

## Quel système de bikesharing pour la Suisse ?

Entretien avec Philip Douglas

**Après plus de 5 ans d'activité, Velobility SA a mis la clé sous la porte en décembre dernier. Cette entreprise suisse développait du matériel hardware pour vélos en libre-service pour des compagnies privées et publiques. Elle a notamment livré de nombreux vélos pour différents réseaux de Suisse- Roule ainsi que pour Velospot et PubliBike. Son fondateur, Philip Douglas, également fondateur de la marque de vélos suisse Simpel, répond à nos questions.**

**Pouvez-vous nous décrire Velobility SA en quelques mots ?**

J'ai fondé Velobility il y a 5 ans car ma fascination pour le thème du vélo et de la mobilité a toujours été grande. Déjà en tant que fondateur de la marque de vélo Simpel, j'avais un premier projet de flotte de vélos. Avec l'apparition des premiers systèmes de bikesharing, j'ai vu la possibilité de mettre le pied dans ce marché passionnant avec une entreprise spécialisée. J'ai pu faire bouger beaucoup de choses et jouer un rôle dans divers projets pionniers en Suisse, en Allemagne et même au Qatar. Pendant cette période j'ai également pu répondre à une commande intéressante avec la livraison de 4'100 vélos militaires suisses. Mon principal centre d'intérêt durant ces deux dernières années a été le développement d'une nouvelle génération de vélos en libre-service et de leurs composants. Ma volonté était de réaliser un système holistique qui tienne compte des apprentissages du passé et fasse du vélo un véritable véhicule public et utilitaire.

**En janvier dernier nous apprenons la faillite de Velobility SA. Quelles sont les raisons qui ont contraint à la fin de cette aventure ?**

C'est une longue et difficile histoire. Pour faire court, je suis peut-être un entrepreneur souvent un peu trop précoce et visionnaire. L'argent n'a jamais été ma motivation première. J'ai clairement sous-estimé à quel point ce marché est politique. Malgré de nombreuses validations internationales des développements que j'ai entrepris, je n'ai pas réussi avec mes projets de qualité à constituer une base financière solide dans les pays germanophones. Alors que nous aurions eu besoin de ces moyens pour achever l'industrialisation de nos produits et pour pouvoir les légitimer auprès des investisseurs. De nombreux projets pionniers n'évoluent pas car les clients savent que de nouveaux systèmes doivent arriver. La pression est devenue énorme et a eu des répercussions sur ma santé. Il valait donc peut-être mieux une fin terrible qu'une terreur sans fin. Et peut-être est-ce là aussi l'occasion d'un nouveau départ dans de meilleures conditions.

**Que faut-il pour qu'un système de VLS soit performant ?**

Du professionnalisme, avoir une véritable exigence en matière de mobilité et offrir une expérience forte aux utilisateurs. En tant que solution de secours pour des systèmes de transport peu performants, de nombreux systèmes peuvent s'avérer suffisants. Mais seule une alternative hautement fonctionnelle et donnant réellement du plaisir pourra séduire le client et faire la différence. En Suisse, au vu du système de transport public très performant, la barre est placée très haut. Celui qui réussira à développer un système de VLS en Suisse avec succès, sera capable de se développer n'importe où dans le monde. Le pire pour le marché du VLS, ce sont des pseudo-systèmes peu fiables et peu utilisés qui donnent ainsi un exemple négatif. Les vélos en libre-service qui sont utilisés moins d'une fois par jour en moyenne sont pratiquement inutiles. Dans ces cas il vaudrait sûrement la peine de considérer des modèles alternatifs avec des locations attractives à l'année. En Belgique il y a quelques 20'000 vélos qui sont loués à l'année pour un tarif peu élevé et gérés de façon intelligente par 49 entreprises sociales.

### **Avez-vous un exemple d'un système de VLS efficace ?**

Si j'étais d'avis qu'il existe un système prêt à l'emploi et solide sur le marché qui puisse véritablement honorer le potentiel du bikesharing, je n'aurais alors pas pris d'aussi grands risques pour développer un tel système.

