisme, l'économie et la santé publique. Les villes y contribuent en développant leurs infrastructures cyclables et en mettant à disposition suffisamment de places de stationnement. Le nombre de vélo déployé devrait être déterminé en coordination avec les villes concernées, et les villes doivent avoir le pouvoir d'obliger l'opérateur à enlever des vélos ou de lui facturer/l'amender pour l'enlèvement de vélos parkés illégalement ou plus en état de rouler. Autant que possible, c'est à l'opérateur d'assurer que les rues restent ordonnées. Ceci peut se faire à l'aide de mesures d'incitation, par exemple avec un système de crédit ou de taxe pour un comportement adapté ou non.

3. Qualité de la flotte

Les vélos doivent être de qualité suffisante pour résister à la rigueur d'une utilisation publique constante et à l'exposition aux intempéries. Ils doivent aussi être adaptés au contexte topographique. Ils doivent avoir des lumières intégrées pour permettre une utilisation de nuit légale et sûre.

4. Intégrité mécanique/services

L'entretien de la flotte est un aspect fondamental. Les opérateurs doivent pouvoir démontrer qu'ils ont des systèmes appropriés afin d'assurer un entretien proactif de leurs vélos.

5. Rééquilibrage

Les opérateurs doivent démontrer une stratégie proactive et efficace de rééquilibrage de leur flotte, afin notamment d'éviter une occupation excessive de certains emplacements.

6. Coordination

Une coordination approfondie et à l'avance avec les autorités locales et les opérateurs de transport, pour des questions de planification des transports, est essentielle pour le succès du fonctionnement d'un système de VLS. La coordination peut aussi concerner un système de ticket intégré. L'interopérabilité de tous les services de mobilité – dont les autres systèmes de bikesharing – serait idéale.

7. Assurer l'échange de données

Les autorités publiques devraient pouvoir accéder aux données en possession de ces opérateurs de VLS, telles que les données d'utilisation des vélos, afin qu'elles puissent mieux calibrer leurs stratégies de mobilité urbaine et leurs infrastructures.

8. Capacité de l'opérateur à débiter, gérer et mettre fin à son fonctionnement

Avant d'accorder la permission de se lancer, les autorités devraient demander aux opérateurs de soumettre un plan pour le lancement, la gestion et l'éventuelle résiliation de leurs activités. L'opérateur doit pouvoir démontrer sa capacité à mener son activité, mais aussi son éventuel démantèlement. La justification concerne les ressources organisationnelles, humaines et financières.

Ces recommandations visent un bon fonctionnement des systèmes de VLS en flotte-libre afin qu'ils contribuent à une mobilité urbaine durable et complètent de manière efficace les transports publics. Elles ont pour but de permettre aux villes d'opérer, le cas échéant, une sélection de prestataires objective et transparente. Elles se basent sur les recommandations émises par la Fédération européenne des cyclistes ECF et l'Union internationale des transports publics UITP¹ auxquelles le Forum bikesharing Suisse s'associe.

Il est à noter que la législation variant d'une commune à l'autre et d'un canton à l'autre, c'est aux collectivités concernées de voir quels outils elles peuvent mettre en place afin d'avoir des règles les plus adaptées possibles, ainsi que des mécanismes permettant le contrôle de ces règles et des sanctions le cas échéant.

Berne, décembre 2017

¹ Ces recommandations sont disponibles dans un document de position sur les vélos en libre-service sans licence accessible sur <https://ecf.com/common-position-paper-unlicensed-dockless-bike-sharing>, ainsi que dans un cadre stratégique téléchargeable sur <https://ecf.com/policy-framework-smart-public-use-bike-share>