

INFO LETTRE



Photo: mid

Editorial

Par Jonas Schmid

L'utilisation spontanée de vélos pour de courtes durées répond manifestement à un besoin croissant car le bikesharing est en plein essor en Suisse depuis une quinzaine d'années. Selon l'outil de suivi du marché de l'association CHACOMO, 4,6 millions de prêts ont été enregistrés l'an dernier.

Ce marché en forte croissance a fait apparaître une large palette de produits, du modèle classique avec stations au bikesharing pour des sites particuliers et des entreprises, en passant par les offres en free-floating ou encore les vélos-cargos en libre-service. Combinés aux trottinettes électriques partagées, les vélos en libre-service ont fait émerger un véritable paysage de micromobilité aux multiples facettes.

Les client-e-s peuvent se réjouir de cette diversité, car elle stimule la concurrence entre les prestataires et donc la qualité de l'offre. Le choix d'une mobilité multimodale et respectueuse du climat devient ainsi plus attractif. Les villes ont donc tout intérêt à soutenir la diversité de l'offre en matière de micromobilité partagée, p. ex. en offrant aux fournisseurs un accès aussi ouvert que possible aux futures applications de mobilité et aux zones de mobilité partagée.

Jonas Schmid, directeur de l'Alliance suisse pour la mobilité collaborative CHACOMO

Le bikesharing prospère (presque) partout

Des vélos en libre-service (VLS) sont désormais disponibles dans environ 200 villes et communes de Suisse. Le nombre de vélos, de stations, d'utilisateur-ric-e-s et de kilomètres parcourus a progressé d'au moins 10% par rapport à l'an passé, selon l'association CHACOMO.



Photo: Basler Zeitung/Sebastian Schanzer

La demande et la disponibilité étant étroitement liées, tous les prestataires de Suisse cherchent à élargir leurs réseaux, la plupart du temps en collaboration avec les communes concernées. La ville de Berne, par exemple, a étendu son réseau de stations PubliBike à cinq communes limitrophes ces dernières années. L'appel d'offres pour le bikesharing (BS) à partir de 2026 vient d'être clôturé. En plus des communes d'implantation, environ dix autres communes y ont participé.

La société Nextbike s'est développée progressivement dans toute la Suisse centrale à partir de Lucerne ces dernières années. En juillet, avec le nouveau site d'Altdorf, le canton d'Uri sera lui aussi relié au réseau. Christine Wenzel, de TIER Mobility, remarque également une forte augmentation de la demande. Pour y répondre, le réseau de stations de la région de Saint-Gall va être étendu cette année. À Winthertour, où il n'existe pour le moment aucune offre de VLS, une cinquantaine de vélos

Velospot étoffe son réseau bâlois en l'étendant aux communes situées de l'autre côté de la frontière.

Le bikesharing doit devenir la norme dans les interfaces multimodales

Page 2

Rencontre d'information bikesharing et vélostations

Mardi 3 septembre à Zofingue
Programme et inscription: www.bikesharing.ch

électriques vont être proposés aux usager·ère·s. Le fournisseur Bird installera en mai environ 300 vélos électriques dans la région lausannoise, où PubliBike est présent depuis plusieurs années.

Qui sont-ils-elles ?

On ne dispose que de peu d'informations sur le degré de satisfaction des usager·ère·s. Comme le montre une analyse réalisée par CHACOMO, la plupart d'entre eux-elles apprécie les offres de mobilité partagée. Cette analyse montre aussi clairement que ce taux de satisfaction est directement lié à la disponibilité et qu'il diminue au fur et à mesure que l'on s'éloigne des centres-villes. La mobilité partagée semble former une sorte d'écosystème. Preuve en est : la moitié des utilisateur·rice·s de VLS utilise aussi des trottinettes électriques ou font appel à Uber. En outre, plus de 60% utilisent des véhicules en autopartage. Il y a donc encore potentiellement de nombreux utilisateur·rice·s sup-

plémentaires de BS parmi les usager·ère·s des autres offres de mobilité partagée. Les auteurs de l'analyse menée par CHACOMO l'estiment à environ 10%.