### **Le VLS : autant pour les petites que pour les grandes villes?**

Oui ! Le bikesharing peut compléter une infrastructure existante dans quasiment n'importe quel environnement et devrait être largement encouragé. Les exigences peuvent par contre être totalement différentes et les attentes doivent être clairement définies dès le départ. Selon moi, les systèmes de VLS doivent être complètement modulaires et hybrides et couvrir les besoins les plus divers. Pour cela, il faut une vision très holistique et si possible s'adresser à une large palette d'utilisateurs. Pendulaires, familles, tourisme et industries doivent être impliqués. Pourquoi pas aussi quelques dirt bikes à proximité de Pumptrack ? Ou alors un tandem à la gare pour pouvoir chercher un visiteur ? Les remorques à vélo sont aussi un bon sujet!

Dans tous les cas, les petites villes doivent chercher des synergies. Bienne fut très précoce et innovante avec le système qu'elle a développé. Je pense qu'il est désormais temps d'intégrer des solutions existantes et de continuer à développer ensemble de nouveaux cas d'utilisation. C'est cette propension à faire cela que j'ai trop peu trouvée en Suisse.

### **Que pensez-vous des vélos en libre-service gérés par des particuliers, comme par exemple avec *Donkey bike* ?**

La digitalisation de notre société va encore changer beaucoup de choses et donner une nouvelle signification à l'économie partagée. Pourquoi posséder seul quelque chose que je pourrais partager ? Dans deux ans chaque vélo électrique bien équipé aura sa propre adresse IP. Mais moi personnellement je ne peux m'imaginer le partage de particulier à particulier que pour des domaines de niche, comme le vélo-cargo par exemple. J'ai quelques vélos, mais je les chéris tellement, que je ne souhaite pas les partager avec tout un chacun. Peut-être que c'est pour cela que je différencie si clairement les consommateurs de vélos des « multi-utilisateurs » de vélos. Par contre je vais proposer tout soudain mon ancienne voiture d'entreprise en autopartage sur sharoo.

### **Que dire du marché de VLS en Suisse?**

Le marché suisse ne me plaît pas beaucoup. Je critique fortement le fait que les prestataires se mettent mutuellement des bâtons dans les roues au lieu de promouvoir ensemble un marché viable et durable. A cause de cela, en Suisse, non seulement nous perdons beaucoup de temps, mais en plus nous gaspillons de l'argent inutilement, argent qui devrait servir à encourager la mobilité à vélo. Peut-être avons-nous pour cela besoin d'une nouvelle entité forte issue du domaine des technologies. Il y a certaines grandes entreprises globales qui s'intéressent gentiment à ce thème et qui, techniquement, pourraient mettre fin à cette situation d'inertie. Les prestataires de VLS, ensemble avec les communes, pourraient ainsi se consacrer à leur véritable tâche. Quand je vois ce qui se passe actuellement aux USA et en Asie, je me demande parfois ce que je fais encore ici.

### **A votre avis, quelles vont être les nouvelles tendances dans la branche du VLS ?**

Des systèmes modulaires arrivent sur le marché avec des vélos adaptés aux pendulaires, des vélos électriques confortables ainsi que des vélos-cargos. La sécurité numérique permet des solutions de stations hybrides, comme des stations virtuelles, des stations simples avec de plus gros centres contenant toute l'infrastructure dans un système. Des entreprises innovantes, comme la start-up suisse ElectricFeel, travaillent à des logiciels qui faciliteront considérablement l'exploitation des systèmes de VLS. Avec EnergyBus, une standardisation pour la recharge des batteries de vélos électrique va s'imposer cette année comme un standard. Scénarios d'utilisations « croisées » : des stations fonctionnant comme bornes Wi-Fi ; des parcomètres qui délivreront aussi des tickets pour bikesharing. Mais mes plus grands souhaits sont une consolidation judicieuse de toutes ces idées pour les systèmes de VLS qui soient encouragée politiquement, les conditions pour un marché avec une concurrence saine, et surtout réussir à mettre plus de gens sur le vélo.

*Mai 2016*

*Un extrait de cette interview a été publié dans [l'Infoletter bikesharing N°7-2016](#)*