Pourquoi Velospot n'avance pas à Bâle

Alors que le nombre d'utilisateur·rice·s progresse très rapidement à de nombreux endroits, à Bâle, seule une centaine de vélos Velospot est utilisée quotidiennement sur les 800 qu'en compte la ville. Ce chiffre a abouti l'an dernier à une requête au parlement cantonal visant à faire cesser l'expérience. L'intervention a certes été rejetée, mais la commune est désormais pressée de populariser ses vélos rouges.

Questionné sur les raisons de ces mauvais chiffres, Arne Schöllhorn, responsable cantonal de la stratégie de mobilité, évoque les débuts difficiles de cette offre il y a trois ans. Il explique que le lancement était tombé au moment de la

fusion entre Velospot et PubliBike, ce qui avait eu un impact négatif sur le développement du système et de son application. À l'heure actuelle, l'application ne serait d'ailleurs toujours pas à la hauteur. Contrairement à ce qui s'est fait dans d'autres villes, les partenariats avec les entreprises et les écoles auraient été négligés alors que celles-ci génèrent un trafic de véhicules régulier. Toutefois, la dynamique serait désormais bien engagée.

Markus Bacher, CEO de PubliBike AG, dont Velospot fait partie depuis 2022, constate également que contrairement à d'autres villes, relativement peu de pendulaires domicile-école ou domicile-travail utilisent Velospot. Dans la région de Bâle, il faut donc nouer davantage de partenariats avec des écoles, mais aussi avec des entreprises pour qu'elles intègrent le vélo parmi leur offre interne de mobilité. La commune entend maintenant étoffer l'offre en ajoutant 25 sta-

tions aux 290 déjà implantées. Pour commencer, deux nouvelles stations ont vu le jour derrière la frontière, à Weil am Rhein (D) et à Huningue (F). En centre-ville par contre, Arne Schöllhorn estime que la grande concurrence entre les différents usages de l'espace public pose problème. En plus des stations Velospot, la commune cherche en effet à dégager aussi davantage de surfaces pour stationner et circuler à vélo, des espaces verts, des endroits où les gens peuvent se retrouver ou encore dans lesquels l'hôtellerie-restauration peut installer des tables. La recherche d'emplacements est donc d'autant plus difficile. La plateforme de mobilité que le canton de Bâle-Ville et les villes de Zurich et de Berne avaient prévu de mettre en place aurait dû favoriser l'essor du BS dans la cité rhénane (cf. rapport sur l'application des trois villes page 4).

Christoph Merkli

Le bikesharing et les interfaces multimodales

Les interfaces multimodales sont des lieux où différents moyens de transport associés – y compris les vélos partagés – peuvent être reliés pour former des chaînes d'itinéraires intermodaux. La possibilité de passer des transports en commun ou des véhicules particuliers aux offres de mobilité partagée est pratiquement la norme à ces points de jonction, selon une étude de la Confédération datant d'octobre 2023. La création de tels pôles d'échange est cofinancée par la Confédération dans le cadre de projets d'agglomération.

Comment le bikesharing (BS) peut-il devenir partie intégrante d'une interface multimodale ? Diego Schnyder, de l'institut zurichois pour l'aménagement du territoire (IRAP) qui a participé à la mise en place de réseaux d'interfaces multimodales, constate que les prestataires de BS jouent rarement un rôle important et ne sont pas non plus des acteurs à part entière dans la planification des interfaces. Les intérêts sont plutôt représentés par les communes d'implantation,

les opérateurs d'infrastructure de transports en commun ou les propriétaires immobiliers. Pour lui, les prestataires de BS peuvent s'impliquer davantage en amont dans la planification de nouvelles interfaces multimodales.

Les communes d'implantation joueraient un rôle important car ce sont elles qui planifient les flux au niveau local, y compris pour les piéton·ne·s et les cyclistes, ainsi que le stationnement des vélos. Elles mettent également à disposition les voies de circulation et les espaces extérieurs ou intérieurs ouverts où les gens peuvent se retrouver. Timo Krebs, de la Conférence régionale Berne-Mittelland, évoque à cet égard la bonne douzaine de communes de la région bernoise qui commandent en ce moment le nouveau système de BS et assurent parallèlement l'implantation des stations dans les interfaces multimodales. Selon Armin Camenzind, responsable de l'association de communes LuzernPlus, c'est généralement la demande qui permet de décider si l'offre de BS doit

être intégrée à une interface multimodale. S'il y a de nombreux·ses utilisateur·rice·s potentiel·le·s à proximité d'une interface multimodale – comme dans le cas d'Emmenbrücke –, l'offre s'adaptera à cette demande. Il faut pour cela analyser les besoins en mobilité des usager·ère·s. Un processus de planification participatif serait en mesure de produire une offre de mobilité optimale et donc une meilleure offre de BS.

Armin Camenzind relève au passage le rôle important qu'occupent les propriétaires fonciers. En effet, ils participent à la décision d'implanter ou non de nouvelles offres de BS et de la surface à leur consacrer. Plus la concentration d'usager·ère·s aux abords d'une interface multimodale est élevée, plus le potentiel pour le BS est important. Le potentiel est également important aux endroits où les transports en commun sont moins intéressants pour rejoindre le réseau ferroviaire. Dans ce cas, le BS peut permettre de parcourir le premier et le dernier kilomètre.

Les offres numériques telles que l'application prévue pour Bâle, Berne et Zurich et les offres de « mobilité comme service » (MaaS) contribuent-elles au développement des interfaces multimodales ? Diego Schnyder est de cet avis car, selon lui, les offres numériques rendent ces interfaces modales plus « lisibles ». Pour donner un exemple de réussite, il cite l'offre « Jelbi » de la région des transports berlinois (BVG), qui fait correspondre l'analogique et le numérique. Armin Camenzind considère pour sa part que les offres numériques constituent plutôt un complément utile aux interfaces multimodales. Timo Krebs souligne l'importance de renforcer l'attractivité des interfaces multimodales, p.ex. en offrant aux usager·ère·s, en plus des prestations de mobilité, la possibilité d'y faire leurs courses ou de se restaurer. Les offres de MaaS semblent donc dépendre davantage des interfaces multimodales que l'inverse.

Christoph Merkli

L'infrastructure de données sur la mobilité de la Confédération va-t-elle voir le jour ?

La Confédération a lancé début 2022 une consultation officielle sur un projet d'infrastructure nationale de données sur la mobilité (MODI). La MODI sera constituée d'un «réseau des transports CH» et d'une «infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité» (NADIM).

Le réseau des transports CH gère les données d'infrastructure des voies de circulation et la NADIM les données opérationnelles des différentes offres de mobilité et celles relatives à leur utilisation. Une loi dans ce sens était prévue pour 2025, mais à l'heure actuelle, aucun message n'a encore été soumis au parlement. L'une des raisons de ce retard serait, pour Gery Balmer, directeur suppléant auprès de l'Office fédéral des transports, le fait que la mise en place de la MODI constituerait une tâche entièrement nouvelle et impliquerait un engagement financier important de la Confédération. Il faudrait donc commencer par décrire son fonctionnement et démontrer son utilité par des exemples concrets d'utilisation pour justifier cette mission et les moyens à engager vis-à-vis du législateur et de la population. Ces cas d'utilisation ont été étudiés ces derniers mois par la Confédération et les acteurs concernés pour ajuster la MODI à leurs besoins.

Cas d'utilisation intéressants

La Confédération ne souhaite pas développer sa propre application, mais préfère mettre les données



Photo: copie d'écran de l'application Swisstopo

Le nouveau fond de carte de Swisstopo offre des informations en temps réel sur les vélos en libre-service.

à la disposition des développeurs spécialistes du domaine. Pour le bikesharing, le MODI pourrait être une ressource importante pour

parvenir à intégrer de manière optimale un maximum d'offres dans un écosystème de partage. Il serait dès lors possible d'envisager des possibilités d'utilisation intéressantes, p. ex. planifier un voyage en prenant en compte les transports en commun et les offres de mobilité partagée, d'une part, et la densité du trafic routier et le taux de remplissage des trains, d'autre part. Le MODI fournirait toutes les données d'infrastructure et d'exploitation nécessaires : taux de saturation des voies de circulation et des moyens de transport, disponibilité des véhicules partagés et tarifs. En cas de panne dans les transports urbains, elle pourrait également proposer de poursuivre son trajet avec les vélos en libre-service.

À l'heure actuelle, les CFF sont déjà en train de travailler, sur mandat de la Confédération, sur les bases et les éléments d'une future NADIM. Ces travaux se basent sur un règlement UE de 2017 relatif à l'information sur les déplacements multimodaux. Les données en question sont d'ores et déjà disponibles sur la plateforme opentransportdata.swiss. En attendant que le MODI soit réalisé dans son ensemble, la loi doit d'abord entrer en vigueur, ce qui ne devrait pas être le cas avant 2026 au plus tôt selon l'OFT.

Christoph Merkli

Les travaux dans le cadre du plan d'action Mobilité combinée débutent

Le Conseil fédéral doit définir dans un plan d'action comment il entend promouvoir les offres de mobilité collectives innovantes et efficaces pour le climat et faire augmenter leur taux d'utilisation. Ce plan comprend des mesures de dérégulation et la promotion de la mise en réseau des offres de mobilité partagée avec les transports publics et la mobilité douce. Le parlement a transmis une motion en ce sens à l'automne 2023. C'est l'Office fédéral des transports (OFT) qui est chargé d'élaborer ce plan d'action. Renseignements pris auprès de la cheffe de projet Barbara Zollinger, l'OFT a l'intention d'inviter les acteurs des transports publics et de la mobilité partagée dans un groupe de travail. Le plan d'action doit se concentrer entre autres sur les offres à la demande et la mobilité multimodale. La Confédération serait déjà active dans les deux domaines. Concernant la mobilité multimodale, son action se traduit par l'élaboration de l'infrastructure des données sur la mobilité MODI (cf. article ci-contre). Le projet sera lancé en juin de cette année et devrait s'achever à l'automne 2025, en fonction des résultats fournis par le groupe de travail.



DRAWAG AG, Industriestrasse 28, 8108 Dällikon, www.drawag.ch

DRAWAG

Der Veloständer DRAWAG CAPSA® für normale Fahrräder und Mountainbikes.

Le support à vélos DRAWAG CAPSA® pour vélos normaux et VTT.

Seit 100 Jahren
Depuis 100 ans

SO GEHT METALL.
VOILA LE METAL.

Adresses permanentes

Forum bikesharing Suisse

c/o PRO VELO Suisse
Birkenweg 61, 3013 Berne
Tél. 031 318 54 17
info@bikesharing.ch
www.bikesharing.ch

Conseillère:

Valérie Sauter
Déléguée Confédération Vélo Suisse
Büro für Mobilität AG, Berne
valerie.sauter@bfmag.ch
Tél. 031 381 93 45

Impressum

Infolettre Forum bikesharing Suisse

N° 15/juin 2024

Editeur:

forum
bikesharing suisse

Un service de:

PRO VELO
SCHWEIZ · SUISSE

Velokonferenz Schweiz
Confédération Vélo Suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Avec le soutien de:

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Office fédéral des routes OFROU

Rédaction:

Forum bikesharing Suisse

Auteur de ce numéro:

Christoph Merkli

Traductions: Christophe Dehon

Relecture: Marie Métrailler,
Anita Wenger

Parution: annuel

Tirage:

800 exemplaires en allemand;
350 en français

Prix: gratuit

Production/changements

d'adresse:

c/o PRO VELO Suisse
Birkenweg 61, 3013 Berne

Mise en page:

tasty graphics gmbh Thoun

Impression:

Printgraphic AG Bern

L'appli des villes ne verra pas le jour



Photo: Ville de Zurich

L'application pilote de zürimobil a servi de test, comme yumuv, pour la nouvelle offre des villes.

Les villes de Bâle, Berne et Zurich voulaient lancer une application de mobilité en collaboration avec leurs régies de transport urbain (TU). Elles l'avaient annoncée pour fin 2022. Ce mois de mai, le projet a été annulé.

Une première application, «yumuv» avait été développée par les trois TU précités, les CFF et des fournisseurs de micro-mobilité partagée. Les tests avaient été menés en 2020 et 2021. Le rapport final établissait entre autres qu'une telle offre de Mobility-as-a-Service (MaaS) est dans l'intérêt des pouvoirs publics. En conséquence, l'offre qui devait lui succéder ne devait plus seulement être supportée par les TU urbains, mais aussi par les villes elles-mêmes. Il était toutefois frappant de constater que les CFF, partenaire de «yumuv» et plus grand prestataire de services de mobilité du pays, ne participaient pas au développement de l'application. Selon Silvio Ciccone, responsable du premier dernier kilomètre aux CFF, la compagnie s'est concentrée à dessein, une fois le projet «yumuv» clôturé, sur le développement de ses propres canaux Mobile CFF, cff.ch et P+Rail. Ces canaux intègrent déjà des offres multimodales, notamment des prestations de parking et de partage. Par conséquent, les CFF ne jouaient pas de rôle actif dans le projet des villes, mais étaient en dialogue avec les responsables du projet.

Abandon de dernière minute

Les demandes de crédit pour l'acquisition de l'application, d'un montant total d'environ 18,2 millions de francs, auraient dû être discutées ce printemps dans les parlements cantonaux. Mais cela n'a pas été le cas. Les trois villes justifient leur renoncement par des coûts trop élevés. Le fait que l'appel d'offres public pour le développement de l'application ait dû être interrompu en avril 2024 sans résultat a probablement été déterminant. En effet, malgré le budget prétendument élevé, les responsables du projet n'ont pas pu trouver de prestataire pour réaliser l'application. Luca Olivieri, chef de projet Stratégie de mobilité auprès du canton de Bâle-Ville, en conclut qu'une offre vraiment exhaustive a un prix. Le montant avancé était justifié vu les objectifs climatiques ambitieux et l'importance accordée à la mobilité dans ce contexte. En outre, il aurait été nettement plus facile d'intégrer les hubs dans une application maison. De plus, ce sont les communes qui sont habilitées à coordonner et à autoriser les offres des prestataires de mobilité et elles peuvent donc exiger au passage l'intégration de

leurs services dans la plateforme de MaaS.

Dans sa demande de crédit au Grand Conseil bâlois, le canton de Bâle-Ville a en outre mentionné la fiabilité et le long terme de l'engagement. Ainsi que le fait que les villes agissent en premier lieu dans l'intérêt de leurs habitants: «Les offres MaaS d'organismes privés présentent le risque que d'autres objectifs, tels que les recettes publicitaires, l'acquisition de données ou la maximisation de l'utilisation d'un seul moyen de transport, soient mis au premier plan».

Le secteur a toutefois émis des critiques à l'égard de cet engagement des pouvoirs publics. Judith Häberli, du fournisseur de MaaS Urban Connect, considère p.ex. que les investissements budgétisés sont bien trop élevés. Pour une fraction de ce montant, sa propre société aurait déjà construit une plateforme multimodale réussie pour la clientèle professionnelle. Et elle doute également du fait qu'une telle application puisse un jour s'imposer dans les usages. Il y aurait selon elle de nombreux cas d'échecs, p.ex. Whim (une plateforme de MaaS globale), SmartWay (CFF), ou précisément yumuv. Un autre exemple vient de s'ajouter à la liste.

Christoph Merkli